

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 8/2004**door de Raad vastgesteld op 5 december 2003****met het oog op de aanneming van de Verordening (EG) nr. .../2004 van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen**

(2004/C 54 E/04)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid en om bescherming van de consument te bevorderen, is het belangrijk te zorgen voor een passend minimumverzekeringsniveau om de aansprakelijkheid van luchtvervoerders ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden te dekken.
- (2) Op de luchtvaartmarkt van de Gemeenschap is het onderscheid tussen nationaal en internationaal luchtvervoer weggevallен, en daarom is het passend om voor luchtvervoerders uit de Gemeenschap minimumverzekeringseisen vast te stellen.
- (3) Gemeenschappelijke actie is nodig om ervoor te zorgen dat die eisen ook gelden voor luchtvervoerders uit derde landen, teneinde een gelijke behandeling met luchtvervoerders uit de Gemeenschap te garanderen.
- (4) De Commissie heeft in haar mededeling van 10 oktober 2001 over de gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten, het voornemen geuit zich te beraden op de verzekerde bedragen en op de verzekeringsvoorwaarden die de lidstaten verlangen voor de afgifte van een exploitatievergunning, teneinde tot een geharmoniseerde aanpak te komen; voorts heeft zij in haar mededeling van 2 juli 2002 inzake verzekeringen in de luchtvervoersector na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten, verklaard dat zij de ontwikkelingen op de luchtvaartverzekeringsmarkt die relevant zijn voor de herziening van de verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden die voor de afgifte door

lidstaten van een exploitatievergunning vereist zijn, zal blijven volgen.

- (5) Bij Besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 ⁽⁴⁾ heeft de Gemeenschap het te Montreal op 28 mei 1999 goedgekeurde Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer („Verdrag van Montreal”) gesloten; daarin zijn nieuwe aansprakelijkheidsregels voor het internationale luchtvervoer van personen, bagage en vracht opgenomen die naar verwachting de voorschriften van het Verdrag van Warschau van 1929 en de latere wijzigingen daarvan uiteindelijk zullen vervangen.
- (6) Artikel 50 van het Verdrag van Montreal bepaalt dat de partijen ervoor moeten zorgen dat luchtvervoerders beschikken over een toereikende verzekering ter dekking van hun aansprakelijkheid uit hoofde van dat verdrag; het Verdrag van Warschau van 1929 en de latere wijzigingen daarvan zullen voor onbepaalde tijd naast het Verdrag van Montreal blijven bestaan; beide verdragen voorzien in de mogelijkheid van onbeperkte aansprakelijkheid.
- (7) Bij artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽⁵⁾ worden luchtvaartmaatschappijen ertoe verplicht de aansprakelijkheid bij ongeval ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden te verzekeren, zonder dat evenwel minimale verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden worden gespecificeerd.
- (8) Er dient rekening mee te worden gehouden dat de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) op 13 december 2000 Resolutie ECAC/25-1 inzake minimumverzekeringsniveaus voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers en derden heeft aangenomen; die resolutie werd op 27 november 2002 gewijzigd.
- (9) Het is noodzakelijk niet-discriminerende minimumeisen inzake de verzekeringsdekking van passagiers, bagage, vracht en derden vast te stellen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen die binnen, naar, vanuit of over het grondgebied van een lidstaat, met inbegrip van zijn territoriale wateren, vliegen.
- (10) De verzekeringseisen gelden voor luchtvervoerders met een geldige exploitatievergunning en, in het geval van luchtvervoerders uit de Gemeenschap, voor vervoerders met een geldige exploitatievergunning overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92. Het ontbreken of verstrijken van een dergelijke vergunning ontslaat de vervoerder niet van die verplichting.

⁽¹⁾ PB C 20 E van 28.1.2003, blz. 193.

⁽²⁾ PB C 95 van 23.4.2003, blz. 16.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 13 mei 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van 5 december 2003 en Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 194 van 18.7.2001, blz. 38.

⁽⁵⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

- (11) Het Verdrag van Montreal regelt specifiek de aansprakelijkheid met betrekking tot passagiers, bagage en vracht, terwijl de aansprakelijkheid voor post volgens artikel 2 van dat verdrag afhankelijk is van „de regels die van toepassing zijn op de verhouding tussen de vervoerders en de post-administraties”. In de Gemeenschap is de verzekering voor deze aansprakelijkheid genoegzaam geregeld bij artikel 7 van Verordening (EEG) nr. 2407/92.
- (12) De verplichte verzekering geldt niet voor staatsluchtvaartuigen en bepaalde andere soorten luchtvaartuigen.
- (13) In gevallen waarin een luchtvervoerder of een exploitant van luchtvaartuigen krachtens de regels van internationale verdragen, het Gemeenschapsrecht of het nationale recht aansprakelijk is ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden, dient te worden voorzien in een minimumverzekeringsdekking, zonder dat aan die regels afbreuk wordt gedaan.
- (14) De verzekering dient de specifieke luchtvaart aansprakelijkheid met betrekking tot passagiers, bagage, vracht en derden te dekken. Ten aanzien van passagiers, bagage en vracht dient de verzekeringsdekking overlijden en persoonlijk letsel ingevolge ongevallen alsook verlies, vernietiging en beschadiging van bagage en vracht te omvatten. Ten aanzien van derden dient de verzekeringsdekking overlijden, persoonlijk letsel en schade aan eigendom ten gevolge van ongevallen te omvatten.
- (15) Deze verordening mag niet zo worden uitgelegd dat een dubbele verzekering vereist zou zijn. Voorzover de contractuele vervoerder en de feitelijke vervoerder in de zin van artikel 39 van het Verdrag van Montreal voor dezelfde schade aansprakelijk kunnen worden gesteld, kunnen de lidstaten specifieke bepalingen vaststellen om dubbele verzekering te voorkomen.
- (16) Geaggregeerde verzekeringen zijn een marktpraktijk die de verzekeraar bevordert, in het bijzonder voor oorlogs- en terrorisme risico's, doordat verzekeraars hun obligo beter kunnen controleren, maar deze praktijk onthefte een luchtvervoerder of exploitant van luchtvaartuigen niet van de plicht aan de minimumverzekeringseisen te voldoen wanneer het in zijn verzekeringsovereenkomst vastgestelde samengevoegde bedrag wordt bereikt.
- (17) Van luchtvervoerders dient te worden verlangd dat zij op verzoek het bewijs overleggen dat zij te allen tijde voldoen aan de minimumverzekeringseisen voor aansprakelijkheidsdekking van deze verordening. Voor luchtvervoerders uit de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die gebruik maken van in de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen, kan voor alle lidstaten worden volstaan met de overlegging van een bewijs van verzekeringsdekking in één lidstaat, met dien verstande dat de verzekeraar een daartoe volgens de toepasselijke wetgeving gemachtigde onderneming is.
- (18) Ten aanzien van niet uit de Gemeenschap afkomstige luchtvervoerders of buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen die het grondgebied van een lidstaat overvliegen zonder dat in een lidstaat wordt opgestegen of geland, staat het een lidstaat wiens grondgebied aldus wordt overvlogen vrij in overeenstemming met het internationale recht een bewijs te verlangen dat voldaan is aan de verzekeringseisen uit hoofde van deze verordening, bijvoorbeeld door middel van steekproefcontroles.
- (19) De minimumverzekeringseisen dienen na een bepaalde periode opnieuw te worden bezien.
- (20) De procedures voor het toezicht op de toepassing van de minimumverzekeringseisen moeten transparant en niet-discriminerend zijn en mogen op geen enkele wijze het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal belemmeren.
- (21) De voor de uitvoering van dit besluit vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (22) Indien op punten die niet door deze richtlijn worden bestreken verdere regelgeving noodzakelijk is om te zorgen voor een passende verzekeringsdekking van specifieke luchtvaart aansprakelijkheid, kunnen de lidstaten bepalen in deze zin aannemen.
- (23) Op 2 december 1987 hebben het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk in het kader van een gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van beide landen overeenstemming bereikt over regelingen voor meer samenwerking bij het gebruik van de luchthaven van Gibraltar. Die regelingen moeten evenwel nog in werking treden.
- (24) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk de invoering van minimumverzekeringseisen die de doelstellingen van de interne luchtvaartmarkt kan helpen bereiken door concurrentievervalsingen te verminderen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

1. Het doel van deze verordening is voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen minimeisen voor verzekeringen met betrekking tot passagiers, bagage, vracht en derden vast te stellen.
2. Voor het vervoer van post gelden de verzekeringseisen van Verordening (EEG) nr. 2407/92 en van de nationale wetgeving van de lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op alle luchtvervoerders en alle exploitanten van luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit of over het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is.
2. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - a) staatsluchtvaartuigen als bedoeld in artikel 3, onder b) van het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;
 - b) modelvliegtuigen met een MTOM van minder dan 20 kg;
 - c) luchtvaartuigen die met een aanloop in de lucht worden gebracht (met inbegrip van gemotoriseerde paragliders en deltavliegers);
 - d) kabelballonnen;
 - e) vliegers;
 - f) parachutes (met inbegrip van parachutes voor parasailing).
3. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.
4. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort tot de datum waarop de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De regeringen van Spanje en het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „luchtvervoerder”: een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning;
- b) „luchtvervoerder uit de Gemeenschap”: een luchtvervoerder met een door een lidstaat overeengekomen Verordening (EEG) nr. 2407/92 aan luchtvaartmaatschappijen afgegeven geldige exploitatievergunning;
- c) „exploitant van luchtvaartuigen”: een persoon of entiteit die geen luchtvervoerder is en die permanent en daadwerkelijk over het luchtvaartuig beschikt dan wel het permanent en daadwerkelijk exploiteert; de natuurlijke of rechtspersoon op wiens naam een luchtvaartuig geregistreerd is, wordt geacht de exploitant te zijn, tenzij de betrokkene kan aantonen dat een ander persoon de exploitant is.

d) „vlucht”:

- ten aanzien van passagiers en niet-aangegeven bagage, de periode van vervoer van de passagiers per luchtvaartuig, met inbegrip van in- en uitstappen;
 - ten aanzien van vracht en aangegeven bagage, de periode van vervoer van de bagage of vracht vanaf het ogenblik dat de bagage of vracht aan de luchtvervoerder wordt overhandigd tot het ogenblik van afgifte aan de gerechtigde ontvanger;
 - ten aanzien van derden, het gebruik van een luchtvaartuig vanaf het ogenblik waarop de motoren in gang worden gezet met het oog op het taxiën of de eigenlijke start tot het ogenblik waarop het luchtvaartuig op de grond is en de motoren volledig tot stilstand zijn gekomen; voorts wordt hieronder verstaan het bewegen van een luchtvaartuig door sleep- of duwvoertuigen of door middel van krachten die specifiek worden uitgeoefend voor het aandrijven en opwaarts sturen van luchtvaartuigen, in het bijzonder luchtstromen.
- e) „BTR”: bijzonder trekkingsrecht, zoals vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds;
 - f) „MTOM”: de maximale startmassa, die overeenkomt met een officieel vastgestelde waarde die specifiek is voor alle luchtvaartuigtypen, zoals aangegeven in de luchtwaardigheidsverklaring van het luchtvaartuig;
 - g) „passagier”: elke persoon die met toestemming van de luchtvervoerder of de exploitant van luchtvaartuigen aan een vlucht deelneemt, met uitsluiting van het vlucht- en cabinepersoneel dat van dienst is tijdens de vlucht;
 - h) „derde”: elke natuurlijke of rechtspersoon, met uitsluiting van de passagiers en het vlucht- en cabinepersoneel dat van dienst is;
 - i) „commerciële dienst”: een vlucht die tegen vergoeding en/of beloning wordt verricht.

Artikel 4

Verzekeringsgrondslagen

1. De in artikel 2 bedoelde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen zijn overeenkomstig deze verordening verzekerd voor hun specifieke aan luchtvaart gerelateerde aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden. De verzekerde risico's omvatten oorlogshandelingen, terrorisme, kaping, sabotage, wederrechtelijk beslag op luchtvaartuigen en ongeregeldeheden.
2. Luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen zorgen ervoor dat de verzekeringsdekking geldt voor elke vlucht, ongeacht of zij over het geëxploiteerde luchtvaartuig beschikken op grond van eigendom of op grond van een vorm van leasingovereenkomst, dan wel ingevolge gezamenlijke activiteiten of franchising, gedeelde vluchtcodes of een andere soortgelijke overeenkomst.

3. Deze verordening laat de regels inzake aansprakelijkheid onverlet die voortvloeien uit:

- internationale verdragen waarbij de lidstaten en/of de Gemeenschap partij zijn;
- het Gemeenschapsrecht; en
- het nationale recht van de lidstaten.

Artikel 5

Naleving

1. Luchtvervoerders en, waar zulks wordt geëist, exploitanten van luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 2, bewijzen dat zij voldoen aan de verzekeringseisen van deze verordening door aan de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaat een verzekeringsbewijs of een ander stuk te overleggen waaruit blijkt dat zij geldig verzekerd zijn.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder „de betrokken lidstaat” verstaan, de lidstaat die de exploitatievergunning aan de luchtvervoerder uit de Gemeenschap heeft verleend of de lidstaat waar het luchtvaartuig van de exploitant van het luchtvaartuig is geregistreerd. Voor luchtvervoerders van buiten de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen gebruiken, wordt onder „de betrokken lidstaat” verstaan, de lidstaat naar waar of van waaruit de vluchten plaatsvinden.

3. In afwijking van lid 1 kunnen de lidstaten waarover de vluchten worden uitgevoerd, eisen dat de in artikel 2 bedoelde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen een stuk overleggen waaruit blijkt dat zij geldig verzekerd zijn conform deze verordening.

4. Voor luchtvervoerders uit de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die gebruik maken van in de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen, wordt voor alle lidstaten volstaan met de overlegging van een verzekeringsbewijs in de in lid 2 bedoelde lidstaat, onverminderd de toepassing van artikel 8, lid 6.

5. In uitzonderingsgevallen waarin sprake is van marktfalen van de verzekeringsmarkt, kan de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 9, lid 2, besluiten passende maatregelen te nemen met het oog op de toepassing van lid 1.

Artikel 6

Verzekering voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage en vracht

1. De verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers bedraagt minimaal 250 000 BTR per passagier. Met betrekking tot niet-commerciële diensten van luchtvaartuigen met een MTOM van 2 700 kilo of minder kunnen de lidstaten echter een lagere minimale verzekeringsdekking vaststellen, mits die dekking ten minste 100 000 BTR per passagier bedraagt.

2. De verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van bagage bedraagt minimaal 1 000 BTR per passagier bij commerciële diensten.

3. De verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid voor vracht bedraagt minimaal 17 BTR per kilogram bij commerciële diensten.

4. De leden 1, 2 en 3 zijn niet van toepassing op vluchten over het grondgebied van de lidstaten die worden uitgevoerd door luchtvervoerders van buiten de Gemeenschap of door exploitanten van luchtvaartuigen die buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen gebruiken, en die geen landing op of start vanaf dat grondgebied omvatten.

5. De in dit artikel vermelde waarden kunnen in voorkomend geval volgens de procedure van artikel 9, lid 2, worden gewijzigd wanneer wijzigingen van toepasselijke internationale verdragen de noodzaak daarvan aantonen.

Artikel 7

Verzekering voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden

1. De verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden bedraagt per ongeval voor elk luchtvaartuig minimaal:

Categorie	MTOM (kg)	Minimumbedrag (miljoen BTR)
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

Indien te eniger tijd de verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden ingevolge oorlogs- of terreurdreiging voor een luchtvervoerder of luchtvaartexploitant niet beschikbaar is op een per-ongevalsbasis, kan zo'n luchtvervoerder of exploitant van luchtvaartuigen aan zijn verplichting tot verzekering van deze risico's voldoen door middel van een verzekering op geaggregeerde basis. De Commissie zal nauwkeurig toezien op de toepassing van deze bepaling om te verzekeren dat zo'n geaggregeerde verzekering ten minste gelijkwaardig is aan het desbetreffende bedrag in de tabel.

2. De in dit artikel vermelde waarden kunnen in voorkomend geval volgens de procedure van artikel 9, lid 2, worden gewijzigd wanneer wijzigingen van toepasselijke internationale verdragen de noodzaak daarvan aantonen.

Artikel 8

Handhaving en sancties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de in artikel 2 bedoelde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen voldoen aan de bepalingen van deze verordening.
2. Voor de toepassing van lid 1 en onverminderd lid 7 kan de betreffende lidstaat met betrekking tot overvluchten door niet uit de Gemeenschap afkomstige luchtvervoerders of buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen waarbij niet in een lidstaat wordt opgestegen of geland alsmede met betrekking tot landingen in een lidstaat, anders dan voor verkeersdoeleinden, door deze luchtvaartuigen, een bewijs verlangen dat voldaan is aan de verzekeringseisen uit hoofde van deze verordening.
3. Indien nodig kunnen de lidstaten aanvullend bewijs verlangen van de betrokken luchtvervoerder, exploitant van het luchtvaartuig of verzekeraar.
4. Sancties in geval van overtreding van deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.
5. Met betrekking tot luchtvervoerders uit de Gemeenschap kunnen deze sancties de intrekking van de exploitatievergunning omvatten, onder voorbehoud van en in overeenstemming met de toepasselijke bepalingen van het Gemeenschapsrecht.
6. Voor luchtvervoerders van buiten de Gemeenschap en exploitanten van luchtvaartuigen die gebruik maken van buiten de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen, kan een sanctie ook bestaan in weigering van landing op het grondgebied van een lidstaat.
7. Wanneer de lidstaten van mening zijn dat niet aan de voorwaarden van deze verordening is voldaan, laten zij een luchtvaartuig niet opstijgen totdat de betrokken luchtvervoerder of exploitant van luchtvaartuigen bewijs van toereikende verzekering overeenkomstig deze verordening heeft overgelegd.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Artikel 9

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes⁽¹⁾ ingestelde comité.
 2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
- De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.
 4. Het comité kan tevens over iedere andere kwestie met betrekking tot de toepassing van deze verordening door de Commissie worden geraadpleegd.

Artikel 10

Verslaggeving en samenwerking

1. De Commissie brengt uiterlijk op ... (*) aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de uitvoering van deze verordening.
2. De lidstaten verstrekken de Commissie desgevraagd informatie over de toepassing van deze verordening.

Artikel 11

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking twaalf maanden na de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

(*) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

In het kader van de medebeslissingsprocedure (artikel 251 van het EG-Verdrag) heeft de Raad op 9 oktober 2003 een politiek akkoord bereikt over de ontwerp-verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

Het doel van de verordening is voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit en over het grondgebied van een lidstaat, minimumverzekeringseisen in verband met hun aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden vast te stellen.

De Raad heeft bij het bepalen van zijn standpunt nota genomen van het advies van het Europees Parlement in eerste lezing, alsmede van het advies van het Economisch en Sociaal Comité.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De Raad kon in grote lijnen instemmen met het Commissievoorstel. Op een aantal punten besloot de Raad evenwel tot wijziging van de tekst, in het algemeen om deze duidelijker, eenvoudiger en begrijpelijker te maken. De wijzigingen komen vaak voort uit door het Europees Parlement voorgestelde amendementen.

Hieronder volgen de voornaamste wijzigingen die de Raad heeft aangebracht (tenzij anders aangegeven, wordt aan de artikelen en overwegingen van het gemeenschappelijk standpunt gerefereerd):

- 1) Wat artikel 1, lid 2, betreft, is de Raad overeengekomen om post uit te sluiten van de werkingssfeer van de verordening, omdat de verzekeringseisen voor het vervoer van post afdoende zijn geregeld in Verordening (EEG) nr. 2407/92 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾.
- 2) Wat artikel 2, lid 2, betreft, heeft de Raad het opportuun geacht bepaalde soorten luchtvaartuigen en vliegtuigstoelen uit te sluiten van de werkingssfeer van de verordening.
- 3) In artikel 2, leden 3 en 4, zijn de „Gibraltar“-clausules opgenomen.
- 4) In artikel 3 heeft de Raad een aantal definities („verzekeraar“, „verzekering“, „hoofdzetel van de verzekeraar“, „voorval“, „luchtdienst“, „dienstregelingsperiode“) geschrapt, omdat het betrokken begrip — met name in het licht van het bestaande Gemeenschapsrecht — op zich voldoende duidelijk is, dan wel omdat de definitie door wijzigingen in de rest van de tekst overbodig was geworden. De Raad heeft de definities van „luchtvervoerder“ en „vlucht“ herzien en nieuwe definities toegevoegd voor „passagier“, „derde“ en „commerciële dienst“.
- 5) Wat artikel 4, leden 1 en 2, betreft, heeft de Raad de „algemene verzekeringsgrondslagen“ anders geformuleerd om te verduidelijken aan welke verzekeringseisen luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen moeten voldoen.
- 6) In artikel 4, lid 3, heeft de Raad onderstreept dat de minimumverzekeringseisen van de verordening de regels inzake aansprakelijkheid als gedefinieerd in internationale verdragen, het Gemeenschapsrecht en het nationale recht van de lidstaten, onverlet laten.
- 7) De Raad heeft het oude artikel 5, lid 2, dat betrekking heeft op alternatieve verzekeringseisen voor in een derde land geregistreerde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, geschrapt, omdat een en ander zou kunnen leiden tot discriminatie van in de Gemeenschap geregistreerde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen.

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

- 8) Wat artikel 5, lid 3, betreft, heeft de Raad erkend dat de handhaving van de verzekeringseisen praktische problemen kan doen rijzen met betrekking tot overvliegende luchtvaartuigen; daarom is nu in dat lid bepaald dat „lidstaten waarover de vluchten worden uitgevoerd, kunnen eisen dat de in artikel 2 bedoelde luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen een stuk overleggen waaruit blijkt dat zij in overeenstemming met deze verordening geldig verzekerd zijn”. Deze bepaling moet in samenhang met artikel 8, lid 2, en overweging 18 worden gelezen.
- 9) In artikel 6 heeft de Raad bevestigd dat de verzekering ten aanzien van passagiers minimaal 250 000 BTR per passagier moet bedragen. Om evenwel rekening te houden met de bijzondere situatie van exploitanten die kleine luchtvaartuigen gebruiken voor privé-doeleinden, voorzag de Raad in een uitzondering op deze regel, op grond waarvan de lidstaten bij niet-commerciële diensten van vliegtuigen met een gewicht van 2 700 kg of minder een lagere minimale aansprakelijkheidsdekking kunnen vaststellen, op voorwaarde dat deze dekking ten minste 100 000 BTR per passagier bedraagt. Aangezien het hier om minimumdrempels gaat, staat het de lidstaten vrij hogere niveaus van aansprakelijkheidsdekking vast te stellen.
- 10) De Raad heeft artikel 7 betreffende de verzekering voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden aanmerkelijk vereenvoudigd. Hij heeft de minimumaansprakelijkheidsdekking ten aanzien van derden verlaagd en werd het eens over een meer gedetailleerde indeling van de luchtvaartuigen, waardoor de minimumaansprakelijkheidsdekking per geval nauwkeuriger kan worden bepaald.
- 11) Artikel 8 betreffende toezicht en sancties is door de Raad verduidelijkt, met name in het licht van het bestaande Gemeenschapsrecht.
- 12) In artikel 11 is het tijdstip van inwerkingtreding van de verordening vastgesteld op twaalf maanden na haar bekendmaking in het Publicatieblad.

2. Amendementen van het Parlement

De Raad heeft getracht de amendementen van het Parlement zoveel mogelijk op te nemen. In sommige gevallen kon dit echter niet, omdat de betrokken tekst ingrijpend was gewijzigd of zelfs geschrapt.

De Raad kon de volgende amendementen — letterlijk of inhoudelijk, geheel of gedeeltelijk — aanvaarden:

Amendement 1 is nagenoeg letterlijk aanvaard met de wijziging van *overweging 17*;

Amendement 2 is aanvaard met de opneming van een ruime definitie van „passagier” in *artikel 3, onder g*);

Amendement 3 is aanvaard met de wijziging van *artikel 2, lid 1*, dat nu verwijst naar luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen die „vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit en over het grondgebied van een lidstaat”;

Amendement 4 is aanvaard, ten dele met de wijziging van *artikel 2, lid 1*, en ten dele met de wijziging van de definitie van „exploitant van luchtvaartuigen” in *artikel 3, onder c*);

Amendement 5 is aanvaard met de opneming van een nieuw *artikel 2, lid 2 bis*, dat staatsluchtvaartuigen uitsluit van de werkingssfeer van de verordening;

Amendement 6 is volledig aanvaard in die zin dat niet langer wordt gesteld dat lokale vluchten buiten de werkingssfeer van de verordening vallen;

Amendement 21 is aanvaard met de opneming van een definitie van „passagier” in *artikel 3, onder g*);

Amendement 23 is aanvaard met de wijziging van de definitie van „vlucht” in *artikel 3, onder d*);

Amendement 10 is aanvaard met de opneming van een nieuw *artikel 5, lid 4*;

Amendement 14 is aanvaard met de opneming in *artikel 7, lid 1*, van een tabel die, zoals in het EP-amendement, een meer gedetailleerde indeling van de luchtvaartuigen bevat, alsmede met de vaststelling van lagere niveaus van de minimumaansprakelijkheidsdekking ten aanzien van derden;

Amendement 16 is aanvaard met de opnemng van twee zinnen onder de tabel in artikel 7, lid 1;

De amendementen 19 en 31 zijn aanvaard met de nieuwe leden 5 en 6 van artikel 8;

Amendement 20 is aanvaard met de wijziging van artikel 8, lid 7.

III. CONCLUSIE

De Raad is van oordeel dat de tekst van het gemeenschappelijk standpunt passend en evenwichtig is. De Raad merkt op dat een ruime meerderheid van de amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing — letterlijk of inhoudelijk, geheel of gedeeltelijk — in het gemeenschappelijk standpunt is opgenomen. De Raad is derhalve van oordeel dat de tekst van het gemeenschappelijk standpunt grotendeels beantwoordt aan het doel dat het Parlement met zijn amendementen heeft nagestreefd.
