Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B REGULAMENTUL (CE) NR. 785/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

din 21 aprilie 2004

privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave

(JO L 138, 30.4.2004, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 785/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 21 aprilie 2004

privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([2]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ([3]),

întrucât:

(1) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor și în scopul consolidării protecției consumatorului, este important să se asigure un nivel de asigurare minim adecvat pentru reglementarea răspunderii operatorilor de transport aerian cu privire la pasageri, bagaje, mărfuri și terțe părți.

(2) În cadrul pieței comunitare de transport aerian s-a eliminat distincția dintre transportul aerian intern și internațional și, în consecință, este necesar să se stabilească cerințe de asigurare minime pentru operatorii de transport aerian comunitari.

(3) Sunt necesare măsuri comune prin care să se garanteze aplicarea acestor cerințe și operatorilor de transport aerian din țări terțe, astfel încât să se asigure condiții de concurență echitabile cu operatorii de transport aerian comunitari.

(4) În comunicatul său din 10 octombrie 2001 privind repercusiunile atacurilor teroriste din Statele Unite asupra industriei transportului aerian, Comisia și-a afirmat intenția de a analiza sumele și condițiile de asigurare necesare în vederea acordării de licențe de funcționare de către statele membre, în scopul asigurării unei abordări armonizate. De asemenea, în comunicatul său din 2 iulie 2002 privind asigurările din sectorul transportului aerian ca urmare a atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001 din Statele Unite, Comisia a anunțat că va continua să monitorizeze evoluțiile de pe piața asigurărilor aeriene în ceea ce privește revizuirea sumelor și a condițiilor de asigurare necesare în vederea acordării de licențe de funcționare de către statele membre.

(5) Prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului ([4]), Comunitatea a încheiat Convenția de unificare a anumitor norme privind transportul aerian internațional, convenită la Montreal, la 28 mai 1999 (Convenția de la Montreal), care stabilește norme noi cu privire la

([1]) JO C 20 E, 28.1.2003, p. 193.
([2]) JO C 95, 23.4.2003, p. 16.
([3]) Avizul Parlamentului European din 13 mai 2003 (nepublicat în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 5 decembrie 2003 (JO C 54 E, 2.3.2004, p. 40). Poziția Parlamentului European din 11 martie 2004 (nepublicată în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 30 martie 2004.
([4]) JO L 194, 18.7.2001, p. 38.

▼B

răspundere în domeniul transportului aerian internațional al persoanelor, bagajelor și mărfurilor. Aceste norme urmează să le înlocuiască pe cele din Convenția de la Varșovia din 1929 și modificările ulterioare ale acesteia.

(6) Articolul 50 din Convenția de la Montreal solicită părților să se asigure că operatorii de transport aerian dispun de o asigurare suficientă care să acopere răspunderea asumată prin această convenție. Convenția de la Varșovia din 1929, cu modificările ulterioare, va rămâne în vigoare alături de Convenția de la Montreal pe o perioadă nedeterminată. Ambele convenții prevăd posibilitatea unei răspunderi nelimitate.

(7) Articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian ([1]) prevede obligația operatorilor de transport aerian de a contracta o asigurare care să acopere răspunderea în cazul unor accidente, în special față de pasageri, bagaje, mărfuri, corespondență și părți terțe, fără a preciza valoarea și condițiile minime de asigurare.

(8) Este necesar să se ia în considerare faptul că la 13 decembrie 2000 Conferința europeană privind aviația civilă a adoptat Rezoluția CEAC/25-1 privind nivelurile minime ale asigurării pentru răspunderea față de pasageri și terțe părți, modificată la 27 noiembrie 2002.

(9) Este necesar să se definească cerințe de asigurare minime care să acopere pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți pentru operatorii de transport aerian și operatorii aeronavelor care efectuează zboruri în cadrul, spre, din sau deasupra teritoriului unui stat membru, inclusiv al apelor sale teritoriale.

(10) Obligativitatea asigurării revine operatorilor de transport aerian care posedă o licență de funcționare valabilă și, în cazul operatorilor de transport aerian comunitari, celor cu o licență de funcționare valabilă acordată în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92. Lipsa sau expirarea acestei licențe nu exonerează operatorul de transport de această obligație.

(11) Deși Convenția de la Montreal reglementează în special răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri, în conformitate cu articolul 2 din Convenție răspunderea pentru corespondență face obiectul „normelor aplicabile relației dintre operatorii de transport aerian și administrațiile poștale”. În Comunitate, asigurarea privind această răspundere este reglementată suficient prin articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92.

(12) Asigurarea obligatorie nu este necesară pentru aeronavele de stat, precum și pentru anumite alte tipuri de aeronave.

(13) Asigurarea minimă trebuie să fie prevăzută pentru cazurile în care un operator de transport sau operator de aeronavă este răspunzător față de pasageri, bagaje, mărfuri și terțe părți, în conformitate cu normele convențiilor internaționale, dreptului comunitar sau intern, fără a interfera cu aceste norme.

(14) Asigurarea trebuie să includă răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri și părți terțe. În ceea ce privește pasagerii, bagajele și mărfurile, asigurarea ar trebui să includă decesul și vătămările corporale cauzate de accidente și pierderea sau distrugerea sau daunele cauzate bagajelor și mărfurilor. În ceea ce privește terțele părți, asigurarea ar trebui să includă decesul, vătămarea corporală și daunele cauzate în urma accidentelor.

(15) Prezentul regulament nu ar trebui să fie interpretat ca necesitând o asigurare dublă. În măsura în care operatorul de transport

([1]) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

▼B

contractor și operatorul de transport efectiv, în sensul articolului 39 din Convenția de la Montreal, se fac răspunzători pentru aceleași avarii, statele membre pot stabili măsuri specifice pentru evitarea asigurării duble.

(16) Deși ofertele de pachete constituie o practică a pieței care poate favoriza capacitatea de asigurare, în special pentru riscuri de război și terorism, permițând asiguratorilor să aibă un mai bun control asupra răspunderilor asumate, această practică nu-l exonerează pe operatorul de transport sau operatorul aeronavei de obligația de a respecta cerințele de asigurare minime, în cazul în care se utilizează pachetul de asigurări stabilit printr-un contract de asigurare.

(17) Este necesar ca operatorii de transport aerian să facă dovada că respectă în orice moment cerințele de asigurare minime cu privire la răspunderea prevăzută în prezentul regulament. În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în Comunitate, depunerea documentelor de asigurare doveditoare într-un stat membru ar trebui să fie suficientă pentru toate statele membre, această asigurare fiind efectuată de o întreprindere autorizată în acest sens de legislația aplicabilă.

(18) În ceea ce privește survolarea teritoriului unui stat membru de către operatori de transport aerian alții decât cei comunitari sau de către aeronave înregistrate în afara Comunității care nu presupune o aterizare într-un stat membru sau o decolare dintr-un stat membru, statul membru survolat poate solicita, în conformitate cu dreptul internațional, dovada respectării cerințelor de asigurare din prezentul regulament, de exemplu prin intermediul unor controale aleatorii.

(19) Cerințele de asigurare minime ar trebui reverificate după o perioadă de timp.

(20) Procedurile de monitorizare a aplicării cerințelor de asigurare minime ar trebui să fie transparente și nediscriminatorii și să nu împiedice libera circulație a mărfurilor, persoanelor, serviciilor și capitalurilor.

(21) Ar trebui adoptate măsurile necesare pentru aplicarea prezentului regulament în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a procedurilor de exercitare a competențelor executive conferite Comisiei ([1]).

(22) În cazul în care sunt necesare norme suplimentare în scopul stabilirii asigurării adecvate privind răspunderea specifică activității aviatice pentru punctele care nu sunt reglementate de prezentul regulament, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a elabora astfel de norme.

(23) Dispozițiile referitoare la extinderea cooperării privind utilizarea aeroportului din Gibraltar au fost convenite la Londra la 2 decembrie 1987 de Regatul Spaniei și Regatul Unit printr-o declarație comună a miniștrilor afacerilor externe ai celor două țări. Aceste dispoziții nu au intrat încă în vigoare.

(24) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume introducerea cerințelor de asigurare minime care pot contribui la atingerea obiectivelor pieței interne a transporturilor aeriene prin reducerea denaturării concurenței, nu poate fi atins în suficientă măsură de statele membre, putând fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității stabilit la articolul 5 din tratat. Potrivit principiului proporționalității stabilit în acest articol, prezentul

([1]) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

▼B

regulament nu prevede mai mult decât este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect

(1) Obiectul prezentului regulament este stabilirea cerințelor de asigurare minime pentru operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți.

(2) În ceea ce privește transportul corespondenței, cerințele de asigurare sunt cele prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 și în legislațiile interne ale statelor membre.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în cadrul sau spre spațiul aerian de pe sau deasupra teritoriului unui stat membru în care se aplică dispozițiile din tratat.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

(a) aeronavelor de stat menționate la articolul 3 litera (b) din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944;

(b) aeronavelor cu o MMD mai mică de 20 kg;

(c) aparatelor de zbor cu decolare propulsată de picior (inclusiv parapanoare și deltaplane cu motor);

(d) baloanelor captive;

(e) zmeelor;

(f) paraşutelor (inclusiv paraşutele ascensionale);

(g) avioanelor, inclusiv planoarele, cu motor, cu o MMD mai mică de 500 kg și microlămpi, care:

— sunt utilizate în scop necomercial sau

— sunt utilizate pentru o instrucție de zbor locală care nu implică traversarea frontierelor internaționale,

în măsura în care aceasta privește obligațiile de asigurare prevăzute în prezentul regulament pentru riscuri de război și terorism.

(3) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, privind litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

(4) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a dispozițiilor Declarației comune a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul în legătură cu data acestei intrări în vigoare.

▼B

Articolul 3

Definiții

În înțelesul prezentului regulament:

(a) „operator de transport aerian” înseamnă întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de funcționare valabilă;

(b) „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabile, acordată de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92;

(c) „operator de aeronavă” înseamnă persoana sau instituția, alta decât un operator de transport aerian, care dispune efectiv de un drept continuu de utilizare sau operare a aeronavelor; se prezumă că persoana fizică sau juridică pe numele căreia este înregistrată aeronava este operatorul, cu excepția cazului în care această persoană poate dovedi că operatorul este o altă persoană;

(d) zbor înseamnă:
— în ceea ce privește pasagerii și bagajele neînregistrate, perioada de transport aerian al pasagerilor, inclusiv îmbarcarea și debarcarea acestora;

— în ceea ce privește mărfurile și bagajele înregistrate, perioada de transportare a bagajelor și mărfurilor din momentul predării acestora operatorului de transport aerian și până în momentul restituirii către destinatarii în drept;

— în ceea ce privește terțele părți, utilizarea unei aeronave din momentul pornirii motoarelor pentru rularea pe pistă sau decolarea efectivă până în momentul în care se află pe suprafața de staționare și motoarele se opresc complet; în plus, mai înseamnă deplasarea unei aeronave de către vehicule de remorcare și de împingere înapoi sau cu ajutorul unor mijloace tipice pentru acționarea și înălțarea aeronavelor, în special curenții de aer;

(e) „DST” înseamnă un drept special de tragere conform definiției Fondului Monetar Internațional;

(f) „MMD” înseamnă masa maximă la decolare, care corespunde unei valori certificate specifice pentru toate tipurile de aeronave, indicată în certificatul de navigabilitate a aeronavei;

(g) „pasager” înseamnă orice persoană care călătorește cu consimțământul operatorului de transport sau operatorului de aeronavă, cu excepția membrilor personalului de serviciu, atât din rândul echipajului de zbor, cât și al echipajului de cabină;

(h) „terță parte” înseamnă orice persoană juridică sau fizică, cu excepția pasagerilor și a membrilor personalului de serviciu, atât din rândul echipajului de zbor, cât și al echipajului de cabină;

(i) „operațiune comercială” înseamnă o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere.

Articolul 4

Principiile asigurării

(1) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați la articolul 2 trebuie să fie asigurați în conformitate cu prezentul regulament în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri și părți terțe. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă.

▼B

(2) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave garantează existența asigurării pentru fiecare zbor, indiferent dacă aeronava utilizată le aparține sau face obiectul unui acord de închiriere sau de operațiuni comune sau de franciză, de partajare a codurilor (code-sharing) sau orice alt acord de aceeași natură.

(3) Prezentul regulament nu aduce atingere normelor privind răspunderea care derivă din:

— convențiile internaționale la care sunt parte statele membre și/sau Comunitatea;

— dreptul comunitar;

— legislația internă a statelor membre.

Articolul 5

Respectarea regulamentului

(1) Operatorii de transport aerian și, în cazul în care este necesar, operatorii de aeronave menționați la articolul 2 fac dovada respectării cerințelor de asigurare prevăzute în prezentul regulament prin depunerea la autoritățile competente ale statului membru în cauză a unui certificat de asigurare sau a altui document de asigurare valabil.

(2) În înțelesul prezentului articol, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru care a acordat licența de funcționare operatorului de transport aerian comunitar sau statului membru în care este înregistrată aeronava operatorului. În cazul operatorilor de transport aerian necomunitari și operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru spre care sau din care se efectuează zborurile.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre survolate pot solicita operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave menționați la articolul 2 să facă dovada unei asigurări valabile, în conformitate cu prezentul regulament.

(4) În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în cadrul Comunității, depunerea dovezii asigurării în statul membru menționat la alineatul (2) este suficientă pentru toate statele membre, fără a se aduce atingere aplicării articolului 8 alineatul (6).

(5) În cazuri excepționale de nefuncționare a pieței asigurărilor, Comisia poate stabili, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2), măsurile adecvate pentru aplicarea alineatului (1).

Articolul 6

Asigurarea privind răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri

(1) În ceea ce privește răspunderea față de pasageri, cuantumul asigurării minime este de 250 000 DST pe pasager. Cu toate acestea, în ceea ce privește operațiunile necomerciale ale aeronavelor cu o MMD de 2 700 kg sau mai puțin, statele membre pot fixa un nivel inferior al cuantumului asigurării, cu condiția ca acesta să fie de cel puțin 100 000 DST pe pasager.

(2) În ceea ce privește răspunderea pentru bagaje, cuantumul minim al asigurării este de 1 000 DST pe pasager pentru operațiunile comerciale.

(3) În ceea ce privește răspunderea pentru mărfuri, cuantumul minim al asigurării este de 17 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale.

▼B

(4) Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică zborurilor deasupra teritoriului statelor membre efectuate de operatori de transport aerian necomunitari și operatori de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea sau decolarea de pe acest teritoriu.

▼M1

(5) Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care unele modificări ale tratatelor internaționale adecvate impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3).

▼B

Articolul 7

Asigurarea privind răspunderea față de terțe părți

(1) În ceea ce privește răspunderea față de terțe părți, cuantumul minim al asigurării pe accident pentru fiecare aeronavă în parte este următorul:

Categorie	MMD (kg)	Asigurarea minimă (milioane DST)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

În cazul în care, la un moment dat, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave nu dispune de o asigurare pentru pagubele suferite de terțe părți din cauza riscurilor de război sau a terorismului pentru fiecare accident, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave respectiv se poate achita de obligația de asigurare contra unor astfel de riscuri prin interme diul unui pachet de asigurări. Comisia monitorizează îndeaproape aplicarea acestei dispoziții pentru a garanta că acest pachet de asigurări este echivalent cel puțin cu suma corespunzătoare indicată în tabel.

▼M1

(2) Sumele menționate la prezentul articol pot fi adaptate, dacă este necesar, în cazul în care modificări ale tratatelor internaționale relevante impun acest lucru. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 9 alineatul (3).

▼B

Articolul 8

Punerea în aplicare și sancțiuni

(1) Statele membre se asigură că operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați în articolul 2 respectă prezentul regulament.

(2) În sensul alineatului (1) și fără a aduce atingere alineatului (7), în ceea ce privește survolurile operatorilor de transport aerian necomunitari sau operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea pe teritoriul unui stat membru sau decolarea de pe acesta, precum și în ceea ce privește escalele efectuate în statele membre de către aceste aeronave în scopuri care nu au legătură cu operațiunile de trafic aerian, statul membru în cauză poate solicita documente doveditoare privind respectarea cerințelor minime de asigurare stabilite în prezentul regulament.

(3) În cazul în care este necesar, statele membre pot solicita dovezi suplimentare din partea operatorului de transport aerian, operatorului de aeronave sau a asiguratorului în cauză.

(4) Sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament sunt eficace, proporționale și disuasive.

(5) În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari, aceste sancțiuni pot include retragerea licenței de funcționare, sub rezervă și în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din dreptul comunitar.

(6) În ceea ce privește operatorii de transport aerian necomunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității, sancțiunile pot include refuzarea dreptului de aterizare pe teritoriul unui stat membru.

(7) În cazul în care statele membre nu sunt mulțumite de respectarea condițiilor din prezentul regulament, acestea pot interzice decolarea unei aeronave până la prezentarea de către operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave în cauză a dovezilor existenței unei asigurări adecvate, în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 9

Comitologie

(1) Comisia este sprijinită de comitetul prevăzut la articolul 11 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare ([1]).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CEE, luându-se în considerare dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilită la trei luni.

▼M1

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

▼B

(4) În plus, Comitetul poate fi consultat de către Comisie cu privire la oricare alte aspecte legate de aplicarea prezentului regulament.

([1]) JO L 240, 24.8.1992, p. 8, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

▼B

Articolul 10

Raport și cooperare

(1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind funcționarea prezentului regulament până la 30 aprilie 2008.

(2) La cererea Comisiei, statele membre prezintă acesteia informații privind aplicarea prezentului regulament.

Articolul 11

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la douăsprezece luni de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.