Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B VERORDENING (EG) Nr. 785/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 april 2004

betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen

(PB L 138 van 30.4.2004, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EG) nr. 1137/2008 Van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Verordening (EU) nr. 285/2010 van de Commissie van 6 april 2010	L 87	19	7.4.2010

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 785/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 april 2004

betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen

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 gemeenschappelijk 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 weggevallen, 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 ([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

([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 (PB C 54 E van 2.3.2004, blz. 40), standpunt van het Europees Parlement van 11 maart 2004 (nog niet verschenen in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 30 maart 2004.
([4]) PB L 194 van 18.7.2001, blz. 38.

▼B

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 [1] 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.

(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 postadministraties”. 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 luchtvaartaansprakelijkheid 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.

[1] PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

▼B

(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 verzekerbaarheid bevordert, in het bijzonder voor oorlogs- en terrorismerisico's, doordat verzekeraars hun obligo beter kunnen controleren, maar deze praktijk ontheft 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 gebruikmaken 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 luchtvaartaansprakelijkheid, kunnen de lidstaten bepalingen 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, over-

([1]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼B

eenkomstig 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,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

1. Het doel van deze verordening is voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen minimumeisen 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.

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);

g) luchtvaartuigen, met inbegrip van zweefvliegtuigen, met een MTOM van minder dan 500 kg, en ultralichte vliegtuigen, die gebruikt worden voor:

— niet-commerciële doeleinden, of

— plaatselijke vlieglessen waarbij geen internationale grenzen worden overschreden,

voorzover het gaat om verzekeringseisen van deze verordening die betrekking hebben op oorlogs- en terrorismerisico's.

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.

▼B

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 overeenkomstig 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 andere 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 ongeregeldheden.

▼B

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 over te leggen 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 gebruikmaken 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 kg of minder kunnen de lidstaten echter een lagere minimale verzekeringsdekking vaststellen, mits die dekking ten minste 100 000 BTR per passagier bedraagt.

▼M2

2. De minimumverzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van bagage bedraagt 1 131 BTR per passagier bij commerciële diensten.

▼M2

3. De minimumverzekeringsdekking voor aansprakelijkheid voor vracht bedraagt 19 BTR per kilogram bij commerciële diensten.

▼B

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.

▼M1

5. De in dit artikel vermelde waarden kunnen in voorkomend geval worden gewijzigd wanneer wijzigingen van toepasselijke internationale verdragen dit nodig maken. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 9, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

▼B

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	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	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.

▼M1

2. De in dit artikel vermelde waarden kunnen in voorkomend geval worden gewijzigd wanneer wijzigingen van toepasselijke internationale verdragen dit nodig maken. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 9, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

▼B

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 gebruikmaken 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.

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.

▼M1

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

▼B

4. Het comité kan tevens over iedere andere kwestie met betrekking tot de toepassing van deze verordening door de Commissie worden geraadpleegd.

([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).

▼B

Artikel 10

Verslaglegging en samenwerking

1. De Commissie brengt uiterlijk op 30 april 2008 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*.

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