



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 24.4.2008
KOM (2008) 216 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Požadavky na pojištění u provozovatelů letadel v EU – zpráva o uplatňování nařízení
785/2004**

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Požadavky na pojištění u provozovatelů letadel v EU – zpráva o uplatňování nařízení 785/2004

1. Úvod

Ještě v nedávné minulosti vyžadovala pravidla Společenství v oblasti vydávání licencí leteckým dopravcům pouze to, aby letečtí dopravci „měli pojištění pokrývající odpovědnost v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, zboží, poštovním zásilkám a třetím osobám“¹ bez stanovení jakýchkoli kritérií nebo částek, které mají být dodrženy. V roce 2002 za účelem zajištění transparentního, nediskriminačního a harmonizovaného uplatňování minimálních požadavků na pojištění Evropská komise navrhla nařízení o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel².

Dne 30. dubna 2005 vstoupilo v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel. Nařízení 785/2004 ukládá leteckým dopravcům a neobchodním provozovatelům letadel minimální povinnosti v oblasti pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám.

Nařízení platí pro všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzletají z území nebo – do určité míry – přelétávají území EU, s výjimkou státních letadel, modelů letadel s maximální vzletovou hmotností (MVH) nepřesahující 20 kg, zařízení pro závěsné létání, upoutaných balónů, draků a padáků. Nařízení tak stanoví stejné podmínky pro všechny evropské provozovatele letadel a provozovatele letadel ze třetích zemí, kteří létají uvnitř území, přistávají na území nebo vzletají z území Společenství.

Hlavní zásadou tohoto nařízení je požadavek, aby všichni letečtí dopravci a provozovatelé letadel měli uzavřené pojištění odpovědnosti specifické pro oblast letecké dopravy, pokud jde o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby; mezi pojištěná rizika patří rizika související s válkou a terorismem (čl. 4 odst. 1).

Od doby, kdy toto nařízení vstoupilo v platnost, svolala Komise čtyři zasedání pojišťovací skupiny *ad hoc* s členskými státy a zástupci odvětví s cílem projednat vývoj na trhu. Nebylo nutné svolávat zasedání výboru (přístup na trh) podle postupu stanoveného v článku 9 nařízení s ohledem na přezkoumání minimálních požadavků na pojištění nebo selhání pojistného trhu.

Dne 21. září 2007 zahájila Komise otevřené konzultace s cílem získat připomínky zúčastněných stran ohledně uplatňování nařízení 785/2004. Komise obdržela od zúčastněných

¹ Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92, článek 7.

² KOM (2002) 521, Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.

stran³ 68 příspěvků a poté dne 1. února 2008 projednala odpovědi na zasedání pojišťovací skupiny *ad hoc*.

Komise zpracovala tuto zprávu o uplatňování nařízení 785/2004 tři roky po jejím vstoupení v platnost, jak je stanoveno v čl. 10 odst. 1 nařízení.

2. Letecké pojištění a odpovědnost v oblasti letectví

Nařízení 785/2004 ukládá minimální povinnosti v oblasti pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Nařízení zajišťuje, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel byli pojištěni v souvislosti se svou odpovědností specifickou pro oblast letecké dopravy. Nařízení však nemění stávající pravidla týkající se odpovědnosti vyplývající z mezinárodních dohod, práva Společenství a vnitrostátního práva členských států EU. Zpráva o požadavcích na pojištění musí tedy také poukazovat na stávající pravidla odpovědnosti.

a) Odpovědnost za cestující a zavazadla

Globální pravidla týkající se odpovědnosti leteckého dopravce za cestující a jejich zavazadla byla stanovena Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (Montrealská úmluva). Evropské společenství ratifikovalo Montrealskou úmluvu a provedlo její ustanovení prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod.

Montrealská úmluva stanoví režim neomezené odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujících. Při odškodném do výše 100 000 ZPČ⁴ nemůže letecký dopravce vznášet námitky proti vzniklým nárokům na odškodnění, jinými slovy, odpovědnost je objektivní. U škod přesahujících tuto částku není letecký dopravce odpovědný, jestliže je schopen prokázat, že se nejednalo o nedbalost nebo jiné zavinění. Nařízení 785/2004 ukládá minimální požadavky na pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím ve výši 250 000 ZPČ na jednoho pasažéra. Tyto minimální požadavky na pojištění pokrývají nejen objektivní odpovědnost, ale i právní odpovědnost na základě protiprávního jednání.

Montrealská úmluva omezuje odpovědnost ve vztahu ke zpoždění při přepravě zavazadel, jejich zničení, ztrátě nebo poškození na 1 000 ZPČ. Nařízení 785/2004 v souladu s tím ukládá minimální požadavky na pojištění odpovědnosti ve vztahu k zavazadlům ve výši 1 000 ZPČ na jednoho pasažéra.

b) Odpovědnost za náklad

Odpovědnost ve vztahu k nákladu je rovněž zahrnuta v Montrealské úmluvě. Minimální požadavky na pojištění stanovené nařízením 785/2004 ve výši 17 ZPČ na kilogram odpovídají limitům odpovědnosti dle Montrealské úmluvy.

c) Odpovědnost ve vztahu ke třetím osobám

³ Shrnutí obdržení příspěvků bylo zveřejněno dne 10. ledna 2008 na internetové stránce http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. Se všemi příspěvky, které nemají důvěrnou povahu, je možno se seznámit na stejných internetových stránkách.

⁴ Zvláštní práva čerpání. 1 ZPČ = 1,04 EUR (k 28.3.2008).

Společenství v současné době nemá žádná harmonizovaná pravidla týkající se odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám. Nařízení 785/2004 ukládá minimální požadavky na pojištění, které odpovídají maximální vzletové hmotnosti (MVH) letadla uvedené v osvědčení způsobilosti k letu. Tento přístup vychází ze vztahu mezi hmotností a možnou škodou ve vztahu k třetím osobám, která může být způsobena jednotlivými typy letadel. Několik členských států má pravidla, podle kterých je odpovědnost provozovatele letadla vůči třetím osobám založena na prokázaném protiprávním jednání způsobeném nedbalostí nebo jiným nezákonným jednáním. Ostatní členské státy uplatňují zásadu objektivní odpovědnosti – v některých případech neomezené, v jiných případech omezené na určitou částku.

Na globální úrovni se však vyvíjí značné úsilí s cílem stanovit harmonizovaná pravidla odpovědnosti provozovatelů letadel ve vztahu ke třetím osobám. V době zveřejnění této zprávy je návrh úmluvy o náhradě škod způsobených letadly třetím osobám v případě protiprávního činu projednáván v právním výboru Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Návrh úmluvy v podobě navrhované právním výborem ICAO by omezil odpovědnost provozovatelů letadel ve vztahu ke třetím osobám v případě protiprávního činu na částky, na které musí být uzavřeno pojištění podle článku 7 nařízení 785/2004, na základě stejné klasifikace letadel podle kategorie hmotnosti.

Když Komise navrhla nařízení o požadavcích na pojištění, zastávala názor, „že neexistují dostatečné důvody prokazující potřebu zavedení objektivní odpovědnosti leteckých dopravců vůči třetím osobám za rizika spojená s válečnými a teroristickými činy“⁵. Během konzultací o uplatňování nařízení 785/2004 se však ukázalo, že některé zúčastněné strany a členské státy by považovaly za užitečné stanovit harmonizovaná pravidla týkající se odpovědnosti vůči třetím osobám, aby byly zajištěny stejné podmínky.

Komise si je vědoma, že mnoho leteckých dopravců a provozovatelů letadel zastává názor, že riziko teroristických útoků by měly nést státy a nikoli provozovatelé letadel. Avšak Montrealská úmluva nezavazuje letecké dopravce odpovědnosti za cestující v případě teroristických činů. Podle vnitrostátního práva většiny členských států jsou provozovatelé letadel odpovědní za škody způsobené teroristickými činy třetím osobám. Jestliže pravidla týkající se odpovědnosti nebudou změněna, neexistuje možnost zrušení požadavku na pojistné krytí proti terorismu. Jestliže se nepodaří, aby návrhem úmluvy o náhradě škod způsobených letadly třetím osobám v případě protiprávního činu byla zavedena globální pravidla, Komise přezkoumá situaci a možná navrhne harmonizaci pravidel odpovědnosti vůči třetím osobám v rámci Společenství.

3. Uplatňování nařízení 785/2004

Po dobu tří let od svého vstupu v platnost nařízení účinně zajišťovalo pojistné krytí všech provozovatelů letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území nebo vzlétají z území Společenství. Bylo zaznamenáno jen velmi málo případů, kdy provozovatelé letadel požadavky na pojištění nedodrželi. Orgány civilního letectví z členských států oznámily, že někteří dopravci ze třetích zemí – většinou charteroví dopravci ze střední Asie – ukončili po vstoupení nařízení v platnost své lety. Pojistný trh poskytuje všem leteckým dopravcům a provozovatelům letadel krytí vyžadované nařízením.

⁵ KOM(2002) 521 ze dne 24.9.2002, s. 6.

Z konzultací vyplynulo, že nařízení je z hlediska svého uplatňování jasné a jednoznačné. Až na několik málo výjimek letečtí dopravci a provozovatelé letadel prokazují splnění požadavků na pojištění stanovených v čl. 5 odst. 1 uložením osvědčení o pojištění. Jestliže letečtí dopravci a provozovatelé letadel třetích zemí nepředloží doklad o pojištění, členský stát jim podle čl. 8 odst. 6 odmítne právo přistát. Tato sankce se ukázala jako velmi účinná a odradila některé dopravce ze třetích zemí bez řádného pojistného krytí od letů do Společenství. Pokud se týká leteckých dopravců a provozovatelů letadel Společenství, bylo jen velmi málo případů, kdy členské státy musely uplatnit sankce. To je známkou toho, že minimální požadavky na pojištění stanovené nařízením jsou jasné a úměrné cíli, kterého má být dosaženo.

Členské státy omezeně využívají možnosti podle čl. 8 odst. 2 vyžadovat doklad o platném pojištění od leteckých dopravců a provozovatelů letadel přelétávajících přes jejich území. Mnoho členských států se omezuje na vyžadování dokladu o pojištění pouze od leteckých dopravců přelétávajících přes jejich území s nebezpečným zbožím.

Některé členské státy využily možnosti podle čl. 6 odst. 1 nařízení snížit úroveň minimálního pojistného krytí v případě neobchodního provozu zajišťovaného letadly s MVH nižší než 2 700 kg za předpokladu, že toto krytí činí nejméně 100 000 ZPČ na jednoho pasažéra. Výsledkem je, že v současné době se v případě neobchodního provozu zajišťovaného lehkými letadly uplatňují různé minimální požadavky na pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím. Některé členské státy vyžadují pojištění ve výši 100 000 ZPČ na jednoho pasažéra; jiné členské státy vyžadují 250 000 ZPČ na jednoho pasažéra. To občas způsobuje potíže provozovatelům lehkých letadel všeobecného letectví létajících přes hranice. Avšak neexistuje důkaz, že by tyto rozdíly působily jako překážka volného pohybu osob. Útvary Komise se tudíž nedomnívají, že je nutné měnit nařízení za účelem harmonizace požadavků na pojištění cestujících pro tyto neobchodní lety lehkých letadel.

Nicméně se zdá, že řada otázek spojených s prováděním nařízení vnitrostátními orgány vyžaduje podrobnější vysvětlení. Jedná se o následující otázky:

- Osvědčení o pojištění

Reakce ze strany zúčastněných stran a leteckých úřadů ukázaly, že existuje široká podpora pro zavedení normalizovaného osvědčení o pojištění. Standardní formát by zjednodušil postupy, usnadnil regulační dohled, přispěl ke srozumitelnosti a snížil regulační zátěž provozovatelů letadel. Útvary Komise se však nedomnívají, že je nutné zahrnout normalizované osvědčení o pojištění do právních předpisů. Právně závazné osvědčení by omezilo možnosti přizpůsobit se novým okolnostem. Je třeba poznamenat, že pojistný trh již vypracoval formuláře, které jsou obecně přijímány, jak pro obchodní letecké dopravce, tak pro provozovatele letadel všeobecného letectví. Tyto formuláře odpovídají požadavkům nařízení 785/2004. Ukázková osvědčení o pojištění vypracovaná Výborem pojišťovacích makléřů pro londýnský trh (London Market Insurance Brokers Committee) a Mezinárodním svazem pojišťovatelů v letectví (the International Union of Aviation Insurers) jsou součástí přílohy této zprávy. Komise vítá tyto iniciativy ze strany pojišťovacího trhu pro usnadnění uplatňování nařízení 785/2004. V současné době mají dva členské státy zvláštní vnitrostátní požadavky na osvědčení o pojištění. Komise bude podporovat další diskuze mezi zástupci odvětví a členskými státy s cílem dalšího zdokonalení ukázkových osvědčení, aby bylo zajištěno jejich přijímání ve všech 27 členských státech.

- Vystavování osvědčení o pojištění

Některé členské státy zpochybnily možnost, aby osvědčení o pojištění byla vystavována pojišťovacími makléři. Běžnou praxí v oblasti pojištění letecké dopravy je, že letadlo je pojištěno u řady pojistitelů za účelem rozdělení rizik. Výsledkem je, že osvědčení o pojištění jsou často vystavována pojišťovacími makléři a nikoli pojistiteli. Nařízení 785/2004 vyžaduje, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel prokázali splnění požadavků na pojištění stanovených v uvedeném nařízení uložením osvědčení o pojištění. Pro účely uvedeného nařízení není podstatné, zda je toto osvědčení o pojištění vydáno samotnými pojistiteli nebo pojišťovacím makléřem nebo agentem jménem pojistitele.

- Vztah mezi osvědčením o pojištění a podmínkami pojistné smlouvy

Nařízení 785/2004 stanoví požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel. Nařízení nezasahuje do smluvních ujednání mezi provozovateli letadel a pojistiteli. Avšak vzhledem k tomu, že osvědčení o pojištění často podléhají podmínkám, omezením a vyloučením dohodnutým v pojišťovací smlouvě, letecké úřady mohou potřebovat doklad, že tyto podmínky nemají vliv na splnění minimálních požadavků na pojištění ze strany provozovatele letadel (např. vyloučením rizik spojených s terorismem). Zkoumání dalších podmínek ze strany leteckých úřadů není pro zajištění splnění nařízení nutné.

4. Vývoj na trhu pojištění letecké dopravy od vstupu nařízení v platnost

Nařízení 785/2004 platí pro provozovatele letadel, nikoli pro pojistitele v odvětví letecké dopravy. Nicméně vývoj na trhu pojištění letecké dopravy určuje, jaký bude hospodářský dopad požadavků na pojištění na provozovatele letadel.

Když Komise v roce 2002 předkládala návrh nařízení o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, byl trh pojištění letecké dopravy významně ovlivněn katastrofálními událostmi z 11. září. Náklady na pojištění značně vzrostly. Vyloučení pojistného krytí válečných a teroristických činů po teroristických útocích z 11. září vzbudilo vážné obavy ohledně pojistného krytí leteckých dopravců a provozovatelů letadel⁶.

Od vstupu nařízení v platnost se podmínky na trhu opět zmírnily. Nové kapacity na trhu pojištění letecké dopravy zvýšily konkurenci, která zase naopak vedla ke snížení nákladů na pojištění letecké dopravy. Kromě toho bilance bezpečnosti letecké dopravy, která vykazuje relativně nízké úrovně ztrát, dále přispěla ke značnému snížení pojistného od roku 2004.

Od roku 2004 do září 2006 se pojistné u obnovených pojistných smluv snižovalo o 5–10 % ročně. V říjnu 2006 došlo v období obnovování smluv k poklesu pojistného o více než 20 %, což představuje průměrnou změnu pojistného v roce 2006 ve výši 16 %⁷. V prvním pololetí roku 2007 pojistné u obnovených pojistných smluv znovu pokleslo o cca 20 %. V období obnovování smluv na konci roku 2007 došlo k poklesu pojistného o cca 11 %⁸. Je vhodné poznamenat, že k těmto poklesům pojistného došlo v období vyšší expozice z důvodu nárůstu jak počtu cestujících v letecké dopravě, tak hodnoty letadlových parků. Celkové pojistné za pojištění dopravního prostředku a odpovědnosti kleslo ze 3,4 miliardy USD v roce 2002 na

⁶ KOM (2001) 574 ze dne 10.10.2001, Dopady teroristických útoků ve Spojených státech na odvětví letecké dopravy, s.4–5. KOM (2002) 320 ze dne 2.7.2002, Sdělení o pojištění v odvětví letecké dopravy po teroristických útocích z 11. září 2001 ve Spojených státech, s. 2.

⁷ Zdroj: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

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

1,5 miliardy USD v roce 2007. U evropských leteckých dopravců kleslo v roce 2006 celkové pojistné za pojištění dopravního prostředku a odpovědnosti pod 500 milionů USD⁹.

V době přijetí nařízení Komise prošetřovala slučitelnost některých postupů na trhu pojištění letecké dopravy s pravidly ES pro hospodářskou soutěž. Šetření ukázalo, že struktury spolupráce mezi pojistiteli v odvětví letecké dopravy tvořily překážku, která bránila trhu, aby fungoval tak dobře, jak by měl. V březnu 2005 se evropští pojistitelé v odvětví letecké dopravy zavázali k provedení reformy svých postupů¹⁰ za účelem vytvoření ochranných mechanismů bránících nadměrné spolupráci. V červnu 2005 založily the Lloyd's Market Association a the International Underwriting Association of London Skupinu pro ustanovení o pojištění v oblasti letecké dopravy (The Aviation Insurance Clauses Group) (AICG). AICG stanoví nezávazná standardní znění, ustanovení a varianty pro použití v pojistných smlouvách v odvětví letecké dopravy. Navrhovaná ustanovení jsou projednávána s uživateli, kteří mohou sami navrhnout alternativní ustanovení. Zápisy z jednání AICG a návrhy znění a ustanovení se zveřejňují¹¹. Tím se významně zvýšila transparentnost ve vztahu k leteckým dopravcům. Komisi a vnitrostátním orgánům to rovněž usnadnilo sledování pojistného trhu.

V období po 11. září vytvořili pojistitelé v odvětví letecké dopravy trh s dodatečným pojištěním odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám v důsledku války, který pokrýval rizika spojená s válkou a terorismem¹². Pojistné za toto dodatečné pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám významně pokleslo z 1,7 miliardy v roce 2001 na 0,13 miliardy v roce 2007. Výsledkem nízkých ztrát a podmínek na trhu byl značný pokles nákladů na pojištění. Zdá se, že pojistné za dodatečné pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám pokleslo v roce 2007 o cca 40 % na jednoho pasažéra.¹³

Skupina pro ustanovení o pojištění v oblasti letecké dopravy (AICG) přezkoumala ustanovení o vyloučení války, únosu a jiných nebezpečí a související ustanovení o dodatečném krytí. V srpnu 2006 zveřejnila skupina AICG nová ustanovení o vyloučení a ustanovení o dodatečném krytí odpovědnosti.¹⁴ Ustanovení o vyloučení AVN48C, které bylo dodatečně pokryto rozšiřujícím ustanovením AVN52H, by z pojistné smlouvy vylučovalo veškerá nebezpečí související s použitím zbraní hromadného ničení. Alternativní ustanovení o vyloučení AVN48D, které bylo dodatečně pokryto rozšiřujícím ustanovením AVN52K, by pokrylo omezený rozsah nebezpečí souvisejících s použitím zbraní hromadného ničení, kromě jaderných zbraní. Po konzultacích s členskými státy Komise v lednu 2007 informovala pojistitele, že vyloučení všech nebezpečí souvisejících s použitím zbraní hromadného ničení z pojišťovací smlouvy by způsobilo, že by provozovatelé letadel nedodrželi minimální požadavky na pojištění stanovené v nařízení.

Od doby, kdy skupina AICG tato ustanovení zveřejnila, nebyla tato ustanovení ještě v pojistných smlouvách v odvětví letecké dopravy použita. S ohledem na současné tržní

⁹ Zdroj: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361 ze dne 23. března 2005. „Hospodářská soutěž: pojistitelé v odvětví letecké dopravy se zavazují k provedení reformy s cílem podpořit hospodářskou soutěž a transparentnost“.

¹¹ www.aicg.co.uk

¹² Nařízení výslovně zahrnuje rizika terorismu do požadavků na minimální pojištění. Pojistné smlouvy v odvětví letecké dopravy vylučují rizika války, únosu a terorismu prostřednictvím „ustanovení o vyloučení války, únosu a jiných nebezpečí“. Tato rizika jsou však zahrnuta v pojištění s rozšířeným pokrytím odpovědnosti v letecké dopravě.

¹³ Zdroj: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ Ustanovení byla zveřejněna na internetové adrese www.aicg.co.uk.

podmínky se neočekává, že by trh v blízké budoucnosti nová ustanovení zavedl. V současné době nic nenasvědčuje tomu, že by trh neposkytoval dostatečné pojistné krytí ve vztahu k nebezpečí souvisejícímu s použitím zbraní hromadného ničení. Komise bude nadále podrobně sledovat vývoj, a to jednak proto, aby bylo zajištěno splnění nařízení, jednak proto, aby bylo provozovatelům letadel umožněno provozování činnosti.

5. Hospodářský dopad na letecké dopravce a provozovatele letadel

Logickým důsledkem harmonizovaných požadavků bylo, že největší hospodářský dopad se projevil u těch provozovatelů letadel, na které se před vstupem nařízení v platnost nevztahovaly přísné minimální požadavky na pojištění. Pouze omezený dopad se projevil u těch provozovatelů, kteří měli již zakoupena pojistná krytí převyšující minimální požadavky nařízení před jeho vstupem v platnost.

U většiny leteckých dopravců byl hospodářský dopad nařízení omezený. Velcí letečtí dopravci si z důvodů řízení rizik společnosti kupují pojistné krytí, které převyšuje minimální požadavky. Pronajímatelé letadel obvykle požadují vyšší pojistné krytí, než jaké je vyžadováno nařízením. Letečtí dopravci, kteří si pronajímají letadla, mají proto pojištění značně vyšší, než jsou minimální požadavky. Dokonce i letečtí dopravci provozující malá letadla mají obvykle pojistné krytí převyšující minimální požadavky. S ohledem na tržní podmínky jsou v současné době náklady na pojištění pro letecké dopravce relativně menší nákladovou položkou. Po 11. září se náklady na pojištění zvýšily v rozmezí od 1,30 USD do 1,85 USD na jednoho pasažéra.¹⁵ Průměrné náklady na pojištění pro odvětví letecké dopravy v EU činily v roce 2007 0,54 USD na jednoho pasažéra a let.¹⁶

Pokud se týká hospodářského dopadu na všeobecné letectví, jsou mezi členskými státy určité rozdíly. Před vstupem nařízení v platnost přišly některé členské státy s tím, že by neobchodní provozovatelé letadel měli již mít podobné nebo dokonce vyšší pojistné krytí. Ve většině členských států nebylo všeobecné letectví vážně ovlivněno. Obecně byl počáteční dopad po vstupu nařízení v platnost větší, ale tržní podmínky na pojistném trhu v odvětví letecké dopravy vedly v posledních letech ke značnému snížení pojistného. Avšak v některých členských státech, zejména v některých nových členských státech, se náklady na pojištění pro neobchodní provozovatele letadel v důsledku nařízení značně zvýšily. Tři členské státy oznámily nárůst nákladů o více než 100 %. Někteří provozovatelé lehkých letadel byli zjevně ovlivněni velkým zvýšením nákladů, např. provozovatelé kluzáků, horkovzdušných balónů a ultralehkých hydroplánů. Totéž platí pro provozovatele těžkých historických letadel (např. „Sally B“ B 17).

Nařízení znamenalo prudký nárůst požadavků na pojištění u některých historických letadel, která mají vysokou certifikovanou MVH. V důsledku toho vznikly určité obavy, že by nařízení mohlo vést k zastavení letů těžkých historických letadel. Podle provozovatelů historických letadel jsou rizika způsobení škod ve vztahu ke třetí osobě mnohem nižší než u moderních letadel stejné hmotnostní kategorie z důvodu nízkého využití a provozních omezení těchto letadel. Avšak z mnoha odpovědí obdržených v průběhu konzultací vyplývá, že pojistný trh tyto zvláštní charakteristiky řádně zohledňuje. I když hmotnostní kategorie podle nařízení možná nejsou dokonale přizpůsobeny těžkým historickým letadlům, bylo by obtížné zdůvodnit výjimku ze všeobecných pravidel. Zdá se, že zkušenosti členských států

¹⁵ KOM (2002) 320, s. 4.

¹⁶ Zdroj: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

s velkým počtem historických letadel, zejména Spojeného království, potvrzují, že požadavky nařízení 785/2004 jsou přiměřené pro jakékoliv letadlo, ať moderní či historické. Na příkladu z poslední doby, kterým je renovovaný bombardér Vulcan s MVH 79 379 kg, je vidět, že pojištný trh je schopen poskytovat provozovatelům historických letadel flexibilní řešení v souladu s nařízením¹⁷. Vzhledem k dosavadním nabídkám tržně orientovaných řešení se Komise domnívá, že v současné době neexistuje žádný důvod pro revizi tohoto nařízení. Pojišťovací makléři a pojistitelé jsou schopni přiměřeně posoudit rizika škod ve vztahu ke třetím osobám při provozu historických letadel a poskytnout provozovatelům historických letadel tržně orientovaná řešení. Komise tedy prozatím nemá v úmyslu zavádět složitá pravidla pro stanovování výjimek pro velmi omezený počet provozovatelů letadel, ale bude spoléhat na to, že trh poskytne flexibilní řešení. Nicméně, Komise bude tuto otázku nadále pozorně sledovat.

6. Související otázky mimo působnost nařízení 785/2004

Nařízení 785/2004 vyžaduje, aby provozovatelé letadel byli pojištěni v souvislosti se svou odpovědností specifickou pro oblast letecké dopravy ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Minimální pojistné krytí odpovědnosti za poštovní zásilky stanoví správní orgány jednotlivých států. Hlavní zásada, že letečtí dopravci musí být pojištěni ve vztahu ke své odpovědnosti za poštovní zásilky, je zahrnuta v pravidlech Společenství pro udělování licencí.¹⁸

Tím, že nařízení zajistilo, aby letečtí dopravci měli přiměřené pojistné krytí své odpovědnosti za cestující a zavazadla, přispělo k vysokému stupni ochrany cestujících v EU. Poslední případy ukázaly, že se cestující mohou dostat do potíží v případě selhání letecké společnosti, např. úpadku nebo zrušení provozní licence leteckého dopravce. V této souvislosti Komise využila konzultací o uplatňování nařízení 785/2004 k prozkoumání možných prostředků pro zlepšení ochrany cestujících v takových případech. Z odpovědí obdržených v průběhu konzultací nevyplývá jednoznačný důvod pro další požadavky na pojištění k ochraně cestujících proti případné platební neschopnosti leteckého dopravce. I když pojištění pro takové případy je na trhu alespoň v některých členských státech k dispozici, jedná se o zvláštní pojištění pro případ finančního selhání, které by nebylo nabízeno v souvislosti s pojištěním odpovědnosti v letecké dopravě. Mnoho zúčastněných osob a vnitrostátních orgánů považuje za nejvhodnější nástroj podrobné sledování finančního zdraví licencovaných leteckých dopravců, které bylo zlepšeno v rámci revize třetího balíčku.¹⁹ Komise si je vědoma možných potíží, do kterých se mohou cestující dostat, a dále vyhodnocuje všechna hlediska související s touto otázkou včetně možných variant řešení.

7. Závěry

Komise si je vědoma, že v některých členských státech se některé kategorie provozovatelů letadel musely vyrovnat se značným nárůstem nákladů na pojištění po vstupu nařízení v platnost. Komise však nezjistila, že by s nařízením byl obecný problém. Záměrem Rady a Parlamentu bylo poskytnout rovné podmínky a zavést harmonizované požadavky na pojištění

¹⁷ Po vstupu nařízení 785/2004 v platnost Komise rovněž aktivně podporovala tržně orientované řešení pro „Sally B“.

¹⁸ Nařízení 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům a návrh nařízení o společných pravidlech pro provozování služeb letecké dopravy ve Společenství.

¹⁹ Návrh nařízení o společných pravidlech pro provozování služeb letecké dopravy ve Společenství. Viz tisková zpráva Komise IP/07/1831 ze dne 30. listopadu 2007.

pro všechny provozovatele letadel, obchodní i neobchodní, evropské i cizí, s cílem zaručit přiměřené odškodnění cestujícím a třetím osobám, které byly poškozeny. Reakce potvrdily, že tento cíl nadále zůstává v platnosti a že opětné zavedení vnitrostátních pravidel (např. pro neobchodní lety lehkých letadel) by bylo kontraproduktivní.

Tato harmonizace již ze své podstaty ovlivňuje provozovatele v některých členských státech více než v jiných. Ve většině členských států však minimální požadavky nařízení nezpůsobily vážnější problémy. Požadavky na pojištění stanovené nařízením nemohou být tedy, přes obavy vyjádřené některými členskými státy – a postiženými provozovateli letadel – považovány za nepřiměřeně vysoké pro určité kategorie, jako jsou lehká letadla²⁰. V této souvislosti by se mělo podotknout, že minimální požadavky nařízení na pojištění letadel s MVH nižší než 2 700 kg jsou mnohem nižší než požadavky původně navrhované Komisí.

V období tří let po svém vstupu v platnost nařízení 785/2004 účinně plnilo cíl zajištění přiměřeného pojistného krytí odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám u všech provozovatelů letadel létajících ve Společenství. V současné době neexistuje důkaz, že by bylo nutno nařízení změnit. Komise se domnívá, že vysvětlení v této zprávě přispějí k dalšímu zlepšení uplatňování nařízení, a bude nadále provádění nařízení společně s členskými státy a zúčastněnými osobami podrobně sledovat, zejména v rámci pojišťovací skupiny.

²⁰

Jak bylo nepřímo potvrzeno závěry Rady ze dne 7.–8. dubna 2008 ke sdělení Komise o programu pro udržitelnou budoucnost ve všeobecném letectví a obchodní letecké dopravě.

PŘÍLOHA 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.

PŘÍLOHA 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</i> <i>Note product liability may not be applicable for all</i> <i>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 AVN48B.			
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles			

PŘÍLOHA 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																								
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. Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are: Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger Third Party Legal Liability <table style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Category MTOM (kg)</th> <th style="text-align: left;">Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 < 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2 < 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3 < 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4 < 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5 < 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6 < 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7 < 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8 < 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9 < 500.0000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10 ≥ 500.0000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150		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	Sum insured Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all Third Party Legal Liability Bodily Injury, any one accident, in all Property Damage, any one accident, in all Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all Passenger Legal Liability Bodily Injury, each passenger each occurrence
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.