Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 785/2004**

av den 21 april 2004

om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

(EUT L 138, 30.4.2004, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 av den 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 785/2004

av den 21 april 2004

om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([3]), och

av följande skäl:

(1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken och för att främja konsumentskyddet är det viktigt att säkerställa en lämplig miniminivå för de försäkringar som skall täcka lufttrafikföretagens skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(2) På gemenskapens luftfartsmarknad har åtskillnaden mellan nationella och internationella lufttransporter undanröjts, och det är därför lämpligt att upprätta miniminivåer för försäkringskrav för EG-lufttrafikföretag.

(3) Gemenskapsbestämmelser behövs för att dessa krav även skall tillämpas på lufttrafikföretag från tredje land, så att konkurrensvillkoren blir desamma som för EG-lufttrafikföretagen.

(4) I sitt meddelande av den 10 oktober 2001 om konsekvenserna för trafikflyget av attentaten i Förenta staterna uttryckte kommissionen sin avsikt att granska de försäkringsbelopp och försäkringsvillkor som krävs inom ramen för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser, för att säkerställa en harmoniserad metod. I sitt meddelande av den 2 juli 2002 om försäkringar inom lufttransportsektorn efter terroristattackerna i Förenta staterna den 11 september 2001 förklarade kommissionen dessutom att den även i fortsättningen skulle följa utvecklingen på flygförsäkringsmarknaden med avseende på revidering av de försäkringsbelopp och försäkringsvillkor som krävs för medlemsstaternas beviljande av operativa licenser.

(5) Genom rådets beslut 2001/539/EG ([4]) har gemenskapen ingått konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen) ([5]), i vilken nya bestämmelser fastställs om skadeståndsansvar med avseende på internationella lufttransporter av

([1]) EGT C 20 E, 28.1.2003, s. 193.
([2]) EUT C 95, 23.4.2003, s. 16.
([3]) Europaparlamentets yttrande av den 13 maj 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 december 2003 (EUT C 54 E, 2.3.2004, s. 40), Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 mars 2004 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 30 mars 2004.
([4]) EGT L 194, 18.7.2001, s. 38.
([5]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

personer, bagage och gods. Dessa regler förväntas ersätta bestämmelserna i 1992 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna.

(6) Enligt artikel 50 i Montrealkonventionen skall de fördragsslutande staterna av lufttrafikföretagen kräva att de tecknar en tillräcklig försäkring som täcker deras skadeståndsansvar enligt konventionen, och samtidigt kommer 1929 års Warszawakonvention och senare ändringar av denna att fortsätta att gälla parallellt med Montrealkonventionen under obestämd tid. Båda dessa konventioner lämnar utrymme för ett obegränsat skadeståndsansvar.

(7) Enligt artikel 7 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ([1]) skall lufttrafikföretag vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor, särskilt med hänsyn till passagerare, bagage, gods, post och tredje man, om än inga minimibelopp och försäkringsvillkor specificeras.

(8) Det bör beaktas att Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) den 13 december 2000 antog en resolution (ECAC/25-1) om miniminivåer för försäkringar för skadeståndsansvar för passagerare och gentemot tredje man, vilken ändrades den 27 november 2002.

(9) Det är nödvändigt att för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, inklusive dess territorialvatten, fastställa minimiförsäkringskrav avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

(10) Försäkringsskyldigheten bör åligga lufttrafikföretag med en giltig operativ licens, och EG-lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats i överensstämmelse med förordning (EEG) nr 2407/92. Att licenstiden har löpt ut eller att licens saknas befriar inte företaget från denna skyldighet.

(11) I Montrealkonventionen regleras särskilt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage och gods, medan skadeståndsansvaret för post enligt artikel 2 i konventionen skall omfattas av ”de regler som gäller för förhållandet mellan transportörer och postbefordringsföretag”. Inom gemenskapen finns försäkring för detta ansvar tillräckligt reglerat i artikel 7 i förordning (EEG) nr 2407/92.

(12) Det är inte nödvändigt att kräva att statliga luftfartyg och vissa andra typer av luftfartyg är försäkrade.

(13) Minimiförsäkringsskydd bör tillhandahållas i situationer där ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör är skadeståndsansvarig avseende passagerare, bagage, gods och tredje man i enlighet med bestämmelserna i internationella konventioner, gemenskapsrätten eller nationell lagstiftning, utan att inkräkta på dessa bestämmelser.

(14) Försäkringen bör täcka luftfartsspecifikt skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. När det gäller passagerare, bagage och gods bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall och personskador orsakade av olyckshändelser och förlorat eller förstört eller skadat bagage och gods. I fråga om tredje man bör försäkringen omfatta täckning för dödsfall samt person- och egendomsskador orsakade av olyckshändelser.

(15) Denna förordning bör inte tolkas som ett krav på dubbel försäkring. I den utsträckning som den avtalsslutande transportören och den faktiska transportören i den mening som avses i artikel 39 i Montrealkonventionen kan hållas ansvariga för samma skada, kan medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att undvika dubbelförsäkringar.

([1]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

(16) Totalbelopp utgör en marknadspraxis som kan bidra till möjligheten att teckna försäkring, särskilt mot risker i samband med krigshandlingar och terrorism, genom att försäkringsgivarna ges bättre kontroll över sitt skadeståndsansvar, men denna erkända praxis befriar dock inte ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör från skyldigheten att respektera minimiförsäkringskraven, då det totalbelopp som fastställs i dess försäkringsavtal har nåtts.

(17) Det är nödvändigt att kräva att lufttrafikföretagen visar att de alltid uppfyller minimiförsäkringskraven för skadeståndsansvar i enlighet med denna förordning. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen bör deponering av bevis på försäkringsskydd i en medlemsstat vara tillräckligt för alla medlemsstater om denna försäkring har tecknats av ett företag som har rätt att göra detta enligt tillämplig lagstiftning.

(18) När det gäller överflygningar av en medlemsstats territorium av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, kan den överflugna medlemsstaten, i enlighet med internationell rätt, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning, till exempel genom att utföra stickprovskontroller.

(19) Minimiförsäkringskraven bör ses över efter en viss tid.

(20) Förfarandena för övervakning av tillämpningen av minimiförsäkringskraven bör vara öppna och icke-diskriminerande och bör inte hindra den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital.

(21) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(22) Om ytterligare bestämmelser krävs för att inrätta lämpliga försäkringar som omfattar luftfartsspecifik ansvarsskyldighet för punkter som inte omfattas av denna förordning, bör medlemsstaterna ha möjlighet att införa sådana bestämmelser.

(23) En överenskommelse om utökat samarbete i fråga om användningen av flygplatsen i Gibraltar träffades i London den 2 december 1987 mellan Konungariket Spanien och Förenade kungariket genom en gemensam förklaring från de båda ländernas utrikesministrar. Denna överenskommelse fungerar ännu inte i praktiken.

(24) Eftersom målet för denna förordning, nämligen införandet av minimiförsäkringskrav som kan bidra till att den inre luftfartsmarknadens mål uppnås genom att snedvridningen av konkurrensen minskas, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

([1]) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

Artikel 1

Syfte

1. Denna förordning syftar till att fastställa minimikrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer avseende passagerare, bagage, gods och tredje man.

2. Med avseende på postbefordran gäller de försäkringskrav som fastställs i förordning (EEG) nr 2407/92 och i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

Artikel 2

Räckvidd

1. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag och alla luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium, där fördraget är tillämpligt.

2. Denna förordning skall inte tillämpas på

a) statliga luftfartyg enligt artikel 3 b i konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944,

b) modellflygplan med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 20 kilo,

c) flygmaskiner med fotstart (inklusive flygskärmar med motor och hängglidare),

d) fasta ballonger,

e) drakar,

f) fallskärmar (inklusive flygskärmar),

g) luftfartyg, inklusive glidflygplan, med en högsta godkänd startmassa (MTOM) på mindre än 500 kg samt ultralätta flygplan

— som används för icke-kommersiellt bruk, eller

— som används för lokal flygundervisning som inte överskrider internationella gränser

i den mån det är fråga om försäkringskrav gällande risker i samband med krigshandlingar och terrorism i enlighet med denna förordning.

3. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall inte påverka Spaniens eller Förenade kungarikets rättsliga ställning med avseende på tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen.

4. Denna förordnings tillämpning på flygplatsen i Gibraltar skall uppskjutas tills överenskommelsen i den gemensamma förklaring som avgavs av Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar den 2 december 1987 fungerar i praktiken. När så sker, kommer Spaniens och Förenade kungarikets regeringar att underrätta rådet om detta.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *lufttrafikföretag:*: ett luftfartsföretag med en giltig operativ licens.

▼B

b) *EG-lufttrafikföretag:*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992.

c) *luftfartygsoperatör:*: en person eller ett organ, som inte är ett lufttrafikföretag, som fortlöpande faktiskt beslutar om luftfartygets användning eller drift; den fysiska eller juridiska person i vars namn luftfartyget är registrerat skall anses vara operatör, såvida inte hon/han kan bevisa att en annan person är operatör.

d) *flygning:*:
— med avseende på passagerare och ej incheckat bagage, tiden för transport av passagerarna med luftfartyg, inklusive ombord- och urstigning,

— med avseende på gods och incheckat bagage, tiden för transport av bagage och gods från och med det att bagaget eller godset överlämnas till lufttrafikföretaget fram till överlämnandet till den behöriga mottagaren,

— med avseende på tredje man, användningen av ett luftfartyg från och med det att motorerna sätts i gång för att faktiskt lyfta eller taxa ut luftfartyget till dess att det har landat och motorerna har slagits av helt; dessutom förflyttning av ett luftfartyg med bogseringsfordon och push-backfordon eller med krafter som är typiska för luftfartygs drift och lyftning, i synnerhet luftströmmar.

e) *SDR:*: särskild dragningsrätt enligt Internationella valutafondens definition.

f) *MTOM (Maximum Take Off Mass):*: den högsta godkända startmassa som motsvarar en certifierad massa som är specifik för alla luftfartygstyper i enlighet med luftfartygets luftvärdighetsbevis.

g) *passagerare:*: varje person som är på en flygning med lufttrafikföretagets eller luftfartygsoperatörens medgivande, utom tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

h) *tredje man:*: varje juridisk eller fysisk person, utom passagerare och tjänstgörande flygbesättning och kabinpersonal.

i) *kommersiell drift:*: drift mot ersättning och/eller hyra.

Artikel 4

Försäkringsprinciper

1. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 skall vara försäkrade i enlighet med denna förordning vad gäller deras luftfartsspecifika skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. Deras försäkring skall omfatta krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter.

2. Lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer skall se till att det finns försäkringsskydd för varje flygning, oavsett om de förfogar över luftfartyget i egenskap av ägare eller genom ett leasingavtal eller genom gemensam verksamhet eller franchise-verksamhet, code-sharing eller annan överenskommelse av samma art.

3. Denna förordning påverkar inte bestämmelser om skadeståndsansvar i

— internationella konventioner i vilka medlemsstaterna och/eller gemenskapen är parter,

— gemenskapsrätten, och

— medlemsstaternas nationella lagstiftning.

▼B

Artikel 5

Efterlevnad

1. Lufttrafikföretag och, när så krävs, luftfartygsoperatörer, som avses i artikel 2, skall visa att de uppfyller försäkringskraven i denna förordning genom att hos den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten deponera ett försäkringsbevis eller annat bevis på giltig försäkring.

2. I denna artikel avses med ”berörd medlemsstat” den medlemsstat som har beviljat EG-lufttrafikföretaget den operativa licensen eller den medlemsstat där luftfartygsoperatörens luftfartyg är registrerat. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade utanför gemenskapen avses med ”berörd medlemsstat” den medlemsstat till eller från vilken flygningarna genomförs.

3. Med undantag från punkt 1 får de medlemsstater vars territorium överflygs av lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 kräva bevis för giltig försäkring i enlighet med denna förordning.

4. Med avseende på EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg som är registrerade i gemenskapen är deponering av ett bevis på försäkringsskydd i den medlemsstat som avses i punkt 2 tillräckligt för alla medlemsstater utan att detta påverkar tillämpningen av artikel 8.6.

5. I undantagsfall vid försäkringsmarknadsmisslyckande får kommissionen besluta, i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, om lämpliga åtgärder för tillämpning av punkt 1.

Artikel 6

Ansvarsförsäkring avseende passagerare, bagage och gods

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för passagerare skall uppgå till minst 250 000 SDR per passagerare. Vid icke-kommersiell drift med luftfartyg med en MTOM på högst 2 700 kilo får medlemsstaterna emellertid fastställa en lägre nivå på minimiförsäkringsskyddet, dock minst 100 000 SDR per passagerare.

2. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar för bagage skall uppgå till minst 1 000 SDR per passagerare vid kommersiell drift.

3. Minimiförsäkringsskyddet för gods skall uppgå till minst 17 SDR per kilo vid kommersiell drift.

4. Punkterna 1, 2 och 3 skall inte tillämpas på flygningar över medlemsstaternas territorium utförda av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och av luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, om flygningarna inte omfattar landning eller start inom detta territorium.

▼M1

5. De belopp som anges i denna artikel får vid behov anpassas när det är nödvändigt till följd av ändringar i tillämpliga internationella avtal. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 9.3.

▼B

Artikel 7

Försäkring för skadeståndsansvar gentemot tredje man

1. Minimiförsäkringsskyddet för skadeståndsansvar gentemot tredje man skall per olycka för varje luftfartyg uppgå till minst följande:

▼B

Kategori	MTOM (kg)	Minsta försäkring (miljoner 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

Om vid något tillfälle ett försäkringsskydd avseende skada som drabbar tredje man på grund av risk för krig eller terrorism inte finns att tillgå för ett lufttrafikföretag eller en luftfartygsoperatör med täckning för varje olyckstillfälle, får ett sådant lufttrafikföretag eller en sådan luftfartygsoperatör uppfylla skyldigheten att försäkra sig mot sådana risker genom försäkring för vilken totalbelopp gäller. Kommissionen skall noga övervaka tillämpningen av denna bestämmelse för att säkerställa att totalbeloppet åtminstone motsvarar det relevanta beloppet enligt tabellen.

▼M1

2. De belopp som anges i denna artikel får vid behov anpassas när det är nödvändigt till följd av ändringar i tillämpliga internationella avtal. Dessa åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 9.3.

▼B

Artikel 8

Efterlevnad och påföljder

1. Medlemsstaterna skall se till att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som avses i artikel 2 följer denna förordning.

2. När det gäller sådana överflygningar av lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag eller luftfartyg registrerade utanför gemenskapen, som inte inbegriper landning i eller start från någon medlemsstat, samt när det gäller mellanlandningar i medlemsstaterna av sådana luftfartyg i andra än trafikmässiga syften, får den berörda medlemsstaten, för tillämpningen av punkt 1 och utan det påverkar tillämpningen av punkt 7, kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven i denna förordning,

3. Vid behov får medlemsstaterna kräva ytterligare bevis från lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören eller försäkringsgivaren.

4. Påföljderna för överträdelser av denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

5. Med avseende på EG-lufttrafikföretag får dessa påföljder omfatta indragning av den operativa licensen, med förbehåll för och i enlighet med berörda bestämmelser i gemenskapsrätten.

6. Med avseende på lufttrafikföretag som inte är EG-lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer som använder luftfartyg registrerade utanför gemenskapen får påföljderna omfatta vägrad rätt till landning inom en medlemsstats territorium.

▼B

7. Om en medlemsstat inte är övertygad om att villkoren i denna förordning uppfylls, skall den inte tillåta ett luftfartyg att lyfta, innan lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har framlagt bevis på fullgod försäkring i enlighet med denna förordning.

Artikel 9

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11 i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen ([1]).

2. När det hänvisas till denna punkt, skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

▼M1

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

▼B

4. Kommissionen kan dessutom höra kommittén i andra frågor som rör tillämpningen av denna förordning.

Artikel 10

Rapport och samarbete

1. Kommissionen skall senast den 30. april 2008 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om förordningens tillämpning.

2. Medlemsstaterna skall på begäran lämna information till kommissionen om tillämpningen av denna förordning.

Artikel 11

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft tolv månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

([1]) EGT L 240, 24.8.1992, s. 8. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).