



DET KONGELEGE
UTANRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 43

(2004–2005)

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar

*Tilråding frå Utenriksdepartementet av 4. mars 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 vart vedlegg XIII til EØS-avtala endra ved innlemming av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar. Forordninga innfører minstekrav for forsikring til dekking av erstatningsansvaret til luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar med omsyn til passasjerar, bagasje, frakt og tredjemann.

Avgjerda i EØS-komiteen vart teken med atterhald om samtykke frå Stortinget, ettersom gjennomføringa i norsk rett gjer det naudsynt med lovendring, jf. § 26 andre leddet i Grunnlova og artikkel 103 i EØS-avtala. Gjennom denne proposisjonen vert Stortinget bede om å gje samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004.

Avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmare om europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 innfører krav om minstenivå for forsikring til dekking av erstatningsansvaret til luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar. Forordninga får ingen innverknad på reglane om erstatningsansvar.

Ved at forordninga vert innlemma i EØS-avtala skal ho nyttast på alle luftfartsselskap og alle luftfartøyoperatørar som flyg innanfor, inn til, ut av eller over territoriet til ein EU/EØS-stat. Forordninga skal ikkje nyttast på statlege luftfartøy. I artikkel 2 nr. 2 i forordninga er det òg ført opp ein del andre unntak. I artikkel 3 i forordninga er det teke inn relevante definisjonar. Mellom anna er eit «luftfartsselskap» i EU/EØS-området definert som eit lufttransportforetak som har gyldig lisens utferd av ein EU/EØS-stat i samsvar med føresegnene i forordning (EØF) nr. 2407/92 om lisensar til luftfartsselskap. Vidare er «SDR» (Special Drawing Rights) definert som spesiell trekkrett som er fastsett av Det internasjonale valutafondet. Kursen på SDR er i januar 2005 kr 9,56. «Tredjemann» er

definert som alle juridiske eller fysiske personar, bortsett frå passasjerar og tenestegjerande medlemmer av fly- og kabinpersonalet.

Luftfartsselskapa og luftfartøyoperatørane som vert omfatta av regelverket, skal ha forsikring i samsvar med forordninga for å dekkje erstatningsansvaret for skade på passasjerar, bagasje og frakt, og dessutan skade på tredjemann. I tillegg til meir vanlege skadetilfelle er det presisert særskilt i artikkel 4 nr. 1 i forordninga at forsikringa òg skal dekkje tilfelle av krigshandlingar, terrorisme, flykaping, sabotasje, ulovleg beslaglegging av luftfartøy og sivil uro. I medhald av artikkel 6 nr. 1 i forordninga skal minstesummen på forsikringa for passasjerar vere på 250 000 SDR (om lag 2,5 millionar NOK) per passasjer.

Forsikringssummen som skal dekkje eventuelt erstatningsansvar for bagasje, skal vere på minst 1 000 SDR (om lag 10 000 NOK) per passasjer, jf. artikkel 6 nr. 2. Vidare skal minstenivået til dekking av erstatningsansvaret for frakt vere på 17 SDR (om lag 170 NOK) per kg, jf. artikkel 6 nr. 3. Føresegnene om minstenivå for forsikring av passasjerar, bagasje og frakt skal ikkje nyttast på flygingar over EU/EØS-området som ikkje inneber landing på eller avgang frå dette territoriet, av luftfartsselskap som ikkje er EU/EØS-luftfartsselskap, og av luftfartøyoperatørar som nyttar luftfartøy som er registrerte utanfor EU/EØS-området (artikkel 6 nr. 4).

Minstesummane for å dekkje eit eventuelt erstatningsansvar for skade på tredjemann er delte inn i 10 kategoriar etter vektclassane til luftfartøyet, og utgjer frå 750 000 SDR (om lag 7,5 millionar NOK) for luftfartøy under 500 kg MTOM (Maximum Take Off Mass) til 700 millionar SDR (om lag 7 milliardar NOK) for luftfartøy over 500 000 kg MTOM.

Med omsyn til erstatningsansvaret for post, gjeld dei forsikringskrava som er fastsette i forordning (EØF) nr. 2407/92 om lisensar til luftfartsselskap, saman med den nasjonale lovgjevinga i kvar einskild stat (artikkel 1 nr. 2).

Luftfartsselskapa, og luftfartøyoperatørane når det krevst, skal prove at dei følgjer dei forsikringskrava som er fastsette i forordninga. Dette skal gjerast ved å leggje frem eit forsikringsprov eller eit anna prov på gyldig forsikring for den rette styresmakta i den medlemsstaten som det kjem ved. «Medlemsstat som det kjem ved» tyder den medlemsstat som har utstedt lisensen til luftfartsselskapet, eller den medlemsstaten der luftfartøyoperatørens luftfartøy er registrert, jf. artikkel 5 i forordninga.

Medlemsstatane skal sikre at luftfartsselskap

og luftfartøyoperatørar følgjer forordninga. Dersom det er naudsynt, kan medlemsstatane krevje ytterlegare prov frå luftfartsselskapet, luftfartøyoperatøren eller den forsikringsgjevaren som det kjem ved, på at dei har forsikring i samsvar med føresegnene i forordninga. Eventuelle sanksjonar som er retta mot aktørane i marknaden for brot på føresegnene i forordninga, skal vere verknadsfulle, stå i høve til brotet og verke avskrekkande (artikkel 8 nr. 4). For luftfartsselskap frå EU/EØS kan dette innebere inndraging av lisensen. For luftfartsselskap som ikkje er EU/EØS-selskap, eller for luftfartøyoperatørar som nyttar luftfartøy som er registrerte utanfor EU/EØS, kan sanksjonane omfatte forbod mot landing på territoriet til ein medlemsstat.

Forsikringsmarknaden svikta for ein viss periode etter terrorhandlingane i USA 11. september 2001. Som følgje av dette er det fastsett i artikkel 5 i forordninga at dersom forsikringsmarknaden som eit unntak sviktar igjen, kan Kommisjonen fastsetje høvelege tiltak i samsvar med artikkel 5 og 7 i rådsavgjerd 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsetjing av nærmare reglar for utøvinga av den gjennomføringsstyresmakta som er tillagd Kommisjonen.

3 Avgjerda i EØS-komiteen

I avgjerd nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 vedtok i EØS-komiteen at vedlegg XIII i EØS-avtala skal endrast ved at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar vert innlemma i EØS-avtala.

Gjennomføringa av avgjerda i EØS-komiteen vil krevje lovendring, og for Noregs del vart avgjerda derfor teken med atterhald om samtykke frå Stortinget, jf. § 26 andre leddet i Grunnlova og artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtala.

Artikkel 1 i avgjerda til EØS-komiteen slår fast at vedlegg XIII til EØS-avtala skal endrast som følgje av innlemminga av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 ved at eit nytt nr. 66 bokstav l vert sett inn i vedlegget.

Etter *artikkel 2* skal teksta til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 på islandsk og norsk, som vil verte kunngjord i EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*, vere gyldig.

Av *artikkel 3* går det fram at avgjerda til EØS-komiteen tek til å gjelde 30. oktober 2004 på det vilkåret at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter artikkel 103 nr. 1 i avtala.

Artikkel 4 slår fast at avgjerda skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

4 Tilhøvet til norsk rett

Også i dag finst det reglar om krav til forsikring innanfor luftfarten. For det første krev Montrealkonvensjonen av 1999, som både EU og Noreg er tilslutta, at fraktførarar skal ha ein forsikring som er tilstrekkeleg til å dekkje erstatningsansvaret etter konvensjonen, jf. kapittel X i luftfartslova. Kravet omfattar norske fraktførarar, i tillegg til utanlandske fraktførarar som transporterer passasjerar, reisegods eller gods til, frå eller via Noreg. Reglane er gjennomførde i § 10–38 a i luftfartslova.

Når det gjeld skadar på tredjemann, følgjer det av § 11–1 i luftfartslova at det skal liggje føre forsikring til dekking av ansvaret.

I tillegg følgjer det av rådsforordning (EØF) nr. 2407 av 23. juli 1992 om lisensar til luftfartsselskap at luftfartsselskap i EU/EØS-området skal ha teikna forsikring som dekkjer erstatningsansvaret til selskapa ved ulykker, særleg for passasjerar, bagasje, frakt, post og tredjemann. Denne forordninga er innlemma i EØS-avtala og gjennomført i norsk rett i forskrift av 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og handheving av EØS-avtala på luftfartsområdet, med heimel i § 16–1 i luftfartslova. Forordninga inneheld ingen nærmare krav om forsikringa. Storleiken på den forsikringa som krevst i dag, går fram av forskrift av 6. juli 2004 nr. 1101 om minstestorleikar på forsikringssummar for passasjer- og tredjemannsansvaret. For passasjeransvaret skal det vere teikna forsikring eller anna trygd som dekkjer minst 250 000 SDR (om lag 2,5 millionar NOK) per passasjer. Minstesummen for forsikring for tredjemann er delt inn etter vektclassa til luftfartøyet i 10 kategoriar frå 500 kg MTOM (Maximum Take Off Mass) til 500 000 kg MTOM med summar frå 750 000 SDR (om lag 7,5 millionar NOK) til 700 millionar SDR (om lag 7 milliarder NOK). Dette tilsvarar dei vektclassane og summane som er fastsette i EU-forordninga.

Når det gjeld forsikring av passasjer- og tredjemannsansvaret, inneber derfor forordninga inga endring i høve til gjeldande rett med omsyn til forsikringssummane. Når det gjeld ansvaret for skade på bagasje og frakt, er det ikkje fastsett nokon minstesum for forsikringa i norsk rett i dag. Etter § 10–38 i luftfartslova skal det likevel liggje føre «tilstrekkeleg forsikring» til å dekkje ansvaret etter luftfartslova, og forsikringssummen i forordninga er den same som ansvarssummane for reise-

gods og gods etter § 10–22 i luftfartslova. I realiteten følgjer derfor det same kravet til forsikring av ansvaret for reisegods og gods i dag av § 10–38 a i luftfartslova jamført med § 10–22 i luftfartslova. Men i høve til gjeldande rett er det nytt at forordninga presiserer at dei forsikra risikoane òg skal omfatte krigshandlingar, terrorisme, flykapring, sabotasje, ulovleg beslaglegging av luftfartøy og sivil uro. Det finst inga tilsvarande presisering i norsk rett i dag, men det finst heller ingen gjeldande unntak frå forsikringsplikta etter dagens reglar. Etter gjeldande rett skal alle skadeårsaker som er dekte av ansvaret, òg vere dekte av forsikringa. Derfor vil den nemnde presiseringa neppe få stor materiell innverknad.

Dei gjeldande reglane om forsikring i forskrift av 6. juli 2004 nr. 1101 dekkjer heile bruksområdet til luftfartslova. Men forordninga må gjennomførast direkte. Dette inneber at bruksområdet til den gjeldande forskrifta må avgrensast mot tilfelle som er omfatta av forordninga.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Justisdepartementet fremje ein Odelstingsproposisjon med framlegg til endringar i luftfartslova.

5 Administrative og økonomiske konsekvensar

Det er ikkje venta at endringar som følgje av at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar vert gjennomført i norsk rett, skal få vesentlege administrative konsekvensar.

Forordninga vil truleg få minimale økonomiske konsekvensar for luftfartsselskapa og luftfartøyoperatørane. Grensene for minstesummar for passasjer og tredjemann er alt innførde i forskrift av 6. juli 2004 nr. 1101, og når det gjeld erstatningsansvar for bagasje og frakt, byggjer summane i forordninga på ansvarssummane i Montrealkonvensjonen, som er gjennomført i § 10–22 i luftfartslova.

6 Konklusjon og tilråding

Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet legg vekt på behovet for å innføre like reglar om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar i EØS, både av omsyn til eventuelle skadelidne og den konkurransemessige situasjonen for selskap og operatørar, og tilrår at Noreg godkjenner avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar

europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar. Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Utanriksdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar i samsvar med eit framlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar

I

Stortinget gjev sitt samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europa-

parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 129/2004 av 24. september 2004¹.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører², skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 66k (kommisjonsforordning (EF) nr. 1486/2003) skal nytt nr. 66l lyde:

- «66l. **32 004 R 0785:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører (EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1).»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 1785/2004 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 30. oktober 2004, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 29. oktober 2004.

For EØS-komiteen

Formann

Kjartan Jóhannsson

EØS-komiteens sekretærer

Ø. Hovdkinn

M. Brinkmann

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 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 Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité², etter samråd med Regionkomiteen, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, 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 overfor passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann.
2. På Fellesskapets luftfartsmarked skjelnes det ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal lufttransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å fastsette et minstekrav for forsikring for luftfartsselskaper i Fellesskapet.
3. Det er nødvendig å sikre at disse kravene også anvendes på luftfartsselskaper fra tredjestater for å sikre dem og luftfartsselskaper i Fellesskapet like konkurransevilkår.
4. I sin melding av 10. oktober 2001 om følgene for lufttransportsektoren etter 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 faststo

Kommisjonen i sin melding av 2. juli 2002 om forsikringer innen 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 rådsvedtak 2001/539/EF⁴ 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 lufttransport av passasjerer, bagasje og frakt. Disse reglene vil 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 luftfartsselskaper⁵, skal luftfartsselskaper ha tegnet forsikring som dekker dets erstatningsansvar ved ulykker, særlig for passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann, men det er ikke fastsatt noen minstebeløp og forsikringsvilkår.
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 for passasjerer og tredjemann, som ble endret 27. november 2002.
9. Det bør fastsettes minstekrav for forsikring til dekning av passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann for luftfartsselskaper og luftfartøyopera-

¹ EFT C 20 E av 28.1.2003, s. 193.

² EUT C 95 av 23.4.2003, s. 16.

³ 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.

⁴ EFT L 194 av 18.7.2001, s. 38.

⁵ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

- tører som flyr innenfor, inn på eller over en medlemsstats territorium, herunder medlemsstatens territorialfarvann.
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 i tilfeller der lisensen er utløpt eller mangler.
 11. Mens det i Montreal-konvensjonen særlig er fastsatt regler for erstatningsansvar overfor passasjerer, bagasje og frakt, skal erstatningsansvaret for post i samsvar med artikkel 2 i konvensjonen, være underlagt «de regler som anvendes på forholdet mellom luftfartsselskapene og de ulike postvesener». I Fellesskapet er forsikring til dekning av slikt erstatningsansvar tilstrekkelig regulert ved artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92.
 12. Det er ikke nødvendig å kreve obligatorisk forsikring av statlige luftfartøyer eller for visse andre typer luftfartøyer.
 13. Det bør fastsettes en minste forsikringsdekning i tilfeller der et luftfartsselskap eller en luftfartøyoperatør har erstatningsansvar for passasjerer, bagasje og frakt i samsvar med bestemmelser i internasjonale konvensjoner, fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, uten å gripe inn i disse bestemmelsene.
 14. Forsikringen bør dekke luftfartsspesifikt erstatningsansvar for passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. Med hensyn til passasjerer, bagasje og frakt bør forsikringen omfatte dekning for dødsfall og personskade som følge av ulykker og for tap eller ødeleggelse av eller skader på bagasje og frakt. Med hensyn til tredjemann bør forsikringen omfatte dekning for dødsfall, personskade og tingsskade som følge av ulykker.
 15. Denne forordningen bør ikke tolkes som et krav om dobbel forsikring. Så lenge det kontraherende luftfartsselskapet og det luftfartsselskapet 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. Totale 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 når det totale beløpet som er fastsatt i forsikringskontrakten, er nådd.
 17. Det er nødvendig å kreve at luftfartsselskaper framlegger bevis på at de til enhver tid overholder de minstekrav for forsikring til dekning av erstatningsansvar som er fastsatt i denne forordning. Med hensyn til luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartsoperatører som bruker luftfartøy som er registrert i Fellesskapet, bør framlegging av forsikringsbevis i én medlemsstat være tilstrekkelig for alle medlemsstatene dersom forsikringen er solgt av et selskap som har myndighet til dette i henhold til gjeldende lovgivning.
 18. Med hensyn til overflyging av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøy 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 for overholdelse av forsikringskravene fastsatt i denne forordning, f. eks ved å utføre stikkprøver.
 19. Minstekravene for forsikring bør revideres etter en viss tid.
 20. Framgangsmåtene for overvåking av om minstekravene for forsikring overholdes bør være åpne og innebære likebehandling og 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 Kommisjonen⁶.
 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.
 23. En ordning for større samarbeid om anvendelsen av lufthavnen i Gibraltar ble vedtatt 2. desember 1987 av kongeriket Spania og Det forente kongeriket ved en felles erklæring av de statenes utenriksministre. Denne ordningen er ikke iverksatt ennå.
 24. Ettersom målet med denne forordning, nemlig innføring av minstekrav for forsikring som kan

⁶ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

bidra til å fremme det indre luftfartsmarkedets mål ved å minske konkurransevridningen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet, som fastsatt i samme artikkel, går forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette mål —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Mål

1. Målet med denne forordning er å innføre minstekrav for 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

Anvendelsesområde

1. Denne forordning får anvendelse på alle luftfartsselskaper og alle luftfartsoperatører 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 luftfartøy 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,
 - 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 de forsikringskrav i forbindelse med krig og terrorisme som er fastsatt i denne forordning.

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 utenriksministre, er iverksatt. Myndighetene i Kongeriket Spania og Det forente kongerike vil informere Rådet om datoen for denne iverksettelsen.

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 bestemmelsene i 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 luftfartøyet anvendelse eller drift. Den fysiske eller juridiske person i hvis navn luftfartøyet er registrert, 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 innsjekket, 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 behørig mottaker,
 - med hensyn til tredjemann, anvendelsen 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 er fastsatt av Det internasjonale valutafond,

Om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatørar

- f. «MTOM» (maximum take-off mass) største tillatte startmasse, som tilsvarer en sertifisert masse som er spesifikk for alle luftfartøytyper, som fastsatt i luftfartøyets luftdyktighetsattest,
- 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 med hensyn til deres luftfartsspesifikke erstatningsansvar for passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. De forsikrede risikoer 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 rutenetvverk eller andre avtaler av samme art.
3. Denne forordningen berører ikke bestemmelsene 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 som 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 luftfartøy 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 som nevnt i nr. 2, framlegger bevis for 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. Dersom forsikringsmarkedet unntaksvis svikter, kan Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, fastsette passende tiltak for anvendelse av nr. 1.

Artikkel 6

Forsikring for erstatningsansvar for passasjerer, bagasje og frakt

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for passasjerer, skal være 250 000 SDR per passasjer. Ved ikke-kommersiell drift med luftfartøy 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 for bagasje, skal være 1 000 SDR per passasjer ved kommersiell drift.
3. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for 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 i denne artikkel kan eventuelt endres i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, dersom endringer i relevante internasjonale traktater gjør det nødvendig.

Artikkel 7**Forsikring for erstatningsansvar for tredjemann**

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for 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 forpliktelse til forsikring 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 beløpet minst tilsvarer det relevante beløpet i tabellen.

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

Artikkel 8**Gjennomføring og sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal sikre at luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som nevnt i artikkel 2, overholder denne forordning.
2. Med hensyn til overflyging av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøy som er registrert utenfor Fellesskapet, som ikke innebærer landing i eller avgang fra en medlemsstat, samt

når det gjelder mellomlanding i medlemsstatene av slike luftfartøy som ikke er av trafikkmessige grunner, kan den berørte medlemsstat, med hensyn til nr. 1 og uten at nr. 7 berøres, anmode om bevis for overholdelse av forsikringskravene fastsatt i denne forordning.

3. Medlemsstatene kan om nødvendig anmode om 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 overholdt, skal de ikke tillate luftfartøyet å ta av før det berørte luftfartsselskapet eller den berørte luftfartøyoperatøren 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 Fellesskapet⁷.
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.

⁷ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8. Sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

*Artikkel 10***Rapport og samarbeid**

1. Innen 30. april 2008 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om forordningens anvendelse.
2. Medlemsstatene skal på anmodning framlegge for Kommisjonen opplysninger om anvendelsen av denne forordning.

*Artikkel 11***Rapport og samarbeid**

Denne forordning trer i kraft tolv måneder etter at den er kunngjort 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

