



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.4.2008
KOM(2008) 216 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

**Forsikringskrav til luftfartøjsoperatører i EU – en rapport om gennemførelsen af
forordning (EF) nr. 785/2004**

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Forsikringskrav til luftfartøjsoperatører i EU – en rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004

1. Indledning

I en ikke så fjern fortid pålagde fællesskabsreglerne på området udstedelse af licenser til luftfartsselskaber blot, at luftfartsselskaber "skal have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med uheld, specielt med hensyn til passagerer, bagage, fragt, post og tredjemand"¹, uden at der var fastsat kriterier eller beløbsrammer herfor. For at sikre en gennemsigtig, ikke-diskriminerende og harmoniseret anvendelse af minimumsforsikringskrav foreslog Europa-Kommissionen i 2002 en forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører².

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører trådte i kraft den 30. april 2005. Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges luftfartsselskaber og ikke-kommercielle luftfartøjsoperatører minimumsforsikringskrav med hensyn til passagerer, bagage, gods og tredjepart.

Forordningen gælder alle luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller – i et vist omfang – over en EU-medlemsstats område, med undtagelse af statsluftfartøjer, modelfly med en MTOM på under 20 kg, luftfartøjer, der startes ved førerens egen muskelkraft, standballoner, drager og faldskærme. Dermed skaber forordningen lige konkurrencevilkår for alle luftfartøjsoperatører fra EU og tredjelande, når disse flyver inden for, til eller fra Fællesskabet.

Det grundlæggende princip i forordningen er kravet om, at alle luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører skal være forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar over for passagerer, bagage, samt gods og tredjepart; de forsikrede risici omfatter krigshandlinger og terrorisme (artikel 4, stk. 1).

Siden forordningens ikrafttræden har Kommissionen indkaldt til fire møder i ad hoc-forsikringsgruppen med deltagelse af repræsentanter for medlemsstater og erhvervslivet for at drøfte udviklingen på markedet. Det har ikke været nødvendigt at indkalde til møde i Udvalget (markedsadgang) efter proceduren i forordningens artikel 9 angående en revision af minimumsforsikringskravene eller et svigt i forsikringsmarkedet.

Kommissionen iværksatte en åben høring den 21. september 2007 for at indhente kommentarer fra interesserede parter om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004.

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92, artikel 7.

² KOM(2002) 521. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører.

Kommissionen modtog 68 bidrag fra interesserede parter³ og drøftede besvarelsener yderligere på et møde i ad hoc-forsikringsgruppen, der fandt sted den 1. februar 2008.

Kommissionen har udarbejdet denne rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004 tre år efter dennes ikrafttræden, jf. forordningens artikel 10, stk. 1.

2. Forsikring og erstatningsansvar inden for luftfart

Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges minimumsforsikringskrav med hensyn til passagerer, bagage, gods og tredjepart. Med forordningen sikres det, at luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører er forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar. Forordningen ændrer imidlertid ikke ved de eksisterende erstatningsansvarsregler ifølge internationale konventioner, fællesskabslovgivningen og EU-medlemsstaternes nationale lovgivning. En rapport om forsikringskrav må derfor også inddrage de eksisterende erstatningsansvarsregler.

a) Erstatningsansvar for passagerer og bagage

De globale regler for luftfartsselskabers erstatningsansvar for passagerer og deres bagage er fastsat i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen). Det Europæiske Fællesskab har ratificeret Montrealkonventionen og gennemført bestemmelserne heri ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker.

Med Montrealkonventionen indføres en ordning med ubegrænset erstatningsansvar ved passagerers død eller tilskadekomst. For skader op til 100 000 SDR⁴ kan luftfartsselskabet ikke bestride erstatningskravet; der er med andre ord tale om objektivt ansvar. For skader over dette beløb hæfter luftfartsselskabet ikke, hvis det kan bevise, at det ikke har handlet uagtsomt eller på anden måde bærer ansvaret for skaden. Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges et minimumsforsikringskrav vedrørende erstatningsansvar for passagerer på 250 000 SDR pr. passager. Disse minimumsforsikringskrav dækker ikke alene det objektive erstatningsansvar, men også juridisk erstatningsansvar baseret på culpa.

I Montrealkonventionen begrænses erstatningsansvaret til 1 000 SDR i relation til forsinkelse, ødelæggelse, bortkomst eller beskadigelse af bagage . Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges i overensstemmelse hermed et minimumsforsikringskrav vedrørende erstatningsansvar for bagage på 1 000 SDR pr. passager.

b) Erstatningsansvar for gods

Erstatningsansvar for gods er også omfattet af Montrealkonventionen. Minimumsforsikringskravene, der er fastlagt ved forordning (EF) nr. 785/2004, på 17 SDR pr. kg svarer til Montrealkonventionens erstatningsgrænser.

c) Erstatningsansvar over for tredjepart

³ En sammenfatning af de modtagne bidrag er offentliggjort den 10. januar 2008 på adressen: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. Alle ikke-fortrolige bidrag findes på samme webside.

⁴ Særlige trækingsrettigheder ("special drawing rights"). 1 SDR = 1,04 EUR [pr. 28.3.2008].

Der findes på nuværende tidspunkt ingen harmoniserede fællesskabsregler om erstatningsansvar over for tredjemand. Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges minimumforsikringskrav, som svarer til den maksimale startvægt (MTOM), der er specificeret i luftfartøjets luftdygtighedsbevis. Denne fremgangsmåde afspejler forholdet mellem vægten og den potentielle skade hos tredjepart, der kan forårsages af hver luftfartøjstype. Flere medlemsstater har regler for, at luftfartøjsoperatørers erstatningsansvar over for tredjepart er baseret på bevist culpa, der skyldes forsømmelighed, eller anden culpøs adfærd. I andre medlemsstater benyttes princippet om objektivi ansvar – i nogle tilfælde ubegrænset og i andre tilfælde begrænset til visse beløb.

Der udfoldes imidlertid betydelige bestræbelser globalt for at etablere harmoniserede regler for luftfartøjsoperatører i henseende til erstatningsansvar over for tredjepart. Et udkast til konvention om godtgørelse af skade forårsaget af luftfartøjer på tredjepart – i tilfælde af ulovlig handling drøftes på tidspunktet for offentliggørelsen af denne rapport i ICAO's retsudvalg. Med udkastet til konvention, jf. forslaget fra ICAO's retsudvalg, begrænses luftfartøjsoperatørers ansvar over for tredjepart i tilfælde af ulovlig handling til de beløb, som skal forsikres i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 785/2004 på grundlag af den samme klassificering af luftfartøjer efter vægtkategori.

Da Kommissionen foreslog forordningen om forsikringskrav, var der efter dennes opfattelse "ikke tilstrækkeligt bevis for, at der er behov for at indføre objektivi erstatningsansvar for luftfartsselskaber over for tredjepart for risici i forbindelse med krigs- og terrorhandlinger"⁵. Men høringen om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004 viste, at nogle interessenter og medlemsstater så en fordel i at etablere harmoniserede regler vedrørende erstatningsansvar over for tredjepart for derigennem at skabe lige konkurrencevilkår.

Kommissionen forstår fuldt ud mange luftfartsselskabers og luftfartøjsoperatørers opfattelse af, at stater og ikke luftfartøjsoperatører bør bære risikoen for terrorattentater. Montrealkonventionen undtager imidlertid ikke luftfartsselskaber for deres erstatningsansvar over for passagerer i tilfælde af terrorhandlinger. Ifølge de fleste medlemsstaters nationale lovgivning bærer luftfartøjsoperatører et erstatningsansvar for skader hos tredjepart, der forårsages af terrorhandlinger. Medmindre disse erstatningsansvarsregler ændres, er det ikke muligt at fjerne kravet om, at der skal være forsikringsdækning for terrorisme. Lykkes det ikke at etablere globale regler med udkastet til konvention om godtgørelse af skade forårsaget af luftfartøjer på tredjepart i tilfælde af ulovlig handling, vil Kommissionen tage situationen op til fornyet overvejelse og eventuelt fremsætte forslag til en harmonisering i Fællesskabet af reglerne for erstatningsansvar over for tredjepart.

3. Gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004

I de tre år siden forordningens ikrafttræden har den sikret en forsikringsdækning hos alle luftfartøjsoperatører, som flyver inden for, til eller ud af Fællesskabet. Der har været ganske få tilfælde med luftfartøjsoperatører, som ikke efterkommer forsikringskravene. Medlemsstaternes civile luftfartsmyndigheder rapporterede, at nogle tredjelandsluftfartsselskaber – oftest charterselskaber fra Centralasien – indstillede deres operationer efter forordningens ikrafttræden. Forsikringsmarkedet tilbyder alle luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører den i forordningen krævede dækning.

⁵ KOM(2002) 521 af 24.9.2002, s. 6.

Af reaktionerne på høringen fremgik det, at forordningen er entydig og let at anvende. Med meget få undtagelser dokumenterer luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, at de opfylder forsikringskravene, jf. artikel 5, stk. 1, ved at deponere et forsikringsbevis. Forelægger tredjelaneluftfartsselskaber og –luftfartøjsoperatører ikke dokumentation for forsikringen, nægter medlemsstaterne dem landingstilladelse i medfør af artikel 8, stk. 6. Denne sanktion har vist sig meget effektiv og afskrækkende, og den har afholdt nogle tredjelaneluftfartsselskaber uden korrekt forsikringsdækning fra at flyve til Fællesskabet. For EF-luftfartsselskabernes og –luftfartøjsoperatørernes vedkommende har der været ekstremt få tilfælde, hvor medlemsstaterne har haft behov for at pålægge sanktioner. Dette er tegn på, at minimumsforsikringskravene, der er fastlagt i forordningen, er entydige og står i et rimeligt forhold til målopfyldelsen.

Medlemsstaterne gør kun i begrænset omfang brug af muligheden, jf. artikel 8, stk. 2, for at anmode om bevis for gyldig forsikring fra luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der overflyver deres område. Mange medlemsstater kræver alene bevis for forsikring fra luftfartsselskaber, som overflyver deres område med farligt gods.

Nogle medlemsstater har gjort brug af muligheden, jf. forordningens artikel 6, stk. 1, for at fastsætte et lavere minimumsforsikringsdækningsniveau for ikke-erhvervsmæssig flyvning med luftfartøjer med en MTOM på højst 2 700 kg, forudsat at denne dækning er på mindst 100 000 SDR pr. passager. Dette har på nuværende tidspunkt til følge, at der for ikke-erhvervsmæssig flyvning med lette luftfartøjer gælder forskellige minimumsforsikringskrav til dækning af erstatningsansvar over for passagerer. Nogle medlemsstater stiller krav om forsikring på 100 000 SDR pr. passager. Andre medlemsstater stiller krav om 250 000 SDR pr. passager. Dette har lejlighedvist medført vanskeligheder for operatører af lette luftfartøjer i almenflyvning på tværs af landegrænser. Der er dog intet bevis for, at denne forskel er mundet ud i hindringer for personers frie bevægelighed. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at det ikke er nødvendigt at ændre forordningen for at harmonisere kravene til dækning af erstatningsansvar over for passagerer for denne ikke-erhvervsmæssige flyvning med lette luftfartøjer.

Dog er der tilsyneladende behov for en præcisering af en række spørgsmål angående de nationale myndigheders gennemførelse af forordningen. De relevante spørgsmål er:

- Forsikringsbeviset

Reaktionerne fra interessenter og luftfartsmyndigheder afslørede en bred tilslutning til et standardforsikringsbevis. Et standardformat vil forenkle procedurer, lette det lovpligtige tilsyn, skabe klarhed og mindske den administrative byrde for luftfartøjsoperatører. Kommissionen finder det imidlertid unødvendigt at indføje et standardforsikringsbevis i lovgivningen. Et retligt bindende bevis ville hæmme fleksibiliteten for så vidt angår tilpasning til nye omstændigheder. Det bør bemærkes, at forsikringsmarkedet allerede har udarbejdet alment anerkendte formater til såvel erhvervsmæssige luftfartsselskaber som operatører inden for almenflyvning. Disse formater er velegnede som dokumentation for opfyldelsen af kravene i forordning (EF) nr. 785/2004. Standardforsikringsbeviser, der er udarbejdet af London Market Insurance Brokers Committee og International Union of Aviation Insurers, er vedlagt i bilaget til denne rapport. Kommissionen ser med tilfredshed på forsikringsmarkedets indsats for at lette gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004. To medlemsstater har på nuværende tidspunkt specifikke nationale krav til forsikringsbeviset. Kommissionen vil opmuntre til yderligere drøftelser mellem erhvervslivet og medlemsstaterne med henblik på yderligere at forbedre standardbeviset for at sikre, at det kan accepteres i alle 27 medlemsstater.

- Udstedelse af forsikringsbeviser

Nogle medlemsstater har forespurgt om muligheden for at lade forsikringsmæglere udstede forsikringsbeviser. Det er almindelig praksis inden for forsikring på luftfartsområdet at have et luftfartøj forsikret hos flere forsikringsselskaber for at sprede risiciene. Dette har til følge, at forsikringsbeviser ofte udstedes af forsikringsmæglere i stedet for forsikringsselskaber. Ifølge forordning (EF) nr. 785/2004 skal luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører dokumentere, at de opfylder forsikringskravene i forordningen, ved at deponere et forsikringsbevis. Det er i forbindelse med denne forordning ikke relevant, om et sådant forsikringsbevis er udstedt af selve forsikringsselskabet eller af en forsikringsmægler eller –agent på vegne af forsikringsselskabet.

- Sammenhængen mellem forsikringsbeviset og vilkår og betingelser i forsikringspolice

Ved forordning (EF) nr. 785/2004 pålægges luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører forsikringskrav. Forordningen griber ikke ind i kontraktforhold mellem luftfartøjsoperatører og forsikringsselskaber. Men da forsikringsbeviser ofte afhænger af de aftalte vilkår, betingelser, begrænsninger og undtagelser i forsikringspolice, kan luftfartsmyndighederne have behov for et bevis for, at disse vilkår og betingelser ikke påvirker luftfartøjsoperatørens opfyldelse af minimumsforsikringskravene (f.eks. ved at udelukke terrorrisici). Bortset fra dette er det ikke nødvendigt for luftfartsmyndighederne at undersøge vilkår og betingelser for at sikre, at forordningen efterkommes.

4. Udviklingen på luftfartsforsikringsmarkedet siden forordningens ikrafttræden

Forordning (EF) nr. 785/2004 finder anvendelse på luftfartøjsoperatører og ikke på forsikringsselskaber inden for luftfart. Udviklingen på luftfartsforsikringsmarkedet danner imidlertid grundlaget for forsikringskravenes økonomiske følger for luftfartøjsoperatørerne.

Da Kommissionen fremsatte forslag til en forordning om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartsoperatører i 2002, var luftfartsforsikringsmarkedet alvorligt ramt af de katastrofale begivenheder den 11. september 2001. Forsikringspræmierne var steget mærkbart. Opsigelsen af forsikringsdækningen for krigs- og terrorhandlinger efter terrorattentaterne den 11. september skabte alvorlige betænkeligheder mht. luftfartsselskabers og luftfartsoperatørers forsikringsdækning⁶.

Siden forordningens ikrafttræden er markedsvilkårene blevet mere lempelige. Ny kapacitet på markedet for forsikring af luftfartsselskaber har øget konkurrencen og som følge deraf mindsket omkostningerne ved luftfartsforsikring. Desuden har lufttransportsektorens sikkerhedspræstationer i kraft af relativt lave tabstal yderligere bidraget til et betydelig fald i forsikringspræmierne siden 2004.

Mellem 2004 og september 2006 blev præmierne ved fornyelse af forsikringer nedsat med 5-10 % pr. år. I oktober 2006 blev præmierne i fornyelsessæsonen nedsat med mere end 20 %, hvilket resulterede i en gennemsnitlig ændring i præmierne i 2006 på -16 %⁷. I første halvdel af 2007 blev præmierne ved fornyelse igen nedsat med ca. 20 %. I forbindelse med

⁶ KOM(2001) 574 af 10.10.2001, følgerne for luftfarten af attentaterne i USA, s. 4.-5. KOM(2002) 320 af 2.7.2002, meddelelse om forsikring i lufttransportsektoren efter terrorangrebene i USA den 11. september 2001, s. 2.

⁷ Kilde: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

fornyelsessæsonen ved udgangen af 2007 blev præmierne nedsat med ca. 11 %⁸. Det er værd at bemærke, at disse præmienedsættelser skete sideløbende med en øget eksponering som følge af stigningen i såvel antallet af passagerer som luftfartøjsflådens værdi. De samlede markedsførende præmier for kasko- og ansvarsforsikringer er faldet fra 3,4 mia. USD i 2002 til 1,5 mia. USD i 2007. For europæiske luftfartsselskaber faldt de samlede præmier for kasko- og ansvarsforsikringer til under 500 mio. USD i 2006⁹.

Da forordningen blev vedtaget, undersøgte Kommissionen, om visse former for praksis på markedet for forsikring af luftfartsselskaber kunne forenes med EF's konkurrenceregler. Undersøgelsen afslørede, at samarbejdsstrukturer mellem forsikringselskaber inden for luftfart hindrede markedet i at fungere så godt, som det burde. Med henblik på at indføre beskyttelsesforanstaltninger mod overdrevent samarbejde påtog de europæiske forsikringselskaber inden for luftfart sig i marts 2005 at reformere deres praksis¹⁰. Aviation Insurance Clauses Group (AICG) blev nedsat i juni 2005 af Lloyd's Market Association og International Underwriting Association of London. AICG udarbejder ikke-bindende standardformuleringer, klausuler og varianter til brug for forsikringspolicer inden for luftfart. Brugere konsulteres angående forslag til klausuler, og de kan selv stille forslag til varianter. AICG's mødereferater og udkast til formuleringer og klausuler offentliggøres¹¹. Dette har øget gennemsigtigheden i betydelig grad for luftfartsselskaberne, og det har også gjort det lettere for Kommissionen og nationale myndigheder at overvåge forsikringsmarkedet.

I efterdønningerne af 11. september skabte forsikringselskaber inden for luftfart en mulighed for at tegne en tillægsansvarsforsikring for skade på tredjepart med henblik på at dække risici for krig og terrorisme¹². Forsikringspræmierne for disse tillægsansvarsforsikringer for skade på tredjepart er faldet betydeligt fra 1,7 mia. USD i 2001 til 0,13 mia. USD i 2007. Fraværet af tab og markedsforholdene har ført til betydelige fald i forsikringspræmierne. Tillægsansvarsforsikringspræmierne for skade på tredjepart er tilsyneladende faldet med ca. 40 % pr. passager i 2007¹³.

Aviation Insurance Clauses Group (AICG) genovervejede klausulen om udelukkelse af krig, flykapring og andre risici og de tilhørende klausuler om udvidet dækning. I august 2006 offentliggjorde Aviation Insurance Clauses Group nye klausuler om udelukkelse og om udvidet dækning af erstatningsansvar¹⁴. Udelukkelsesklausul AVN48C udelukker alle WMD-risici fra forsikringspolisen, men risiciene føres tilbage med tillægsklausul AVN52H. Udelukkelsesklausulvarianten AVN48D dækker en begrænset del af WMD-risiciene, idet nukleare risici udelukkes, men disse risici føres tilbage med tillægsklausul AVN52K. Efter at have rådført sig med medlemsstaterne oplyste Kommissionen i januar 2007 forsikringselskaberne om, at en udelukkelse af WMD-risici fra forsikringspolicer vil medføre, at luftfartøjsoperatører ikke opfylder forordningens minimumsforsikringskrav.

⁸ Kilde: Willis Global Aviation Bulletin; Aon Airline Insurance Market Review 2007.

⁹ Kilde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361 af 23. marts 2005. "Konkurrence: forsikringselskaber inden for luftfart påtager sig reformer for at fremme konkurrence og gennemsigtighed".

¹¹ www.aicg.co.uk.

¹² I forordningen er terrorrisici udtrykkeligt omfattet af minimumsforsikringskravene. Luftfartsforsikringspolicer udelukker krig, flykapring og terrorrisici med en "klausul om udelukkelse af krig, flykapring og andre risici". Disse risici dækkes imidlertid med en udvidet dækning af luftfartens erstatningsansvar.

¹³ Kilde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ Klausulerne er offentliggjort på adressen www.aicg.co.uk.

Siden de blev offentliggjort af AICG, er disse klausuler endnu ikke taget i anvendelse i luftfartsspecifikke forsikringskontrakter. På baggrund af de nuværende markedsforhold forventes markedet ikke at ville indføre nye klausuler på kort sigt. Der er for indeværende ingen tegn på, at markedet ikke leverer en tilstrækkelig dækning for WMD-risici. Kommissionen vil fortsat overvåge udviklingen på nært hold for både at sikre opfyldelse af forordningens bestemmelser og sætte luftfartøjsoperatører i stand til at operere.

5. Økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører

De harmoniserede krav medfører logisk nok, at de økonomiske konsekvenser har været størst for de luftfartøjsoperatører, som ikke har været underlagt stringente minimumsforsikringskrav før forordningens ikrafttræden. Konsekvenserne var begrænsede for operatører, som allerede havde tegnet forsikringsdækning ud over forordningens minimumskrav forud for dennes ikrafttræden.

De økonomiske konsekvenser af forordningen var begrænsede for de fleste luftfartsselskaber. De større luftfartsselskaber tegner forsikringsdækning, der overstiger minimumskravene, af hensyn til den forretningsmæssige risikostyring. Luftfartøjsudlejere anmoder sædvanligvis om en højere forsikringsdækning, end hvad der kræves i forordningen. Luftfartsselskaber, der leaser luftfartøjer, tegner derfor forsikringer, der overstiger minimumskravene mærkbart. Selv luftfartsselskaber, der opererer med små luftfartøjer, tegner sædvanligvis forsikringsdækning ud over minimumskravene. Grundet markedsforholdene er omkostningerne til forsikring på nuværende tidspunkt en mindre betydende omkostningsfaktor for luftfartsselskaberne. Efter hændelserne den 11. september steg omkostningerne til forsikring til mellem 1,30 USD og 1,85 USD pr. passager¹⁵. De gennemsnitlige omkostninger til forsikringer for EU's luftfartssektor var 0,54 USD pr. passager pr. flyvning i 2007¹⁶.

For almenflyvning har der med hensyn til de økonomiske konsekvenser været visse forskelle mellem medlemsstaterne. Allerede forud for forordningens ikrafttræden krævede nogle medlemsstater, at ikke-erhvervs-mæssige luftfartøjsoperatører skulle tegne en tilsvarende eller endog højere forsikringsdækning. I de fleste medlemsstater er almenflyvning ikke påvirket i alvorlig grad. Generelt set var virkningerne umiddelbart efter forordningens ikrafttræden mere betydende, men markedsforholdene på luftfartsforsikringsmarkedet har i de senere år ført til mærkbare fald i præmierne. Dog steg omkostningerne til forsikring for ikke-erhvervs-mæssige luftfartøjsoperatører i nogle medlemsstater og særligt i de nye medlemsstater mærkbart som følge af forordningen. Tre medlemsstater har rapporteret om stigninger i omkostningerne på over 100 %. Nogle operatører af lette luftfartøjer er tilsyneladende blevet pålagt mærkbart øgede omkostninger, f.eks. dragefly, varmluftsballoner og ultralette svævefly. Det samme gælder for operatører af tunge historiske luftfartøjer (f.eks. B-17-bombeflyet "Sally B").

Forordningen indebar en kraftig stigning i forsikringskravene for visse historiske luftfartøjer med en høj certificeret MTOM. Det har som følge heraf givet anledning til bekymring, at forordningen kunne medføre, at tunge historiske luftfartøjer ikke længere vil komme i luften. Ifølge operatørerne af historiske luftfartøjer er risikoen for skade på tredjepart betydeligt lavere for disse end for moderne luftfartøjer af samme vægtkategori på grund af den lave udnyttelsesgrad og de driftsmæssige begrænsninger for historiske luftfartøjer. Mange af de reaktioner, som blev modtaget i forbindelse med høringen, antyder, at forsikringsmarkedet

¹⁵ KOM(2002) 320, s. 4.

¹⁶ Kilde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

tager disse specifikke karakteristika i betragtning på behørig vis. Selv om forordningens vægtkategorier muligvis ikke egner sig helt og fuldt til tunge historiske luftfartøjer, ville det være vanskeligt at begrunde en undtagelse fra de generelle regler. Erfaringerne hos medlemsstaterne med en stor flåde af historiske luftfartøjer, især Det Forenede Kongerige, synes at bekræfte, at kravene i forordning (EF) nr. 785/2004 passer til alle luftfartøjer, både moderne og historiske. Et nyligt eksempel med et restaureret Vulcan bombefly med en MTOM på 79 379 kg viste, at forsikringsmarkedet kan levere fleksible løsninger til operatører af historiske luftfartøjer på linje med forordningens krav¹⁷. I lyset af de markedsbaserede løsningsresultater finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke synes at være behov for at revidere forordningen. Forsikringsmæglere og forsikringselskaber kan på passende vis vurdere risikoen for skade på tredjepart ved historiske luftfartøjers operationer og tilbyde markedsbaserede løsninger for operatører af historiske luftfartøjer. Kommissionen har derfor på nuværende tidspunkt ikke til hensigt at indføre komplekse undtagelsesregler for en meget begrænset gruppe af luftfartøjsoperatører, men overlader det til markedet at tilvejebringe fleksible løsninger. Dog vil Kommissionen fortsat nøje overvåge udviklingen på dette område.

6. Spørgsmål i samme forbindelse, der går videre end forordning (EF) nr. 785/2004

Ifølge forordning (EF) nr. 785/2004 skal luftfartøjsoperatører være forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar over for passagerer, bagage, samt gods og tredjepart. Minimumsforsikringsdækning for erstatningsansvar for postforsendelser fastsættes af de nationale myndigheder. Det generelle princip om, at luftfartsselskaber skal være forsikret for deres erstatningsansvar for postforsendelser, fremgår af Fællesskabets licensregler¹⁸.

Forordningen har bidraget til en udstrakt beskyttelse af passagerer i EU, idet den sikrer, at luftfartsselskaber har en passende forsikringsdækning for deres erstatningsansvar over for passagerer og bagage. Nyere sager har vist, at passagerer kan få problemer, hvis et luftfartsselskab må indstille sine aktiviteter, f.eks. ved konkurs eller hvis et luftfartsselskabs licens trækkes tilbage. Kommissionen har i den sammenhæng benyttet høringen om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 785/2004 til at udforske mulighederne for at forbedre beskyttelsen af passagerer i sådanne tilfælde. Ud fra de reaktioner, der er modtaget i forbindelse med høringen, er der ikke entydige fordele ved at indføre yderligere krav om forsikring med henblik på at beskytte passagerer mod, at et luftfartsselskab eventuelt bliver insolvent. Selv om markedet tilbyder forsikringer for sådanne tilfælde, i det mindste i nogle medlemsstater, er dette en særlig forsikring for finansiel fiasko, som ikke vil blive tilbudt inden for rammerne af erstatningsansvar inden for luftfart. Mange interessenter og nationale myndigheder er af den opfattelse, at en tæt overvågning af den finansielle situation hos luftfartsselskaber med licens – med forbedringerne i revisionen af den tredje pakke¹⁹ – er det mest egnede redskab. Kommissionen er opmærksom på de potentielle vanskeligheder for passagerer og foretager en yderligere evaluering af alle aspekter af dette spørgsmål, herunder mulige alternativer.

7. Konklusion

¹⁷ Efter ikrafttrædelsen af forordning (EF) nr. 785/2004 har Kommissionen også tilskyndet aktivt til at finde en markedsbaseret løsning for "Sally B".

¹⁸ Forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber og forslag til forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet.

¹⁹ Forslag til forordning om fælles regler for driften af lufttransporttjenester i Fællesskabet. Jf. Kommissionens pressemeddelelse IP/07/1831 af 30. november 2007.

Kommissionen er på det rene med, at visse kategorier af luftfartøjsoperatører i nogle medlemsstater har måttet imødesee en betydelig stigning i deres forsikringsomkostninger, efter at forordningen trådte i kraft. Kommissionen ser dog i den forbindelse intet tegn på, at der er et generelt problem med forordningen. Det var Rådets og Europa-Parlamentets hensigt at skabe lige konkurrencevilkår og fastsætte harmoniserede forsikringskrav for alle luftfartøjsoperatører, erhvervsmæssige såvel som ikke-erhvervsmæssige og europæiske såvel som internationale, for at garantere en passende kompensation for skadelidte blandt passagerer og tredjepart. Reaktionen har bekræftet, at dette mål fortsat er gyldigt, og at en genindførelse af nationale regler (f.eks. for lette luftfartøjers ikke-erhvervsmæssige operationer) ville virke mod hensigten.

En sådan harmonisering påvirker i sagens natur operatører i nogle medlemsstater mere end i andre. I de fleste medlemsstater har forordningens minimumskrav ikke skabt problemer af betydning. Trods de betænkeligheder, der er kommet til udtryk hos nogle medlemsstater – og de berørte luftfartøjsoperatører – kan forsikringskravene i forordningen derfor ikke anses for at være utilbørligt høje for visse kategorier, f.eks. lette luftfartøjer²⁰. Det bør i den sammenhæng også bemærkes, at forordningens minimumsforsikringskrav til luftfartøjer med en MTOM på højst 2 700 kg er meget lavere, end hvad Kommissionen oprindeligt foreslog.

I de tre år efter forordningens ikrafttræden har den på effektiv vis opfyldt formålet, dvs. at sikre en passende forsikringsmæssig dækning af erstatningsansvaret over for passagerer, bagage, gods og tredjepart for alle luftfartøjsoperatører, der flyver i Fællesskabet. Der findes for indeværende intet belæg for, at det skulle være nødvendigt at ændre forordningen. Kommissionen er overbevist om, at præciseringerne i denne rapport yderligere vil forbedre forordningens gennemførelse, og den vil fortsat nøje overvåge forordningens gennemførelse i samarbejde med medlemsstater og interessenter, særlig inden for rammerne af forsikringsgruppen.

²⁰ Således som det blev bekræftet indirekte i Rådets konklusioner af 7.-8. april 2008 angående Kommissionens meddelelse om en bæredygtig fremtid for almen- og forretningsflyvning.

BILAG A) Model Insurance Certificate for air carriers

Certificate of Insurance

[Broker's Letterhead]

Aviation

[Address]

tel: [.....]

fax: [.....]

th February 2005

TO WHOM IT MAY CONCERN

[reference]

THIS IS TO CERTIFY that we, in our capacity as Insurance Brokers, have placed Insurance with Lloyds Underwriters and Certain Insurance Companies who have authorised us to issue this Certificate on their behalf in the name of [**Insured name**] covering their fleet of aircraft against the following risks and up to the limits stated whilst operating anywhere in the World:

AIRCRAFT THIRD PARTY, PASSENGER (INCLUDING BAGGAGE AND PERSONAL EFFECTS), CARGO, MAIL AND AIRLINE AVIATION GENERAL THIRD PARTY LEGAL LIABILITY for a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of at least USD[.....],000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability.

The coverage provided includes WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS in accordance with the Extended Coverage Endorsement AVN52E deleting all paragraphs other than (b) of the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause AVN48B, but Aircraft Third Party, Cargo and Mail whilst not on board an aircraft and Airline Aviation General Third Party Legal Liability is subject to an overall sub-limit of US\$[.....],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined . This sub-limit is part of the above Combined Single Limit and not addition thereto and does not apply to Cargo and Mail whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage Legal Liability.

Furthermore, a separate EXCESS THIRD PARTY WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY insurance has been placed to provide a limit of

US\$[...],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined excess of the sub-limit above for an overall MAXIMUM TOTAL LIMIT for THIRD PARTY WAR , TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY of US\$[.....],000,000 over both insurances at inception.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) no 785/2004 based on (a) the rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, (b) third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and (c) it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

Subject to the coverage, terms, conditions, limitations, exclusions, excesses and cancellation provisions of the relative Policies, Numbered [.....] and [.....], which are in force from [.....] until [.....].

[Broker]

AUTHORISED SIGNATORY

SEVERAL LIABILITY NOTICE - The subscribing insurers' obligations under policies to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

BILAG B) Model Insurance Certificate for aircraft operators²¹

Certificate Rationale

The CAA is conscious of the varying styles of certificate issued by insurance companies worldwide.

The aim of this certificate is to provide a consistent, common framework to enable the level of insurance cover to be checked by the CAA's staff (many of whom will not be insurance specialists).

The use of such a common certificate will hopefully reduce the potential risk of an aircraft being detained. The certificate is broken in to two parts:

- 1) A "Regulatory Box" in to which details of the aircraft and the level of cover required to meet the requirements of Council Regulation 285/2004 will be outlined.
- 2) A second section into which requirements specific to a particular policy can be detailed by the broker/underwriter as required. Note this second section cannot be inconsistent with the Regulatory Box.

The CAA having had expert input from the insurance industry and after a period of consultation believes that the model certificate attached will enable it to enforce Council Regulation 785/2004. The certificate is not however approved by the CAA and its ownership and responsibility for its accuracy remains with the insurance company/broker concerned.

Airline Licensing & Consumer Issues

Civil Aviation Authority

London

March 2005

²¹ This model certificate for aircraft operators has been developed by the London Insurance Market Brokers Committee in collaboration with the UK Civil Aviation Authority.

ABC CERTIFICATE OF AVIATION INSURANCE

TO WHOM IT MAY CONCERN 1 January 2005

This is to Certify that	G-XXXX	(<i>Aircraft type</i>)	[MTOM <i>xxxxx</i> kgs]
has declared a maximum of (<i>XXX</i>) passengers to be carried and is engaged in commercial/non-commercial* operations and is issued on behalf of	Certain Insurance Companies and/or Lloyd's Underwriters. (<i>complete as applicable</i>)-		
Policy Number:	MU04YYYYYY		
In the name(s) of	e.g. Joe Bloggs Aviation and/or Associated and/or subsidiary Companies and/or Agents and/or Employees for their respective rights and interests.		
For the period:	<i>(complete as applicable)</i> e.g. 00.01 GMT 1 January 2005 to midnight GMT 1 January 2006		
against all risks in flight or on the ground anywhere in (<i>complete as applicable</i>) e.g. EUROPE, THE MEDITERRANEAN, CANARY ISLANDS AND COUNTRIES BORDERING THE MEDITERRANEAN			
and coverage includes LEGAL LIABILITY to THIRD PARTIES and PASSENGERS up to the following Limit of Indemnity:			
Part A COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY) EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS:	£[] ,000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of product liability <i>Edit Note product liability may not be applicable for all policies and reference to it maybe deleted</i>		
Part B COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY) WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**:	The limit shown in Part A above applies except that within such limit THIRD PARTY LIABILITY including off aircraft Cargo and Mail is limited to £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
Part C <i>Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy</i> Furthermore a separate EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for:	£[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate		
Part D The MAXIMUM TOTAL LEVEL OF WAR TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance available is	£[Part B + C] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
The amounts of insurance stated herein are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) No 785/2004 based on:			
(a) The rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances,			
(b) Third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, as permissible in accordance with Article 7.1 of EC Regulation 785/2004.			
(c) It being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.			
Signed: for and on behalf of ABC Limited			
Date:.....			
*Delete as appropriate			
~ The CAA reserves its right under Section 84 of the Civil Aviation Act 1982 to request full list of insurers.			
** Cover is in accordance with Extended Coverage Endorsement AVN52E writing back of all paragraphs other than (b) of War Hijacking and other Perils Exclusion Clause AVN43B.			
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles			

BILAG C) Draft Model Insurance Certificate for general aviation²²

Certificate of Insurance

Policy No.

Aviation Insurance

Insured	Issuing Date																																		
	Period of Insurance																																		
	Type of Aircraft	MTOM Kg																																	
	Reg. Mark	Number of Passengers																																	
Territorial Scope of Coverage																																			
<p>EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance The coverage is in accordance with EU regulation (EC) 785/2004 for Third Party and Passenger Legal Liability.</p> <p>Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are:</p> <p>Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>< 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2</td><td>< 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3</td><td>< 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4</td><td>< 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5</td><td>< 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6</td><td>< 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7</td><td>< 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8</td><td>< 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9</td><td>< 500.0000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10</td><td>≥ 500.0000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> <p>In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150</p>		Category	MTOM (kg)	Limits of indemnity	1	< 500	SDR 750.000	2	< 1.000	SDR 1.500.000	3	< 2.700	SDR 3.000.000	4	< 6.000	SDR 7.000.000	5	< 12.000	SDR 18.000.000	6	< 25.000	SDR 80.000.000	7	< 50.000	SDR 150.000.000	8	< 200.000	SDR 300.000.000	9	< 500.0000	SDR 500.000.000	10	≥ 500.0000	SDR 700.000.000	<p><u>Sum insured</u></p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, any one accident, in all</p> <p>Property Damage, any one accident, in all</p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all</p> <p>Passenger Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, each passenger each occurrence</p>
Category	MTOM (kg)	Limits of indemnity																																	
1	< 500	SDR 750.000																																	
2	< 1.000	SDR 1.500.000																																	
3	< 2.700	SDR 3.000.000																																	
4	< 6.000	SDR 7.000.000																																	
5	< 12.000	SDR 18.000.000																																	
6	< 25.000	SDR 80.000.000																																	
7	< 50.000	SDR 150.000.000																																	
8	< 200.000	SDR 300.000.000																																	
9	< 500.0000	SDR 500.000.000																																	
10	≥ 500.0000	SDR 700.000.000																																	

To whom it may concern

Certificate of Insurance

This is to certify that an insurance contract has been signed between us and the insured named above in accordance with information given in the schedule.

The insurance is valid for the owner and/or user of the insured aircraft.

A condition for the validity of the insurance contract is that premium instalments are duly paid.

²² This draft model certificate for aircraft operators has been developed by the International Union of Aviation Insurers. It is a coversheet demonstrating compliance with the requirements Regulation 785/2004 under which individual States could affix any additional national requirements where necessary.

Subject to the terms, definitions, conditions, limitations and exclusions of the Policy.