



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 24.4.2008
KOM(2008) 216 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE**

**Ilma-alusten käyttäjiä koskevat vakuutusvaatimukset EU:ssa – Kertomus asetuksen
(EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanosta**

KOMISSIION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Ilma-alusten käyttäjiä koskevat vakuutusvaatimukset EU:ssa – Kertomus asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanosta

1. Johdanto

Lentoliikenteen harjoittajien toimilupia koskevissa yhteisön säännöissä vaadittiin vielä jonkin aikaa sitten ainoastaan, että "lentoliikenteen harjoittajien on otettava onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus, joka kattaa varsinkin matkustajat, matkatavarat, rahdin, postin ja kolmannet osapuolet"¹. Säännöissä ei määritelty noudatettavia vaatimuksia eikä määriä. Vuonna 2002 Euroopan komissio ehdotti asetusta lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista², jotta varmistettaisiin vähimmäisvakuutusvaatimusten avoin, syrjimätön ja yhdenmukainen soveltaminen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista tuli voimaan 30. huhtikuuta 2005. Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 asetetaan vähimmäisvakuutusvaatimukset lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-alusten muille kuin kaupallisille käyttäjille matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.

Asetusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät EU:n alueella, alueelle tai alueelta pois, ja tietyssä määrin niihin, jotka lentävät EU:n alueen yli, lukuun ottamatta valtion ilma-aluksia, ilma-alusten pienoismalleja, joiden suurin hyväksytty lentoonlähtömassa (MTOM) on alle 20 kg, jaloilta lähteviä lentolaitteita, kiintopalloja, leijoja ja laskuvarjoja. Asetuksella säädetään siis yhtäläisistä toimintaedellytyksistä kaikille eurooppalaisille ja kolmansien maiden ilma-alusten käyttäjille näiden lentäessä yhteisössä, yhteisöön tai yhteisöstä.

Asetuksen peruseriaatteena on vaatimus, että kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla ja ilma-alusten käyttäjillä on oltava vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta; vakuutettuihin riskeihin sisältyvät sotatoimiin ja terrorismiin liittyvät riskit (4 artiklan 1 kohta).

Asetuksen tultua voimaan komissio on kutsunut koolle neljä vakuutusasioita käsittelevän tilapäisen ryhmän kokousta jäsenvaltioiden ja toimialan kanssa keskustellakseen markkinakehityksestä. Markkinoillepääsyä käsittelevää komiteaa ei ole tarvinnut kutsua koolle asetuksen 9 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti vähimmäisvakuutusvaatimusten tarkistamiseksi tai vakuutusmarkkinoiden häiriöiden takia.

Komissio käynnisti 21. syyskuuta 2007 avoimen kuulemisen saadakseen intressiryhmiltä kommentteja asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanosta. Komissio sai intressiryhmiltä

¹ Neuvoston asetus (EY) N:o 2407/92, 7 artikla.

² KOM(2002) 521, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista.

68 kannanottoa³ ja keskusteli niiden vastauksista edelleen 1. helmikuuta 2008 pidetyssä vakuutusasioita käsittelevän tilapäisen ryhmän kokouksessa.

Komissio on laatinut tämän kertomuksen asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanosta kolmen vuoden kuluttua sen voimaantulosta asetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

2. Ilmailualan vakuutukset ja korvausvastuu

Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 asetetaan vähimmäisvakuutusvaatimukset matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Asetuksella varmistetaan, että lentoliikenteen harjoittajilla ja ilma-alusten käyttäjillä on vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun. Asetuksella ei kuitenkaan muuteta korvausvastuuta koskevia nykyisiä sääntöjä, jotka johtuvat kansainvälisistä yleissopimuksista, yhteisön lainsäädännöstä ja EU:n jäsenvaltioiden lainsäädännöstä. Näin ollen vakuutusvaatimuksia koskevassa kertomuksessa on käsiteltävä myös korvausvastuun osalta voimassa olevia sääntöjä.

a) Matkustajia ja matkatavaroita koskeva korvausvastuu

Yleiset säännöt lentoliikenteen harjoittajien matkustajia ja matkatavaroita koskevasta korvausvastuusta ovat yleissopimuksessa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä (Montrealin yleissopimus). Euroopan yhteisö on ratifioinut Montrealin yleissopimuksen ja pannut sen määräykset täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta.

Montrealin yleissopimuksessa määrätään rajoittamattomasta korvausvastuusta matkustajien kuolemantapausten ja loukkaantumisten yhteydessä. Vahinkojen vastatessa enintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta⁴ lentoliikenteen harjoittajalla ei ole oikeutta riittää korvausvaatimuksia, eli korvausvastuu on ankara (tuottamuksesta riippumaton). Tätä määrää suuremmissa vahingoissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole korvausvastuuta, jos se voi osoittaa, että se ei aiheuttanut vahinkoa huolimattomuudella eikä muulla tavalla. Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 vähimmäisvakuutusvaatimuksiksi matkustajien osalta säädetään 250 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Nämä vähimmäisvakuutusvaatimukset koskevat paitsi ankaraa korvausvastuuta, myös tuottamukseen perustuvaa oikeudellista korvausvastuuta.

Montrealin yleissopimuksessa matkatavaroiden viivästymistä, tuhoutumista, katoamista tai vahingoittumista koskeva korvausvastuu rajoitetaan 1000 erityiseen nosto-oikeuteen. Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 asetetaan vastaavasti vähimmäisvakuutusvaatimuksiksi matkustajien osalta 1000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden.

b) Rahtia koskeva korvausvastuu

³ Saaduista kannanotoista julkaistiin 10. tammikuuta 2008 yhteenveto osoitteessa http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. Kaikki kannanotot, jotka eivät ole salaisia, ovat nähtävissä samalla sivustolla.

⁴ Special Drawing Right (SDR). 1 SDR = 1,04 euroa [28.3.2008].

Rahtia koskevasta korvausvastuusta määrätään niin ikään Montrealin yleissopimuksessa. Asetuksella (EY) N:o 785/2004 asetetut vähimmäisvakuutusvaatimukset eli 17 erityistä nosto-oikeutta kiloa kohden vastaavat Montrealin yleissopimuksen vastuurajoja.

c) Kolmansia osapuolia koskeva korvausvastuu

Yhteisöllä ei tällä hetkellä ole yhdenmukaisia sääntöjä kolmansia osapuolia koskevasta korvausvastuusta. Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 säädetään vähimmäisvakuutusvaatimuksista, jotka vastaavat ilma-aluksen lentokelpoisuustodistuksessa mainittua suurinta hyväksyttyä lentoonlähtömassaa (MTOM). Tällainen lähestymistapa kuvastaa suhdetta, joka kunkin ilma-alustyypin painolla on sen kolmansille osapuolille mahdollisesti aiheuttamaan vahinkoon. Useilla jäsenvaltioilla on sääntöjä, joiden mukaan ilma-alusten käyttäjien korvausvastuu kolmansien osapuolten osalta perustuu osoitettuun tuottamukseen, joka johtuu huolimattomuudesta tai muusta oikeudettomasta käytöksestä. Muut jäsenvaltiot soveltavat ankaran korvausvastuun periaatetta, joka on joissakin tapauksissa rajoittamaton ja joissakin taas rajoitettu tiettyyn määrään.

Maailmanlaajuisesti on kuitenkin käynnissä huomattavia ponnistuksia yhdenmukaisten, kolmansiin osapuoliin liittyvää korvausvastuuta koskevien sääntöjen laatimiseksi ilma-alusten käyttäjiä varten. Tämän kertomuksen julkaisemishetkellä ICAOn oikeudellisessa komiteassa keskustellaan yleissopimusluonnoksesta, joka koskee ilma-alusten kolmansille osapuolille aiheuttamien vahinkojen korvaamista laittoman lentoon puuttumisen tapauksessa. Jos ICAOn oikeudelliselle komitealle ehdotettu yleissopimusluonnos hyväksytään, sillä rajoitettaisiin ilma-alusten käyttäjien korvausvastuu kolmansien osapuolten osalta laittoman lentoon puuttumisen tapauksissa määriin, jotka on vakuutettava asetuksen (EY) N:o 785/2004 7 artiklan nojalla ja siinä olevan ilma-alusten painoluokituksen perusteella.

Ehdottaessaan vakuutusvaatimuksia koskevaa asetusta komissio katsoi, että "ei ole riittävästi osoitettu, että olisi tarpeen soveltaa lentoyhtiöiden ankaraa korvausvastuuta sodan ja terroriteon aiheuttamista riskeistä kolmansille osapuolille"⁵. Asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanoa koskevassa kuulemisessa kuitenkin tuli esiin, että joidenkin sidosryhmien ja jäsenvaltioiden mielestä olisi hyödyllistä laatia yhdenmukaisia sääntöjä korvausvastuusta kolmansien osapuolten osalta, koska niin varmistettaisiin yhtäläiset toimintaedellytykset.

Komissio ymmärtää, että monien lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien mielestä terroriuhkaysten riskistä vastaaminen olisi kohdistettava valtioille eikä ilma-alusten käyttäjille. Montrealin yleissopimuksessa lentoliikenteen harjoittajia ei kuitenkaan vapauteta matkustajia koskevasta korvausvastuustaan terroritekojen tapauksessa. Useimpien jäsenvaltioiden lainsäädännön mukaan ilma-alusten käyttäjät ovat vastuussa terroriteoista kolmansille osapuolille aiheutuvista vahingoista. Ellei korvausvastuusääntöjä muuteta, vaatimusta vakuutusturvasta terrorismin varalta on mahdoton poistaa. Ellei ilma-alusten kolmansille osapuolille aiheuttamien vahinkojen korvaamista laittoman lentoon puuttumisen tapauksessa koskevalla yleissopimusluonnoksella kyetä vahvistamaan maailmanlaajuisia sääntöjä, komissio tarkastelee tilannetta uudelleen ja saattaa ehdottaa kolmansia osapuolia koskevien korvausvastuusääntöjen yhdenmukaistamista yhteisössä.

3. Asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpano

⁵ KOM(2002) 521, 24.9.2002, s. 6.

Voimaantuloaan seuranneiden kolmen vuoden aikana asetuksella on voitu varmistaa kaikkien yhteisössä, yhteisöön tai yhteisöstä lentävien ilma-alusten käyttäjien vakuutusturva. Vain harvoissa tapauksissa ilma-alusten käyttäjät eivät ole noudattaneet vakuutusvaatimuksia. Jäsenvaltioiden siviili-ilmailuviranomaisten mukaan jotkut kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat – yleensä kyseessä ovat keskiaasialaiset tilauslentoyhtiöt – ovat keskeyttäneet toimintansa asetuksen voimaantulon jälkeen. Vakuutusmarkkinoilla on tarjolla asetuksessa vaadittu vakuutusturva kaikille lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-alusten käyttäjille.

Kuulemisen aikana saaduista vastauksista kävi ilmi, että asetus on selkeä ja yksinkertainen soveltaa. Erittäin harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät osoittavat noudattavansa 5 artiklan 1 kohdan vakuutusvaatimuksia toimittamalla vakuutustodistuksen. Jos kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät eivät toimita todistetta vakuutuksesta, jäsenvaltiot epäävät niiltä laskeutumisen alueelleen 8 artiklan 6 kohdan nojalla. Tämä seuraamus on osoittautunut hyvin tehokkaaksi ja varoittavaksi, ja sillä on estetty joitakin kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajia, joilla ei ole asianmukaista vakuutusturvaa, lentämästä yhteisöön. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien osalta jäsenvaltioiden on tarvinnut soveltaa seuraamuksia vain äärimmäisen harvoissa tapauksissa. Tämä merkitsee, että asetuksessa säädetyt vähimmäisvakuutusvaatimukset ovat selkeitä ja oikeassa suhteessa tavoitteen saavuttamiseen.

Jäsenvaltiot käyttävät vain rajoitetusti hyväkseen 8 artiklan 2 kohdan mukaista mahdollisuutta vaatia todisteita voimassa olevasta vakuutuksesta alueensa yli lentäviltä lentoliikenteen harjoittajilta ja ilma-alusten käyttäjiltä. Monet jäsenvaltiot tyytyvät vaatimaan todisteita vakuutuksesta vain sellaisilta alueensa yli lentäviltä lentoliikenteen harjoittajilta, jotka kuljettavat vaarallisia aineita.

Jotkut jäsenvaltiot ovat käyttäneet asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaista mahdollisuutta asettaa vähimmäisvakuutusturvalle alempi taso sellaisilla ilma-aluksilla, joiden MTOM on enintään 2700 kg, liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen osalta edellyttäen, että turva kattaa kuitenkin vähintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Tästä johtuen kevyillä ilma-aluksilla liikennöitäviin lentoihin sovelletaan tällä hetkellä erilaisia vähimmäisvakuutusvaatimuksia matkustajia koskevan korvausvastuun osalta. Jotkut jäsenvaltiot vaativat 100 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden kattavaa vakuutusta; toiset jäsenvaltiot vaativat 250 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Tämä on toisinaan johtanut vaikeuksiin rajatylittävien kevyiden yleisilmailun ilma-alusten käyttäjille. Ei ole kuitenkaan näyttöä siitä, että tällainen eriyttäminen olisi haitannut henkilöiden vapaata liikkumista. Näin ollen komission yksiköt eivät usko, että asetusta olisi tarpeen muuttaa tällaisten kevyillä ilma-aluksilla liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen matkustajia koskevien vakuutusvaatimusten yhdenmukaistamiseksi.

Joukko kysymyksiä, jotka liittyvät siihen, miten kansalliset viranomaiset panevat asetusta täytäntöön, kaipaa ilmeisesti kuitenkin lisäselvitystä. Kysymykset ovat seuraavat:

– Vakuutustodistus

Sidosryhmien ja ilmailuviranomaisten vastauksista kävi ilmi laaja tuki vakuutustodistuksen mallin laatimiselle. Yhtenäinen muoto yksinkertaistaisi menettelyjä, helpottaisi viranomaisvalvontaa, toisi selvyyttä ja vähentäisi ilma-alusten käyttäjien sääntelytaakkaa. Komission yksiköt eivät kuitenkaan usko, että vakuutustodistuksen mallia olisi tarpeen sisällyttää lainsäädäntöön. Oikeudellisesti sitova todistus vähentäisi joustavuutta sopeutua

uusiin olosuhteisiin. Huomattakoon, että vakuutusmarkkinoilla on jo kehitetty laajasti hyväksytyjä malleja sekä kaupallisille lentoliikenteen harjoittajille että yleisilmailun harjoittajille. Malleilla voidaan asianmukaisesti osoittaa asetuksen (EY) N:o 785/2004 vaatimusten noudattaminen. London Market Insurance Brokers Committee (Lontoon markkinoiden vakuutuksenvälittäjien komitea) ja lentovakuutuksenantajien kansainvälisen liiton (IUAI) vakuutustodistusmallit ovat tämän kertomuksen liitteessä. Komissio suhtautuu myönteisesti näihin vakuutusmarkkinoiden pyrkimykseen helpottaa asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanoa. Toistaiseksi kahdella jäsenvaltiolla on vakuutustodistusta koskevia erityisiä kansallisia vaatimuksia. Komissio rohkaisee toimialaa ja jäsenvaltioita jatkamaan keskusteluja todistusmallien parantamiseksi entisestään, jotta ne hyväksyttäisiin kaikissa 27 jäsenvaltiossa.

– Vakuutustodistusten toimittaminen

Jotkut jäsenvaltiot ovat asettaneet kyseenalaiseksi sen, että vakuutuksenvälittäjät voivat antaa vakuutustodistuksia. Lentovakuutusosalalla on yleistä, että ilma-aluksella on useita vakuuttajia riskien hajauttamiseksi. Tästä johtuen vakuutustodistuksen antaja on usein vakuutuksenvälittäjä eikä vakuutuksenantaja. Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät velvoitetaan osoittamaan noudattavansa asetuksen vakuutusvaatimuksia toimittamalla vakuutustodistus. Asetuksen soveltamiseksi ei ole merkitystä sillä, onko tällaisen vakuutustodistuksen antanut vakuutusyhtiö itse vai vakuutuksenvälittäjä tai asiamies vakuutusyhtiön puolesta.

– Vakuutustodistuksen suhde vakuutus sopimuksen ehtoihin

Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista. Asetuksessa ei puututa ilma-alusten käyttäjien ja vakuutuksenantajien välisiin sopimusjärjestelyihin. Koska vakuutustodistuksia koskevat usein vakuutus sopimuksessa sovitut ehdot, edellytykset, rajoitukset ja poissulkemiset, ilmailuviranomaiset voivat kuitenkin tarvita näyttöä siitä, etteivät ehdot ja edellytykset vaikuta siihen, että ilma-aluksen käyttäjä noudattaa vähimmäisvakuutusvaatimuksia (esim. sulkemalla pois terrorismin riski). Tämän tarkemmin ilmailuviranomaisten ei tarvitse tutkia ehtoja ja edellytyksiä varmistaakseen asetuksen noudattamisen.

4. Lentovakuutusmarkkinoiden kehitys asetuksen tultua voimaan

Asetusta (EY) N:o 785/2004 sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, ei lentovakuutusten antajiin. Lentovakuutusmarkkinoiden kehitys toimii kuitenkin puitteina, jotka määräävät vakuutusvaatimusten taloudellisen vaikutuksen ilma-alusten käyttäjiin.

Komission ehdottaessa asetusta lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista vuonna 2002 syyskuun 11. päivän tapahtumat olivat juuri vaikuttaneet syvästi lentovakuutusmarkkinoihin. Vakuutuskustannukset olivat nousseet huomattavasti. Vakuutusturvan poistaminen sotatoimien ja terrorismin osalta syyskuun 11. päivän terrori-iskujen jälkeen sai aikaan vakavaa huolta lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-alusten käyttäjien vakuutusturvasta⁶.

⁶ KOM(2001) 574, 10.10.2001, Yhdysvalloissa suoritetujen terrori-iskujen seuraukset ilmailualalla, s. 4–5. KOM(2002) 320, 2.7.2002, tiedonanto ilmailualan vakuutuksista Yhdysvalloissa 11 päivänä syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen, s. 2.

Asetuksen tultua voimaan on palattu pehmeämpiin markkinaehtoihin. Lentovakuutusmarkkinoiden uusi kapasiteetti on lisännyt kilpailua, mikä puolestaan on laskenut lentovakuutusten hintoja. Lisäksi lentoliikenteen turvallisuustaso suhteellisen alhaisine menetyksineen on myötävaikuttanut vakuutusmaksujen merkittävään laskuun vuodesta 2004.

Vuoden 2004 ja syyskuun 2006 välillä uudistusmaksut alenivat 5–10 prosentilla vuodessa. Lokakuussa 2006 perityt uudistusmaksut alenivat yli 20 prosentilla, ja vakuutusmaksujen keskimääräinen muutos vuonna 2006 oli –16 %⁷. Vuoden 2007 ensimmäisen puoliskon aikana uudistusmaksut laskivat jälleen noin 20 prosentilla. Vuoden 2007 lopussa perityt uudistusmaksut alenivat noin 11 prosentilla⁸. Huomattakoon, että maksujen laskun kanssa samaan aikaan ajoittui riskitason nousu, joka johtui sekä lentoyhtiöiden matkustajamäärien että ilma-aluslaivaston arvon noususta. Kasko- ja lentovastuuvakuutusmaksut ovat laskeneet yhteensä 3,4 miljardista dollarista vuonna 2002 1,5 miljardiin dollariin vuonna 2007. Eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhteenlasketut kasko- ja lentovastuuvakuutusmaksut putosivat alle 500 miljoonaan dollariin vuonna 2006.⁹

Asetuksen antamisen aikaan komissio tutki lentovakuutusmarkkinoiden tiettyjen käytäntöjen yhteensopivuutta EY:n kilpailusääntöjen kanssa. Selvitystyö osoitti, että lentovakuutusten antajien yhteistyörakenteet estivät markkinoita toimimasta niin hyvin kuin pitäisi. Maaliskuussa 2005 eurooppalaiset lentovakuutusten antajat alkoivat uudistaa käytäntöjään, jotta liiallinen yhteistyö saataisiin estettyä¹⁰. Lloyd's Market Association ja International Underwriting Association of London perustivat kesäkuussa 2005 lentovakuutuslausekkeita käsittelevän työryhmän (AICG, Aviation Insurance Clauses Group). AICG laatii sanamuotojen, lausekkeiden ja rinnakkaismuotojen ei-sitovia malleja käytettäväksi lentovakuutus sopimuksissa. Käyttäjiä kuullaan ehdotetuista lausekkeista, ja he voivat itse ehdottaa rinnakkaisia lausekkeita. AICG:n kokousten pöytäkirjat ja sanamuoto- ja lauseke-ehdotukset julkaistaan¹¹. Tämä on huomattavasti lisännyt avoimuutta lentoliikenteen harjoittajiin päin. Samalla se on helpottanut komission ja kansallisten viranomaisten tehtävää valvoa vakuutusmarkkinoita.

Syyskuun 11. päivän tapahtumien jälkeen lentovakuutusten antajat muodostivat kolmansiä osapuolia koskevat ylimääräiset sotariskivakuutusmarkkinat, joilla vakuutetaan sotatoimi- ja terrorismiriskien varalta¹². Kyseiset kolmansiä osapuolia koskevat vastuuvakuutusmaksut ovat laskeneet merkittävästi, 1,7 miljardista dollarista vuonna 2001 0,13 miljardiin dollariin vuonna 2007. Menetysten puuttuminen ja markkinaolosuhteet ovat johtaneet vakuutuskustannusten huomattavaan laskuun. Kolmansiä osapuolia koskevat ylimääräiset vastuuvakuutusmaksut näyttävät laskeneen noin 40 prosentilla matkustajaa kohden vuonna 2007¹³.

⁷ Lähde: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

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

⁹ Lähde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361, 23. maaliskuuta 2005: "Competition: aviation insurers commit to reforms to promote competition and transparency".

¹¹ www.aicg.co.uk

¹² Asetuksessa terrorismiriskit nimenomaan sisällytetään vähimmäisvakuutusvaatimuksiin. Sota-, kaappaus- ja terrorismiriskit suljetaan lentovakuutus sopimusten ulkopuolelle sodan, kaappauksen ja muiden vaarojen poissulkemislausekkeella. Kyseiset riskit sisältyvät kuitenkin lentovastuuvakuutuksen laajennettua turvaa koskevaan lisäsopimukseen.

¹³ Lähde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

AICG tarkisti sodan, kaappauksen ja muiden vaarojen poissulkemislauseketta ja siihen liittyviä mainintoja. Elokuussa 2006 AICG julkaisi uudet poissulkemislausekkeet ja korvausvastuuta koskevat lisälausekkeet¹⁴. Poissulkemislausekkeella AVN48C, jota laajennetaan lisälausekkeella AVN52H, suljettaisiin kaikki joukkotuhoseisiin liittyvät riskit vakuutus sopimuksen ulkopuolelle. Vaihtoehtoisella poissulkemislausekkeella AVN48D, jota laajennetaan lisälausekkeella AVN52K, katettaisiin rajoitetusti joukkotuhoseisiin liittyviä muita kuin ydinaseriskejä. Jäsenvaltioita kuultuaan komissio ilmoitti vakuutuksenantajille tammikuussa 2007, että kaikkien joukkotuhoseisiin liittyvien riskien poissulkeminen johtaisi tilanteeseen, jossa ilma-alusten käyttäjät eivät noudata asetuksessa säädettyjä vähimmäisvakuutusvaatimuksia.

AICG:n julkaisemia lausekkeitä ei ole vielä käytetty lentovakuutus sopimuksissa. Markkinoiden tämänhetkiset olosuhteet huomioon ottaen ei ole odotettavissa, että uusia lausekkeitä otetaan käyttöön lyhyellä aikavälillä. Tällä hetkellä ei ole merkkejä siitä, että markkinoilla oleva vakuutusturva joukkotuhoseisiin liittyvien vaarojen varalta olisi riittämätön. Komissio seuraa edelleen kehitystä tiiviisti, sekä varmistaakseen asetuksen noudattamisen että turvatakseen ilma-alusten käyttäjien toimintaedellytykset.

5. Taloudelliset vaikutukset lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin

Loogisena seurauksena vaatimusten yhdenmukaistamisesta taloudellinen vaikutus on ollut suurin sellaisiin ilma-alusten käyttäjiin, joihin ei sovellettu tiukkoja vähimmäisvakuutusvaatimuksia ennen asetuksen voimaantuloa. Asetuksella oli vain rajoitettu vaikutus toimijoihin, jotka olivat hankkineet asetuksen vähimmäisvaatimukset ylittävän vakuutusturvan jo ennen asetuksen voimaantuloa.

Useimmille lentoliikenteen harjoittajille asetuksella oli vain vähän vaikutuksia. Suuret lentoliikenteen harjoittajat hankkivat vähimmäisvaatimuksia laajemman vakuutusturvan yhtiön riskinhallintasyistä. Ilma-alusten vuokranantajat vaativat yleensä laajempaa vakuutusturvaa kuin asetuksessa vaadittu. Tämän vuoksi ilma-aluksia vuokraavilla lentoliikenteen harjoittajilla on huomattavasti vähimmäisvaatimuksia laajempi vakuutusturva. Pieniäkin ilma-aluksia käyttävillä lentoliikenteen harjoittajilla on yleensä vähimmäisvaatimuksia laajempi vakuutusturva. Markkinoiden olosuhteista johtuen vakuutuskustannukset ovat tällä hetkellä lentoliikenteen harjoittajille suhteellisen pieni kustannustekijä. Syyskuun 11. päivän tapahtumien jälkeen vakuutuskustannukset nousivat 1,30–1,85 dollariin matkustajaa kohden¹⁵. Vuonna 2007 EU:n lentoyhtiöiden keskimääräiset vakuutuskustannukset olivat 0,54 dollaria matkustajaa ja lentoa kohden¹⁶.

Yleisilmailuun kohdistuneiden taloudellisten vaikutusten osalta jäsenvaltioiden välillä on jonkin verran vaihtelua. Ennen asetuksen voimaantuloa jotkut jäsenvaltiot vaativat jo muilta kuin kaupallisilta lentoliikenteen harjoittajilta vastaavaa tai jopa laajempaa vakuutusturvaa. Useimmissa jäsenvaltioissa yleisilmailuun ei ole kohdistunut vakavia vaikutuksia. Yleisesti ottaen vaikutus oli suurempi heti asetuksen voimaantulon jälkeen, mutta lentovakuutusmarkkinoiden tilanne on viime vuosina johtanut vakuutusmaksujen merkittäviin alennuksiin. Erityisesti joissakin uusissa jäsenvaltioissa muiden kuin kaupallisten ilma-alusten käyttäjien vakuutuskustannukset kuitenkin nousivat huomattavasti asetuksen voimaantulon

¹⁴ Lausekkeet julkaistu sivustossa www.aicg.co.uk.

¹⁵ KOM(2002) 320, s. 4.

¹⁶ Lähde: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

johdosta. Kolme jäsenvaltiota ilmoitti kustannusten nousseen yli 100 prosentilla. Jotkut kevyiden ilma-alusten, esim. purjelentokoneiden, kuumailmapallojen ja ultrakevyiden vesitasojen käyttäjät ovat ilmeisesti kärsineet kustannusten merkittävästä noususta. Sama koskee raskaiden museoilma-alusten (esim. B-17-pommikone "Sally B") käyttäjiä.

Asetus merkitsi vakuutusvaatimusten jyrkkää nousua tietyille museoilma-aluksille, joilla on korkea hyväksytyt MTOM. Tästä johtuen on esiintynyt huolestuneisuutta siitä, että asetus johtaisi raskaiden museoilma-alusten lentokieltoon. Museoilma-alusten käyttäjien mukaan kolmansille osapuolille aiheutuvien vahinkojen riskit ovat huomattavasti pienemmät kuin samaan painoluokkaan kuuluvilla nykyaikaisilla ilma-aluksilla, mikä johtuu museoilma-alusten alhaisesta käyttöasteesta ja toiminnan rajoituksista. Monet kuulemisessa saaduista vastauksista kuitenkin osoittavat, että vakuutusmarkkinat ottavat tällaiset erityispiirteet asianmukaisesti huomioon. Asetuksen painoluokitus ei ehkä täysin sovellu raskaille museoilma-aluksille, mutta yleisistä säännöistä poikkeaminen olisi vaikeasti perusteltavissa. Kokemus jäsenvaltioissa, joilla on suuri museoilma-alusten laivasto, erityisesti Yhdistyneessä kuningaskunnassa, tuntuu vahvistavan, että asetuksen (EY) N:o 785/2004 vaatimukset soveltuvat kaikkiin ilma-aluksiin, olivatpa ne nykyaikaisia tai historiallisia. Äskettäinen esimerkki, jossa oli kyseessä entistetty Vulcan-pommikone, jonka MTOM on 79 379 kg, osoitti, että vakuutusmarkkinat kykenevät tarjoamaan museoilma-alusten käyttäjille joustavia ratkaisuja asetuksen vaatimuksia noudattaen¹⁷. Aiemmat markkinalähtöiset ratkaisut huomioon ottaen komissio katsoo, ettei tällä hetkellä ole näyttöä siitä, että asetusta tarvitsisi tarkistaa. Vakuutustenvälittäjät ja -antajat pystyvät asianmukaisesti arvioimaan museoilma-alusten käytöstä aiheutuvan vahingon riskin kolmansille osapuolille ja tarjoamaan markkinalähtöisiä ratkaisuja museoilma-alusten käyttäjille. Komissio ei siis tässä vaiheessa aio ottaa käyttöön monimutkaisia poikkeussääntöjä hyvin rajoitettua ilma-alusten käyttäjämäärää varten, vaan luottaa siihen, että markkinat tarjoavat joustavia ratkaisuja. Komissio kuitenkin seuraa asiaa tiiviisti.

6. Asetuksen (EY) N:o 785/2004 soveltamisalan ulkopuoliset kysymykset

Asetuksessa (EY) N:o 785/2004 vaaditaan, että ilma-alusten käyttäjillä on vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Vähimmäisvakuutusturvan postia koskevan korvausvastuun osalta määrittelevät kansalliset viranomaiset. Yhteisön toimilupia koskeviin sääntöihin¹⁸ sisältyy yleinen periaate, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajilla on oltava vakuutus postia koskevan korvausvastuun osalta.

Koska asetuksella on varmistettu, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukainen vakuutusturva matkustajia ja matkatavaroita koskevan korvausvastuunsa osalta, se on myötävaikuttanut matkustajien suojelun korkeampaan tasoon EU:ssa. Viimeaikaiset tapaukset ovat osoittaneet, että matkustajat voivat joutua vaikeuksiin lentoyhtiön häiriöiden takia, esim. jos lentoliikenteen harjoittaja joutuu konkurssiin tai jos sen liikennelupa perutaan. Tässä yhteydessä komissio on hyödyntänyt asetuksen (EY) N:o 785/2004 täytäntöönpanoa koskevaa kuulemistä selvittääkseen mahdollisia keinoja parantaa matkustajien suojaa tällaisissa tapauksissa. Kuulemisessa saaduista vastauksista ei voida suoraan päätellä, että tarvittaisiin

¹⁷ Asetuksen (EY) N:o 785/2004 voimaantulon jälkeen komissio on myös aktiivisesti edistänyt markkinalähtöistä ratkaisua "Sally B":n tapaukseen.

¹⁸ Asetus (ETY) N:o 2407/92 yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista ja ehdotus asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä.

lisää vakuutusvaatimuksia matkustajien suojelemiseksi lentoliikenteen harjoittajan mahdollisen maksukyvyttömyyden varalta. Tällaisia tapauksia varten markkinoilla on olemassa vakuutuksia ainakin joissain jäsenvaltioissa, mutta kyseessä on erityinen vakuutus taloudellisten vaikeuksien varalta, eikä sitä tarjottaisi lentovastuuvakuutuksen yhteydessä. Monien sidosryhmien ja kansallisten viranomaisten mielestä asianmukaisin väline olisi luvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien talouden tarkka valvonta, jota onkin tehostettu kolmannen lentoliikennepaketin tarkistuksen yhteydessä¹⁹. Komissio on tietoinen matkustajille aiheutuvista mahdollisista vaikeuksista ja arvioi parhaillaan kaikkia asiaan liittyviä näkökohtia, myös mahdollisia toimintavaihtoehtoja.

7. Päätelmät

Komissio on tietoinen siitä, että joissakin jäsenvaltioissa tiettyjen ilma-alusten käyttäjäryhmien vakuutuskustannukset ovat nousseet merkittävästi asetuksen voimaantulon jälkeen. Komissio ei kuitenkaan näe, että asetukseen liittyisi mitään yleistä ongelmaa. Neuvoston ja parlamentin tarkoituksena oli tarjota yhtäläiset toimintaedellytykset ja vahvistaa yhdenmukaiset vakuutusvaatimukset kaikille ilma-alusten käyttäjille, kaupallisille ja muille kuin kaupallisille, eurooppalaisille ja ulkomaisille, jotta matkustajille ja vahinkoa kärsineille kolmansille osapuolille taattaisiin asianmukainen korvaus. Vastauksissa on vahvistettu, että tavoite on edelleen aiheellinen ja että kansallisen sääntelyn mahdollisuuden palaamisella (esim. kevyillä ilma-aluksilla liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen osalta) olisi kielteisiä vaikutuksia.

Tällainen yhdenmukaistaminen vaikuttaa jo sinänsä joidenkin jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajiin enemmän kuin toisten. Useimmissa jäsenvaltioissa asetuksen vähimmäisvaatimukset eivät kuitenkaan ole aiheuttaneet mitään merkittäviä ongelmia. Näin ollen ja joidenkin jäsenvaltioiden – ja ilma-alusten käyttäjien, joihin asia vaikuttaa – esiin tuomasta huolestuneisuudesta huolimatta asetuksella säädettyjä vakuutusvaatimuksia ei voida pitää epäasianmukaisen korkeina tietyille ilma-alusluokille, kuten kevyille ilma-aluksille²⁰. Tässä yhteydessä on syytä myös panna merkille, että asetuksen vähimmäisvakuutusvaatimukset ilma-aluksille, joiden MTOM on alle 2 700 kg, ovat paljon alemmat kuin komission alun perin ehdottamat.

Kolmen voimaantuloaan seuranneen vuoden aikana asetuksella (EY) N:o 785/2004 on päästy tavoitteeseen varmistaa kaikkien yhteisössä lentävien ilma-alusten käyttäjien asianmukainen vakuutusturva matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun osalta. Tällä hetkellä ei ole näyttöä siitä, että asetukseen olisi tarpeen tehdä muutoksia. Komissio uskoo, että tässä kertomuksessa annetut selvennykset parantavat entisestään asetuksen täytäntöönpanoa, ja se jatkaa täytäntöönpanon tiivistä seuraamista yhdessä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa, erityisesti vakuutusasioita käsittelevän ryhmän puitteissa.

¹⁹ Ehdotus asetukseksi lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä. Ks. komission lehdistötiedote IP/07/1831, 30. marraskuuta 2007.

²⁰ Tämä vahvistetaan implisiittisesti neuvoston 7. ja 8. huhtikuuta 2008 antamissa päätelmissä komission tiedonannosta "Yleisilmailun ja liikentotoiminnan kestävä tulevaisuus".

LIITE A) Vakuutustodistuksen malli lentoliikenteen harjoittajille

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.

LIITE B) Vakuutustodistuksen malli ilma-alusten käyttäjille²¹

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 Ilma-alusten käyttäjien todistusmallin on kehittänyt London Insurance Market Brokers Committee yhteistyössä Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisen kanssa.

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 Note product liability may not be applicable for all 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 AVN43B.			
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles			

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																																			
<p>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.</p> <p>Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are:</p> <p>Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>< 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2</td><td>< 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3</td><td>< 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4</td><td>< 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5</td><td>< 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6</td><td>< 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7</td><td>< 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8</td><td>< 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9</td><td>< 500.0000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10</td><td>≥ 500.0000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> <p>In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150</p>		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	<p><u>Sum insured</u></p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, any one accident, in all</p> <p>Property Damage, any one accident, in all</p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all</p> <p>Passenger Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, each passenger each occurrence</p>
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.

Subject to the terms, definitions, conditions, limitations and exclusions of the Policy.

²²

Tämän ilma-alusten käyttäjien todistusmalliluonnoksen on kehittänyt lentovakuutuksenantajien kansainvälinen liitto (IUAI). Se on kansilehti, josta käy ilmi asetuksen (EY) N:o 785/2004 vaatimusten noudattaminen ja johon yksittäiset valtiot voivat tarvittaessa lisätä kansallisia vaatimuksiaan.