Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 785/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 21 kwietnia 2004 r.

w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

(Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.	L 311	1	21.11.2008
►M2	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r.	L 87	19	7.4.2010
►M3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1243 z dnia 20 czerwca 2019 r.	L 198	241	25.7.2019
►M4	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1118 z dnia 27 kwietnia 2020 r.	L 243	1	29.7.2020

sprostowane przez:

►C1	Sprostowanie, Dz.U. L 296 z 5.11.2008, s. 8 (785/2004)

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 785/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 21 kwietnia 2004 r.

w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich.

2. W zakresie przewozu poczty wymogami w zakresie ubezpieczeń są te wymienione w rozporządzeniu (EWG) nr 2407/92 i w prawach krajowych Państw Członkowskich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych oraz operatorów statków ►C1 powietrznych wykonujących loty w granicach ◄, do, z oraz ponad terytorium Państwa Członkowskiego, które obowiązują postanowienia Traktatu.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

a) państwowych statków powietrznych określonych w art. 3 lit. b) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

b) ►C1 modeli statków powietrznych posiadających MTOM ◄ poniżej 20 kg;

c) maszyn latających o starcie pieszym ►C1 (włączając paralotnie z napędem i lotnie z napędem); ◄

d) balonów na uwięzi;

e) latawców;

f) spadochronów (włącznie z spadochronami ►C1 wznoszonymi w powietrze przez holowanie); ◄

g) ►C1 statków powietrznych z szybowcami włącznie, posiadających MTOM poniżej 500 kg oraz mikrolotów, które ◄:

— są używane do celów niehandlowych, lub

— ►C1 są używane w lokalnych lotach instruktażowych ◄, które nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych,

w takim zakresie, jaki na podstawie niniejszego rozporządzenia dotyczy zobowiązań do ubezpieczenia odnoszących się do ryzyka wojny i terroryzmu.

▼B

3. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich stanów prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

4. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego Gibraltar będzie wstrzymane do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii u Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o wspomnianej dacie wejścia w życie.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na eksploatację;

b) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;

c) „operator statku powietrznego” oznacza osobę lub jednostkę niebędącą przewoźnikiem lotniczym, posiadającą ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym; osoba fizyczna lub prawna, na której imię statek powietrzny jest zarejestrowany jest uznawana za operatora, o ile osoba ta nie udowodni, że kto inny jest operatorem;

d) „lot” oznacza:

— w odniesieniu do pasażerów i nieodprawionego bagażu, ►C1 okres transportu pasażerów statkiem powietrznym, łącznie ◄ z wejściem na pokład i zejściem z pokładu,

— ►C1 w odniesieniu do ładunku ◄ i odprawionego bagażu, okres transportu bagażu i ładunku od momentu przekazania przewoźnikowi lotniczemu do momentu dostarczenia uprawnionemu odbiorcy,

— ►C1 w odniesieniu do osób trzecich, używanie statku powietrznego od momentu włączenia silników ◄ do celów kołowania lub właściwego startu do momentu, gdy znajduje się on na ziemi i jego silniki zostały całkowicie zatrzymane; ponadto oznacza przemieszczanie statku powietrznego przez holowanie, pojazdy pchające lub siły typowe dla napędu i wznoszenia statku powietrznego, w szczególności strumienie powietrza;

e) „jednostka rozliczeniowa” ►C1 oznacza Specjalne Prawo Ciągnienia ◄ według definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego;

f) „MTOM” oznacza maksymalną masę startową, która odpowiada potwierdzonej wielkości specyficznej dla wszystkich typów statków powietrznych, zgodnie z danymi ►C1 w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego; ◄

g) „pasażer” oznacza jakąkolwiek osobę uczestniczącą w locie za zgodą przewoźnika lub operatora statku powietrznego, z wyłączeniem pełniących służbę członków zarówno załogi statków powietrznych, ►C1 jak i personelu pokładowego; ◄

h) ►C1 „osoba trzecia” oznacza jakąkolwiek ◄ osobę prawną lub fizyczną, wyłączając pasażerów i pełniących służbę zarówno członków załogi, ►C1 jak i personelu pokładowego; ◄

▼B

i) ►C1 „operacja handlowa” oznacza operację, za którą pobierane jest wynagrodzenie i/lub wynajem. ◄

Artykuł 4

Zasady ubezpieczania

1. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych określeni w art. 2 są ubezpieczeni zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w zakresie swojej szczególnej ►C1 odpowiedzialności cywilnej w lotnictwie w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich. ◄ Ryzyko podlegające ubezpieczeniu obejmuje akty wojny, terroryzm, porwania, akty sabotażu, bezprawne zajęcie, konfiskatę statku powietrznego oraz rozruchy.

2. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych zapewniają ochronę ubezpieczeniową każdego z lotów, bez względu na to, czy dysponowanie przez nich statkiem powietrznym wynika z własności, czy jakiejkolwiek formy dzierżawy, czy też ze wspólnych lub ►C1 franszyzowych operacji, dzielenia oznaczeń linii lub ◄ innej umowy o takim samym charakterze.

3. Niniejsze rozporządzenie jest bez uszczerbku dla zasad dotyczących odpowiedzialności cywilnej wynikającej z:

— konwencji międzynarodowych, których Państwa Członkowskie lub Wspólnota są stronami,

— prawa wspólnotowego, oraz

— prawa wewnętrznego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 5

Zgodność

1. Przewoźnicy lotniczy oraz, jeżeli wymagane, operatorzy statków powietrznych, określeni w art. 2, wykazują zgodność z wymogami w zakresie ubezpieczenia wymienionymi w niniejszym rozporządzeniu poprzez dostarczenie właściwym władzom zainteresowanego Państwa Członkowskiego ►C1 depozytu polisy ubezpieczeniowej lub innego dowodu posiadania ◄ ważnego ubezpieczenia.

2. Do celów niniejszego artykułu „zainteresowane Państwo Członkowskie” oznacza Państwo Członkowskie, które udzieliło ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄ wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, lub Państwo Członkowskie, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny ►C1 operatora statku powietrznego. ◄ W przypadku przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą „zainteresowane Państwo Członkowskie” oznacza Państwo Członkowskie do lub z którego terytorium dokonywane są loty.

3. W drodze wyjątku od ust. 1, Państwa Członkowskie, ►C1 nad których terytorium wykonywany jest lot tranzytowy, mogą zażądać ◄ od przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych ►C1 określonych w art. 2 okazania dowodów posiadania ◄ ważnego ubezpieczenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie, zdeponowanie dowodów ubezpieczenia w Państwie Członkowskim określonym w ust. 2 ►C1 jest wystarczające dla wszystkich państw członkowskich, bez uszczerbku ◄ dla stosowania art. 8 ust. 6.

5. W wyjątkowych przypadkach załamania na rynku ubezpieczeniowym Komisja może ustalać, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2, właściwe środki dla stosowania ust. 1.

▼B

Artykuł 6

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za pasażerów, bagaż i ładunek

1. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie pasażerów, ►C1 minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 250 000 SDR na pasażera. Jednakże, w zakresie niehandlowej eksploatacji statków powietrznych, których MTOM wynosi 2 700 kg lub mniej, państwa członkowskie mogą ustalić niższy poziom minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, przy zastrzeżeniu, że ochrona ta wynosi co najmniej 100 000 SDR na pasażera. ◄

▼M4

2. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie bagażu minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 1 288 SDR na pasażera w operacjach handlowych.

3. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie ładunku minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 22 SDR za kilogram w operacjach handlowych.

▼B

4. Ustępy 1, 2 i 3 nie mają zastosowania w odniesieniu do lotów nad terytorium Państw Członkowskich dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub przez operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie obejmują lądowania lub startu ze wspomnianego terytorium.

▼M3

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 8a, aktów delegowanych zmieniających wartości, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, jeżeli taka konieczność wynika ze zmian w odpowiednich umowach międzynarodowych.

▼B

Artykuł 7

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich

1. W zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób ►C1 trzecich, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia w razie wypadku ◄ każdego ze statków powietrznych, wynosi:

Kategorie	MTOM (kg)	►C1 Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia ◄ (w milionach 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

W każdym przypadku gdy ochrona ubezpieczeniowa od szkód wyrządzonych osobom trzecim z powodu ryzyka związanego z wojną lub terroryzmem nie jest dostępna dla któregokolwiek przewoźnika lotniczego lub operatora statku powietrznego na bazie poszczególnych wypadków, taki przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego

▼B

może wypełnić swój obowiązek ubezpieczenia od takiego ryzyka poprzez ►C1 zawarcie ubezpieczenia na bazie zagregowanej. Komisja ściśle nadzoruje stosowanie tego przepisu w celu zapewnienia, że baza agregatu jest co najmniej równoważna odpowiednim kwotom wymienionym w tabeli. ◄

▼M3

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 8a, aktów delegowanych zmieniających wartości, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli taka konieczność wynika ze zmian w odpowiednich umowach międzynarodowych.

▼B

Artykuł 8

Stosowanie oraz sankcje

1. Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie się do niniejszego rozporządzenia przez przewoźników lotniczych i ►C1 operatorów statków powietrznych określonych w art. 2. ◄

2. Do celów ust. 1 i bez uszczerbku dla ust. 7, ►C1 w odniesieniu do lotów tranzytowych dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub statkiem powietrznym zarejestrowanym poza Wspólnotą ◄, które nie wiążą się z lądowaniem lub startem z któregokolwiek Państwa Członkowskiego, jak również w odniesieniu do postojów w Państwach Członkowskich takich statków powietrznych dla celów niehandlowych, zainteresowane Państwo Członkowskie może wymagać dowodów zgodności z wymogami w zakresie ubezpieczenia ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

3. W miarę potrzeby Państwa Członkowskie mogą wymagać dodatkowych dowodów od przewoźnika lotniczego, operatora statku powietrznego lub ubezpieczyciela, których wymóg ten dotyczy.

4. Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia są skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.

5. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty sankcje te mogą obejmować cofnięcie ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄, na warunkach i zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego.

6. W odniesieniu do przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty i do operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, sankcje mogą obejmować odmowę zezwolenia na lądowanie na terytorium danego Państwa Członkowskiego.

7. W przypadkach gdy Państwa Członkowskie nie są przekonane, że warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały ►C1 spełnione, nie zezwalają na start statku powietrznego ◄, zanim przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego, których to dotyczy, nie przedstawią dowodów posiadania wystarczającej ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

▼M3

Artykuł 8a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6 ust. 5 i art. 7 ust. 2, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 lipca 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

▼M3

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 6 ust. 5 i art. 7 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ([1]).

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 6 ust. 5 i art. 7 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

▼B

Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony na mocy art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych ([2]).

2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

▼M3

_____

▼B

4. Komisja może ponadto konsultować z Komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Sprawozdawczość i współpraca

1. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wyników stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 30 kwietnia 2008 r.

([1]) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.
([2]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

▼B

2. ►C1 Państwa członkowskie przekazują Komisji na jej wniosek informacje dotyczące ◄ stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwanaście miesięcy po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.