

32004R0785

30.4.2004

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 138/1

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 785/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 21 kwietnia 2004 r.****w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z ramami określonymi przez wspólną politykę transportową, a także w celu rozwijania ochrony konsumentów, istotne jest zapewnienie odpowiedniego minimalnego poziomu ubezpieczenia na pokrycie odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich.
- (2) Rozróżnienie między krajowym i międzynarodowym transportem lotniczym zostało wyeliminowane ze wspólnotowego rynku usług lotniczych, dlatego właściwe jest ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty.
- (3) Konieczne jest wspólne działanie w celu zapewnienia, że wymogi, o których mowa, będą obowiązywać również w stosunku do przewoźników lotniczych z państw trzecich, tak aby zapewnić równe reguły gry w stosunku do tych, które obowiązują przewoźników lotniczych Wspólnoty.
- (4) W swoim komunikacie z dnia 10 października 2001 r. dotyczącym reperkusji ataków terrorystycznych, jakie miały miejsce w Stanach Zjednoczonych w stosunku do

branży transportu powietrznego, Komisja stwierdziła zamiar zbadania wielkości i warunków ubezpieczenia wymaganego przy przyznawaniu licencji na dokonywanie przewozów przez Państwa Członkowskie w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia. Ponadto w swoim Komunikacie z dnia 2 lipca 2002 r. dotyczącym ubezpieczenia w sektorze transportu powietrznego w następstwie ataków terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r., które miały miejsce w Stanach Zjednoczonych, Komisja oświadczyła, że będzie nadal monitorować rozwój sytuacji na rynku ubezpieczeń lotniczych w odniesieniu do zmian wielkości i warunków ubezpieczenia wymaganego przy przyznawaniu licencji na dokonywanie przewozów przez Państwa Członkowskie.

- (5) Decyzją Rady 2001/539/WE ⁽⁴⁾ Wspólnota zawarła Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad odnoszący się do międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodnioną w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Konwencja montrealaska), która określa nowe zasady dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie międzynarodowego przewozu lotniczego osób, bagażu i ładunków. Oczekuje się, że zasady te zastąpią zasady określone w Konwencji warszawskiej z 1929 r., z późniejszymi zmianami.
- (6) Artykuł 50 Konwencji montrealaskiej wymaga, aby strony zapewniły ubezpieczenie przewoźników lotniczych odpowiednio dla pokrycia ich odpowiedzialności cywilnej określonej w tej Konwencji. Konwencja warszawska z 1929 r. z późniejszymi zmianami będzie nadal obowiązywać wraz z Konwencją montrealaską przez czas nieokreślony. Obydwie Konwencje przewidują możliwość zastosowania nieograniczonej odpowiedzialności.
- (7) Artykuł 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽⁵⁾ stawia wymóg ubezpieczenia przewoźników lotniczych w celu pokrycia odpowiedzialności cywilnej w razie zaistnienia wypadków, w szczególności dotyczących pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz osób trzecich, jednakże bez określenia minimalnej wielkości i warunków ubezpieczenia.

⁽¹⁾ Dz.U. C 20 E z 28.1.2003, str. 193.

⁽²⁾ Dz.U. C 95 z 23.4.2003, str. 16.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 maja 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 5 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 54 E z 2.3.2004, str. 40), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2004 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 30 marca 2004 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 194 z 18.7.2001, str. 38.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

- (8) Należy uwzględnić fakt, że Europejska konferencja w sprawie lotnictwa cywilnego przyjęła dnia 13 grudnia 2000 r. rezolucję ECAC/25-1 w sprawie minimalnego poziomu ochrony ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej wobec pasażerów i osób trzecich, która została zmodyfikowana dnia 27 listopada 2002 r.
- (9) Konieczne jest wyznaczenie przewoźnikom lotniczym i operatorom statków powietrznych minimalnych wymogów w zakresie ochrony ubezpieczeniowej pasażerów, bagażu, ładunku oraz osób trzecich, w lotach odbywanych w granicach, do, z lub ponad terytorium Państwa Członkowskiego, łącznie z jego wodami terytorialnymi.
- (10) Obowiązek dokonania ubezpieczenia powinien leżeć po stronie przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję na dokonywanie przewozów oraz, w przypadku przewoźników lotniczych Wspólnoty, posiadających ważną licencję operacyjną przyznaną na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 2407/92. Brak lub wygaśnięcie takiej licencji nie zwalnia od przyjęcia tego obowiązku.
- (11) O ile Konwencja montrealaska szczegółowo reguluje odpowiedzialność cywilną w zakresie przewozu pasażerów, bagażu i ładunku, odpowiedzialność cywilna z tytułu przewożonej poczty podlega, zgodnie z art. 2 tej Konwencji, „zasadom mającym zastosowanie w stosunkach między przewoźnikami a administracją pocztową”. We Wspólnocie ubezpieczenie z tytułu takiej odpowiedzialności cywilnej w stopniu wystarczającym reguluje art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92.
- (12) Obowiązkowe ubezpieczenie nie powinno być wymagane w przypadku państwowych statków powietrznych i niektórych pozostałych typów statków powietrznych.
- (13) Minimalna ochrona ubezpieczeniowa powinna być zapewniona w sytuacji, gdzie przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego ponosi odpowiedzialność cywilną w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku lub osób trzecich, zgodnie z regułami konwencji międzynarodowych, prawem Wspólnotowym lub krajowym, bez naruszania tych reguł.
- (14) Ubezpieczenie powinno obejmować szczególną odpowiedzialność cywilną lotnictwa w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku oraz osób trzecich. W odniesieniu do pasażerów, bagażu lub ładunków ubezpieczenie powinno obejmować ochronę na wypadek śmierci lub uszkodzenia ciała w wyniku wypadków oraz utraty lub zniszczenia lub uszkodzenia bagażu lub ładunku. W odniesieniu do osób trzecich ubezpieczenie powinno obejmować ochronę na wypadek śmierci, uszkodzenia ciała i uszkodzenia mienia w wyniku wypadków.
- (15) Niniejszemu rozporządzeniu nie powinno się nadawać wykładni wymogu podwójnego ubezpieczenia. O ile zarówno przewoźnik zawierający umowę, jak i przewoźnik faktyczny w rozumieniu art. 39 Konwencji montrealskiej, mogą ponosić odpowiedzialność cywilną za tę samą szkodę, Państwa Członkowskie mogą ustanowić szczególne środki w celu uniknięcia podwójnego ubezpieczenia.
- (16) Mając na uwadze to, że stosowana na rynku praktyka oferowania ubezpieczeń na bazie wartości zbiorczej może sprzyjać podległości ubezpieczeniu, zwłaszcza od ryzyka wojny lub terroryzmu, poprzez umożliwienie ubezpieczycielom lepszej kontroli nad zobowiązaniami z tytułu odpowiedzialności cywilnej, praktyka ta nie zwalnia przewoźnika lotniczego lub operatora statku powietrznego od obowiązku przestrzegania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia w przypadku osiągnięcia wysokości zbiorczej wartości ubezpieczenia ustalonej w zawartej przez niego umowie.
- (17) Konieczne jest stosowanie wobec przewoźników lotniczych wymogu przedstawienia dowodów stałego przestrzegania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia na pokrycie odpowiedzialności cywilnej, jak przewiduje niniejsze rozporządzenie. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty oraz w odniesieniu do operatorów używających statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie, złożenie dowodów ubezpieczenia w jednym Państwie Członkowskim powinno być wystarczające dla pozostałych Państw Członkowskich, jeżeli ubezpieczenie takie jest dokonane przez przedsiębiorstwo upoważnione do tego na mocy obowiązującego prawa.
- (18) W odniesieniu do przelotów nad terytorium Państwa Członkowskiego dokonywanych przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego lub statek powietrzny spoza Wspólnoty bez lądowania lub startu z Państwa Członkowskiego, każde Państwo Członkowskie, nad którym przelot ten się odbywa, ma prawo, zgodnie z prawem międzynarodowym, zażądać dowodów zgodności z wymogami w zakresie ubezpieczenia zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, na przykład poprzez prowadzenie kontroli wyrywkowych.
- (19) Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia powinny zostać poddane rewizji po pewnym czasie.
- (20) Procedury monitorowania stosowania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia powinny być przejrzyste i mieć charakter niedyskryminacyjny oraz nie powinny utrudniać swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału.
- (21) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (22) W przypadkach gdzie wymagane są dalsze przepisy w celu ustanowienia odpowiedniego ubezpieczenia pokrywającego szczególną odpowiedzialność cywilną lotnictwa w sprawach nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich przepisów.

(¹) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- (23) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar zostały zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych obu państw. Ustalenia te nie weszły jeszcze w życie.
- (24) Uwzględniając, że celem niniejszego rozporządzenia jest wprowadzenie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia, przyczyniające się do realizacji celów międzynarodowego rynku usług lotniczych poprzez zmniejszenie zakłóceń konkurencji, nie mogą w stopniu wystarczającym być osiągnięte przez Państwa Członkowskie i dlatego lepiej zostaną osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,
- e) latawców;
- f) spadochronów (włącznie z spadochronami wznoszonymi w powietrze przez samochód);
- g) statków powietrznych, z lotniami łącznie, posiadających MTOM poniżej 500 kg, oraz mikroświatła; które:
- są używane do celów niehandlowych, lub
 - są używane w lokalnych instrukcjach lotniczych, które nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych,
- w takim zakresie, jaki na podstawie niniejszego rozporządzenia dotyczy zobowiązań do ubezpieczenia odnoszących się do ryzyka wojny i terroryzmu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich.
2. W zakresie przewozu poczty wymogami w zakresie ubezpieczeń są te wymienione w rozporządzeniu (EWG) nr 2407/92 i w prawach krajowych Państw Członkowskich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych dokonujących przelotów w granicach, do, z oraz ponad terytorium Państwa Członkowskiego, które obowiązują postanowienia Traktatu.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) państwowych statków powietrznych określonych w art. 3 lit. b) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicagu dnia 7 grudnia 1944 r.;
 - b) modeli statków powietrznych posiadające MTOM poniżej 20 kg;
 - c) maszyn latających o starcie pieszym (włączając parolotnie i lotnie z napędem);
 - d) balonów na uwięzi;

3. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich stanów prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

4. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego Gibraltar będzie wstrzymane do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii u Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o wspomnianej dacie wejścia w życie.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na eksploatację;
- b) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na dokonywanie przewozów, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;
- c) „operator statku powietrznego” oznacza osobę lub jednostkę niebędącą przewoźnikiem lotniczym, posiadającą ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym; osoba fizyczna lub prawna, na której imię statek powietrzny jest zarejestrowany jest uznawana za operatora, o ile osoba ta nie udowodni, że kto inny jest operatorem;
- d) „lot” oznacza:
 - w odniesieniu do pasażerów i nieodprawionego bagażu, okres transportu statkiem powietrznym, łącznie z wejściem na pokład i zejściem z pokładu,

- w odniesieniu ładunku i odprawionego bagażu, okres transportu bagażu i ładunku od momentu przekazania przewoźnikowi lotniczemu do momentu dostarczenia uprawnionemu odbiorcy,
 - w odniesieniu osób trzecich, używanie statku powietrznego od momentu użycia włączenia silników do celów kołowania lub właściwego startu do momentu, gdy znajduje się on na ziemi i jego silniki zostały całkowicie zatrzymane; ponadto oznacza przemieszczanie statku powietrznego przez holowanie, pojazdy pchające lub siły typowe dla napędu i wznoszenia statku powietrznego, w szczególności strumienie powietrza;
- e) „jednostka rozliczeniowa” oznacza Prawo Specjalnego Ciągnięcia według definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego;
- f) „MTOM” oznacza maksymalną masę startową, która odpowiada potwierdzonej wielkości specyficznej dla wszystkich typów statków powietrznych, zgodnie z danymi w świadectwie sprawności do lotu statku powietrznego;
- g) „pasażer” oznacza jakąkolwiek osobę uczestniczącą w locie za zgodą przewoźnika lub operatora statku powietrznego, z wyłączeniem pełniących służbę członków załogi statków powietrznych, jak i obsługi kabiny pasażerskiej;
- h) „strona trzecia” oznacza jakąkolwiek osobę prawną lub fizyczną, wyłączając pasażerów i pełniących służbę zarówno członków załogi, jak i obsługę kabiny pasażerskiej;
- i) „przewóz handlowy” oznacza przewóz za który pobierane jest wynagrodzenia i/lub wynajem.

Artykuł 4

Zasady ubezpieczenia

1. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych określani w art. 2 są ubezpieczeni zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w zakresie swojej szczególnej odpowiedzialności cywilnej jako lotnictwa w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i stron trzecich. Ryzyko podlegające ubezpieczeniu obejmuje akty wojny, terroryzm, porwania, akty sabotażu, bezprawne zajęcie, konfiskatę statku powietrznego oraz rozruchy.
2. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych zapewniają ochronę ubezpieczeniową każdego z lotów, bez względu na to, czy dysponowanie przez nich statkiem powietrznym wynika z własności, czy jakiegokolwiek formy dzierżawy, czy też ze wspólnych lub franczyzowych operacji, współużytkowania kodu lub innej umowy o takim samym charakterze.

3. Niniejsze rozporządzenie jest bez uszczerbku dla zasad dotyczących odpowiedzialności cywilnej wynikającej z:

- konwencji międzynarodowych, których Państwa Członkowskie lub Wspólnota są stronami,
- prawa wspólnotowego, oraz
- prawa wewnętrznego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 5

Zgodność

1. Przewoźnicy lotniczy oraz, jeżeli wymagane, operatorzy statków powietrznych, określani w art. 2, wykazują zgodność z wymogami w zakresie ubezpieczenia wymienionymi w niniejszym rozporządzeniu poprzez dostarczenie właściwym władzom zainteresowanego Państwa Członkowskiego depozytu zaświadczenia ubezpieczeniowego lub innych dowodów posiadania ważnego ubezpieczenia.

2. Do celów niniejszego artykułu „zainteresowane Państwo Członkowskie” oznacza Państwo Członkowskie, które udzieliło licencji na dokonywanie przewozów wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, lub Państwo Członkowskie, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny operatora statków powietrznych. W przypadku przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą „zainteresowane Państwo Członkowskie” oznacza Państwo Członkowskie do lub z którego terytorium dokonywane są loty.

3. W drodze wyjątku od ust. 1, Państwa Członkowskie, nad których terytorium dokonywany jest przelot, mogą zażądać od przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych określonych w ust. 2 okazania dowodów posiadania ważnego ubezpieczenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie, zdeponowanie dowodów ubezpieczenia w Państwie Członkowskim określonym w ust. 2 jest dostateczne dla wszystkich Państw Członkowskich, bez uszczerbku dla stosowania art. 8 ust. 6.

5. W wyjątkowych przypadkach załamania na rynku ubezpieczeniowym Komisja może ustalać, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2, właściwe środki dla stosowania ust. 1.

Artykuł 6

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za pasażerów, bagaż i ładunek

1. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie pasażerów, minimalna ochrona ubezpieczeniowa wynosi 250 000 SDR za pasażera. Jednakże w zakresie nie handlowych przewozów statkiem powietrznym, którego MTOM wynosi 2 700 kg lub mniej, Państwa Członkowskie mogą ustalić niższy poziom minimalnej ochrony ubezpieczeniowej, przy zastrzeżeniu, że ochrona ta wynosi co najmniej 100 000 SDR za pasażera.
2. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie bagażu minimalna ochrona ubezpieczeniowa wynosi 1 000 SDR za pasażera w przewozach handlowych.
3. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie ładunku minimalna ochrona ubezpieczeniowa wynosi 17 SDR za kilogram w przewozach handlowych.
4. Ustępy 1, 2 i 3 nie mają zastosowania w odniesieniu do lotów nad terytorium Państw Członkowskich dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub przez operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie obejmują lądowania lub startu ze wspomnianego terytorium.
5. Wartości określone w niniejszym artykule mogą zostać odpowiednio zmienione, jeżeli taka konieczność wynika z adekwatnych zmian w traktatach międzynarodowych, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2.

Artykuł 7

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich

1. W zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich minimalne ubezpieczenie w razie wypadku każdego ze statków powietrznych, wynosi:

Kategorie	MTOM (kg)	Minimalne ubezpieczenie (w milionach 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

W każdym przypadku gdy ochrona ubezpieczeniowa od szkód wyrządzonych osobom trzecim z powodu ryzyka związanego z wojną lub terroryzmem nie jest dostępna dla któregokolwiek przewoźnika lotniczego lub operatora statku powietrznego na bazie poszczególnych wypadków, taki przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego może wypełnić swój obowiązek ubezpieczenia od takiego ryzyka poprzez zawarcie ubezpieczenia na bazie zbiorczej. Komisja ściśle nadzoruje stosowanie tego przepisu w celu zapewnienia, że baza zbiorcza jest co najmniej równoważna do kwot wymienionych w tabeli.

2. Wartości określone w niniejszym artykule mogą zostać odpowiednio zmienione, jeżeli taka konieczność wynika z adekwatnych zmian w traktatach międzynarodowych, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2.

Artykuł 8

Stosowanie oraz sankcje

1. Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie się do niniejszego rozporządzenia przez przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych.
2. Do celów ust. 1 i bez uszczerbku dla ust. 7, w odniesieniu do przelotów dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie wiążą się z lądowaniem lub startem z któregokolwiek Państwa Członkowskiego, jak również w odniesieniu do postojów w Państwach Członkowskich takich statków powietrznych dla celów niehandlowych, zainteresowane Państwo Członkowskie może wymagać dowodów zgodności z wymogami w zakresie ubezpieczenia ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.
3. W miarę potrzeby Państwa Członkowskie mogą wymagać dodatkowych dowodów od przewoźnika lotniczego, operatora statku powietrznego lub ubezpieczyciela, których wymóg ten dotyczy.
4. Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia są skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.
5. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty sankcje te mogą obejmować cofnięcie licencji na dokonywanie przewozów, na warunkach i zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego.
6. W odniesieniu do przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty i do operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, sankcje mogą obejmować odmowę zezwolenia na lądowanie na terytorium danego Państwa Członkowskiego.

7. W przypadkach gdy Państwa Członkowskie nie są przekonane, że warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały spełnione, mogą nie zezwolić na start statku powietrznego, zanim przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego, których to dotyczy, nie przedstawi dowodów posiadania wystarczającej ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony na mocy art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych ⁽¹⁾.

2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 21 kwietnia 2004 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

D. ROCHE

Przewodniczący

4. Komisja może ponadto konsultować z Komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Sprawozdawczość i współpraca

1. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wyników stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 30 kwietnia 2008 r.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wszelkie odpowiednie informacje dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwanaście miesięcy po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).