



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.7.2003
KOM(2003) 454 endelig

2002/0234 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

På plenarforsamlingen den 13. maj 2003 godkendte Europa-Parlamentet Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører under forudsætning af, at der indføres en række ændringer. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg støttede ligeledes lovgivningsinitiativet.

Europa-Parlamentet støtter hovedelementerne i Kommissionens forslag. Imidlertid har Parlamentet formuleret en række ændringsforslag, og på grundlag heraf vil Kommissionen tilføje visse nye elementer til det oprindelige forslag.

Kommissionen værdsætter den pragmatiske og afbalancerede fremgangsmåde, som Europa-Parlamentet har fulgt i denne sag og anerkender navnlig værdien af de ændringsforslag, der går ud på at styrke visse elementer af forordningen og dermed den praktiske anvendelse af de foreslåede regler.

I lyset af disse betragtninger er Kommissionen rede til at indarbejde de ændringsforslag, der sigter mod at forbedre og tydeliggøre forslaget.

Det drejer sig navnlig om følgende:

En stor del (13) af de foreslåede ændringer er umiddelbart acceptable for Kommissionen i den form, hvori de er vedtaget af Europa-Parlamentet. Der er tale om følgende ændringsforslag: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17, 19 og 20. Disse ændringsforslag accepterer Kommissionen uændret, da de udgør fornuftige tilføjelser til det oprindelige forslag, tydeliggør forslaget eller indebærer en bedre formulering af teksten.

Disse ændringsforslag vedrører følgende dele af forslaget:

Betragtning 10

Denne betragtning ændres på samme måde som artikel 5, stk. 3, således at det klart fremgår, at det er tilstrækkeligt at fremlægge bevis på forsikringsdækning i én medlemsstat, for at kravet herom er opfyldt i samtlige medlemsstater. Dette vil fremme ligebehandlingen af luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører i hele Fællesskabet. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 1 og 10.

Artikel 1 - Formål

Artiklen er ændret, så teksten er tydeligere, for så vidt angår passagerer. Ændringen af denne artikel hænger nøje sammen med den nye definition af "passager", der er indføjet i artikel 3, stk. 1. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 2.

Artikel 2 - Anvendelsesområde

Artiklen om anvendelsesområdet for den foreslåede forordning er blevet ændret på flere måder: Formuleringen af artiklen er blevet strømlinet, så den afspejler formålet med forordningen således som erklæret i artikel 1. Anvendelsesområdet er udvidet, så det også omfatter lokale rundflyvninger, men samtidig indskrænket, idet statsejede luftfartøjer ikke længere er omfattet af forordningen. Ændringerne medvirker bl.a. til at tydeliggøre teksten, og i den udstrækning de vedrører anvendelsesområdet for de foreslåede regler, ændrer de ikke dette i urimelig grad. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 3, 5 og 6.

Artikel 3, litra k) - Definitioner

Definitionen, der vedrører grundlaget for inddeling af luftfartøjer i kategorier (maksimalt tilladte startvægt - MTOW - eller maksimalt tilladte startmasse - MTOM - som det også kaldes i sektoren) er tydeliggjort, uden at indholdet er ændret. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 7.

Artikel 4 - Forsikringsprincipper

Formuleringen er strømlinet, uden at indholdet af bestemmelsen er ændret. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 8.

Artikel 5, stk. 3 - Overensstemmelse

Ordlyden er ændret, så det klart fremgår, at det er tilstrækkeligt for luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører at fremlægge bevis på forsikringsdækning hos de kompetente myndigheder i én medlemsstat, for at kravet herom er opfyldt i samtlige medlemsstater. Dette øger klarheden og vil yderligere gavne det indre marked. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 10.

Desuden er teksten vedrørende overflyvning ændret, således at medlemsstaterne skal (i stedet for kan) kræve, at luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører fremlægger bevis for, at der er tegnet forsikring i overensstemmelse med forordningen. Dermed sikres det, at foranstaltningerne vedrørende overensstemmelse er konsekvente. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 11.

Artikel 7, stk. 3 - Erstatningsansvar over for tredjepart

Der er her tale om en væsentlig ændring af forslaget. Af den nye tekst fremgår det klart, at med hensyn til forsikringsdækning for skader på tredjepart i forbindelse med krigs- og terrorhandlinger gælder forsikringsbeløbene de samlede beløb. Denne ændring afspejler reaktioner fra både luftfartsindustrien og forsikringsbranchen, der stadig ikke er i stand til at yde forsikringsdækning for sådanne risici efter den praksis, der var gældende før begivenhederne den 11. september 2001. Ændringen er dog indarbejdet i forslaget på en sådan måde, at luftfartsselskaberne kan opfylde minimumsforsikringskravene for både almene risici og specifikt for skader i forbindelse med krigs- og terrorhandlinger. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 16.

Artikel 8, stk. 1, 3 og 4 - Gennemførelse

Ordlyden er ændret med det formål at gøre sanktionerne mere effektive ved at tillade medlemsstaterne at udføre yderligere inspektioner for at kontrollere, om forsikringskravene er opfyldt. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 17.

I samme forbindelse slås det fast, at medlemsstaterne har pligt til at nægte luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører fra tredjelande, der ikke opfylder forordningens forsikringskrav, adgang til Fællesskabet. Der erindres om, at medlemsstaterne ifølge artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ikke må opretholde gyldigheden af flylicenser til EF-luftfartsselskaber, der ikke er tilstrækkeligt forsikret. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 19.

Endelig styrkes de foreslåede sanktioner yderligere ved, at medlemsstaterne forpligtes til at nægte fly, der ikke har en passende forsikring, at gå i luften, før de har forelagt et gyldigt

forsikringsbevis. Denne bestemmelse burde sikre, at luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører aldrig indlede en flyvning fra en EF-lufthavn uden forsikring. Pågældende ændringsforslag fra Parlamentet: 20.

Et ændringsforslag (21) kan kun accepteres i princippet: det vedrører definitionen af "passager". Følgelig er der under artikel 3, litra m), indført en ny definition.

Visse ændringsforslag (4) kan kun accepteres delvist og med omformulering: Det drejer sig om *ændringsforslag 4, 14, 23 og 31*:

Ændringsforslag 4 (vedrørende artikel 2 - forordningens anvendelsesområde, for så vidt angår luftfartøjsoperatører) kan kun accepteres delvist, fordi den anden del er forvirrende, da der aldrig stilles krav om, at luftfartøjsoperatører har flylicens.

Ændringsforslag 14 (vedrørende artikel 7, stk. 2 - om kategorier og beløb i forbindelse med forsikringsdækning for skader på tredjepart) kan kun accepteres delvis. Tilføjelsen af 3 kategorier af små luftfartøjer under 25 tons og de tilsvarende forsikringsbeløb er acceptabel, da den tydeliggør vilkårene for disse luftfartøjer. De øvrige kategorier og forsikringsbeløb kan dog ikke accepteres, da de er baseret på en resolution fra den europæiske civilflugtskonference (ECAC) af december 2000, der ikke længere afspejler virkeligheden på markedet efter begivenhederne den 11. september 2001, idet beløbene er for lave.

Ændringsforslag 23 (vedrørende definitionen af en flyvning) kan kun accepteres delvist, for selv om formuleringen stort set følger Montreal-konventionen, er den unødvendigt detaljeret og må derfor afkortes.

Ændringsforslag 31 (vedrørende artikel 8 - Gennemførelse). Som allerede nævnt pålægges luftfartsselskaber, der ikke overholder forsikringskravene, sanktioner i henhold til de eksisterende regler, dvs. forordning 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

Kommissionen må afvise en række (6) foreslåede ændringer af forordningen, der berører centrale aspekter af det oprindelige forslag. Det drejer sig om følgende ændringsforslag: *9, 12, 13, 15, 18 og 25*.

Ændringsforslag 9 vedrørende statsgaranti (forslagets artikel 5, stk. 2) er ikke på linje med Kommissionens statsstøttefilosofi og ville fordreje konkurrencen. Derfor kan Kommissionen ikke acceptere dette ændringsforslag.

Ændringsforslag 12 om forsikringens gyldighed (artikel 5, stk. 5) er ikke juridisk gennemførligt, da forsikringer kan ophæves under en flyvning efter den 11. september 2001, og det vil være umuligt at sikre, at denne bestemmelse overholdes. Kommissionen kan derfor ikke acceptere ændringsforslaget.

Ændringsforslag 13 og 15 om definitionen af kortfristede leasingaftaler (artikel 6, stk. 2, og artikel 7, stk. 4) hører ind under anvendelsesområdet for andre regler (artikel 8 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92). Hvad angår ansvaret for at opfylde forsikringsminimumskravene i forbindelse med kortfristede leasingaftaler er *ændringsforslag 15* desuden juridiske forvirrende, da den, der køber forsikringen, ikke altid nødvendigvis er indehaveren af et "aircraft operator's certificate" (AOC). Derfor kan Kommissionen ikke acceptere disse ændringsforslag.

Ændringsforslag 18, der indeholder en detaljeret beskrivelse af tilfælde af tvivl om forsikringsdækningens effektivitet (artikel 8, stk. 2), er for præskriptiv og kan ikke accepteres af Kommissionen.

Ændringsforslag 25, der udvider definitionen af forsikringsselskab (artikel 5, stk. 2), ville medføre urimelig diskrimination mod forsikringsselskaber fra tredjelande og være i strid med Fællesskabets internationale forpligtelser med hensyn til finansielle tjenesteydelser (GATS). Derfor kan det ikke accepteres af Kommissionen.

På baggrund af ovenstående og i overensstemmelse med artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen herved sit forslag.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

efter høring af Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik er det vigtigt at sikre en passende minimumsforsikringsdækning af luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, særlig vedrørende passagerer, bagage, gods, post og tredjepart.
- (2) På det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, at minimumsforsikringsdækningen og forsikringsarten er ens for alle EF-luftfartsselskaber.
- (3) For at sikre at minimumsforsikringsdækningen også gælder for luftfartsselskaber fra tredjelande, er det nødvendigt med en fælles indsats for at sikre ligestilling med EF-luftfartsselskaber og for at fremme forbrugerbeskyttelsen.
- (4) Kommissionen har i sin meddelelse af 10. oktober 2001 om følgerne for luftfarten af attentaterne i USA anført, at det var dens hensigt at undersøge forsikringsbeløbene og -betingelserne i forbindelse med udstedelse af flylicenser med henblik på at sikre en fælles strategi. Kommissionen anførte også i sin meddelelse af 2. juli 2002 om forsikring i lufttransportsektoren efter terrorangrebene i USA den 11. september 2001 at den fortsat ville overvåge udviklingen på flyforsikringsmarkedet med henblik på en revision af de forsikringsbeløb og -betingelser, der kræves, for at der kan udstedes flylicenser.

¹ EFT C , , s. .

² EFT C , , s. .

³ EFT C , , s. .

⁴ EFT C , , s. .

- (5) Fællesskabet har indgået Montreal-konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, vedtaget den 28. maj 1999⁵, og som opstiller nye, globale regler for erstatningsansvaret i tilfælde af ulykker ved international lufttransport af personer, bagage eller gods, som afløser reglerne i Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer.
- (6) Ifølge Montreal-konventionens artikel 50 skal parterne sikre, at luftfartsselskaberne er tilstrækkeligt forsikret for et beløb, som dækker deres erstatningsansvar i henhold til den pågældende konvention. Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer vil fortsat være gældende sammen med Montreal-konventionen i ubestemt tid. Begge konventioner indeholder mulighed for ubegrænset erstatningsansvar.
- (7) I henhold til artikel 7 i Rådets forordning (EØF) 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, skal luftfartsselskaber have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, specielt med hensyn til passagerer, bagage, gods, post og tredjepart, dog uden at der er fastsat minimumsbeløb og forsikringsbetingelser.
- (8) Det er hensigtsmæssigt at tage hensyn til, at den europæiske civilluftfartskonference den 13. december 2000 vedtog en resolution (ECAC/25-1) om minimumsniveauer for forsikringsdækningen af erstatningsansvaret for passagerer og tredjepart.
- (9) For at undgå forskelsbehandling er det nødvendigt, at der fastsættes det samme minimumsforsikringsdækning for passagerer, bagage, gods, post og tredjepart for EF-luftfartsselskaber og andre luftfartsselskaber, der flyver til eller fra en lufthavn, der er beliggende i Fællesskabet, samt overflyver en medlemsstats territorium.
- (10) Det er nødvendigt med krav om, at luftfartsselskaber efter anmodning skal fremlægge bevis for, at de til enhver tid overholder de minimumskrav vedrørende forsikringsdækning af erstatningsansvaret, som er fastsat i denne forordning. **Det bør være tilstrækkeligt at fremlægge bevis for forsikringsdækning i én medlemsstat, for at dette krav er opfyldt i samtlige medlemsstater.**
- (11) Minimumsforsikringskravene skal revideres efter en vis tid.
- (12) Procedurerne for kontrol med at minimumsforsikringskravene overholdes skal være gennemsikrelige og ikke-diskriminerende og bør på ingen måde hindre den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital.
- (13) Eftersom de foranstaltninger, der er nødvendige til gennemførelse af denne forordning med hensyn til tilpasning af minimumsforsikringskravene, er generelle foranstaltninger og da de vedrører tilpasningen af visse ikke-væsentlige bestemmelser i forordningen som omhandlet i artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁶, bør de vedtages ved anvendelse af forskriftsproceduren i henhold til nævnte afgørelses artikel 5.
- (14) Forordningen er i overensstemmelse med subsidiaritets- og proportionalitetsprincipperne, jf. traktatens artikel 5. Indførelsen af

⁵ EFT L 194 af 18.07.2001, s. 38

⁶ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23

minimumsforsikringskrav kan bidrage til af fremme målene for det indre luftfartsmarked ved at fjerne konkurrenceforvridninger. Fællesskabet kan derfor mere effektivt gennemføre målene ved hjælp af harmoniserede regler. Forordningen begrænser sig til de minimumsbestemmelser, der er nødvendige for at opfylde de tilstræbte mål, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at definere de minimumskrav med hensyn til forsikring af passagerer, **andre ombordværende**, bagage, post, gods og tredjepart, som luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører skal overholde for at få tilladelse til at udføre transport inden for, til eller ud af Fællesskabet eller til at overflyve de medlemsstatsers territorium, som traktaten gælder for.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på

- a) alle luftfartsselskaber, der flyver til eller fra en lufthavn, der er beliggende i Fællesskabet, **eller og/eller** som overflyver en medlemsstats territorium, hvadenten der er tale om ruteflyvning eller charterflyvning
- b) alle luftfartøjsoperatører, der flyver til eller fra en lufthavn, der er beliggende i Fællesskabet, **eller og/eller** som overflyver en medlemsstats territorium, og som befordrer passagerer og deres bagage, post og/eller gods **mod eller** uden betaling eller lejeafgift
- c) ~~lufttransport af passagerer og deres bagage, post eller gods, udført af en medlemsstats eller et andet lands statsejede luftfartøj.~~

Forordningen gælder ikke for lufttransport af passagerer, post og/eller gods med ikke-motorfremdrevne luftfartøjer og/eller ultralette motorfremdrevne luftfartøjer ~~og **samt rundflyvninger, som ikke omfatter transport mellem forskellige lufthavne.**~~ I disse tilfælde finder den nationale lovgivning vedrørende forsikringskrav i tilfælde af uheld anvendelse.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (a) luftfartsselskab: et lufttrafikforetagende med en gyldig licens

- (b) EF-luftfartsselskab: et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i henhold til bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber
- (c) luftfartøjsoperatør: en fysisk person bosiddende i en medlemsstat eller en juridisk person etableret i en medlemsstat, der anvender et eller flere luftfartøjer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i denne medlemsstat, som fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91⁷, eller en fysisk person bosiddende uden for Fællesskabet eller en juridisk person etableret uden for Fællesskabet, der anvender et eller flere luftfartøjer i overensstemmelse med de gældende bestemmelser i bopæls- eller etableringslandet
- (d) forsikringsselskab: et foretagende, som har modtaget officiel tilladelse i henhold til artikel 6 i Rådets direktiv 73/239/EØF⁸, eller et foretagende i en ikke-medlemsstat, som skal have tilladelse i henhold til artikel 6 i direktiv 73/239/EØF, eller artikel 6 i direktiv 79/267/EØF, hvis det har sit vedtægtsmæssige hjemsted i Fællesskabet
- (e) forsikring: den forsikringsaftale, hvori der er fastsat de vilkår, hvorpå forsikringsselskabet vil yde erstatning til den forsikrede for alle forsikrede tab op til forsikringssummen for alle forsikrede risici i forbindelse med hændelser, som indtræffer i forsikringsperioden; ved forsikring forstås også den forsikringsaftale, hvor de forsikrede risici er krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotage, ulovlig beslaglæggelse af luftfartøj, civile uroligheder eller arbejdskonflikter
- (f) forsikringsselskabets vigtigste forretningssted: Det sted, hvor forsikringsselskabets hovedkontor er beliggende eller eventuelt det sted, hvorfra størstedelen af foretagendets operationer dagligt ledes
- (g) hændelse: En situation eller en række situationer med samme oprindelse, hvor et luftfartøj forårsager skade på passagerer, bagage, gods, post og/eller tredjepart på jorden og/eller i luften. Hvis en hændelse består af en række situationer, behandles den som værende indtruffet på tidspunktet for den første sådanne situation. Hændelser er sådanne som ved et uheld forårsager skade på passagerer, bagage, gods, post og/eller tredjepart på jorden og/eller i luften, eller som skyldes krigs- eller terrorhandlinger, kapring, sabotage, ulovlig beslaglæggelse af luftfartøj, civile uroligheder eller arbejdskonflikter
- (h) flyvning: Perioden fra påbegyndelsen af startproceduren, **herunder passagerindstigning i og/eller bagagepålæsning på luftfartøjet**, indtil afslutningen af ankomstproceduren, **herunder udstigning eller aflæsning af bagage fra luftfartøjet**, og indtil luftfartøjet er standset fuldstændigt.
- (i) lufttransport: En flyvning eller en række flyvninger, som medtager passagerer, gods, og/eller post uanset om det er mod betaling og/eller lejeafgift
- (j) fartplansperiode: Enten sommer- eller vinterperioden som anvendt i luftfartsselskabernes fartplaner

⁷ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, EFT L 373 af 31/12/1991, s. 4 - 8.

⁸ EFT L 228 af 16.08.1973, s. 3.

- (k) SDR: En særlig trækningsrettighed som fastsat af Den Internationale Valutafond i 1969 som et internationalt reserveaktiv til supplerende af medlemmernes eksisterende reserveaktiver (officielle guldbeholdninger, fremmed valuta og reserver i Den Internationale Valutafond)⁹
- (l) MTOW: Maksimalt tilladte startvægt, som svarer til et certificeret tal, der er specifikt for **hver enkelt** luftfartøjstyper som anført i luftfartøjets certifikat om luftdygtighed
- (m) passager: enhver person, der foretager en rejse med fly, bortset fra tjenestegørende medlemmer af flybesætningen og kabinpersonalet**

Artikel 4

Forsikringsprincipper

1. EF-luftfartsselskaber, ~~der er registreret i Fællesskabet~~ og luftfartøjsoperatører, der udfører transport med luftfartøjer, der er registreret i Fællesskabet samt andre luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der udfører lufttransport ind i Fællesskabet og/eller overflyver Fællesskabets territorium, skal være forsikret for deres erstatningsansvar for skade, der indtræffer på en medlemsstats territorium, og for hvilken der består en ret til at kræve erstatning.

Artikel 5

Overensstemmelse

1. Forsikringen skal tegnes hos et forsikringsselskab, der har tilladelse til at drive denne form for forsikringsvirksomhed i henhold til fællesskabslovgivningen eller lovgivningerne i:

- det land, som har udstedt en flylicens til det pågældende luftfartsselskab, eller
- det land, hvor luftfartøjet er registreret, eller
- det land, hvor forsikringsselskabet har hjemsted eller vigtigste forretningssted.

Dette stykke berører ikke en medlemsstats ret til at fastsætte de forsigtighedsbetingelser, hvorunder et forsikringsselskab, som ikke har fået tilladelse i henhold til artikel 6 i Rådets direktiv 73/239/EØF, kan udføre forsikringsvirksomhed på dens territorium.

2. Luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der er registreret i et tredjeland, skal alternativt til de forsikringskrav, der er anført i stk. 1, fremlægge følgende sikkerhedsstillelser:

Et kontant depositum i et depot i det land, som har udstedt en gyldig flylicens til det pågældende luftfartsselskab, eller som har udstedt "aircraft operator's certificate" til den pågældende luftfartøjsoperatør

⁹ SDR fastsættes dagligt af Den Internationale Valutafond. SDR-kursen pr. 5. september 2002 blev fastsat til: SDR/Euro 0,747385 -- Euro/SDR 1,338000.

En garanti, der er udstedt af en bank, der har godkendelse hertil fra det land, hvor luftfartøjet er registreret, og hvis finansielle ansvar det pågældende land har kontrolleret

En garanti udstedt af en bank, der har tilladelse hertil, fra det land, hvor luftfartøjet er registreret, hvis det pågældende land forpligter sig til, at det ikke vil kræve immunitet mod retsforfølgelse i forbindelse med den pågældende garanti.

3. Luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører skal deponere et forsikringsbevis, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 1 eller enhver anden form for sikkerhed i henhold til stk. 2, hos de kompetente myndigheder i de(n) berørte medlemsstat(er) **i inden** begyndelsen af hver fartsplansperiode. **Det er tilstrækkeligt at fremlægge bevis for forsikringsdækning i én medlemsstat, for at dette krav er opfyldt i samtlige medlemsstater.**

I forbindelse med anvendelsen af dette stykke forstås ved de(n) berørte medlemsstat(er) de(n) medlemsstat(er), som har udstedt en flylicens til et luftfartsselskab eller den medlemsstat, hvor et luftfartøj er registreret, og den medlemsstat, der er ansvarlig for den lufthavn, hvortil og hvorfra en lufttransport udføres.

Medlemsstater, som overflyves, **kan skal** også kræve, at luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører fremlægger bevis for, at der er tegnet forsikring i overensstemmelse med denne forordning.

4. Hvis en lufttransport består af en række flyvninger skal alle berørte luftfartsselskaber eller luftfartøjsoperatører opfylde de krav, der er anført i denne forordning.
5. Hvis forsikringen eller garantien eller sikkerhedsstillelsen udløber i løbet af en flyvning, skal luftfartsselskaberne sikre, at de fortsat er gældende indtil den næste sikre landing for luftfartøjet som anført i flyplanen.

Artikel 6

Erstatningsansvar for passagerer, bagage, post og gods

1. Ved lufttransport af passagerer skal alle luftfartsselskaber være forsikret for erstatningsansvaret for dødsfald, tilskadekomst eller enhver anden legemsbeskadigelse hos en passager for et minimumsbeløb på 250 000 SDR pr. passager. En sådan forsikring skal også dække skade i forbindelse med ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af en passagers indcheckede bagage, dog kun hvis den hændelse, der har forvoldt skaden, er indtruffet på et tidspunkt, hvor den indcheckede bagage var i luftfartsselskabets, dets ansattes eller dets agents forvaring.

Denne bestemmelse gælder *analogt* for luftfartøjsoperatører.

2. I forbindelse med luftfartøjer, der udfører transport i henhold til kortfristede leasingsaftaler med eller uden besætning, skal minimumsforsikringskravene opfyldes af det luftfartsselskab, som faktisk udfører flyvningen.
3. Ved lufttransport af gods skal luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører være forsikret for deres erstatningsansvar for skade, der opstår i forbindelse med

ødelæggelse, bortkomst, eller beskadigelse af det transporterede gods for et minimumsbeløb på 17 SDR pr. Kg, på betingelse af at den hændelse, som har forvoldt den pågældende skade, er indtruffet under flyvningen.

4. Ved lufttransport af postforsendelser skal medlemsstaterne fastsætte minimumsforsikringskravene i værdi for luftfartsselskabers og/eller luftfartøjsoperatørers transport af postforsendelser uden forskelsbehandling med hensyn til luftfartsselskabets eller luftfartøjsoperatørens nationalitet eller identitet.
5. De værdier, der henvises til i denne artikel, kan eventuelt ændres i henhold til fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2, også hvis ændringer i den internationale ret viser, at en sådan beslutning er nødvendig.

Artikel 7

Erstatningsansvar over for tredjepart

1. Forsikring til dækning af erstatningsansvaret over for tredjepart skal dække enhver skade på tredjepart, der forårsages af et luftfartøj under flyvningen eller på jorden eller af enhver person eller genstand, der falder derfra, for hvert luftfartøj og hændelse, dog kun hvis skaden er en direkte følge af den hændelse, der har givet anledning hertil, og
 - a) for hvilken det berørte luftfartsselskab eller luftfartøjsoperatør er erstatningspligtig i henhold til den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor hændelsen er indtruffet, eller
 - b) som skyldtes krigshandlinger eller flykapring eller sabotage eller terrorisme eller civile uroligheder eller konflikt på arbejdsmarkedet, som havde til formål at påvirke luftfartøjets drift, og som skyldtes luftfartsselskabets egen, dets ansattes eller dets agents uagtsomme, forsømmelige eller ukorrekte optræden.

Denne bestemmelse gælder *analogt* for luftfartøjsoperatører, hvis luftfartøj er registreret i et tredjeland.

2. Alle luftfartsselskaber skal være forsikret for skader på tredjepart i forbindelse med ulykker samt krigs- og terrorhandlinger. Minimumsforsikringskravene skal dække følgende kategorier af luftfartøjer:

Kategori 1: luftfartøj med en MTOW < 2 000 kg 1,5 mio. SDR

Kategori 2: luftfartøj med en MTOW < 6 000 kg 4,5 mio. SDR

Kategori 3: luftfartøj med en MTOW < 14 000 kg 9 mio. SDR

Kategori 4: luftfartøj med en MTOW < 25 000 kg 80 mio. SDR

Kategori 5: luftfartøj med en MTOW < 50 000 kg 270 mio. SDR

Kategori 6: luftfartøj med en MTOW < 200 000 kg 400 mio. SDR

Kategori 7: luftfartøj med en MTOW > 200 000 kg 600 mio. SDR

Denne bestemmelse gælder *analogt* for luftfartøjsoperatører, hvis luftfartøj er registreret i Fællesskabet.

3. Luftfartsselskaber, der udfører flytransport til eller fra enhver lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats territorium, eller som overflyver en medlemsstats territorium, skal fremlægge bevis for, at de til enhver tid overholder de minimumsforsikringskrav, der er anført i stk. 2.

Denne bestemmelse gælder *analogt* for alle luftfartøjsoperatører.

Når beløbene i stk. 2 anvendes i forbindelse med stk. 1, litra b), begrænses de sammenlagt til de beløb, der på det givne tidspunkt kan opnås på det kommercielle forsikringsmarked.

4. I forbindelse med luftfartøjer, der udfører transport i henhold til kortfristede leasingsaftaler med eller uden besætning, skal minimumsforsikringskravene opfyldes af det luftfartsselskab, som bærer driftsrisikoen ved flyvningen.
5. De værdier, der er anført i denne artikel, kan eventuelt ændres i henhold til fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2, også hvis ændringer i den internationale ret viser, at en sådan beslutning er nødvendig.

Artikel 8

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne skal foretage regelmæssige **og, om nødvendigt, yderligere uanmeldte** inspektioner for at kontrollere, at luftfartsselskaber, som benytter lufthavne på deres territorium eller EF-luftfartsselskaber, som de har udstedt flylicens til, eller luftfartøjsoperatører, som de har udstedt et "aircraft operator's certificate" i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92, opfylder bestemmelserne i denne forordning.

Denne bestemmelse gælder *analogt* for luftfartøjsoperatører, uanset hvor luftfartøjet er registreret.

2. Berørte medlemsstater kan i givet fald anmode om yderligere bevis fra det berørte luftfartsselskab, luftfartøjsoperatør eller forsikringsselskab.
3. Hvis de berørte medlemsstater ikke er overbevist om, at betingelserne i denne forordning er overholdt, afslår de at give luftfartsselskabet eller luftfartøjsoperatøren **fra et tredjeland** adgang til ruter til eller inden for Fællesskabet eller ret til at overflyve deres territorium.
4. Når de berørte medlemsstater ikke er overbevist om, at betingelserne i denne forordning er overholdt, **inden eller** efter at et luftfartøj er landet i en lufthavn på deres territorium, giver de ikke luftfartøjet tilladelse til at gå i luften, før det berørte luftfartsselskab eller luftfartøjsoperatør har fremlagt et gyldigt forsikringsbevis i henhold til denne forordning.

Artikel 9

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 11 i forordning (EØF) nr. 2408/92.
2. Når der henvises til beslutninger, der træffes i henhold til stk. 1, gælder den forskriftsprocedure, der er fastsat i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF, i overensstemmelse med artikel 7 og artikel 8 deri.
3. Den periode, der er fastsat i artikel 5, stk. 6 i afgørelse 1999/468/EF, er tre måneder.
4. Kommissionen kan desuden rådspørge det i denne artikel nævnte udvalg om alle andre spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

Artikel 10

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning senest tre år efter dens ikrafttræden. Rapporten omhandler især, hvordan artikel 5, 6, 7 og 8 fungerer.
2. Medlemsstaterne fremlægger efter anmodning oplysninger om anvendelsen af denne forordning til Kommissionen.

Artikel 11

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft [på ...dagen] efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand