Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 785/2004/EK RENDELETE

(2004. április 21.)

a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről

(HL L 138., 2004.4.30., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	Az Európai Parlament és a Tanács 1137/2008/EK rendelete (2008. október 22.)	L 311	1	2008.11.21.
►M2	A Bizottság 285/2010/EU rendelete (2010. április 6.)	L 87	19	2010.4.7.
►M3	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1243 rendelete (2019. június 20.)	L 198	241	2019.7.25.

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 785/2004/EK RENDELETE

(2004. április 21.)

a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről

1. cikk

Célkitűzés

(1) E rendelet célja az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében a légifuvarozókra és a légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási minimumkövetelmények meghatározása.

(2) A postai küldemények szállítása tekintetében a biztosítási követelményeket a 2407/92/EGK rendelet és a tagállamok nemzeti jogszabályai határozzák meg.

2. cikk

Alkalmazási kör

(1) Ezt a rendeletet a Szerződés hatálya alá tartozó bármely tagállam területén belül, területére, területéről vagy területe felett repülést végző valamennyi légifuvarozóra és légijármű-üzembentartóra kell alkalmazni.

(2) Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni a következőkre:

a) az 1944. december 7-én Chicagóban megkötött, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 3. cikkének b) pontjában említett állami légi járművek;

b) a 20 kg MTOM-nél kisebb tömegű légijármű-modellek;

c) lábról indítható repülőgépek (beleértve a motoros siklóernyőket és sárkányrepülőket);

d) kötött ballonok;

e) sárkányok;

f) ejtőernyők (beleértve a vontatott ejtőernyőket is);

g) 500 kg MTOM-nél kisebb tömegű légi járművek, beleértve a vitorlázó repülőgépeket is, valamint az ultrakönnyű repülőgépek, amelyeket:

— nem kereskedelmi célokra használnak, illetve

— helyi repülésoktatásra használnak, amelynek keretében nem lépnek át nemzetközi határokat,

amennyiben a háború és terrorizmus kockázatához kapcsolódó, az e rendeletben megállapított biztosítási követelményekről van szó.

▼B

(3) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság, illetve az Egyesült Királyság álláspontját abban a nézeteltérésben, amely a két ország között az azon terület feletti fennhatóságra vonatkozóan áll fenn, amelyen a repülőtér található.

(4) E rendeletnek a gibraltári repülőtérre történő alkalmazását mindaddig felfüggesztik, amíg a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság külügyminiszterének 1987. december 2-i közös nyilatkozatában foglalt megállapodás hatályba nem lép. Spanyolország és az Egyesült Királyság kormánya értesíti a Tanácsot e hatálybalépés időpontjáról.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

a) „légifuvarozó”: érvényes működési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

b) „közösségi légifuvarozó”: valamely tagállam által a 2407/92/EGK rendeletnek megfelelően kiadott működési engedéllyel rendelkező légifuvarozó;

c) „légi jármű üzemben tartója”: az a személy vagy szervezet, aki, illetve amely számára anélkül, hogy légifuvarozó lenne, valamely légi jármű használatra vagy üzemeltetésre folyamatosan ténylegesen rendelkezésre áll; vélelmezetten az a természetes vagy jogi személy az üzemben tartó, akinek, illetve amelynek a neve alatt a légi járművet lajstromba vették, kivéve, ha ez a személy bizonyítani tudja, hogy az üzemben tartó valamely más személy;

d) „repülés”:

— az utasok és a fel nem adott poggyász esetében az utas légi járművel történő szállításának időtartama, beleértve a beszállást és kiszállást is,

— a rakomány és a feladott poggyász esetében a poggyász és a rakomány légifuvarozó részére történő átadásának időpontjától a poggyász és a rakomány jogosult címzettjének történő kézbesítése időpontjáig terjedő időszak,

— harmadik felek esetében valamely légi jármű használata attól a pillanattól kezdve, hogy annak hajtóműveit gurulás vagy kifejezetten felszállás céljából beindítják, addig a pillanatig, amikor az földet ért és a hajtóművel teljesen leálltak; továbbá a légi jármű vontató vagy toló járművekkel, illetve a légi járművek meghajtására és felemelésére szolgáló erők, különösen légáramlás révén történő mozgatása;

e) „SDR”: a nemzetközi valutaalap (IMF) által meghatározott különleges lehívási jog (Special Drawing Right);

f) „MTOM”: maximális felszállótömeg, amely az egyes légijármű-típusokra egyedileg, a légi jármű légialkalmassági bizonyítványában meghatározott, hitelesített tömeg;

g) „utas”: minden személy, aki valamely járaton a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója beleegyezésével utazik, kivéve a pilótafülkében és a fedélzeten szolgálatot teljesítő személyzetet;

h) „harmadik fél”: minden természetes vagy jogi személy, kivéve az utasokat, valamint a pilótafülkében és a fedélzeten szolgálatot teljesítő személyeket;

▼B

i) „kereskedelmi tevékenység”: ellenszolgáltatás fejében végzett tevékenység.

4. cikk

Biztosítási alapelvek

(1) A 2. cikkben említett légifuvarozóknak és légijármű-üzembentartóknak e rendeletnek megfelelően biztosítást kell kötniük az utasokra, a poggyászra, a rakományra és harmadik felekre vonatkozó, a repüléshez kapcsolódó sajátos felelősségükre tekintettel. A biztosításnak ki kell terjednie a háborús cselekmények, a terrorizmus, a repülőgép-eltérítés, a szabotázsakciók, a légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, valamint a zavargások kockázatára.

(2) A légifuvarozók és a légi járművek üzemben tartói gondoskodnak róla, hogy a biztosítás valamennyi járatukra kiterjedjen, függetlenül attól, hogy a légi járművet tulajdonjog vagy valamely bérleti megállapodás keretében, közösen, franchise-rendszerben, helymegosztási (codeshare) megállapodással vagy más hasonló megállapodás alapján üzemeltetik-e.

(3) Ez a rendelet nem sérti az alábbiakból eredő felelősséggel kapcsolatos szabályokat:

— nemzetközi egyezmények, amelyeknek a tagállamok és/vagy a Közösség részes felei,

— a közösségi jog, valamint

— a tagállamok nemzeti joga.

5. cikk

A rendelet betartása

(1) A 2. cikkben említett légifuvarozók, illetve szükség esetén a légijármű-üzembentartók az érintett tagállam illetékes hatóságánál letétbe helyezett biztosítási igazolással vagy egyéb, az érvényes biztosítás meglétét igazoló okirattal bizonyítják, hogy megfelelnek az e rendeletben meghatározott biztosítási követelményeknek.

(2) E cikk alkalmazásában „érintett tagállam” az a tagállam, amely a közösségi légifuvarozónak a működési engedélyt kiadta, illetve amelyben a légi jármű üzemben tartójának légi járművét lajstromba vették. A nem közösségi légifuvarozók és a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek üzemben tartói esetében az „érintett tagállam” az a tagállam, amelybe vagy amelyből a járatokat működtetik.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérve, azok a tagállamok, amelyek felett a járatok átrepülnek, kötelezhetik a 2. cikkben említett légifuvarozókat és légijármű-üzembentartókat az e rendeletnek megfelelő érvényes biztosítás igazolására.

(4) A közösségi légifuvarozók és a Közösségben nyilvántartásba vett légijármű-üzembentartók tekintetében a (2) bekezdésben említett tagállamban letétbe helyezett, biztosítást igazoló okirat a 8. cikk (6) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül valamennyi tagállamra vonatkozóan elegendő.

(5) Olyan kivételes helyzetekben, amikor a biztosítási piac nem működik megfelelően, a Bizottság a 9. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározhatja az (1) bekezdés alkalmazásához megfelelő intézkedéseket.

▼B

6. cikk

Az utasokra, a poggyászra és a rakományra vonatkozó felelősségbiztosítás

(1) Az utasokra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális összege utasonként 250 000 SDR. Mindazonáltal 2 700 kg vagy annál kisebb maximális felszállótömegű légi jármű nem kereskedelmi jellegű üzemeltetése esetében a tagállam ennél alacsonyabb szintű minimális biztosítási fedezetet is megállapíthat, feltéve, hogy a szóban forgó fedezet eléri az utasonkénti 100 000 SDR értékét.

▼M2

(2) A poggyászra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke kereskedelmi tevékenység esetén utasonként 1 131 SDR.

(3) A rakományra vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke kereskedelmi tevékenység esetén kilogrammonként 19 SDR.

▼B

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdést nem kell alkalmazni a nem közösségi légifuvarozók, illetve a Közösségen kívül lajstromba vett légi járműveket használó üzemben tartók által indított, a tagállamok területe felett áthaladó járatokra, amennyiben az nem jár az említett területen történő le- és felszállással.

▼M3

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett értékeket olyan esetekben, amikor azt a vonatkozó nemzetközi megállapodások módosításai szükségessé teszik.

▼B

7. cikk

Harmadik felekre vonatkozó felelősségbiztosítás

(1) A harmadik felekre vonatkozó felelősség tekintetében a biztosítási fedezet minimális értéke balesetenként az egyes légi járművek esetében a következő:

Kategória	MTOM (kg)	Minimális biztosítás (millió 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

Ha a harmadik feleknek háború vagy terrorizmus kockázata folytán okozott kárra vonatkozó biztosítási fedezet bármely időpontban balesetenként külön-külön nem áll a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója rendelkezésére, a légifuvarozó vagy a légi jármű üzemben tartója

▼B

az e kockázatok biztosítására vonatkozó kötelezettségének káresemény alapú biztosítási fedezettel is eleget tehet. A Bizottság gondosan figyelemmel kíséri ennek a rendelkezésnek az alkalmazását, annak biztosítására, hogy az összevont limit legalább egyenlő legyen a táblázatban foglalt megfelelő értékekkel.

▼M3

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az e cikk (1) bekezdésében említett értékeket olyan esetekben, amikor azt a vonatkozó nemzetközi megállapodások módosításai szükségessé teszik.

▼B

8. cikk

Végrehajtás és szankciók

(1) A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a 2. cikkben említett légifuvarozók és légijármű-üzembentartók betartsák e rendeletet.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában és a (7) bekezdés sérelme nélkül az átrepülő nem közösségi légifuvarozók, illetve a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek esetében, amennyiben nem történik le-, illetve felszállás a tagállamok területén, valamint az ilyen járművek által végrehajtott nem kereskedelmi célú leszállások esetében az érintett tagállam kérheti az igazolást az e rendeletben megállapított biztosítási követelményeknek való megfelelésről.

(3) Szükség esetén a tagállamok a légifuvarozótól, a légi jármű üzemben tartójától vagy az érintett biztosítótól további bizonyítékot kérhetnek.

(4) Az e rendelet megsértéséért kiszabott szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(5) A közösségi légifuvarozók tekintetében ezek a szankciók magukban foglalhatják a működési engedélynek a közösségi jogszabályok megfelelő rendelkezéseire is tekintettel és azoknak megfelelően történő visszavonását is.

(6) A nem közösségi légifuvarozók és a Közösségen kívül lajstromba vett légi járművek esetében a szankciók magukban foglalhatják a valamely tagállam területén történő leszállás jogának megtagadását is.

(7) Ha a tagállamok úgy ítélik meg, hogy az e rendeletben foglalt feltételek nem teljesülnek, mindaddig nem adnak felszállási engedélyt a légi járműnek, amíg az érintett légifuvarozó vagy légijármű-üzembentartó nem bizonyítja e rendeletnek megfelelően a kellő biztosítás meglétét.

▼M3

8a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 6. cikk (5) bekezdésében és a 7. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2019. július 26-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

▼M3

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. cikk (5) bekezdésében és a 7. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban [1] foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 6. cikk (5) bekezdése és a 7. cikk (2) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼B

9. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot munkájában a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet [2] 11. cikkével létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, az említett határozat 8. cikkére tekintettel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

▼M3

_____

▼B

(4) A Bizottság továbbá konzultálhat a bizottsággal az e rendelet alkalmazásával kapcsolatos bármely egyéb kérdésben.

10. cikk

Jelentéstétel és együttműködés

(1) A Bizottság az e rendeletben foglaltak megvalósulásáról 2008. április 30-áig jelentést nyújt be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

[1] HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

[2] HL L 240., 1992.8.24., 8. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított rendelet.

▼B

(2) A Bizottság kérésére a tagállamok az e rendelet alkalmazására vonatkozó információkat szolgáltatnak a Bizottság számára.

11. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*való kihirdetését követő tizenkét hónappal lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.