

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών

(2003/C 20 E/17)

COM(2002) 521 τελικό — 2002/0234(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 24 Σεπτεμβρίου 2002)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ιστορικό

1. Η Επιτροπή εξέδωσε στις 10 Οκτωβρίου 2001 ανακοίνωση σχετικά με τις συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες στον κλάδο των αερομεταφορών ⁽¹⁾ Όσον αφορά το ειδικό πρόβλημα της ασφαλιστικής κάλυψης, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις έδειξαν πόσο ευάλωτος είναι ο κλάδος των αερομεταφορών, αφού οι ζημιές υπερέβησαν όλες τις ορθολογικές εκτιμήσεις. Λίγες ημέρες μετά τα γεγονότα, οι ασφαλιστικές εταιρείες απέσυραν την κάλυψη για εχθροπραξίες και τρομοκρατικές ενέργειες, με αποτέλεσμα να τεθεί το ανησυχητικό ερώτημα εάν οι αερομεταφορείς που δρουν στην Κοινότητα έχουν επαρκή ασφαλιστική κάλυψη.
2. Στην ανακοίνωση η Επιτροπή δεσμεύθηκε να εξετάσει το ενδεχόμενο αναθεώρησης των ποσών και των όρων ασφάλισης που απαιτούνται για την έκδοση των αδειών εκμετάλλευσης, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη αντιμετώπιση. Επίσης, έκρινε ότι τα κράτη μέλη πρέπει να ελέγχουν εάν οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών διαθέτουν απόδειξη ελάχιστης ασφαλιστικής κάλυψης βάσει των συστάσεων της Ευρωπαϊκής Συνδιάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) ελλείψει κοινοτικού κανόνα. Η Επιτροπή ανέλαβε να εξετάσει το θέμα της ασφαλιστικής κάλυψης των αερομεταφορέων τρίτων χωρών που εκτελούν πτήσεις προς την Κοινότητα και εντός αυτής, έτσι ώστε να διατηρηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με τις αεροπορικές εταιρείες των τρίτων χωρών και να αποφευχθούν αποκλίνουσες αντιδράσεις από τα κράτη μέλη. Εάν οι εταιρείες αυτές δεν διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη, τα κράτη μέλη θα είναι υποχρεωμένα να λάβουν κατάλληλα και συντονισμένα μέτρα, π.χ. να αποσύρουν τα δικαιώματα κυκλοφορίας των εταιρειών και να απαγορεύσουν τη διέλευσή τους από τον εναέριο χώρο σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της Κοινότητας.
3. Σε δεύτερη ανακοίνωσή της στις 2 Ιουλίου 2002 για την ασφάλιση στον τομέα των αερομεταφορών μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες ⁽²⁾, η Επιτροπή κατέληγε ότι θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην ασφαλιστική αγορά στις αερομεταφορές όσον αφορά την αναθεώρηση των ασφαλιστρών και των όρων ασφάλισης που απαιτούνται για την έκδοση αδειών εκμετάλλευσης. Αναγνώριζε σχετικά ότι «εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι αρμόζει να ασχοληθεί περαιτέρω με τα θέματα, [...] θα εξετάσει εάν χρειάζονται και είναι σκόπιμες τυχόν νομοθετικές προτάσεις».
4. Η Επιτροπή κρίνει ότι είναι αναγκαίο να θεσπισθεί νομικό πλαίσιο το οποίο να καθορίζει τους όρους και τα ελάχιστα ποσά ασφάλισης που πρέπει να τηρούν πάντα τόσο οι κοινοτικοί αερομεταφορείς όσο και οι αερομεταφορείς των τρίτων χωρών. Το πλαίσιο αυτό θα παρέχει νομική βεβαιότητα έναντι κοινοτικών και μη κοινοτικών αερομεταφορέων και επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις προς την Κοινότητα ή εντός αυτής και θα διασφαλίσει διαφανή, μη διακριτική και εναρμονισμένη εφαρμογή των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης.

⁽¹⁾ COM(2001) 574 τελικό της 10.10.2001.

⁽²⁾ COM(2002) 320 τελικό της 2.7.2002.

5. Σήμερα, οι κοινοτικοί κανόνες στο πεδίο της έκδοσης αδειών των αερομεταφορέων⁽³⁾ απαιτούν απλώς «οι αερομεταφορείς να ασφαρίζονται κατά κινδύνων αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους», χωρίς να καθορίζουν ότι πρέπει να τηρούνται από τις αρχές έκδοσης της άδειας των κρατών μελών κάποια κριτήρια, όροι ή ποσά. Ταυτόχρονα, η Κοινότητα, θεωρώντας ότι είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί κατάλληλη αποζημίωση των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, αποφάσισε στις 5 Απριλίου 2001 να συνάψει και να επικυρώσει⁽⁴⁾ τη σύμβαση του Μόντρεαλ, για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, η οποία αντικαθιστά τη σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 για το ίδιο θέμα, και να τροποποιήσει τους κοινοτικούς κανόνες για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος⁽⁵⁾.
6. Όσον αφορά την αστική ευθύνη, δεν υπάρχει σήμερα κοινοτικός κανόνας ο οποίος να καθορίζει τα όρια της ευθύνης αυτής, οι μόνες δε υποχρεώσεις αποζημίωσης απορρέουν από το διεθνές δίκαιο που είναι η σύμβαση της Ρώμης του 1933 για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων που αφορούν τις ζημίες που προκαλούν τα αεροσκάφη σε τρίτους στο έδαφος, όπως τροποποιήθηκε για πρώτη φορά το 1952 και κατόπιν από το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1978. Η σύμβαση αυτή οδήγησε την Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας να ασχοληθεί περαιτέρω επ'αυτού με σκοπό να αναπροσαρμόσει τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων που εκτελούν πτήσεις προς τις χώρες της ECAC και εντός αυτών⁽⁶⁾. Αποτέλεσμα ήταν ένα ψήφισμα το Δεκέμβριο του 2000 (ECAC/25-1), το οποίο προβλέπει τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι επιβατών και τρίτων.
7. Από την εξέταση των ανωτέρω νομοθετημάτων φαίνεται ότι προσφέρουν ένα εύλογο σύστημα το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για τους προτεινόμενους κοινοτικούς κανόνες. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη διάρθρωση των επιπέδων ασφάλισης που καλύπτουν την ευθύνη έναντι τρίτων. Επίσης, εξαιτίας της κρίσης που προκλήθηκε από τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, οι προτεινόμενοι κανόνες πρέπει να προβλέπουν τακτική παρακολούθηση των εξελίξεων της ασφαλιστικής αγοράς, έτσι ώστε οι ελάχιστες απαιτήσεις να αναθεωρούνται και να αναπροσαρμόζονται έγκαιρα.

Στοιχεία της πρότασης

α) Πεδίο εφαρμογής

8. Οι κανόνες έχουν μελετηθεί για να εφαρμόζονται σε όλους τους αερομεταφορείς, κοινοτικούς και τρίτων χωρών, και στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης. Επίσης, θα ισχύουν και για τα κρατικά αεροσκάφη. Η Επιτροπή κρίνει ότι οι απαιτήσεις ασφάλισης πρέπει να καλύπτουν όλες τις ζημίες, ακόμη και την τυχαία πρόκληση ζημίας, καθώς και τις ζημίες που προκαλούνται από πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες.
9. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο να υπόκεινται στους κανόνες όλες οι εκτελούμενες πτήσεις, τακτικές και μη, εμπορικές και μη, για να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη αντιμετώπιση όσον αφορά την ευθύνη έναντι τρίτων.
10. Επειδή οι ζημίες μπορούν να προκληθούν όχι μόνον όταν ένα αεροπλάνο προσγειώνεται σε έναν αερολιμένα ή απογειώνεται από αυτόν αλλά και κατά τη διάρκεια της πτήσης επάνω από το έδαφος κράτους μέλους, ο κανονισμός ισχύει για όλες τις πτήσεις εντός και εκτός κοινοτικών αερολιμένων και κατά τη διέλευση επάνω από την κοινοτική επικράτεια.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1).

⁽⁴⁾ Απόφαση του Συμβουλίου της 5ης Απριλίου 2001 για την επικύρωση της σύμβασης του Μόντρεαλ, ΕΕ L 194 της 18.7.2001.

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα, ΕΕ L 285 της 17.10.1997, σ. 1.

⁽⁶⁾ Μέλη της ECAC είναι οι εξής 38 χώρες: Αλβανία, Αρμενία, Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λεττονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μολδαβία, Μονακό, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Τουρκία, Ουκρανία, Ηνωμένο Βασίλειο.

11. Για να εξασφαλισθεί μέγιστη συμβατότητα με τους υπάρχοντες κανόνες αερομεταφορών και ιδιαίτερα με την 3η δέσμη νομοθετικών μέτρων για την πρόσβαση στην αγορά και την έκδοση άδειας αερομεταφορέα, με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Κοινότητας που απορρέουν από τη σύμβαση του Μόντρεαλ και τον κανονισμό που τροποποιεί τους κοινοτικούς κανόνες για την ευθύνη του αερομεταφορέα, αλλά και με το έως σήμερα έργο της ECAC, στον προτεινόμενο κανονισμό ακολουθείται η ορολογία των νομοθετημάτων αυτών.

β) Αρχές ασφάλισης

12. Σκοπός του προτεινόμενου κανονισμού είναι να αποσαφηνισθεί τι πρέπει να καλύπτει η ασφάλιση για τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Όσον αφορά την ευθύνη για τους επιβάτες, τις αποσκευές, το φορτίο και το ταχυδρομείο, η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει την ευθύνη όπως αυτή έχει ορισθεί στα εξής νομοθετήματα:

1. σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999 η οποία ισχύει για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και τους μεταφορείς τρίτων χωρών που έχουν επικυρώσει και εφαρμόζουν την εν λόγω σύμβαση· η σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, η οποία συνεχίζει να υφίσταται παράλληλα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ επ'αόριστον και ισχύει για τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών που δεσμεύονται από την εν λόγω σύμβαση·
2. κανονισμός 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέα, όπως τροποποιήθηκε πρόσφατα από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002 ⁽⁷⁾ που ισχύει για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

Λαμβανομένων υπόψη των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και των μετέπειτα εξελίξεων στην ασφαλιστική αγορά, κρίνεται αναγκαίο να επιβληθεί με σαφήνεια ότι η ασφάλιση για την ευθύνη έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου θα καλύπτει επίσης τις πολεμικές ή/και τις τρομοκρατικές πράξεις.

13. Όσον αφορά την ευθύνη έναντι τρίτων, δεν υπάρχουν κοινοτικοί κανόνες οι οποίοι να καθορίζουν σε τι πρέπει να βασίζεται η εν λόγω ευθύνη. Σε διεθνές επίπεδο, η σύμβαση της Ρώμης του 1933 σχετικά με τις ζημιές που προκαλούνται σε τρίτους στην επιφάνεια από αλλοδαπά αεροσκάφη, όπως τροποποιήθηκε το 1952 και το 1978, καθιερώνει ελάχιστα ποσά ασφάλισης για την ευθύνη έναντι τρίτων ακολουθώντας την αρχή της αυστηρής ευθύνης στο έδαφος. Η σύμβαση αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της τις πυρηνικές ζημιές και τις ζημιές που προκαλούνται από πολεμικές (ένοπλες συγκρούσεις) και τρομοκρατικές ενέργειες.
14. Η σύμβαση δεν ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη καθόσον δεν την έχουν υπογράψει ή δεν την έχουν επικυρώσει όλα ⁽⁸⁾. Έως σήμερα, εν γένει τα κράτη μέλη προβλέπουν ότι η ευθύνη του αερομεταφορέα έναντι τρίτων βασίζεται σε αποδεδειγμένο αδίκημα το οποίο προκλήθηκε από αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη πράξη (εσκεμμένο παράπτωμα), σε αντίθεση με την αυστηρή ευθύνη. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη έχουν ακολουθήσει την αρχή της αυστηρής ευθύνης όπως ορίζει η σύμβαση της Ρώμης — η Γαλλία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο προβλέπουν απεριόριστη ευθύνη έναντι τρίτων, ενώ η Γερμανία περιορίζει την ευθύνη σε ορισμένα επίπεδα.
15. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι δεν υπάρχουν ικανοί λόγοι που να αποδεικνύουν την ανάγκη καθιέρωσης της αυστηρής ευθύνης των αερομεταφορέων έναντι τρίτων για κινδύνους συνδεόμενους με πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες. Για την ευθύνη των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών έναντι τρίτων σε περίπτωση έκτακτων γεγονότων, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι η ευθύνη είναι ήδη αρκετά καθορισμένη στα κράτη μέλη.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 140 της 30.5.2002, σ. 2.

⁽⁸⁾ Έως τον Ιούλιο του 2002 είχαν υπογράψει τη σύμβαση τα εξής κράτη μέλη: Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο. Μόνον το Βέλγιο, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο και η Ισπανία την έχουν επικυρώσει.

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, στο παρόν στάδιο, κρίνεται αναγκαίο να προβλεφθούν οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι τρίτων για ζημιές στο έδαφος και τον αέρα που προκαλούνται τυχαία ή από πολεμικές ή/και τρομοκρατικές ενέργειες με τον καθορισμό ενός και μόνον συνδυασμένου ορίου. Με την απαίτηση αυτή θα εξασφαλισθεί ότι οι αερομεταφορείς θα έχουν πλέον την υποχρέωση να αποκτούν την κάλυψη αυτή στην αγορά ή αλλού σε αντίθεση με ό,τι συνέβαινε πολύ συχνά πριν τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

16. Καθόσον ίσως δεν είναι δυνατόν σε όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις προς την Κοινότητα και εντός αυτής να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επάρκειας που καθορίζουν οι κοινοτικοί κανόνες για την έκδοση άδειας εκμετάλλευσης⁽⁹⁾, είναι σημαντικό να επιτραπεί κάποια ευελιξία έτσι ώστε άλλα μέσα, όπως είναι οι κρατικές ή τραπεζικές εγγυήσεις, να γίνονται δεκτές ως υπέχουσες θέση ασφαλιστικών συμβάσεων.

γ) Παρακολούθηση και κυρώσεις

17. Ωστόσο, η ευελιξία αυτή επιβάλλει στα κράτη μέλη μεγαλύτερες υποχρεώσεις παρακολούθησης προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς, των οποίων η άδεια εκμετάλλευσης έχει εκδοθεί στην Κοινότητα ή αλλού, μπορούν να διασφαλίσουν την κάλυψη τυχόν αποζημίωσης επιβατών, αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου και τρίτων. Προτείνεται λοιπόν τα κράτη μέλη να έχουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι πληρούνται ανά πάσα στιγμή οι απαιτήσεις ασφάλισης και ότι, όταν έχουν σοβαρούς λόγους να αμφισβητούν εάν υπάρχει ασφάλιση, να απαιτούν πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία από όλους τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Ελλείψει της κάλυψης αυτής, δεν πρέπει να επιτρέπεται στους αερομεταφορείς αυτούς η απογείωση εάν έχουν ήδη προσγειωθεί σε κοινοτικό αερολιμένα, η είσοδός τους στον εναέριο χώρο ή η προσγείωση.

18. Έτσι υποχρεώνεται συγκεκριμένα η Κοινότητα να διασφαλίσει ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις αντικατοπτρίζουν την κατάσταση της αγοράς και ότι είναι κατάλληλες να παρέχουν την κάλυψη ευθύνης σε περίπτωση αύξησης των περιστατικών λόγω ατυχημάτων και πολεμικών ή τρομοκρατικών ενεργειών. Δημιουργείται λοιπόν η υποχρέωση για την Επιτροπή να συντάσσει εκθέσεις για τις εξελίξεις στην αγορά και να περιληφθεί στους προτεινόμενους κανόνες μια ρήτρα επανεξέτασης η οποία θα επιτρέπει την τυχόν αναπροσαρμογή του ύψους κάλυψης, εφόσον χρειασθεί. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι θα υπάρξουν ίσως αλλαγές στο διεθνές δίκαιο (πιθανή μελλοντική τροποποίηση της σύμβασης της Ρώμης) που θα επηρεάσουν την ασφάλιση αστικής ευθύνης.

19. Για να αντανακλαστούν οι πιθανές μεταβολές και εξελίξεις στους προτεινόμενους κανόνες προβλέπεται οι αντίστοιχες αποφάσεις να ληφθούν σύμφωνα με τη ρυθμιστική διαδικασία περί «επιτροπών» που προβλέπει το άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για την άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁰⁾. Για την ελευθέρωση των αερομεταφορών, οι κανόνες περιέχουν ήδη διατάξεις για την εν λόγω επιτροπή (άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 2408/92, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στα ενδοκοινοτικά αεροπορικά δρομολόγια (ΕΕ L 240 της 24.8.92)). Προτείνεται λοιπόν να γίνει χρήση της επιτροπής αυτής για την αναθεώρηση των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης.

δ) Ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης

20. Υπάρχουν σαφείς διατάξεις για κάθε περίπτωση ευθύνης: επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο και τρίτοι.

1. Ευθύνη επιβατών: ελάχιστη απαίτηση ασφάλισης 250 000 ΕΤΔ.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης αντιστοιχούν στα ποσά που ισχύουν σήμερα σε επίπεδο ECAC.

⁽⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

⁽¹⁰⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 και του κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου αριθ. 2027/97 για την ευθύνη του αερομεταφορέα, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αριθ. 889/2002, της 13ης Μαΐου 2002⁽¹⁾, η ευθύνη έναντι των επιβατών βασίζεται στην έννοια της αυστηρής ευθύνης, ανεξαρτήτως του αδικήματος του αερομεταφορέα που θα διαπιστωθεί, για αξιώσεις έως 100 000 ΕΤΔ (Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα) όπως αυτά ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Πέραν του ποσού αυτού (από την ελάχιστη απαίτηση των 250 000 ΕΤΔ και άνω) η ασφάλιση έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους καλύπτει τη νομική ευθύνη βάσει αδικοπραξίας.

Για τους αερομεταφορείς που δεσμεύονται από τη σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929, η ευθύνη έναντι επιβατών βασίζεται στο τεκμήριο ευθύνης από πλευράς του αερομεταφορέα για τραυματισμό ή θάνατο, με την επιφύλαξη υποβολής ένστασης, και στον συνεπακόλουθο περιορισμό της ευθύνης, με ορισμένες εξαιρέσεις (εσκεμμένο παράπτωμα επιβάτη).

2. Αποσκευές: τα όρια ευθύνης είναι τα ίδια με εκείνα της ευθύνης έναντι των επιβατών, με την προϋπόθεση ότι οι αποσκευές έχουν ελεγχθεί από τον αερομεταφορέα που τις ανέλαβε και ότι δεν έχουν κάποιο ελάττωμα ή φθορά.
3. Ελάχιστη ασφάλιση ευθύνης έναντι του φορτίου 17 000 ΕΤΔ ανά τόνο (17 ΕΤΔ ανά kg).

Αυτό το είδος ευθύνης καλύπτεται από τη σύμβαση του Μόντρεαλ, η οποία περιορίζει την ευθύνη του αερομεταφορέα, μεταξύ άλλων σε περίπτωση πολεμικών ή ένοπλων συγκρούσεων. Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης αντιστοιχούν στα ποσά που προβλέπει σήμερα η εν λόγω σύμβαση.

Για τους αερομεταφορείς που δεσμεύονται από τη σύμβαση της Βαρσοβίας, το φορτίο υπόκειται σε απεριόριστη ευθύνη και υπόκειται σε ορισμένες εξαιρέσεις (επιμέλεια μετά την παραλαβή του, αμέλεια και εσκεμμένη παράβαση καθήκοντος).

Για να ληφθεί υπόψη το διεθνές περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργούν σήμερα οι κοινοτικοί και μη κοινοτικοί αερομεταφορείς, ο παρών κανονισμός προτείνει το φορτίο να υπόκειται σε νομική ευθύνη.

4. Η ελάχιστη ασφάλιση για την ευθύνη έναντι του ταχυδρομείου θα καθορισθεί από τις εθνικές υπηρεσίες ανάλογα με τους εθνικούς νόμους περί μεταφοράς ταχυδρομείου.
5. Η ελάχιστη ασφάλιση για την ευθύνη έναντι τρίτων εξαρτάται από τον τύπο του αεροσκάφους.

Όπως εξηγήθηκε προηγουμένως, δεν υπάρχουν σήμερα εναρμονισμένες απαιτήσεις στα κράτη μέλη. Προς το παρόν, οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης μισθωμένων αεροσκαφών δείχνουν μεγάλη αύξηση σε σύγκριση με τα ποσά ασφάλισης που προβλέπει η σύμβαση της Ρώμης⁽¹²⁾ ή το ψήφισμα της ECAC⁽¹³⁾. Οι ελάχιστες απαιτήσεις που προτείνονται αντανάκλουν την υπάρχουσα κατάσταση.

Η ιδιαιτερότητα της ευθύνης έναντι τρίτων είναι ότι οι απαιτήσεις ασφάλισης είναι ανάλογες του Μέγιστου Βάρους Απογείωσης (MTOW) του αεροσκάφους, το οποίο αντιστοιχεί στο δυνητικό κίνδυνο που μπορεί να προκαλέσει κάθε τύπος αεροσκάφους. Για το λόγο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να ταξινομηθούν τα αεροσκάφη σε ειδικές κατηγορίες ανάλογα με το MTOW τους. Προς διευκόλυνση, δίδεται στη συνέχεια πίνακας όπου συγκεντρώνονται οι κύριοι τύποι αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται στην πολιτική αεροπορία.

⁽¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 6.

⁽¹²⁾ Το άρθρο 11 της σύμβασης της Ρώμης, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ του 1978 προβλέπει:

α) Για αεροσκάφος με MTOW < 2 000 kg: 300 000 ΕΤΔ.

β) Για αεροσκάφος με MTOW < 6 000 kg: 300 000 ΕΤΔ συν 175 ΕΤΔ ανά kg.

γ) Για αεροσκάφος με MTOW > 6 000 — 30 000 kg: 1 000 000 ΕΤΔ συν 62,5 ΕΤΔ ανά kg για αεροσκάφος άνω των 6 000—30 000 kg.

δ) Για αεροσκάφος με MTOW > 30 000 kg: 1 000 000 ΕΤΔ συν 65 ΕΤΔ ανά kg.

⁽¹³⁾ Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης που προβλέπει το ψήφισμα της ECAC 25/1 είναι οι εξής:

Κατηγορία 1: αεροσκάφος με MTOW < 2 000 kg: 1 500 000 ΕΤΔ.

Κατηγορία 2: αεροσκάφος με MTOW < 6 000 kg: 4 500 000 ΕΤΔ.

Κατηγορία 3: αεροσκάφος με MTOW < 25 000 kg: 12 500 000 ΕΤΔ.

Κατηγορία 4: αεροσκάφος με MTOW < 100 000 kg: 50 000 000 ΕΤΔ.

Κατηγορία 5: αεροσκάφος με MTOW > 100 000 kg: 90 000 000 ΕΤΔ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΥΡΙΟΙ ΤΥΠΟΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Κατασκευαστής αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Παραλλαγή	Ανώτατο όριο θέσεων	Mtow (lb)
A.S.T.A. (GAF)	NMAD	N22-24	12-17	8 500
ATR	AT42	100-500	42-50	32 849-41 005
ATR	AT72	100-500	68-74	48 501
Aero Commander	1121	A/B	8	16 800-17 500
Aerospatiale	CARV	10A-11R	99-140	95 901-123 459
Aerospatiale	N262	A/B/C/D/E	29	22 708-23 810
Airbus Industrie	A300	B1-600 (GE)	295-361	291 010-375 888
Airbus Industrie	A310	200-320 (GE)	280	291 005-361 558
Airbus Industrie	A318	110 (CFM)-120 (P & W)	130	131 000
Airbus Industrie	A319	100-130 (CFM)/(IAE)	124-154	145 505-166 300
Airbus Industrie	A320	110 (CFM)/230 (IAE)	180	145 505-166 449
Airbus Industrie	A321	100/230 (IAE)	220	181 198-196 211
Airbus Industrie	A330	200-340 (GE)	405-440	467 379-507 000
Airbus Industrie	A340	210 (CFM)-640 (RR)	361-185	566 587-804 686
Airbus Industrie	A380	800 F(GP)/(RR)	555	1 208 000-1 285 000
Antonov	A124	100		864 200
Antonov	A140		52	42 218
Antonov	A225			1 322 750
Antonov	AN10	A	84-130	112 436-121 475
Antonov	AN12-22			134 482-551 155
Antonov	AN24	RT/RV	42-52	42 990-48 061
Antonov	AN26	B-D		48 061-52 911
Antonov	AN30-32	B-P	45-50	50 706-66 390
Antonov	AN38	100/200	26	19 400
Antonov	AN70/72	P	8	82 670-286 600
Antonov	AN74	T-200 D	52	76 720-80 468
Antonov	AN8			88 185
Ayres Corporation	LM20	LM200		19 000
BAE SYSTEMS (Avro)	AVRJ	RJ100-RJ70	94-112	84 000-97 500
BAE SYSTEMS (Avro)	AVRJ	RJ85/RJX100	112	93 000-101 500
BAE SYSTEMS (BAC)	BRIT	100/252/310F	92-99	155 000-185 000
BAE SYSTEMS (BAC)	VANG	950		135 000-146 500
BAE SYSTEMS (BAC)	VC10		150	312 000-335 000
BAE SYSTEMS (BAC)	VISC	700/800	63-74	60 000-72 500
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	100/200	85-89	88 000-93 000

Κατασκευαστής αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Παραλλαγή	Ανώτατο όριο θέσεων	Mtow (lb)
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	C.1/E.1/T.2		105 000
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	Variant Unannounced		
BAE SYSTEMS (HS)	ATP	PAX/Freighter	72	50 550-52 200
BAE SYSTEMS (HS)	ATP	Jetstream 61	70	52 200
BAE SYSTEMS (HS)	B146	100	94-146	76 000-97 500
BAE SYSTEMS (HS)	COMT	1-4C	36-102	105 000-162 000
BAE SYSTEMS (HS)	TRID	1C-3B	103-170	115 000-159 000
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31		19	15 212
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31	F (SCD)		15 212
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J31	Super	19	16 204
BAE SYSTEMS (Jetstream)	J41		29	24 000
Boeing	B707	420	179-189	247 000-332 500
Boeing	B717	200ER	100	114 000-121 000
Boeing	B720	20	165	229 300
Boeing	B727	100QC 200C (M) Advanced	131-187	160 000-209 500
Boeing	B73N	T-43A-BBJ2	78-189	115 500-174 200
Boeing	B747	100B/SR (P & W)	550	600 000-750 000
Boeing	B747	100B/SR (SUD) (P & W)	624	600 000
Boeing	B747	200B Combi (SUD) (RR)	660	785 000-833 000
Boeing	B747	200C (SCD) (P & W)	584	775 000-833 000
Boeing	B747	300 Combi 400D (P & W)	563/568	520 000-610 000-833 000
Boeing	B747	400F (RR)		833 000-875 000
Boeing	B747	SP (RR)	331	630 000-696 000
Boeing	B747	SR-100	490	520 000-733 600
Boeing	B767	200 EROPS (GE)	290	345 000
Boeing	B767	200ER (P & W)	255	282 000-387 000
Boeing	B767	200ERM (P & W)	290	320 000-345 000
Boeing	B767	300 (RR)	309	345 000-350 000
Boeing	B767	300ER (RR)	309	387 000-407 000
Boeing	B767	400ER (GE)	375	400 000
Boeing	B777	300 (RR)	440/550	515 000-660 000
Boeing	B777	300ER (GE)	390	750 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC10	40I	380	444 000-580 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	20/51 (Stage 2 Hushkits)	176-189	276 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	30F (M)/54CF (Stage 3 Hushkits)	176-189	300 000-315 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	73CF	189-258	335 000-355 000

Κατασκευαστής αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Παραλλαγή	Ανώτατο όριο θέσεων	Mtow (lb)
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	14-21 (Stage 3 Hushkits)	109	85 700-100 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	31-51 (Stage 3 Hushkits)	127-139	98 000-122 200
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Freighter (P & W)		602 500-625 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Passenger (RR)/ER (GE)	405	618 000-630 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD80	87	139	125 000-149 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD80	88	172	149 500-160 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	10	139	139 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	30/30T (SAIC)	172	156 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD90	40	217	163 500
Bombardier (Canadair)	BCJT		10	37 500
Bombardier (Canadair)	CGXP		19	93 500
Bombardier (Canadair)	CGXP	ASTOR	5	93 500
Bombardier (Canadair)	CL44	J	178-214	205 000-210 000
Bombardier (Canadair)	CL60	604	19	45 100-47 600
Bombardier (Canadair)	CRJ7		70	72 750
Bombardier (Canadair)	CRJ9		86	80 500
Bombardier (Canadair)	CRJT	200LR	50	47 450-53 000
Bombardier (Learjet)	LJ24/25/35/36	TF	6-8	12 499-18 000
Bombardier (Learjet)	LJ55/60	Learjet 60	8	19 500-22 750
Bombardier (Shorts)	S330	200	30	22 900
Bombardier (Shorts)	S360	Advanced	39	26 453-27 100
Bombardier (de Havilland)	DHC5	A	41-44	41 000
Bombardier (de Havilland)	DHC6	300 Vista Liner	19-20	11 579-12 500
Bombardier (de Havilland)	DHC7	150	59	43 500-47 000
Bombardier (de Havilland)	DHC8	200	40	33 000-36 300
Bombardier (de Havilland)	DHC8	320C/400	56-80	41 100-63 750
Bombardier (de Havilland)	DHC8	8M		34 500
CASA	C295		78	46 297
Century Aerospace	CENT		5	7 000
Cessna	C525	1	7	10 600
Cessna	C670/750		9/10	22 450-35 700
Cessna	CEXL/CIT2	551	8-10	12 500-18 700
Chichester Miles	LPRD		4	2 550-4 000
Dassault Aviation	2000/DA50		12-19	35 000-40 780
Dassault Aviation	DA90	B	19	45 500
Dassault Aviation	DA90	EX		45 000-48 300

Κατασκευαστής αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Παραλλαγή	Ανώτατο όριο θέσεων	Mtow (lb)
Dassault Aviation	MERC	100	179	124 560
Embraer	E110	P2	9-22	9 921-15 432
Embraer	E120	ER	30	26 437
Embraer	E120	ER Advanced		
Embraer	E135		37	41 887-48 943
Embraer	E140		0	46 517
Embraer	E145		50	42 328-48 500
Embraer	E170		70	78 153
Embraer	E190	100	98	106 922
Embraer	E190	200	110	106 922
Fairchild	FH27	D (LCD)	40-52	36 225-45 500
Fairchild (Swearingen)	MTRO	Merlin IVC	14-20	12 500-17 000
Fairchild/Dornier	D328	100	33	27 558-30 847
Fairchild/Dornier	D328	100	33	
Fairchild/Dornier	D428		44	43 650
Fairchild/Dornier	D728		70	79 343-83 753
Fairchild/Dornier	D928			109 568
Fairchild/Dornier	DJET		34	33 510
Fokker	FK10		122	95 000
Fokker	FK27	600RF	48-60	40 500-45 000
Fokker	FK28	1000	70	63 000-71 000
Fokker	FK28	4000	85	71 000-73 000
Fokker	FK28	6000	79	70 800
Fokker	FK50		68	42 990-45 900
Fokker	FK70		79	81 000-84 000
General Dynamics (Convair)	C600/640		52-56	45 000-55 000
General Dynamics (Convair)	C880		110	184 500-193 000
General Dynamics (Convair)	C990		121	246 200-253 000
Gulfstream Aerospace	GLF1	Commuter	24-38	36 000
Gulfstream Aerospace	GLF1	Freighter		36 000
Gulfstream Aerospace	GLF4		19	73 200-90 500
Handley Page	HRLD	100	48-60	40 000-45 000
Ilyushin	IL14		60	50 045
Ilyushin	IL18	B/D	111-122	135 584-141 096
Ilyushin	IL18	D Freighter		141 096
Ilyushin	IL18	E/V	122	134 923

Κατασκευαστής αεροσκάφους	Τύπος αεροσκάφους	Παραλλαγή	Ανώτατο όριο θέσεων	Mtow (lb)
Ilyushin	IL18	V Freighter		134 923
Ilyushin	IL62		186	357 148-368 172
Ilyushin	IL86		350	458 650
Ilyushin	IL96	300	300	476 198
Indonesian Aerospace	N250		54-68	48 501-54 674
Israel Aircraft Industries	1125/ARVA		4-30	23 500-40 780
Lockheed	1011	1 (Group 1)/Freighter	315-400	430 000-510 000
Lockheed	1329	6/6A	10	40 921-44 500
Lockheed	HERC	L-100		155 000
Lockheed	L188	A	99	113 000-127 500
Raytheon	1300/1900/ BE99/B400	T-1A Jayhawk	7-19	12 500-16 950
Raytheon	HRZN		13	36 000
Raytheon	PREM		8	12 500
Saab	S200-340		37-58	28 000-50 265
Tupolev	T104		50-100	154 325-167 550
Tupolev	T114	AWACS	220	268 800-413 917
Tupolev	T124		56-68	83 776
Tupolev	T134		72-84	98 106-108 026
Tupolev	T144	Prototype		330 693-396 832
Tupolev	T154	100	167-180	198 416-220 462
Tupolev	T204	120F (RR)	214	209 555-244 155
Tupolev	T234	120 (BMW RR)	166	87 082-186 950
WSK-PZL Mielec	AN28	B1T/R-M28 Skytruck (P & W)	17	14 330
Xian	YUN7	200	52	46 295-52 911
Yakovlev	YK40/42	D-100 (Yak-142)	34-168	30 203-145 505

Πηγή: AIRCLAIMS Database (Μάιος 2002).

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ενδεδειγμένο ελάχιστο επίπεδο ασφάλισης των αερομεταφορέων που θα καλύπτει την ευθύνη τους έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου και τρίτων σε περίπτωση ατυχήματος.
- (2) Στην κοινοτική αγορά αερομεταφορών, έχει καταργηθεί πλέον για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών αερομεταφορών και συνεπώς είναι σκόπιμο να υπάρχει το ίδιο ελάχιστο επίπεδο και είδος απαιτήσεων ασφάλισης για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

- (3) Χρειάζεται από κοινού δράση έτσι ώστε τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλισης να εφαρμόζονται και στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών προκειμένου να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι με τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και να προωθηθεί η προστασία των καταναλωτών.
- (4) Η Επιτροπή δήλωσε στην ανακοίνωσή της στις 10 Οκτωβρίου 2001, σχετικά με τις επιπτώσεις των τρομοκρατικών επιθέσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες στον κλάδο των αερομεταφορών, την πρόθεσή της να εξετάσει τα ποσά και τους όρους ασφάλισης που απαιτούνται για την έκδοση αδειών εκμετάλλευσης έτσι ώστε να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη αντιμετώπιση. Επίσης, η Επιτροπή δήλωσε στην ανακοίνωση της 2ας Ιουλίου 2002, σχετικά με την ασφάλιση στον τομέα των αερομεταφορών μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, ότι θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην ασφαλιστική αγορά στις αερομεταφορές όσον αφορά την αναπροσαρμογή των ποσών και των όρων ασφάλισης που απαιτούνται για την έκδοση αδειών εκμετάλλευσης.
- (5) Η Κοινότητα έχει συνάψει τη σύμβαση του Μόντρεαλ για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αερομεταφορές που συμφωνήθηκε στις 28 Μαΐου 1999 ⁽¹⁾, η οποία καθορίζει νέους γενικούς κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αερομεταφορές προσώπων, αποσκευών και φορτίου σε αντικατάσταση εκείνων της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και των διαδοχικών τροποποιήσεών της.
- (6) Το άρθρο 50 της σύμβασης του Μόντρεαλ απαιτεί από τα συμβαλλόμενα μέρη να εξασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς τους είναι κατάλληλα ασφαλισμένοι για την κάλυψη ευθύνης βάσει της σύμβασης· η σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 και οι μετέπειτα τροποποιήσεις της θα συνεχίσουν να υφίστανται παράλληλα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ επ'αόριστον· και οι δύο συμβάσεις προβλέπουν τη δυνατότητα απεριόριστης ευθύνης.
- (7) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, απαιτεί από τους αερομεταφορείς να ασφαλιζονται για την κάλυψη της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, ιδίως έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου και τρίτων, χωρίς όμως να προσδιορίζει τα ελάχιστα ποσά και όρους ασφάλισης.
- (8) Είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη το ψήφισμα που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC/25-1) στις 13 Δεκεμβρίου 2000 για τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι επιβατών και τρίτων.
- (9) Είναι αναγκαίο να καθορισθούν ισότιμες ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου και τρίτων τόσο για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς όσο και για τους άλλους αερομεταφορείς που εκτελούν πτήσεις προς και από αερολιμένα εντός της Κοινότητας, καθώς και επάνω από το έδαφος κράτους μέλους.
- (10) Είναι αναγκαίο να απαιτείται από τους αερομεταφορείς να αποδεικνύουν, εφόσον τους ζητείται, ότι τηρούν ανά πάσα στιγμή τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης, όπως προβλέπει ο παρών κανονισμός.
- (11) Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης πρέπει να επανεξετάζονται μετά από κάποιο χρονικό διάστημα.
- (12) Οι διαδικασίες παρακολούθησης της εφαρμογής των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης πρέπει να είναι διαφανείς και να μην εισάγουν διακρίσεις ούτε να εμποδίζουν κατά οιοδήποτε τρόπο την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων.
- (13) Καθόσον τα τυχόν μέτρα που θα χρειασθούν για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε ό,τι αφορά την αναπροσαρμογή των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης είναι γενικού χαρακτήρα και αφορούν την προσαρμογή ορισμένων μη βασικών διατάξεων του κανονισμού υπό την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των διαδικασιών άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽²⁾, πρέπει να αποφασισθούν με τη ρυθμιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.
- (14) Ο κανονισμός είναι συμβιβασίμος προς τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας που ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Η καθιέρωση ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών με την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Οι στόχοι επομένως μπορούν να επιτευχθούν αποτελεσματικότερα από την Κοινότητα με εναρμονισμένους κανόνες. Ο κανονισμός περιορίζεται στα ελάχιστα που απαιτούνται για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και δεν υπερβαίνει τα αναγκαία προς το σκοπό αυτό,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να καθορισθούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, ταχυδρομείο, φορτίο και τρίτους, τις οποίες πρέπει να τηρούν οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών για να τους επιτρέπεται η εκτέλεση πτήσεων εντός ή εκτός Κοινότητας και προς αυτήν ή επάνω από το έδαφος των κρατών μελών στα οποία ισχύει η συνθήκη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 194 της 18.7.2001, σ. 38.

⁽²⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός ισχύει για

- α) όλους τους αερομεταφορείς που εκτελούν τακτικές ή έκτακτες πτήσεις από ή προς αερολιμένα εντός της Κοινότητας, καθώς και επάνω από το έδαφος κράτους μέλους·
- β) όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις από ή προς αερολιμένα εντός της Κοινότητας, καθώς και επάνω από το έδαφος κράτους μέλους μεταφέροντας επιβάτες και τις αποσκευές τους, ταχυδρομείο ή/και φορτίο χωρίς αμοιβή ή μίσθωση·
- γ) τις αεροπορικές μεταφορές επιβατών και των αποσκευών τους, ταχυδρομείου ή/και φορτίου που εκτελούνται από κρατικό αεροσκάφος κράτους μέλους ή οιασδήποτε άλλης χώρας.

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών, ταχυδρομείου ή/και φορτίου, οι οποίες εκτελούνται με μη μηχανοκίνητο αεροσκάφος ή/και πολύ ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη, ούτε στις τοπικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται μεταφορά μεταξύ διαφορετικών αερολιμένων. Στις μεταφορές αυτές, για τις απαιτήσεις ασφάλισης σε περίπτωση ατυχήματος εφαρμόζεται το εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοείται ως:

- α) «αερομεταφορέας», η αεροπορική επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·
- β) «κοινοτικός αερομεταφορέας», ο αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων·
- γ) «επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκάφους», ένα φυσικό πρόσωπο με τόπο διαμονής σε κράτος μέλος ή ένα νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, το οποίο χρησιμοποιεί ένα ή περισσότερα αεροσκάφη σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς του κράτους μέλους, όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91⁽¹⁾ του Συμβουλίου, ή ένα φυσικό πρόσωπο με

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (ΕΕ L 373 της 31.12.1999, σ. 4).

τόπο διαμονής εκτός Κοινότητας ή ένα νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο εκτός Κοινότητας, το οποίο χρησιμοποιεί ένα ή περισσότερα αεροσκάφη σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της χώρας διαμονής ή εγκατάστασης·

- δ) «ασφαλιστής», η επιχείρηση, η οποία έχει λάβει επίσημη άδεια σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ⁽²⁾ του Συμβουλίου, ή η επιχείρηση χώρας μη μέλους που μπορεί να ζητήσει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ εφόσον έχει την έδρα της στην Κοινότητα·
- ε) «ασφάλιση», η ασφαλιστική σύμβαση που καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους η ασφαλιστική επιχείρηση συμφωνεί να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο για όλες τις ασφαλισμένες απώλειες μέχρι το όριο ευθύνης για όλους τους ασφαλισμένους κινδύνους, σε περιστατικά τα οποία συμβαίνουν κατά τη διάρκεια ισχύος της ασφαλιστικής σύμβασης και κοινοποιούνται πρώτα στην ασφαλιστική επιχείρηση κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής· ως ασφάλιση νοείται επίσης η ασφαλιστική σύμβαση στην οποία οι ασφαλισμένοι κίνδυνοι είναι οι πολεμικές ενέργειες, οι τρομοκρατικές ενέργειες, οι εμφύλιες ταραχές ή οι εργατικές αναταραχές·
- στ) «κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης», ο τόπος όπου έχει η ασφαλιστική επιχείρηση τα κεντρικά της γραφεία ή, ειδάλλως, ο τόπος από τον οποίο πραγματοποιείται η διαχείριση των περισσότερων εργασιών της επιχείρησης σε καθημερινή βάση·
- ζ) «περιστατικό», το συμβάν ή σειρά συμβάντων ίδιας προέλευσης, κατά το οποίο ένα αεροσκάφος προκαλεί ζημία σε επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο ή/και τρίτους στο έδαφος ή/και στον αέρα. Όταν ένα περιστατικό συνίσταται σε σειρά συμβάντων, ως ημερομηνία του περιστατικού λαμβάνεται η ημέρα που συνέβη το πρώτο συμβάν. Τα περιστατικά νοούνται ότι προκαλούν τυχαία ζημία σε επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο ή/και τρίτους στο έδαφος ή/και τον αέρα, ή ότι περιλαμβάνουν πολεμικές ενέργειες, τρομοκρατικές ενέργειες, αεροπειρατεία, δολιοφθορά, παράνομη κατάσχεση του αεροσκάφους, εμφύλιες ή εργατικές αναταραχές·
- η) «πτήση», η έναρξη των διαδικασιών αναχώρησης έως το τέλος των διαδικασιών άφιξης και έως την πλήρη ακινητοποίηση του αεροσκάφους·
- θ) «αεροπορικό δρομολόγιο», μια πτήση ή μια σειρά πτήσεων μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου, ανεξαρτήτως εάν εκτελείται επί αμοιβή ή επί μισθώσεως·

- ι) «περίοδος προγραμματισμού», είτε η θερινή είτε η χειμερινή περίοδος, όπως αυτές χρησιμοποιούνται στα προγράμματα των αερομεταφορέων·

⁽²⁾ ΕΕ L 228 της 16.8.1973, σ. 3.

- ια) «ΕΤΔ», το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, όπως αυτό ορίστηκε από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο το 1969, ως αποθεματικό στοιχείο ενεργητικού, για τη συμπλήρωση των υφιστάμενων αποθεματικών στοιχείων ενεργητικού των κρατών μελών (επίσημα διαθέσιμα χρυσού, συνάλλαγμα και αποθεματικές θέσεις στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) ⁽¹⁾.
- ιβ) «ΜΤΟW», το Μέγιστο Βάρος Απογείωσης, το οποίο αντιστοιχεί προς ένα πιστοποιημένο ποσό συγκεκριμένο για όλους τους τύπους αεροσκαφών, όπως αυτό δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του αεροσκάφους.

Άρθρο 4

Αρχές ασφάλισης

Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς που είναι αναγνωρισμένοι στην Κοινότητα και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών νηολογημένων στην Κοινότητα, καθώς και άλλοι αερομεταφορείς και επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν αεροπορικά δρομολόγια εντός της Κοινότητας ή/και επάνω από το κοινοτικό έδαφος, διαθέτουν ασφάλιση για την κάλυψη της ευθύνης για ζημιές προκαλούμενες στην επικράτεια κράτους μέλους για τις οποίες υφίσταται δικαίωμα αποζημίωσης.

Άρθρο 5

Συμμόρφωση

1. Η ασφάλιση συνάπτεται από ασφαλιστική επιχείρηση η οποία έχει την άδεια να συνάπτει τέτοιες ασφαλίσεις με βάση το κοινοτικό δίκαιο ή τους νόμους:

- της χώρας που χορήγησε άδεια εκμετάλλευσης στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα, ή
- της χώρας όπου έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος, ή
- της χώρας όπου ο ασφαλιστής έχει τον τόπο διαμονής του ή το κέντρο των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του.

Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει τα δικαιώματα των κρατών μελών να θέτουν εποπτικούς όρους με βάση τους οποίους μια ασφαλιστική επιχείρηση που δεν διαθέτει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 73/239/ΕΟΚ του Συμβουλίου μπορεί να έχει εμπορική δραστηριότητα στο έδαφός του.

2. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι αναγνωρισμένοι από τρίτη χώρα παρέχουν αντί των απαιτήσεων ασφάλισης που προβλέπονται στην παράγραφο 1 οιαδήποτε από τις κάτωθι ασφάλισεις:

- Κατάθεση χρηματικού ποσού σε θεματοφύλακα της χώρας που έχει χορηγήσει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα, ή που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αερομεταφορέα στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα

⁽¹⁾ Τα ΕΤΔ καθορίζονται σε ημερήσια βάση από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Ισοτιμία ΕΤΔ στις 5 Σεπτεμβρίου 2002: ΕΤΔ/Ευρώ 0,747385 — Ευρώ/ΕΤΔ 1,338000.

— σύσταση εγγύησης από επιτετραμένη προς το σκοπό αυτό τράπεζα από τη χώρα νηολόγησης του αεροσκάφους, της οποίας η χρηματοοικονομική ευθύνη έχει ελεγχθεί από την εν λόγω χώρα

— σύσταση εγγύησης από επιτετραμένη προς το σκοπό αυτό τράπεζα από τη χώρα νηολόγησης του αεροσκάφους, εφόσον η εν λόγω χώρα δεσμευθεί να μην αξιώσει την εξαίρεση αγωγής για την εγγύηση.

3. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών καταθέτουν στο(στα) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η) στην αρχή κάθε περιόδου προγραμματισμού πιστοποιητικό ασφάλισης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή οιαδήποτε από τις ασφάλισεις που προβλέπονται στην παράγραφο 2.

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, ως ενδιαφερόμενο κράτος μέλος νοείται το(τα) κράτος(η) μέλος(η) το οποίο έχει εκδώσει άδεια εκμετάλλευσης σε αερομεταφορέα ή το κράτος μέλος όπου έχει νηολογηθεί ένα αεροσκάφος και το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για τον αερολιμένα από ή προς τον οποίο εκτελείται ένα αεροπορικό δρομολόγιο.

Τα κράτη μέλη, επάνω από την επικράτεια των οποίων εκτελούνται πτήσεις, μπορούν επίσης να απαιτούν από τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παρέχουν αποδείξεις ότι διαθέτουν ασφάλιση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Όταν ένα αεροπορικό δρομολόγιο συνίσταται σε σειρά πτήσεων, όλοι οι ενδιαφερόμενοι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός.

5. Εφόσον η ασφάλιση ή η εγγύηση ή η ασφάλεια λήγει κατά τη διάρκεια της πτήσης, όλοι οι αερομεταφορείς εξασφαλίζουν ότι εξακολουθεί να ισχύει έως την προσεχή ασφαλή προσγείωση που προδιαγράφει το σχέδιο πτήσης.

Άρθρο 6

Ευθύνη έναντι επιβατών, αποσκευών, ταχυδρομείου και φορτίου

1. Στις επιβατικές αερομεταφορές, όλοι οι αερομεταφορείς ασφαλίζονται για την κάλυψη θανάτου, τραυματισμού ή άλλης σωματικής βλάβης επιβάτη για το ελάχιστο ποσό των 250 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη. Η ασφάλιση αυτή νοείται ότι καλύπτει επίσης τη ζημία ή απώλεια ελεγμένης αποσκευής επιβάτη, μόνον υπό τον όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία επήλθε ενόσω υπεύθυνος για την αποσκευή ήταν ο αερομεταφορέας ή οι υπάλληλοι του ή οι πράκτορές του.

Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2. Εάν ένα αεροσκάφος λειτουργεί με βάση βραχυπρόθεσμη συμφωνία μίσθωσης με ή χωρίς πλήρωμα, ο αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις με αυτό το αεροσκάφος οφείλει να πληρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης.

3. Στις αεροπορικές μεταφορές φορτίου, οι κοινοτικοί αερομεταφορείς ασφαλιζονται για τη ζημία που μπορεί να προκληθεί σε περίπτωση καταστροφής, απώλειας ή βλάβης του μεταφερόμενου φορτίου για το ποσό των 17 ΕΤΔ ανά χιλιόγραμμο, υπό τον όρο ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία επήλθε κατά τη διάρκεια της πτήσης.

4. Στις αεροπορικές μεταφορές ταχυδρομείου, τα κράτη μέλη καθορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης σε αξία για την αεροπορική μεταφορά ταχυδρομείου από αερομεταφορείς ή/και επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών χωρίς να εισάγουν διακρίσεις όσον αφορά την εθνικότητα ή την ταυτότητα του αερομεταφορέα ή της επιχείρησης εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

5. Οι αξίες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορούν να τροποποιηθούν όπως αρμόζει, καθώς και όταν οι μεταβολές του διεθνούς δικαίου υπαγορεύουν τη λήψη τέτοιας απόφασης, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Άρθρο 7

Ευθύνη έναντι τρίτων

1. Η ασφάλιση για την κάλυψη της ευθύνης έναντι τρίτων νοείται ότι καλύπτει οιαδήποτε ζημία προκληθεί από αεροσκάφος εν πτήση ή στο έδαφος ή από πτώση προσώπου ή αντικείμενου του αεροσκάφους σε τρίτους, για κάθε αεροσκάφος ή περιστατικό, μόνον εφόσον η ζημία αποτελεί άμεση συνέπεια του περιστατικού που την προκάλεσε, και

- α) για την οποία θεωρείται υπεύθυνος ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας ή η ενδιαφερόμενη επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους όπου συνέβη το περιστατικό, ή
- β) η οποία οφείλεται σε πολεμική ενέργεια, αεροπειρατεία, δολιοφθορά, τρομοκρατική ενέργεια, εμφύλια ή εργατική αναταραχή με σκοπό να θιγεί η λειτουργία του αεροσκάφους και καταλογίζεται σε αμέλεια ή άλλη εσφαλμένη ενέργεια ή παράλειψη του αερομεταφορέα ή των υπαλλήλων του ή των πρακτόρων ή της επιχείρησης εκμετάλλευσης του αεροσκάφους.

Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όταν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο σε τρίτη χώρα.

2. Όλοι οι αερομεταφορείς ασφαλιζονται για ζημιές που μπορούν να υποστούν τρίτοι σε περίπτωση ατυχήματος, καθώς και σε περίπτωση πολεμικών ή τρομοκρατικών ενεργειών. Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης νοούνται ότι καλύπτουν τις εξής κατηγορίες αεροσκαφών:

Κατηγορία 1: αεροσκάφος με MTOW < 25 000 kg: 80 εκατ. ΕΤΔ

Κατηγορία 2: αεροσκάφος με MTOW < 50 000 kg: 270 εκατ. ΕΤΔ

Κατηγορία 3: αεροσκάφος με MTOW < 200 000 kg: 400 εκατ. ΕΤΔ

Κατηγορία 4: αεροσκάφος με MTOW > 200 000 kg: 600 εκατ. ΕΤΔ

Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όταν το αεροσκάφος είναι νηολογημένο στην Κοινότητα.

3. Οι αερομεταφορείς, οι οποίοι εκτελούν πτήσεις προς και από αερολιμένα ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους ή εκτελούν πτήσεις επάνω από το έδαφος κράτους μέλους προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία ότι τηρούν ανά πάσα στιγμή τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών σε όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

4. Εάν ένα αεροσκάφος λειτουργεί με βάση βραχυπρόθεσμη συμφωνία μίσθωσης με ή χωρίς πλήρωμα, ο αερομεταφορέας που εκτελεί πτήσεις με το αεροσκάφος αυτό οφείλει να πληρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης.

5. Οι αξίες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορούν να τροποποιηθούν όπως αρμόζει, καθώς και όταν οι μεταβολές του διεθνούς δικαίου υπαγορεύουν τη λήψη τέτοιας απόφασης σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη εκτελούν τακτικές επιθεωρήσεις για να ελέγχουν εάν οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τους αερολιμένες στο έδαφός τους, ή οι κοινοτικοί αερομεταφορείς στους οποίους έχουν χορηγήσει άδεια εκμετάλλευσης, ή οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τις οποίες έχουν εκδώσει πιστοποιητικό άδειας αερομεταφορέα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται τηρουμένων των αναλογιών στις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανεξαρτήτως της χώρας νηολόγησης του αεροσκάφους.

2. Εφόσον χρειασθεί, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία από τον αντίστοιχο αερομεταφορέα, την επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή την ασφαλιστική επιχείρηση.

3. Εφόσον τα κράτη μέλη κρίνουν ότι δεν πληρούνται ικανοποιητικά οι όροι του παρόντος άρθρου, απαγορεύουν στον ενδιαφερόμενο αερομεταφορέα ή την επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους την πρόσβαση στα δρομολόγια προς την Κοινότητα ή εντός αυτής ή το δικαίωμα να εκτελούν πτήσεις επάνω από το έδαφός τους.

4. Εφόσον τα κράτη μέλη κρίνουν ότι δεν πληρούνται ικανοποιητικά οι όροι του παρόντος άρθρου μετά την προσγγείωση ενός αεροσκάφους στο έδαφός τους, απαιτούν να μην απογειωθεί το αεροσκάφος έως ότου ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας ή η επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους προσκομίσει έγκυρο πιστοποιητικό ασφάλισης σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 9

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει θεσπισθεί από το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.
2. Όταν γίνεται παραπομπή σε αποφάσεις που έχουν ληφθεί βάσει της παραγράφου 1, εφαρμόζεται η ρυθμιστική διαδικασία που ορίζει το άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφοι 3 και 8 αυτής.
3. Η περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι διάρκειας τριών μηνών.
4. Η επιτροπή που αναφέρεται στο παρόν άρθρο μπορεί να συμβουλευεί επίσης την Επιτροπή για οιοδήποτε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

Έκθεση και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τουλάχιστον τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του. Η έκθεση πραγματοποιείται ιδίως την εφαρμογή των άρθρων 5, 6, 7 και 8.
2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, εφόσον τους ζητηθεί, πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.