Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 785/2004

(2004. gada 21. aprīlis)

par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem

(OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►M1	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1137/2008 (2008. gada 22. oktobris)	L 311	1	21.11.2008.
►M2	Komisijas Regula (ES) Nr. 285/2010 (2010. gada 6. aprīlis)	L 87	19	7.4.2010.
►M3	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1243 (2019. gada 20. jūnijs)	L 198	241	25.7.2019.
►M4	Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/1118 (2020. gada 27. aprīlis)	L 243	1	29.7.2020.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 785/2004

(2004. gada 21. aprīlis)

par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem

1. pants

Mērķis

1. Šīs regulas mērķis ir noteikt apdrošināšanas prasību minimumu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām.

2. Attiecībā uz pasta sūtījumu pārvadājumiem apdrošināšanas prasības ir noteiktas Regulā (EEK) Nr. 2407/92 un dalībvalstu tiesību aktos.

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz visiem gaisa pārvadātājiem un visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums, uz šo teritoriju, no tās vai pāri tai.

2. Šī regula neattiecas uz:

a) valsts gaisa kuģiem, kas minēti 3. panta b) punktā Konvencijai par starptautisko civilo aviāciju, kura parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

b) lidmodeļiem, kam maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir mazāka nekā 20 kg;

c) lidaparātiem, ar ko uzsāk lidošanu, izmantojot kāju spēku (tostarp motoparaplāniem un deltaplāniem);

d) piezemētiem aerostatiem;

e) pūķiem;

f) izpletņiem (tostarp burāšanas izpletņiem);

g) gaisa kuģiem, tostarp planieriem, kam maksimālā pacelšanās masa mazāka par 500 kg, un sīksvara lidaparātiem, kurus

— izmanto nekomerciālos nolūkos vai

— izmanto vietējai lidotāju apmācībai, kas nav saistīta ar starptautisko robežu šķērsošanu,

ciktāl tas skar šajā regulā paredzētos apdrošināšanas pienākumus, kas saistīti ar kara un terorisma draudiem.

▼B

3. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

4. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai atliek līdz brīdim, kad stājas spēkā kārtība, kas noteikta 1987. gada 2. decembra Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru kopīgajā deklarācijā. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdība informē Padomi par šo spēkā stāšanās dienu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā

a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa transporta uzņēmums, kam ir derīga ekspluatācijas licence;

b) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir derīga ekspluatācijas licence, kuru piešķīrusi dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92;

c) "gaisa kuģa ekspluatants" ir persona vai organizācija, kas, nebūdama gaisa pārvadātājs, pastāvīgi izmanto vai ekspluatē gaisa kuģi; fizisku vai juridisku personu, kuras vārdā gaisa kuģis ir reģistrēts, uzskata par ekspluatantu, ja vien minētā persona nevar pierādīt, ka ekspluatants ir cita persona;

d) "lidojums" ir

— attiecībā uz pasažieriem un nereģistrēto bagāžu — laikposms pasažieru pārvadāšanai ar gaisa kuģi, kas ietver arī to iekāpšanu un izkāpšanu,

— attiecībā uz kravu un reģistrēto bagāžu — laikposms kravas un bagāžas pārvadāšanai no brīža, kad bagāža vai krava ir nodota gaisa pārvadātājam, līdz brīdim, kad to ir piegādā likumīgajam saņēmējam,

— attiecībā uz trešām personām — gaisa kuģa izmantošana no brīža, kad tiek iedarbināti dzinēji, lai veiktu manevrēšanu vai faktisku pacelšanos gaisā, līdz brīdim, kad tas nolaidies un dzinēji pilnībā ir beiguši darboties; arī gaisa kuģa pārvietošana ar velkošajiem vai stumjošajiem transportlīdzekļiem vai piedziņu, ko parasti izmanto gaisa kuģu vilcei un pacelšanai, jo īpaši gaisa plūsmām;

e) "SAT" ir speciālās aizņēmuma tiesības, ko noteicis Starptautiskais valūtas fonds;

f) "*MTOM*" ir maksimālā pacelšanās masa, kas atbilst apstiprinātai vērtībai, kura visiem gaisa kuģa tipiem ir īpaša un ir norādīta gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikātā;

g) "pasažieris" ir jebkura persona, kas lido ar gaisa pārvadātāja vai gaisa kuģa ekspluatanta piekrišanu, izņemot dežurējošos apkalpes locekļus — gan lidojuma apkalpi, gan stjuartus;

h) "trešā persona" ir jebkura juridiska vai fiziska persona, izņemot pasažierus un dežurējošos apkalpes locekļus — gan lidojuma apkalpi, gan stjuartus;

▼B

i) “komerciāla darbība” ir ekspluatācija par atlīdzību un/vai noma.

4. pants

Apdrošināšanas principi

1. Regulas 2. pantā minētajiem gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģa ekspluatantiem jābūt apdrošinātiem atbilstīgi šai regulai attiecībā uz ar aviāciju saistīto atbildību par pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām. Apdrošinātie riski citā starpā ietver karadarbību, terorismu, nolaupīšanu, sabotāžu, nelikumīgu gaisa kuģa aizturēšanu un nemierus.

2. Gaisa pārvadātāji un gaisa kuģa ekspluatanti nodrošina, lai apdrošināti būtu visu lidojumi, neatkarīgi no tā, vai ekspluatētais gaisa kuģis ir to rīcībā uz tā pamata, ka tas ir to īpašums vai par to ir noslēgts nomas līgums, kopējas vai franšīzes ekspluatācijas, kodu koplietošanas vai jebkāds cits tamlīdzīgs līgums.

3. Šī regula neierobežo noteikumus par atbildību, kas izriet

— no starptautiskām konvencijām, kurās dalībvalstis un/vai Kopiena ir puses,

— no Kopienas tiesību aktiem un

— no dalībvalstu tiesību aktiem.

5. pants

Atbilstība

1. Gaisa pārvadātāji un attiecīgā gadījumā gaisa kuģu ekspluatanti, kas minēti 2. pantā, pierāda atbilstību apdrošināšanas prasībām, kas noteiktas šajā regulā, attiecīgo dalībvalstu kompetentajām iestādēm iesniedzot apdrošināšanas polisi vai citu derīgas apdrošināšanas pierādījumu.

2. Šajā pantā “attiecīgā dalībvalsts” ir dalībvalsts, kas piešķīrusi ekspluatācijas licenci Kopienas gaisa pārvadātājam, vai dalībvalsts, kur ir reģistrēts gaisa kuģu ekspluatanta gaisa kuģis. Trešo valstu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri izmanto gaisa kuģi, kas nav reģistrēts Kopienā, “attiecīgā dalībvalsts” ir dalībvalsts, no kuras vai uz kuru tiek veikti lidojumi.

3. Atkāpjoties no 1. punkta, pārlidotās dalībvalstis drīkst prasīt, lai gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti, kas minēti 2. pantā, sniedz pierādījumu par derīgu apdrošināšanu saskaņā ar šo regulu.

4. Neierobežojot 8. panta 6. punkta piemērošanu, attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem un attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantiem, kas izmanto Kopienā reģistrētu gaisa kuģi, apdrošināšanas pierādījumu iesniedzot 2. punktā minētajā dalībvalstī, uzskatāms, ka tas ir derīgs attiecībā uz visām dalībvalstīm.

5. Izņēmuma gadījumos, kas radušies apdrošināšanas tirgus nepilnību dēļ, Komisija saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto procedūru drīkst noteikt attiecīgus pasākumus 1. punkta piemērošanai.

▼B

6. pants

Apdrošināšana attiecībā uz atbildību par pasažieriem, bagāžu un kravu

1. Atbildībai par pasažieriem minimālais apdrošināšanas segums ir 250 000 SAT par pasažieri. Taču attiecībā uz nekomerciālām darbībām ar gaisa kuģi, kam maksimālā pacelšanās masa ir 2 700 kg vai mazāka, dalībvalstis var noteikt zemāka līmeņa minimālo apdrošināšanas segumu, ar noteikumu, ka šāds segums ir vismaz 100 000 SAT par pasažieri.

▼M4

2. Veicot komerciālas darbības, atbildībai par bagāžu minimālais apdrošināšanas segums ir 1 288 SDR par pasažieri.

3. Veicot komerciālas darbības, atbildībai par kravu minimālais apdrošināšanas segums ir 22 SDR par kilogramu.

▼B

4. Šā panta 1., 2. un 3. punktu nepiemēro attiecībā uz dalībvalsts teritorijas pārlidojumiem, ko veic trešās valsts gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti, kuri izmanto Kopienā nereģistrētu gaisa kuģi, neparedzot nosēsties minētājā teritorijā vai pacelties no tās.

▼M3

5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8.a pantu, lai grozītu šā panta 1., 2. un 3. punktā minētās summas, ja tas vajadzīgs saistībā ar grozījumiem attiecīgos starptautiskajos nolīgumos.

▼B

7. pants

Apdrošināšana attiecībā uz atbildību par trešām personām

1. Attiecībā uz atbildību par trešām personām minimālais apdrošināšanas segums par nelaimes gadījumu katram gaisa kuģim ir

Kategorija	Maksimālā pacelšanās masa (kg)	Minimālā apdrošināšana (miljoni SAT)
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

Ja jebkurā laikā attiecībā uz trešām personām nodarītiem zaudējumiem karadarbības vai terorisma risku dēļ apdrošināšanas segums par atsevišķiem notikumiem nav pieejams kādam gaisa pārvadātājam vai gaisa kuģa ekspluatantam, šāds gaisa pārvadātājs vai gaisa kuģa ekspluatants

▼B

var izpildīt savu pienākumu apdrošināt šādus riskus, veicot kopējo apdrošināšanu. Komisija stingri uzrauga šā noteikuma piemērošanu, lai nodrošinātu, ka šādas apdrošināšanas kopsumma ir vismaz līdzvērtīga attiecīgajai tabulā norādītajai summai.

▼M3

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8.a pantu, lai grozītu šā panta 1. punktā minētās summas, ja tas vajadzīgs saistībā ar grozījumiem attiecīgos starptautiskajos nolīgumos.

▼B

8. pants

Izpilde un sankcijas

1. Dalībvalstis nodrošina, lai 2. pantā minētie gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti ievērotu šo regulu.

2. Šā panta 1. punkta vajadzībām un neierobežojot 7. punktu, attiecībā uz dalībvalsts teritorijas pārlidojumiem, ko veic trešās valsts gaisa pārvadātāji vai gaisa kuģi, kuri nav reģistrēti Kopienā, neparedzot nosēsties nevienā dalībvalstī vai pacelties gaisā no kādas dalībvalsts, kā arī attiecībā uz šāda gaisa kuģa ar transportēšanas mērķiem nesaistītām pieturām dalībvalstīs, attiecīgā dalībvalsts drīkst prasīt pierādījumu par atbilstību šajā regulā noteiktajām apdrošināšanas prasībām.

3. Vajadzības gadījumā dalībvalstis drīkst prasīt papildu pierādījumu no attiecīgā gaisa pārvadātāja, gaisa kuģa ekspluatanta vai apdrošinātāja.

4. Sankcijām par šīs regulas pārkāpumiem jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

5. Attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem šīs sankcijas var ietvert ekspluatācijas licences anulēšanu, ievērojot attiecīgos Kopienas tiesību aktu noteikumus un saskaņā ar tiem.

6. Attiecībā uz trešo valstu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri izmanto gaisa kuģi, kas nav reģistrēts Kopienā, sankcijas var ietvert atteikumu attiecībā uz tiesībām nolaisties dalībvalsts teritorijā.

7. Ja dalībvalstis nav pārliecinātas, ka šīs regulas nosacījumi ir ievēroti, tās neļauj gaisa kuģim pacelties, kamēr attiecīgais gaisa pārvadātājs vai gaisa kuģa ekspluatants nav iesniedzis pierādījumu par atbilstīgu apdrošināšanas segumu saskaņā ar šo regulu.

▼M3

8.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 6. panta 5. punktā un 7. panta 2. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2019. gada 26. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

▼M3

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 6. panta 5. punktā un 7. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([1]).

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 6. panta 5. punktu un 7. panta 2. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

▼B

9. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Komiteja, kas izveidota saskaņā ar 11. pantu Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem ([2]).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.

▼M3

_____

▼B

4. Komisija turklāt var konsultēties ar komiteju par visiem citiem jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas piemērošanu.

10. pants

Ziņojums un sadarbība

1. Komisija līdz 2008. gada 30. aprīlim iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību.

([1]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.
([2]) OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

▼B

2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma iesniedz Komisijai informāciju par šīs regulas piemērošanu.

11. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divpadsmit mēnešus pēc publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.