

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 785/2004

2007/EØS/31/40

av 21. april 2004

## om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Innenfor rammen av den felles transportpolitikk, og for å fremme forbrukervern, er det viktig å sikre et passende minstenivå for forsikring til dekning av luftfartsselskapers erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann.
- 2) På Fellesskapets luftfartsmarked skjernes det ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal lufttransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å fastsette et minstekrav til forsikring for luftfartsselskaper i Fellesskapet.
- 3) Felles handling er nødvendig for å sikre at disse kravene også anvendes på luftfartsselskaper fra tredjestater for å sikre like konkurransevilkår med luftfartsselskaper i Fellesskapet.
- 4) I sin melding av 10. oktober 2001 om følgene for lufttransportsektoren av terroristangrepene i De forente

stater, uttrykte Kommisjonen at den vil undersøke de forsikringsbeløp og -vilkår som kreves i forbindelse med medlemsstatenes tildeling av lisenser, med sikte på å sikre en harmonisert ordning. Videre fastslo Kommisjonen i sin melding av 2. juli 2002 om forsikring i lufttransportsektoren etter terroristangrepene 11. september 2001 i De forente stater, at den vil fortsette å overvåke utviklingen på luftfartsforsikringsmarkedet med sikte på revisjon av de forsikringsbeløp og -vilkår som kreves i forbindelse med medlemsstatenes tildeling av lisenser.

- 5) Ved rådsbeslutning 2001/539/EF<sup>(4)</sup> vedtok Fellesskapet overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999 (Montreal-konvensjonen), som fastsetter nye regler om erstatningsansvar med hensyn til internasjonal lufttransport av passasjerer, bagasje og frakt. Disse reglene forventes å erstatte reglene i Warszawa-konvensjonen av 1929 og senere endringer av den.
- 6) I henhold til artikkel 50 i Montreal-konvensjonen skal alle parter sikre at luftfartsselskaper har en forsikring som er tilstrekkelig til å dekke erstatningsansvar i samsvar med konvensjonen. Warszawa-konvensjonen av 1929 og senere endringer av den vil fortsatt gjelde parallelt med Montreal-konvensjonen på ubestemt tid. Begge konvensjoner inneholder mulighet for ubegrenset erstatningsansvar.
- 7) I henhold til artikkel 7 i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper<sup>(5)</sup>, skal luftfartsselskaper ha tegnet forsikring som dekker deres erstatningsansvar ved ulykker, særlig med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann, men det er ikke fastsatt minstebeløp og forsikringsvilkår.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 20 av 21.4.2005, s. 24.

<sup>(1)</sup> EFT C 20 E av 28.1.2003, s. 193.

<sup>(2)</sup> EUT C 95 av 23.4.2003, s. 16.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 13.5.2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Rådets felles holdning av 5.12.2003 (EUT C 54 E av 2.3.2004, s. 40) og europaparlamentets holdning av 11.3.2004 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 30.3.2004.

<sup>(4)</sup> EFT L 194 av 18.7.2001, s. 38.

<sup>(5)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

- 8) Det bør tas hensyn til at Den europeiske konferanse for sivil luftfart 13. desember 2000 vedtok resolusjon ECAC/25-1 om minstenivåer for forsikring til dekning av erstatningsansvar med hensyn til passasjerer og tredjemann, som ble endret 27. november 2002.
- 9) Det bør fastsettes minstekrav til forsikring til dekning av passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som flyr innenfor, inn på, ut fra eller over en medlemsstats territorium, herunder medlemsstatens sjøterritorium.
- 10) Forsikringsplikten bør påhvile luftfartsselskaper med gyldig lisens, og med hensyn til luftfartsselskaper i Fellesskapet skal den gyldige lisensen være tildelt i samsvar med forordning (EØF) nr. 2407/92. Selskapet er ikke fritatt fra denne plikten selv om lisensen er utløpt eller mangler.
- 11) Mens det i Montreal-konvensjonen særlig er fastsatt regler for erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje og frakt, skal erstatningsansvaret for post, i samsvar med artikkel 2 i konvensjonen, omfattes av «reglene som får anvendelse på forholdet mellom luftfartsselskaper og postvesen». I Fellesskapet er forsikring for slikt erstatningsansvar tilstrekkelig regulert ved artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92.
- 12) Det bør ikke kreves obligatorisk forsikring av statlige luftfartøyer og visse andre typer luftfartøyer.
- 13) Det bør fastsettes en minste forsikringsdekning i tilfeller der et luftfartsselskap eller en luftfartøyoperatør har erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann i samsvar med bestemmelser i internasjonale konvensjoner, fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, uten å gripe inn i disse bestemmelsene.
- 14) Forsikringen bør dekke luftfartsspesifikt erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. Når det gjelder passasjerer, bagasje og frakt bør forsikringen omfatte dekning av dødsfall og personskade som følge av ulykker, og tap eller ødeleggelse av eller skader på bagasje og frakt. Når det gjelder tredjemann bør forsikringen omfatte dekning av dødsfall, personskade og tingsskade som følge av ulykker.
- 15) Denne forordning bør ikke tolkes som et krav om dobbel forsikring. Så lenge det kontraherende luftfartsselskap og det luftfartsselskap som utfører flygingen i henhold til artikkel 39 i Montreal-konvensjonen kan holdes erstatningsansvarlig for den samme skaden, kan medlemsstatene fastsette særskilte tiltak for å unngå dobbelforsikring.
- 16) Fastsettelsen av et samlet forsikringsbeløp utgjør en markedspraksis som kan bidra til å gjøre det mulig å tegne forsikring, særlig mot risikoer i forbindelse med krig og terrorisme, ved å gi forsikringsgivere bedre kontroll over sitt erstatningsansvar, men denne praksis fritar ikke et luftfartsselskap eller en luftfartøyoperatør fra plikten til å overholde minstekravene til forsikring når det totale beløp som er fastsatt i forsikringsavtalen, er nådd.
- 17) Det er nødvendig å kreve at luftfartsselskaper framlegger bevis på at de til enhver tid overholder de minstekrav til forsikring til dekning av erstatningsansvar i samsvar med denne forordning. Når det gjelder luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartøyoperatører som bruker luftfartøyer som er registrert i Fellesskapet, bør framlegging av forsikringsbevis i én medlemsstat være tilstrekkelig for alle medlemsstatene dersom forsikringen er tegnet av et foretak som har myndighet til dette i henhold til gjeldende lovgivning.
- 18) Når det gjelder overflygninger av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, som ikke innebærer landing i eller avgang fra en medlemsstat, kan enhver medlemsstat som overflyges, i samsvar med internasjonal lovgivning anmode om bevis på overholdelse av forsikringskravene fastsatt i denne forordning, f.eks ved å foreta stikkprøver.
- 19) Minstekravene til forsikring bør revideres etter en viss tid.
- 20) Framgangsmåtene for overvåking av om minstekravene til forsikring overholdes bør være åpne og ikke innebære forskjellsbehandling, og de bør ikke hindre fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital.
- 21) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordningen, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 22) Dersom det er behov for ytterligere bestemmelser for å innføre tilstrekkelig forsikring til dekning av luftfartsspesifikt erstatningsansvar på områder som ikke er omfattet av denne forordning, bør medlemsstatene ha mulighet til å innføre slike bestemmelser.

(1) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- 23) En ordning for utvidet samarbeid om anvendelsen av lufthavnen i Gibraltar ble vedtatt i London 2. desember 1987 av Kongeriket Spania og Det forente kongerike ved en felles erklæring fra de to statenes utenriksministere. Denne ordningen er ikke iverksatt ennå.
- 24) Ettersom målet med denne forordning, nemlig innføring av minstekrav til forsikring som kan bidra til å fremme det indre luftfartsmarkedets mål ved å minske konkurransevriddingen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette mål —

- e) drager,
- f) fallskjermer (herunder fallskjermer til fallskjermtrekking),
- g) luftfartøyer, herunder glidefly, med en MTOM på under 500 kg og ultralette fly, som
- brukes til ikke-kommersielle formål eller
  - brukes til lokal flyundervisning uten passering av internasjonale grenser

med hensyn til forsikringskravene i henhold til denne forordning som får anvendelse på risikoer i forbindelse med krig og terrorisme.

3. Anvendelsen av denne forordning på lufthavnen i Gibraltar berører ikke Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.

4. Anvendelsen av denne forordning på lufthavnen i Gibraltar utsettes inntil ordningene i den felles erklæringen av 2. desember 1987 avgitt av Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes utenriksministere, er iverksatt. Myndighetene i Kongeriket Spania og Det forente kongerike vil underrette Rådet om datoen for denne iverksettelsen.

## VEDTATT DENNE FORORDNING:

### *Artikkel 1*

#### **Formål**

1. Formålet med denne forordning er å innføre minstekrav til forsikring for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann.
2. Med hensyn til post gjelder de forsikringskrav som er fastsatt i forordning (EØF) nr. 2407/92 og i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

### *Artikkel 2*

#### **Virkeområde**

1. Denne forordning får anvendelse på alle luftfartsselskaper og alle luftfartøyoperatører som flyr innenfor, inn til, ut av eller over territoriet til en medlemsstat som traktaten får anvendelse på.
2. Denne forordning får ikke anvendelse på:
  - a) statlige luftfartøyer som nevnt i artikkel 3 bokstav b) i konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
  - b) modellfly med en MTOM på under 20 kg,
  - c) luftfartøyer med fotstart (herunder paraglidere med motor og hengeglidere),
  - d) bundne luftballonger,

### *Artikkel 3*

#### **Definisjoner**

I denne forordning menes med

- a) «luftfartsselskap»: et lufttransportforetak som har gyldig lisens,
- b) «luftfartsselskap i Fellesskapet»: et luftfartsselskap som har gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med forordning (EØF) nr. 2407/92,
- c) «luftfartøyoperatør»: den person eller enhet, som ikke er et luftfartsselskap, som står for den løpende og effektive forvaltning av luftfartøyets anvendelse eller drift; den fysiske eller juridiske person som luftfartøyet er registrert i navnet til skal anses for å være operatøren, med mindre han/hun kan bevise at operatøren er en annen person,
- d) «flyging»:
  - med hensyn til passasjerer og bagasje som ikke er innsekket, varigheten av transporten av passasjerer med fly, medregnet ombordstigning og utstigning,

- med hensyn til frakt og innsjekket bagasje, varigheten av transporten av bagasje og frakt fra det tidspunkt bagasjen eller frakten overleveres til luftfartsselskapet og fram til overlevering til berettiget mottaker,
  - med hensyn til tredjemann, bruk av et luftfartøy fra det tidspunkt motorene settes i gang med sikte på at luftfartøyet skal forflyttes på bakken eller faktisk ta av, og fram til luftfartøyet har landet og motorene er slått helt av; i tillegg menes forflytting av et luftfartøy ved hjelp av slepe- eller bukseringskjøretøyer eller ved drivkraft som typisk anvendes til å kjøre eller løfte luftfartøyer, særlig luftstrømmer,
- e) «SDR»: spesiell trekkrettighet som fastsatt av Det internasjonale valutafond,
- f) «MTOM»: (maximum take-off mass) største tillatte startmasse, som tilsvarer en sertifisert masse som er spesifikk for alle luftfartøytyper, som fastsatt i luftfartøyet luftdyktighetsbevis,
- g) «passasjer»: enhver person som gjør en flyging med luftfartsselskapets eller luftfartøyoperatørens samtykke, unntatt tjenestegjørende medlemmer av flybesetningen og kabinbesetningen,
- h) «tredjemann»: enhver juridisk eller fysisk person, unntatt passasjerer og tjenestegjørende medlemmer av flybesetningen og kabinbesetningen,
- i) «kommersiell drift»: drift mot betaling og/eller leie.

#### Artikkel 4

##### Forsikringsprinsipper

1. De luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som er nevnt i nr. 2, skal forsikres i samsvar med denne forordning for deres luftfartsspesifikke erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. Deres forsikring skal omfatte krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotasje, ulovlig beslaglegging av luftfartøy og sivile uroligheter.
2. Luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører skal sikre at hver flyging er dekket av en forsikring, uansett om de disponerer over luftfartøyet i egenskap av eiere eller gjennom en avtale om leasing, felles virksomhet, franchise, felles rute-numre eller andre avtaler av samme art.

3. Denne forordning berører ikke reglene om erstatningsansvar i:

- internasjonale konvensjoner som medlemsstatene og/eller Fellesskapet er part i,
- fellesskapsretten og
- medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

#### Artikkel 5

##### Overholdelse

1. Luftfartsselskapene og, når det kreves, luftfartøyoperatørene nevnt i artikkel 2, skal bevise at de oppfyller forsikringskravene som er fastsatt i denne forordning, ved å legge fram for den berørte medlemsstatens vedkommende myndighet et forsikringsbevis eller et annet bevis på gyldig forsikring.
2. I denne artikkel menes med «berørt medlemsstat» den medlemsstat som har utstedt lisensen til EF-luftfartsselskapet eller den medlemsstat der luftfartøyoperatørens luftfartøyer er registrert. Med hensyn til luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører utenfor Fellesskapet som anvender luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, menes med «berørt medlemsstat» den medlemsstat som det flys til eller fra.
3. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstater som overflyges, kreve at luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører nevnt i nr. 2 framlegger bevis på gyldig forsikring i samsvar med denne forordning.
4. Med hensyn til EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer som er registrert i Fellesskapet, er framlegging av forsikringsbevis i den medlemsstat som er nevnt i nr. 2, tilstrekkelig for alle medlemsstater, uten at anvendelsen av artikkel 8 nr. 6 berøres.
5. I unntakstilfeller ved svikt i forsikringsmarkedet kan Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, fastsette passende tiltak for anvendelse av nr. 1.

*Artikkel 6***Forsikring for erstatningsansvar med hensyn til passasjerer, bagasje og frakt**

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar med hensyn til passasjerer skal være 250 000 SDR per passasjer. Ved ikke-kommersiell drift med luftfartøyer med en MTOM på høyst 2 700 kg, kan medlemsstatene imidlertid fastsette et lavere minstenivå for forsikring, forutsatt at dekningen er på minst 100 000 SDR per passasjer.
2. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar med hensyn til bagasje skal være 1 000 SDR per passasjer ved kommersiell drift.
3. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar med hensyn til frakt skal være 17 SDR per kg ved kommersiell drift.
4. Nr. 1, 2 og 3 får ikke anvendelse på flyginger over medlemsstatenes territorium som ikke innebærer landing på eller avgang fra dette territoriet, av luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer registrert utenfor Fellesskapet.
5. Beløpene nevnt i denne artikkel kan eventuelt endres etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, dersom endringer i relevante internasjonale traktater gjør det nødvendig.

*Artikkel 7***Forsikring for erstatningsansvar med hensyn til tredjemann**

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar med hensyn til tredjemann skal per ulykke for hvert enkelt luftfartøy være minst:

Kategori	MTOM (kg)	Minste forsikring (millioner SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Dersom et luftfartsselskap eller en luftfartøyoperatør på et gitt tidspunkt ikke kan oppnå forsikringsdekning per ulykke for skade på tredjemann som følge av risiko for krig eller terrorisme, kan luftfartsselskapet eller luftfartøyoperatøren oppfylle sin plikt til å forsikre seg mot slike risikoer ved å forsikre seg på grunnlag av et totalt forsikringsbeløp. Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av denne bestemmelsen nøye for å sikre at det totale beløp minst tilsvarer det relevante beløp i tabellen.

2. Beløpene nevnt i denne artikkel kan eventuelt endres etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, dersom endringer i relevante internasjonale traktater gjør det nødvendig.

*Artikkel 8***Gjennomføring og sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal sikre at luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 2, overholder denne forordning.
2. Med hensyn til overflyging av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, som ikke innebærer landing i eller avgang fra en medlemsstat, samt når det gjelder mellomlanding i medlemsstatene av slike luftfartøyer som ikke er av trafikkmessige grunner, kan den berørte medlemsstat, med hensyn til nr. 1 og uten at nr. 7 berøres, kreve bevis på at forsikringskravene fastsatt i denne forordning overholdes.
3. Medlemsstatene kan om nødvendig kreve ytterligere bevis fra luftfartsselskapet, luftfartøyoperatøren eller den berørte forsikringsgiver.
4. Sanksjonene for overtredelse av denne forordning skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
5. Med hensyn til EF-luftfartsselskaper kan disse sanksjonene omfatte inndragning av lisensen, med forbehold for og i samsvar med de relevante bestemmelser i fellesskapsretten.
6. Med hensyn til luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, kan sanksjonene omfatte forbud mot landing på en medlemsstats territorium.

7. Dersom medlemsstatene ikke er overbevist om at vilkårene i denne forordning er oppfylt, skal de ikke tillate et luftfartøy å ta av før det berørte luftfartsselskap eller den berørte luftfartøyoperatør har framlagt bevis på tilstrekkelig forsikring i samsvar med denne forordning.

#### *Artikkel 9*

##### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 11 i rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet<sup>(1)</sup>.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

4. Kommisjonen kan rådspørre komiteen om ethvert spørsmål som gjelder anvendelsen av denne forordning.

#### *Artikkel 10*

##### **Rapport og samarbeid**

1. Kommisjonen skal senest 30. april 2008 framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om hvordan denne forordning virker.

2. Medlemsstatene skal på anmodning framlegge for Kommisjonen opplysninger om anvendelsen av denne forordning.

#### *Artikkel 11*

##### **Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft tolv måneder etter at den er kunn-  
gjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 21. april 2004.

*For Europaparlamentet*

P. COX

*President*

*For Rådet*

D. ROCHE.

*Formann*

<sup>(1)</sup> EFTL 240 av 24.8.1992, s. 8. Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).