Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004

ze dne 21. dubna 2004

o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

(Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1137/2008 ze dne 22. října 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Nařízení Komise (EU) č. 285/2010 ze dne 6. dubna 2010	L 87	19	7.4.2010
►M3	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1243 ze dne 20. června 2019	L 198	241	25.7.2019

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 279, 11.10.2006, s. 30 (785/2004)

▼B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004

ze dne 21. dubna 2004

o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

Článek 1

Účel

1. Účelem tohoto nařízení je stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám.

2. Požadavky na pojištění při přepravě poštovních zásilek stanoví nařízení (EHS) č. 2407/92 a právní předpisy jednotlivých členských států.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzlétají z území nebo přelétávají území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.

2. Toto nařízení se nevztahuje na

a) státní letadla ve smyslu čl. 3 písm. b) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944;

b) modely letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg;

c) zařízení pro závěsné létání (včetně motorových paraglidingů a rogal);

d) upoutané balóny;

e) draky;

f) padáky (včetně závěsných padáků);

g) letadla včetně větroňů s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg a ultralehká letadla, která

— se používají pro neobchodní účely, nebo

— se používají pro místní výuku létání, při níž se nepřekračují mezinárodní hranice,

pokud jde o povinnosti pojištění podle tohoto nařízení vztahující se k rizikům války a terorismu.

▼B

3. Toto nařízení se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

4. Použitelnost tohoto nařízení pro letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska budou Radu o tomto datu informovat.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „leteckým dopravcem“ podnik zabývající se leteckou dopravou, který má platnou licenci k provozování letecké dopravy;

b) „leteckým dopravcem Společenství“ letecký dopravce s platnou licencí k provozování letecké dopravy udělenou členským státem v souladu s nařízení (EHS) č. 2407/92;

c) „provozovatelem letadla“ osoba nebo subjekt, který není leteckým dopravcem a který může neustále účinně disponovat s letadlem při jeho užívání či provozu; za provozovatele se považuje fyzická či právnická osoba, jejímž jménem je letadlo registrováno, pokud tato osoba neprokáže, že provozovatelem je jiná osoba;

d) „letem“

— z hlediska cestujících nebo zavazadel nepodaných k přepravě období přepravy cestujících letadlem včetně jejich nástupu na palubu letadla a výstupu z letadla,

— z hlediska nákladu a zavazadel podaných k přepravě období přepravy těchto zavazadel a nákladu od okamžiku předání zavazadel či nákladu leteckému dopravci až do okamžiku jejich předání oprávněnému příjemci,

— z hlediska třetích osob užívání letadla od okamžiku, kdy dojde k nastartování jeho motorů za účelem rolování po vzletové dráze nebo samotného startu až do okamžiku, kdy letadlo přistane a jeho motory se zcela zastaví; dále pohyb letadla pomocí tažných nebo tlačných vozidel nebo sil, které jsou typické pro pohon a vztlak letadla, zejména vzdušných proudů;

e) „ZPČ“ zvláštní práva čerpání podle definice Mezinárodního měnového fondu;

f) „MVH“ maximální vzletová hmotnost, která odpovídá certifikovanému údaji specifickému pro všechny typy letadel, jak je uvedeno v osvědčení způsobilosti k letu daného typu letadla;

g) „cestujícím“ osoba, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce; nepatří sem členové posádky letadla, kteří jsou ve službě;

h) „třetí osobou“ jakákoliv právnická či fyzická osoba, s výjimkou cestujících a členů posádky;

▼C1

g) „cestujícím“ osoba, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce nebo provozovatele letadla; nepatří sem členové posádky letadla, kteří jsou ve službě;

▼B

i) „obchodním provozem“ činnost prováděná za úplatu a/nebo v pronájmu.

Článek 4

Zásady pojištění

1. Letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 musí mít v souladu s tímto nařízením uzavřené pojištění odpovědnosti specifické pro oblast letecké dopravy, pokud jde o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby. Mezi pojištěná rizika patří válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění a občanské nepokoje.

2. Letečtí dopravci a provozovatelé letadel zajistí, aby pro každé letadlo a každý let existovalo pojistné krytí, bez ohledu na to, zda s provozovaným letadlem disponují z titulu vlastnictví nebo smlouvy o pronájmu, nebo prostřednictvím společných či licenčních operací, sdílení kódu nebo jiné smlouvy stejné povahy.

3. Tímto nařízením nejsou dotčena pravidla týkající se odpovědnosti na základě

— mezinárodních úmluv, jimiž jsou členské státy anebo Společenství smluvními stranami,

— práva Společenství a

— práva jednotlivých členských států.

Článek 5

Plnění požadavků

1. Letečtí dopravci a na požádání i provozovatelé letadel uvedení v článku 2 prokazují splnění požadavků na pojištění stanovených tímto nařízením tak, že u příslušných orgánů dotyčného členského státu uloží osvědčení o pojištění nebo jiný doklad o platném pojištění.

2. Pro účely tohoto článku se za „dotyčný členský stát“ považuje členský stát, který udělil leteckému dopravci Společenství licenci k provozování letecké dopravy nebo členský stát, v němž je registrováno letadlo provozovatele letadla. Pro letecké dopravce třetích zemí a provozovatele letadel používající letadla registrovaná ve třetích zemích se „dotyčným členským státem“ rozumí členský stát, do nějž či z nějž se lety provozují.

3. Odchylně od odstavce 1 mohou členské státy, nad jejichž územím jsou uskutečňovány přelety, vyžadovat, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 předložili doklad o platném pojištění v souladu s tímto nařízením.

4. Pokud jde o letecké dopravce Společenství a provozovatele letadel registrovaných ve Společenství, dostačuje uložení dokladu o pojištění v členském státě uvedené v odstavci 2 pro všechny ostatní členské státy, aniž je dotčeno použití čl. 8 odst. 6.

5. V výjimečných případech selhání pojistného trhu může Komise stanovit postupem podle čl. 9 odst. 2 vhodná opatření pro použití odstavce 1.

▼B

Článek 6

Pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům a nákladu

1. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k cestujícím činí nejméně 250 000 ZPČ na jednoho pasažéra. Avšak v případě neobchodního provozu zajišťovaného letadly s maximální vzletovou hmotností 2 700 kg nebo nižší může členský stát snížit úroveň minimálního pojistného krytí za předpokladu, že toto krytí činí nejméně 100 000 ZPČ na jednoho pasažéra.

▼M2

2. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k zavazadlům činí nejméně 1 131 ZPČ na jednoho cestujícího v obchodním provozu.

3. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k nákladu činí nejméně 19 ZPČ na jeden kilogram v obchodním provozu.

▼B

4. Odstavce 1, 2 a 3 se nevztahují na přelety nad územím členských států prováděné leteckými dopravci třetích zemí a provozovateli letadel používajícími letadla registrovaná ve třetích zemích, pokud se v rámci těchto přeletů neuskuteční přistání ani vzlet na území Společenství.

▼M3

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8a, kterými se mění hodnoty uvedené v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto článku, pokud to vyžadují změny odpovídajících mezinárodních smluv.

▼B

Článek 7

Pojištění odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám

1. Pokud jde o odpovědnost ve vztahu ke třetím osobám, činí minimální pojistné krytí v případě jednotlivé nehody pro každé letadlo:

Kategorie	Maximální vzletová hmotnost (MVH) (kg)	Minimální pojištění (v mil. ZPČ)
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

Pokud z důvodu války nebo teroristického útoku nemůže letecký dopravce nebo provozovatel letadla v určité době uzavřít pojistné krytí pro případ škody způsobené třetím osobám, které by bylo stanoveno pro jednotlivé případy nehod, může tento letecký dopravce nebo provozovatel letadla splnit svou povinnost pojištění těchto rizik tím, že

▼B

uzavře souhrnné pojištění. Komise pečlivě sleduje používání tohoto ustanovení, aby se zaručilo, že toto souhrnné pojištění přinejmenším odpovídá odpovídající částce stanovené v tabulce.

▼M3

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8a, kterými se mění hodnoty uvedené v odstavci 1 tohoto článku, pokud to vyžadují změny odpovídajících mezinárodních smluv.

▼B

Článek 8

Uplatňování a sankce

1. Členské státy zajistí, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 dodržovali toto nařízení.

2. Pro účely odstavce 1 a aniž je dotčen odstavec 7, pokud jde o přelety uskutečňované leteckými dopravci třetích zemí nebo letadly registrovanými ve třetích zemích, při nichž nedochází k přistání v členském státě ani vzletu z členského státu, a dále pokud jde o mezipřistání těchto letadel v členských státech za jiným než dopravním účelem, může příslušný členský stát požadovat doklad o splnění požadavků na pojištění uvedených v tomto nařízení.

3. V případech potřeby si mohou členské státy od dopravce, provozovatele letadla nebo pojišťovny vyžádat další důkazy.

4. Sankce za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.

5. V případě leteckých dopravců Společenství může mezi tyto sankce patřit odnětí licence k provozování letecké dopravy s výhradou odpovídajících právních předpisů Společenství a v souladu s nimi.

6. V případě leteckých dopravců třetích zemí a provozovatelů využívajících letadla registrovaná ve třetích zemích může mezi tyto sankce patřit odmítnutí práva přistát na území členského státu.

7. Nejsou-li členské státy přesvědčeny o splnění podmínek tohoto nařízení, nepovolí letadlu start, dokud dotyčný letecký dopravce nebo provozovatel letadla nepředloží doklad o odpovídajícím pojistném krytí v souladu s tímto nařízením.

▼M3

Článek 8a

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 6 odst. 5 a čl. 7 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 26. července 2019. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

▼M3

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 6 odst. 5 a čl. 7 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([1]).

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 6 odst. 5 a čl. 7 odst. 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼B

Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství ([2]).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

▼M3

———————

▼B

4. Komise může s výborem dále konzultovat všechny ostatní záležitosti týkající se uplatňování tohoto nařízení.

Článek 10

Zpráva a spolupráce

1. Do 30. dubna 2008 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

([1]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

▼B

2. Členské státy sdělí Komisi na její žádost informace o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 11

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvanáct měsíců po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie.*

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.