Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B** **UREDBA (ES) št. 785/2004 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

z dne 21. aprila 2004

o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje

(UL L 138, 30.4.2004, str. 1)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Uredba (ES) št. 1137/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

UREDBA (ES) št. 785/2004 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. aprila 2004

o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA -

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ([1]),

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([2]),

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, ki ga določa člen 251 Pogodbe ([3]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V okviru skupne prometne politike in da bi spodbudili varstvo porabnikov, je treba zagotoviti ustrezno najnižjo raven zavarovanja za kritje odgovornosti letalskih prevoznikov do potnikov, prtljage, tovora in tretjih oseb.

(2) Na letalskem trgu v Skupnosti so razlike med nacionalnim in mednarodnim zračnim prometom odpravljene, zato je primerno, da se določijo minimalne zahteve glede zavarovanja za letalske prevoznike Skupnosti.

(3) Potrebni so skupni ukrepi, s katerimi bi zagotovili veljavnost teh zahtev tudi za letalske prevoznike tretjih držav, s čimer bi zajamčili enake konkurenčne pogoje, kakor veljajo za letalske prevoznike Skupnosti.

(4) V svojem sporočilu z dne 10. oktobra 2001 o posledicah terorističnih napadov v Združenih državah Amerike za letalsko industrijo je Komisija izrazila svoj namen preučiti zneske in zavarovalne pogoje, ki jih države članice zahtevajo za podelitev operativnih licenc, da bi s tem zagotovila usklajenost. Komisija je v svojem sporočilu z dne 2. julija 2002 v zvezi z zavarovanjem v sektorju zračnega prometa po terorističnih napadih 11. septembra 2001 v Združenih državah Amerike med drugim izjavila, da bo še naprej spremljala dogodke na trgu letalskega zavarovanja v zvezi z revizijo zneskov in zavarovalnih pogojev, ki jih države članice zahtevajo za podelitev operativnih licenc.

(5) S Sklepom Sveta 2001/539/ES ([4]) je Komisija sklenila Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni zračni prevoz, sklenjeno v Montrealu 28. maja 1999 (Montrealska konvencija), ki določa nova pravila o odgovornosti v zvezi z mednarodnim zračnim prevozom oseb, prtljage in tovora. Pričakuje se, da bodo ta pravila nadomestila pravila iz Varšavske konvencije iz leta 1929 in iz njenih naknadnih sprememb.

([1]) UL C 20 E, 28.1.2003, str. 193.
([2]) UL C 95, 23.4.2003, str. 16.
([3]) Mnenje Evropskega parlamenta z dne 13. maja 2003 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 5. decembra 2003 (UL C 54 E, 2.3.2004, str. 40), Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2004 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 30. marca 2004.
([4]) UL L 194, 18.7.2001, str. 38.

▼B

(6) Po členu 50 Montrealske konvencije morajo pogodbenice zagotoviti zadostno zavarovanje za kritje odgovornosti letalskih prevoznikov v skladu z navedeno konvencijo. Varšavska konvencija iz leta 1929 in njene naknadne spremembe bodo veljale skupaj z Montrealsko konvencijo še naprej za nedoločen čas. Obe konvenciji predvidevata možnost neomejene odgovornosti.

(7) Po členu 7 Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov [1] morajo imeti letalski prevozniki zavarovanje za kritje njihove odgovornosti v primeru nesreč, zlasti do potnikov, prtljage, tovora, pošte in tretjih oseb, čeprav ne določa najnižjih zneskov in zavarovalnih pogojev.

(8) Primerno je upoštevati dejstvo, da je Evropska konferenca civilnega letalstva 13. decembra 2000 sprejela resolucijo ECAC/25-1 o najnižji ravni zavarovalnega kritja odgovornosti do potnikov in tretjih oseb, ki je bila spremenjena 27. novembra 2002.

(9) Treba je določiti minimalne zahteve glede zavarovanja potnikov, prtljage, tovora in tretjih oseb za letalske prevoznike in operaterje, ki letijo v ali iz države članice ali uporabljajo zračni prostor znotraj le-te ali nad njenim ozemljem, vključno s teritorialnimi vodami.

(10) Za obveznosti zavarovanja naj bi bili odgovorni letalski prevozniki z veljavno operativno licenco, in v primeru letalskih prevoznikov Skupnosti z veljavno operativno licenco, podeljeno v skladu z Uredbo (EGS) št. 2407/92. Odsotnost ali prenehanje veljavnosti takšne licence podjetja ne razreši te obveznosti.

(11) Medtem ko Montrealska konvencija izrecno ureja odgovornost do potnikov, prtljage in tovora, za odgovornost v zvezi s pošto veljajo „pravila, ki urejajo odnose med prevozniki in poštnimi upravami“, skladno s členom 2 te konvencije. V Skupnosti je zavarovanje takšne odgovornosti zadovoljivo urejeno s členom 7 Uredbe (EGS) št. 2407/92.

(12) Obvezno zavarovanje naj ne bi bilo potrebno za državne zrakoplove in za nekatere druge tipe zrakoplovov.

(13) Minimalno zavarovalno kritje bi bilo treba predvideti v razmerah, ko je letalski prevoznik ali operator odgovoren do potnikov, prtljage, tovora in tretjih oseb v skladu s pravili mednarodnih konvencij, zakonodajo Skupnosti ali nacionalno zakonodajo, ne da bi s tem posegali v navedene predpise.

(14) Zavarovanje mora kriti odgovornost, ki je specifična za letalstvo, do potnikov, prtljage, tovora in tretjih oseb. V zvezi s potniki, prtljago in tovorom bi moralo zavarovanje vključevati kritje v primeru smrti ali telesne poškodbe kot posledice nesreč, in izgubo, uničenje ali poškodbo prtljage in tovora. V zvezi s tretjimi osebami bi moralo zavarovanje vključevati kritje v primeru smrti, telesne poškodbe in materialne škode kot posledice nesreč.

(15) Te uredbe naj ne bi razlagali kot zahteve po dvojnem zavarovanju. Če sta pogodbeni prevoznik in dejanski prevoznik v smislu člena 39 Montrealske konvencije odgovorna za isto škodo, lahko države članice uvedejo posebne ukrepe v izogib dvojnemu zavarovanju.

(16) Čeprav tržna praksa, da zavarovalnice nudijo zavarovanje na podlagi agregatnega limita škod, ki zavarovateljem omogoča boljši nadzor nad njihovimi obveznostmi in s tem lahko ugodno vpliva na možnost zavarovanja zlasti proti vojnim tveganjem in terorizmu, takšna praksa letalskega prevoznika ali operaterja ne odvezuje obveznosti upoštevanja minimalnih zahtev glede zava-

[1] UL L 240, 24.8.1992, str. 1.

▼B

rovanja, ko je dosežen agregatni limit, določen v zavarovalni pogodbi.

(17) Treba je predvideti, da morajo letalski prevozniki zagotoviti dokazilo o neprekinjenem izpolnjevanju minimalne zahteve glede zavarovanja za kritje odgovornosti, kakor je predvidena v tej uredbi. V zvezi z letalskimi prevozniki Skupnosti in v zvezi z operaterji zrakoplovov, registriranih v Skupnosti, bi moralo deponiranje dokazil o zavarovanju v eni državi članici zadoščati za vse države članice, če takšno zavarovanje sklene podjetje, pooblaščeno v ta namen po veljavnem pravu.

(18) V primerih preletov ozemlja države članice, ki jih izvajajo letalski prevozniki tretjih držav ali se izvajajo z zrakoplovi, registriranimi zunaj Skupnosti, in ne vključujejo pristanka ali vzleta iz nobene od držav članic, lahko katera koli država članica, preko katere prelet poteka, v skladu z mednarodno zakonodajo zahteva dokazilo o izpolnjevanju zahtev glede zavarovanja iz te uredbe, na primer z izvajanjem naključnih pregledov.

(19) Minimalne zahteve glede zavarovanja je treba po določenem času ponovno pregledati.

(20) Postopki za spremljanje izvajanja minimalnih zahtev glede zavarovanja morajo biti pregledni in nediskriminatorni in ne smejo ovirati prostega pretoka blaga, oseb, storitev in kapitala.

(21) Ukrepe, ki so nujni za izvajanje te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ([1]).

(22) Če so potrebna dodatna pravila za sklenitev ustreznega zavarovanja za kritje odgovornosti, specifične za področje letalstva, v točkah, ki niso zajete v tej uredbi, je treba državam članicam zagotoviti možnost za uvedbo takšnih pravil.

(23) Ministra za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva sta s skupno deklaracijo 2. decembra 1987 v Londonu sklenila dogovor o tesnejšem sodelovanju obeh držav pri uporabi gibraltarskega letališča. Ta dogovor bo šele začel učinkovati.

(24) Ker cilja te uredbe, to je uvedbe minimalnih zahtev glede zavarovanja, ki lahko z zmanjšanjem izkrivljanja konkurence prispeva k ciljem notranjega letalskega trga, posamezne države članice ne morejo doseči v zadostni meri, in se tak cilj bolje doseže na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je nujno za dosego navedenega cilja -

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Cilj

1. Cilj te uredbe je uvesti minimalne zahteve glede zavarovanja za letalske prevoznike in operaterje v zvezi s potniki, prtljago, tovorom in tretjimi osebami.

2. V zvezi s prevozom pošte veljajo tiste zahteve glede zavarovanja, ki jih določajo Uredba (EGS) št. 2407/92 in nacionalne zakonodaje držav članic.

([1]) UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

▼B

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za vse letalske prevoznike in vse operaterje, ki letijo v ali iz države članice ali uporabljajo zračni prostor znotraj ali nad ozemljem države članice, za katero velja Pogodba.

2. Ta uredba se ne uporablja za:

(a) državne zrakoplove, kakor so opredeljeni v členu 3(b) Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane 7. decembra 1944 v Chicagu;

(b) modele zrakoplovov z MTOM, manjšo od 20 kg;

(c) letalne naprave, ki se dvignejo v zrak s pomočjo nog (vključno z motornimi jadralnimi padali in motornimi zmaji);

(d) privezane balone;

(e) zmaje;

(f) padala (vključno s padali, ki se dvignejo v zrak s pomočjo čolna, avtomobila ali vitla);

(g) zrakoplove, vključno z jadralnimi letali z MTOM, manjšo od 500 kg, in mikrolahka letala, ki:

— se uporabljajo v nekomercialne namene, ali

— se uporabljajo za lokalno usposabljanje pilotov, ki ne poteka prek mednarodnih meja,

pod pogojem, da se to nanaša na zahteve glede zavarovanja, predvidene s to uredbo, v zvezi z vojnimi tveganji in terorizmom.

3. Razume se, da uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva glede spora o suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.

4. Uporaba te uredbe za letališče Gibraltar se odloži, dokler ne začne učinkovati dogovor med zunanjima ministroma Kraljevine Španije in Združenega kraljestva, ki je vključen v skupni deklaraciji z dne 2. decembra 1987. Vladi Španije in Združenega kraljestva obvestita Svet o datumu začetka učinkovanja dogovora.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te uredbe:

(a) „letalski prevoznik“ pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;

(b) „letalski prevoznik Skupnosti“ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo je podelila država članica v skladu z Uredbo (EGS) št. 2407/92;

(c) „letalski operater“ pomeni pravno ali fizično osebo, ki ni letalski prevoznik in stalno dejansko odloča o uporabi ali operacijah zrakoplova; predpostavlja se, da je letalski operater pravna ali fizična oseba, na ime katere je zrakoplov registriran, razen če ta oseba ne dokaže, da je operater neka druga oseba;

(d) „let“ pomeni:

— v zvezi s potniki in ročno prtljago, čas prevoza z letalom, vključno z vkrcanjem in izkrcanjem,

▼B

— v zvezi s tovorom in oddano prtljago, čas prevoza prtljage in tovora od trenutka predaje prtljage in tovora letalskemu prevozniku do izročitve upravičenemu prejemniku,

— v zvezi s tretjimi osebami, uporaba zrakoplova od trenutka dodajanja moči motorjem zaradi vožnje po tleh ali samega vzleta zrakoplova do trenutka, ko je zrakoplov na tleh in se motorji popolnoma zaustavijo; poleg tega pomeni tudi gibanje zrakoplova z vlečnimi ali potisnimi vozili ali sil, ki so značilne za pogon ali vzgon zrakoplova, zlasti zračnih tokov;

(e) „SDR“ (Special Drawing Rights) pomeni posebne pravice črpanja, kakor jih opredeljuje Mednarodni denarni sklad;

(f) „MTOM“ (Maximum Take Off Mass) pomeni največjo dovoljeno vzletno maso, ki ustreza certificirani masi, specifični za vsak tip zrakoplova, kakor je navedeno v spričevalu o plovnosti zrakoplova;

(g) „potnik“ pomeni vsako osebo, navzočo na letu z dovoljenjem letalskega prevoznika ali operaterja, razen članov letalske in kabinske posadke, ki opravljajo svoje delo;

(h) „tretja oseba“ pomeni katero koli pravno ali fizično osebo razen potnikov in članov letalske in kabinske posadke, ki opravljajo svoje delo;

(i) „komercialna operacija“ pomeni operacijo proti plačilu in/ali najemu.

Člen 4

Načela zavarovanja

1. Letalski prevozniki in operaterji iz člena 2 morajo v skladu s to uredbo zavarovati svojo odgovornost, specifično za letalstvo, do potnikov, prtljage, tovora in tretjih oseb. Zavarovana tveganja zajemajo vojaške operacije, terorizem, ugrabitve, sabotaže, nezakonit zaseg letala in javne nemire.

2. Letalski prevozniki in operaterji morajo zagotoviti zavarovalno kritje za prav vsak let, ne glede na to, ali je zrakoplov, ki se uporablja, njihova last ali predmet pogodbe o leasingu ali pogodbe o skupni dejavnosti, o franšizi, o skupnih letih z izbranim partnerjem (code-sharing flights) ali katerega koli drugega podobnega sporazuma.

3. Ta uredba ne posega v predpise o odgovornosti, ki izhajajo iz:

— mednarodnih konvencij, katerih podpisnice so države članice in/ali Skupnost,

— zakonodaje Skupnosti, in

— nacionalne zakonodaje držav članic.

Člen 5

Skladnost

1. Letalski prevozniki in, če to utreza, operatorji iz člena 2 morajo dokazati skladnost z zahtevami glede zavarovanja, ki jih določa ta uredba, tako, da pristojnim organom države članice, ki jo to zadeva, predložijo potrdilo o zavarovanju ali neko drugo dokazilo o veljavnem zavarovanju.

2. Za namen tega člena izraz „država članica, ki jo to zadeva“ pomeni državo članico, ki je podelila operativno licenco letalskemu prevozniku Skupnosti, ali državo članico, v kateri je zrakoplov letalskega operatorja registriran. V zvezi z letalskimi prevozniki tretjih držav in operatorji, ki uporabljajo zrakoplove, registrirane zunaj Skupnosti,

▼B

„država članica, ki jo to zadeva“ pomeni državo članico, iz katere oziroma v katero se leti izvajajo.

3. Z odstopanjem od odstavka 1 lahko države preleta zahtevajo, da letalski prevozniki in operatorji iz člena 2 predložijo dokazilo o veljavnem zavarovanju v skladu s to uredbo.

4. V zvezi z letalskimi prevozniki Skupnosti in operatorji zrakoplovov, registriranih v Skupnosti, deponirano dokazilo o zavarovanju v eni od držav iz odstavka 2 zadošča za vse države članice, ne da bi to posegalo v veljavnost člena 8(6).

5. V izjemnem primeru zloma zavarovalniškega trga lahko Komisija v skladu s postopkom iz člena 9(2) določi ustrezne ukrepe za uporabo odstavka 1.

Člen 6

Zavarovanje odgovornosti do potnikov, prtljage in tovora

1. Najnižje zavarovalno kritje odgovornosti do potnikov znaša 250 000 posebnih pravic črpanja (SDR) za potnika. Vendar v zvezi z nekomercialnimi operacijami zrakoplovov z MTOM, ki znaša 2 700 kg ali manj, države članice lahko določijo nižjo raven najnižjega zavarovalnega kritja, pod pogojem, da takšno kritje znaša najmanj 100 000 SDR za posameznega potnika.

2. Za odgovornost v zvezi s prtljago najnižje zavarovalno kritje v komercialnih operacijah znaša 1 000 SDR za potnika.

3. Za odgovornost v zvezi s tovorom najnižje zavarovalno kritje v komercialnih operacijah znaša 17 SDR za kilogram.

4. Odstavki 1, 2 in 3 ne veljajo v zvezi z leti, ki jih preko ozemlja držav članic opravljajo letalski prevozniki tretjih držav ali operaterji, ki uporabljajo zrakoplove, registrirane zunaj Skupnosti, in ne vključujejo pristanka ali vzleta s teh ozemelj.

▼M1

5. Vrednosti, navedene v tem členu, se lahko ustrezno prilagodijo, če je to potrebno zaradi sprememb mednarodnih pogodb na tem področju. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9(3).

▼B

Člen 7

Zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb

1. V zvezi z odgovornostjo do tretjih oseb znaša najnižje zavarovalno kritje za nesrečo prav za vsak zrakoplov:

Kategorija	MTOM (kg)	Najnižje zavarovanje (milijon SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

▼B

Če letalski prevoznik ali operater ne more zagotoviti zavarovalnega kritja za odgovornost do tretjih oseb zaradi vojnega tveganja ali terorizma na podlagi kritja po škodnem dogodku, lahko letalski prevoznik ali operater svojo obveznost v zvezi z zavarovanjem takšnih tveganj pokrije na podlagi agregatnega limita škod. Komisija pozorno spremlja izvajanje te določbe z namenom zagotoviti, da je takšen agregatni limit škod vsaj enakovreden ustreznemu znesku iz preglednice.

▼M1

2. Vrednosti, navedene v tem členu, se lahko ustrezno prilagodijo, če je to potrebno zaradi sprememb mednarodnih pogodb na tem področju. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9(3).

▼B

Člen 8

Izvrševanje in sankcije

1. Države članice zagotovijo, da vsi letalski prevozniki ali operaterji iz člena 2 izpolnjujejo to uredbo.

2. Za namene odstavka 1 in ne da bi s tem posegala v odstavek 7 lahko država članica, ki jo to zadeva, zahteva dokazilo o izpolnjevanju zahtev glede zavarovanja iz te uredbe v zvezi s preleti, ki jih izvajajo letalski prevozniki tretjih držav ali potekajo z zrakoplovi, registriranimi izven Skupnosti, ki ne vključujejo pristanka ali vzleta iz nobene od držav članic, kakor tudi v zvezi s pristanki takšnih zrakoplovov v državah članicah zaradi razlogov, ki niso povezani s prometom.

3. Če je to potrebno, lahko država članica od letalskega prevoznika, operaterja ali zavarovalnice, ki jo to zadeva, zahteva dodatna dokazila.

4. Sankcije v primeru kršitve te uredbe morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

5. V zvezi z letalskimi prevozniki Skupnosti lahko te sankcije vključujejo umik operativne licence, odvisno od in v skladu z ustreznimi določbami zakonodaje Skupnosti.

6. V zvezi z letalskimi prevozniki tretjih držav in operaterji, ki uporabljajo zrakoplove, registrirane zunaj Skupnosti, lahko te sankcije vključujejo zavrnitev pravice do pristanka na ozemlju države članice.

7. Če države članice ocenijo, da pogoji iz te uredbe niso izpolnjeni, ne dovolijo vzleta zrakoplova, dokler zadevni letalski prevoznik ali operater ne predloži dokazil o ustreznem zavarovalnem kritju v skladu s to uredbo.

Člen 9

Postopek odbora

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 11 Uredbe Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do zračnih poti znotraj Skupnosti ([1]).

2. Ob sklicu na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES se določi na tri mesece.

▼M1

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

([1]) UL L 240, 24.8.1992, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

▼B

4. Komisija se lahko dodatno posvetuje z Odborom o vseh drugih zadevah v zvezi z uporabo te uredbe.

Člen 10

Poročilo in sodelovanje

1. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu pošlje poročilo o izvajanju te uredbe najkasneje do 30. aprila 2008.

2. Države članice pošljejo podatke o uporabi te uredbe Komisiji na njeno zahtevo.

Člen 11

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvanajst mesecev po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije.*

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.