Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B REGULAMENTO (CE) N.º 785/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de Abril de 2004

relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves

(JO L 138 de 30.4.2004, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento (CE) n.º 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Outubro de 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Regulamento (UE) n.º 285/2010 da Comissão de 6 de Abril de 2010	L 87	19	7.4.2010
►M3	Regulamento (UE) 2019/1243 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de junho de 2019	L 198	241	25.7.2019
►M4	Regulamento Delegado (UE) 2020/1118 da Comissão de 27 de abril de 2020	L 243	1	29.7.2020

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 785/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de Abril de 2004

relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves

Artigo 1.º

Objectivo

1. O presente regulamento tem por objectivo estabelecer requisitos mínimos de seguro para as transportadoras aéreas e operadores de aeronaves em relação a passageiros, bagagens, carga e terceiros.

2. Em relação ao transporte de correio, os requisitos de seguro são os previstos no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 e na legislação nacional dos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a todas as transportadoras aéreas e a todos os operadores de aeronaves que operam voos no interior do, para, a partir do ou sobre o território de um Estado-Membro, a que é aplicável o Tratado.

2. O presente regulamento não se aplica a:

a) Aeronaves do Estado a que se refere a alínea b) do artigo 3.º da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 7 de Dezembro de 1944;

b) Aeromodelos de MTOM inferior a 20 kg;

c) Aeronaves lançadas por impulso humano (incluindo parapentes e asas delta com motores);

d) Balões cativos;

e) Papagaios;

f) Pára-quedas (incluindo pára-quedas ascensionais rebocados);

g) Aeronaves, incluindo os planadores, com um peso máximo à descolagem (MTOM) inferior a 500 kg, bem como os ultraleves, que

— sejam utilizados para fins não comerciais, ou que

— sejam utilizados em operações de instrução de voo a nível local que

não envolvam o cruzamento de fronteiras internacionais, no que diz respeito às obrigações em matéria de seguros decorrentes do presente regulamento e relacionadas com os riscos de guerra e de terrorismo.

▼B

3. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.

4. A aplicação do presente regulamento a Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido, de 2 de Dezembro de 1987. Os Governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de início de aplicação desse regime.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Transportadora aérea» uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;

b) «Transportadora aérea comunitária» uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92;

c) «Operador de aeronave» a pessoa ou entidade, que não seja uma transportadora aérea, que disponha de forma contínua e real da utilização ou exploração da aeronave; presume que o operador é a pessoa singular ou colectiva em cujo nome está registada a aeronave, a menos que aquela possa provar que o operador é outra pessoa;

d) «Voo»
   — no que se refere a passageiros e bagagens não despachadas, o período de transporte dos passageiros em aeronave, incluindo o seu embarque e desembarque,

   — no que se refere à carga e às bagagens despachadas, o período de transporte das bagagens e da carga desde o momento em que estas são confiadas à transportadora aérea, até ao momento em que são entregues ao legítimo destinatário,

   — no que se refere a terceiros, a utilização de uma aeronave desde o momento em que os motores são accionados para circulação na placa ou descolagem até ao em que, na placa, os motores ficam completamente parados; adicionalmente, a deslocação de uma aeronave por reboque e veículos de retromovimento assistido em plataformas de elevação de aeronaves, ou por forças que estão normalmente na origem do impulso e do alteamento de uma aeronave, nomeadamente as correntes atmosféricas;

e) «DSE» os direitos de saque especiais, tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional;

f) «MTOM» a massa máxima à descolagem («Maximum Take Off Mass»), que corresponde a um valor certificado específico de cada tipo de aeronave, constante do certificado de aeronavegabilidade da aeronave;

g) «Passageiro» qualquer pessoa que efectua um voo com o consentimento da transportadora aérea ou do operador de aeronave, excluindo os elementos do pessoal de voo e de cabine em serviço no voo em questão;

h) «Terceiro» qualquer pessoa colectiva ou singular, com excepção dos passageiros e dos elementos do pessoal de voo e de cabine em serviço no voo em questão;

▼B

i) «Operação comercial» uma operação contra remuneração e/ou aluguer.

Artigo 4.º

Princípios do seguro

1. As transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves referidos no artigo 2.º devem dispor de um seguro, nos termos do presente regulamento, que cubra a responsabilidade específica da aviação em relação a passageiros, bagagens, carga e terceiros. Os riscos cobertos incluirão actos de guerra, terrorismo, sequestro de aeronaves, actos de sabotagem, apreensão ilícita de aeronaves e distúrbios do foro civil.

2. As transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves devem assegurar a existência de uma cobertura mínima de seguro para todos os voos, independentemente do facto de a aeronave utilizada ser sua propriedade ou de se encontrar à sua disposição mediante qualquer acordo de locação, ou mediante um acordo de operações conjuntas, de *franchise*, de partilha de códigos ou de qualquer outro acordo da mesma natureza.

3. O presente regulamento não prejudica as regras relativas à responsabilidade decorrente:

— de convenções internacionais em que são partes os Estados-Membros e/ou a Comunidade,

— da legislação comunitária, e

— da legislação nacional dos Estados-Membros.

Artigo 5.º

Cumprimento do regulamento

1. As transportadoras aéreas e, quando solicitados, os operadores de aeronaves, a que se refere no artigo 2.º, devem produzir prova do cumprimento dos requisitos de seguro estabelecidos no presente regulamento, depositando junto das autoridades competentes do Estado-Membro em causa, um certificado de seguro ou qualquer outro elemento de prova de seguro válido.

2. Para efeitos do presente artigo, «Estado-Membro em questão» é o Estado-Membro que concede a licença de exploração à transportadora comunitária ou o Estado-Membro em que está registada a aeronave do operador de aeronave. Em relação às transportadoras aéreas não comunitárias e aos operadores de aeronaves que utilizam aeronaves registadas fora da Comunidade, «Estado-Membro em questão» é o Estado-Membro de destino ou de partida dos voos.

3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros sobrevoados podem exigir que as transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves referidos no artigo 2.º produzam prova da existência de seguro válido nos termos do presente regulamento.

4. Em relação às transportadoras aéreas comunitárias e aos operadores de aeronaves que utilizam aeronaves registadas na Comunidade, o depósito da prova de seguro no Estado-Membro a que se refere o n.º 2 é suficiente para todos os Estados-Membros, sem prejuízo da aplicação do n.º 6 do artigo 8.º

5. Em casos excepcionais de ruptura do mercado segurador, a Comissão pode determinar, de acordo com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 9.º, as medidas adequadas para a aplicação do n.º 1.

▼B

Artigo 6.º

Seguro relativo à da responsabilidade por passageiros, bagagens e carga

1. No que respeita à responsabilidade por passageiros, a cobertura mínima do seguro é de 250 000 DSE por passageiro. No entanto, no que se refere a operações não comerciais de aeronaves de MTOM igual ou inferior a 2 700 kg, os Estados-Membros podem fixar uma cobertura mínima do seguro inferior, desde que essa cobertura seja de pelo menos 100 000 DSE por passageiro.

▼M4

2. No que respeita à responsabilidade por bagagens, a cobertura mínima do seguro é de 1 288 DSE por passageiro em operações comerciais.

3. No que respeita à responsabilidade por cargas, a cobertura mínima do seguro é de 22 DSE por quilograma em operações comerciais.

▼B

4. Os n.os 1, 2 e 3 não se aplicam aos voos sobre o território dos Estados-Membros, efectuados por transportadoras aéreas não comunitárias e por operadores de aeronaves que utilizem aeronaves registadas fora da Comunidade, que não envolvam a aterragem ou a descolagem no referido território.

▼M3

5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º-A no que diz respeito a alterar os valores referidos nos n.os 1, 2 e 3 do presente artigo nos casos em que as alterações dos acordos internacionais o justificam.

▼B

Artigo 7.º

Seguro relativo à responsabilidade por terceiros

1. No que diz respeito à responsabilidade por terceiros, é a seguinte a cobertura mínima do seguro por acidente, para qualquer aeronave:

Categoria	MTOM (kg)	Seguro mínimo (milhões de DSE)
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

Se, em qualquer momento, um seguro para cobertura de danos a terceiros devido a risco de actos de guerra ou terrorismo não estiver disponível para que a transportadora aérea ou operador de aeronave, numa base por acidente, a referida transportadora aérea ou operador de aeronave pode cumprir a sua obrigação subscrevendo um seguro numa base

▼B

global. A Comissão acompanhará de perto a aplicação desta disposição a fim de garantir que esse montante global seja pelo menos equivalente ao montante correspondente fixado na tabela.

▼M3

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 8.º-A no que diz respeito a alterar os valores referidos no n.º 1 do presente artigo nos casos em que as alterações dos acordos internacionais o justificam.

▼B

Artigo 8.º

Execução e sanções

1. Os Estados-Membros devem garantir o cumprimento do disposto no presente regulamento pelas transportadoras aéreas e operadores de aeronaves a que se refere o artigo 2.º

2. Para efeitos do n.º 1 e sem prejuízo do n.º 7, no que respeita aos sobrevoos por transportadoras aéreas não comunitárias ou por aeronaves registadas fora da Comunidade, que não envolvam a aterragem ou descolagem no território de um Estado-Membro, bem como no que se refere às escalas efectuadas por essas aeronaves em Estados-Membros para fins não comerciais, o Estado-Membro em questão pode exigir que lhe seja apresentada prova do cumprimento dos requisitos mínimos de seguro previstos no presente regulamento.

3. Se necessário, os Estados-Membros podem solicitar à transportadora aérea, ao operador da aeronave ou à seguradora em causa a apresentação de provas suplementares.

4. Os Estados-Membros devem instituir um sistema de sanções por infracções ao presente regulamento. Estas sanções devem ser eficazes, proporcionais e dissuasoras.

5. Em relação às transportadoras aéreas comunitárias, estas sanções podem incluir a cancelamento da licença de exploração, nos termos das disposições aplicáveis da legislação comunitária.

6. Em relação às transportadoras aéreas não comunitárias e aos operadores de aeronaves que utilizem aeronaves registadas fora da Comunidade, as sanções podem incluir a recusa de aterragem no território de um Estado-Membro.

7. Sempre que os Estados-Membros considerarem que as condições estabelecidas no presente regulamento não são respeitadas, não devem autorizar a descolagem da aeronave, excepto no caso de a transportadora aérea ou o operador da aeronave em causa terem apresentado prova de um seguro adequado, de acordo com o presente regulamento.

▼M3

Artigo 8.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 6.º, n.º 5, e no artigo 7.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

▼M3

3. A delegação de poderes referida no artigo 6.º, n.º 5, e no artigo 7.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([1]).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º, n.º 5, e do artigo 7.º, n.º 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

▼B

Artigo 9.º

Procedimento de comité

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído no artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de Julho de 2003, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias ([2]).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

▼M3

_____

▼B

4. O comité pode, além disso, ser consultado pela Comissão sobre qualquer outra matéria relacionada com a aplicação do presente regulamento.

Artigo 10.º

Relatório e cooperação

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, até 30 de Abril de 2008.

([1]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

([2]) JO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

▼B

2. Mediante pedido, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão informações sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor 12 meses após a data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.