



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 24.4.2008
COM(2008) 216 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A
TANÁCSNAK**

**A légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelmények az EU-ban –
jelentés a 785/2004/EK rendelet alkalmazásáról**

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelmények az EU-ban – jelentés a 785/2004/EK rendelet alkalmazásáról

1. Bevezetés

Nem is olyan régen a légifuvarozók engedélyezésére vonatkozó közösségi szabályok csak azt írták elő, hogy „a légifuvarozónak biztosítással kell rendelkeznie baleset esetén fennálló polgári jogi felelőssége fedezésére, különösen az utasok, csomagok, áru és postai küldemények szállítása és harmadik felek vonatkozásában”¹; egyéb feltételt, illetve összegeket nem határoztak meg. A biztosításokra vonatkozó minimális követelmények átlátható, megkülönböztetéstől mentes és harmonizált alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság 2002-ben javaslatot² tett a légifuvarozókra és a légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló rendelet elfogadására.

A légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet 2005. április 30-án lépett hatályba. A 785/2004/EK rendelet minimális biztosítási követelményeket határoz meg a légifuvarozókat és a nem kereskedelmi célokra használt légi járművek üzemen tartóit az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében terhelő felelősségre vonatkozóan.

A rendelet hatálya kiterjed valamennyi, az EU területén belül, az EU-ba, az EU-ból, illetve – bizonyos mértékben – az EU légterét érintő járatokat üzemeltető légifuvarozóra és légi járművek üzemen tartóira, kivéve az állami légi járműveket, a 20 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű (MTOM) légijármű-modelleket, lábról indítható légi járműveket, kötött ballonokat, sárkányokat és ejtőernyőket. Ezzel a rendelet egyenlő versenyfeltételeket biztosít a Közösség területén belül, a Közösségbe és az onnan közlekedő valamennyi európai és harmadik országbeli légijármű-üzembentartó számára.

A rendeletben előírt alapvető elvi követelmény, hogy minden légifuvarozónak és légijármű-üzembentartónak az utasokra, a poggyászra, a rakományra és harmadik felekre vonatkozó, a repüléshez kapcsolódó sajátos felelősségére tekintettel biztosítással kell rendelkeznie, és a biztosításnak ki kell terjednie a háborúkkal és terrorizmussal kapcsolatos kockázatokra is (4. cikk (1) bekezdés).

A rendelet hatálybalépése óta a Bizottság négy alkalommal hívta össze a tagállamok és az ágazat képviselőiből álló ad hoc biztosítási munkacsoportot a piaci fejlemények megvitatására. A rendelet 9. cikkében lefektetett eljárás keretében létrehozott (a légifuvarozók piacra jutásával foglalkozó) bizottságnak a biztosításokra vonatkozó minimális követelmények felülvizsgálatát célzó, illetve a biztosítási piac nem megfelelő működése miatti összehívására nem volt szükség.

¹ A 2407/92/EGK tanácsi rendelet 7. cikke.

² COM(2002) 521, Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről.

A Bizottság 2007. szeptember 21-én nyilvános konzultációt indított az érintetteknek a 785/2004/EK rendelet alkalmazásával kapcsolatos észrevételeinek megismerésére. Az érdekelt felektől 68 észrevétel³ érkezett, és a válaszokat a Bizottság az ad hoc biztosítási munkacsoport tagjaival annak 2008. február 1-jei ülésén vitatta meg részleteiben.

A Bizottság e jelentést a 785/2004/EK rendelet alkalmazásáról – annak 10. cikke (1) bekezdésének megfelelően – a hatálybalépést követő három év elteltével készítette el.

2. Légibiztosítás és a repüléshez kapcsolódó felelősség

A 785/2004/EK rendelet minimális biztosítási követelményeket határoz meg az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében. A rendelet biztosítja, hogy a légifuvarozók és légi jármű-üzembentartók rendelkezzenek a repüléshez kapcsolódó felelősségüket lefedő biztosítással. Azonban a rendelet nem módosítja a nemzetközi egyezmények, a közösségi jog és az EU-tagállamok nemzeti jogszabályai alapján őket terhelő felelősségre vonatkozó, jelenleg is hatályos szabályokat. Ezért a biztosítási követelményekről szóló jelentésnek ki kell térnie a felelősségre vonatkozó jelenlegi szabályokra is.

a) Az utasok és a poggyász szállításával kapcsolatos felelősség

A légifuvarozókat az utasok és a poggyászuk szállításával kapcsolatban terhelő felelősségre vonatkozó, világszerte alkalmazandó szabályokat a nemzetközi légifuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló Montreali Egyezmény fektette le. A Közösség ratifikálta az egyezményt és annak rendelkezéseit a légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel hajtotta végre.

A Montreali Egyezmény korlátlan felelősségi rendszert határoz meg a légi utasok halála vagy sérülése esetén. A 100 000 SDR-t⁴ meg nem haladó károk esetében a fuvarozó nem vitathatja a kártérítési igényt, azaz objektív felelősséggel tartozik. Ezen összeg felett a légifuvarozót nem terheli felelősség, amennyiben bizonyítja, hogy nem járt el gondatlanul vagy más vétkes módon. A 785/2004/EK rendelet személyi sérülés esetére utasonként 250 000 SDR minimális biztosítási összeget határoz meg. E minimális biztosítási követelmények nemcsak az objektív, hanem a vétkességi felelősségre is kiterjednek.

A Montreali Egyezmény a fuvarozót a poggyász késedelme, megsemmisülése, elvesztése és megrongálódása esetén terhelő felelősséget 1 000 SDR összegre korlátozza. A 785/2004/EK rendelet a poggyászra vonatkozóan ennek megfelelően utasonként 1 000 SDR minimális biztosítási összeget határoz meg.

b) A rakománnyal kapcsolatos felelősség

A Montreali Egyezmény a rakománnyal kapcsolatos felelősség kérdésével is foglalkozik. A 785/2004/EK rendeletben a rakományra meghatározott kilogrammonkénti 17 SDR minimális biztosítási fedezet megfelel a Montreali Egyezményben rögzített felelősségi korlátnak.

³ Az észrevételek összefoglalóját a http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm címen tették közzé 2008. január 10-én. Ugyanitt megtalálható az összes nem bizalmas jellegű vélemény is.

⁴ Különleges lehvási jogok: 1 SDR = 1,04 EUR (2008. március 28-án).

c) Harmadik felekkel szembeni felelősség

A Közösségben jelenleg nincs a harmadik felekre vonatkozó felelősséget szabályozó előírás. A 785/2004/EK rendelet olyan minimális biztosítási összeget határoz meg, amely a légi jármű légialkalmassági bizonyítványában meghatározott maximális felszállótömeg (MTOM) függvénye. E szemlélet azt az elképzelést tükrözi, hogy az egyes légi jármű-típusok tömege és az általuk a harmadik félnek potenciálisan okozott kár mértéke arányos. Több tagállam alkalmaz olyan szabályozást, amely szerint a légi jármű-üzembentartó harmadik féllel szembeni felelősségének alapja a bizonyítottan gondatlanul vagy egyéb jogsértő módon történő károkozás. Más tagállamok az objektív felelősség elvét alkalmazzák: a felelősség vagy korlátlan, vagy összefüggéshez kötött.

Mindazonáltal világszinten komoly erőfeszítéseket tesznek a minden légi jármű-üzembentartóra érvényes harmonizált, a harmadik felekkel kapcsolatos felelősséget szabályozó előírások létrehozására. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) jogi bizottságában e jelentés közzétételekor is tárgyalások folynak a légi járművek által a harmadik félnek jogellenes cselekmények következtében okozott károk kompenzációjáról szóló egyezmény tervezetéről. Az ICAO jogi bizottságához előterjesztett egyezménytervezet jogellenes cselekmények esetén a 785/2004/EK rendelet 7. cikkében meghatározott minimális fedezeti összegekre korlátozná a légi jármű-üzembentartók harmadik féllel szembeni felelősségét, az ott meghatározott súlykategóriák szerint.

Amikor a Bizottság javaslatot tett a biztosítási követelményekről szóló rendeletre, véleménye szerint nem volt indokolt annak előírása, hogy a légi jármű-üzembentartók a harmadik féllel szemben a háborús és terrorcselekményekkel kapcsolatos kockázatok tekintetében objektív felelősséggel tartozzanak⁵. Ugyanakkor a 785/2004/EK rendelet alkalmazásáról szóló konzultáció alkalmával kiderült, hogy egyes érdekelt felek és tagállamok az egyenlő feltételek biztosítása érdekében előnyösnek tartanák a harmadik féllel szembeni felelősség harmonizált szabályozását.

A Bizottság tisztában van azzal, hogy sok légifuvarozó és légi jármű-üzembentartó nézete szerint a terrortámadások kockázatának terhét nem a légi jármű-üzembentartóknak, hanem a tagállamoknak kellene viselniük. A Montreali Egyezmény azonban nem mentesíti a légifuvarozókat a terrorcselekmények kapcsán az utasokkal szemben őket terhelő felelősség alól. A legtöbb tagállam nemzeti jogszabályai szerint a légi jármű-üzembentartók felelősséggel tartoznak a terrorcselekmények következtében a harmadik félnek okozott károkért. A szabályok módosításának híján nincs lehetőség a terrorizmus kockázatának fedezetére vonatkozó előírás elhagyására. Amennyiben a légi járművek által a harmadik félnek jogellenes cselekmények kapcsán okozott kár kompenzációjáról szóló egyezménytervezet keretében nem sikerül általános szabályokat lefektetni, a Bizottság megvizsgálja a helyzetet és adott esetben javaslatot tesz a harmadik féllel szembeni felelősségre vonatkozó szabályok Közösségen belüli harmonizálására.

3. A 785/2004/EK rendelet alkalmazása

A hatálybalépése óta eltelt három évben a rendelet sikeresen biztosította a Közösség területén belül, a Közösségbe és az onnan közlekedő valamennyi légi jármű-üzembentartó biztosítási fedezetét. Csak igen kevés esetben kerül arra sor, hogy egy adott légi jármű-üzembentartó nem

⁵ COM(2002) 521, 2002. 09. 24., 6. o.

tett eleget a biztosítási követelményeknek. A nemzeti polgári légiközlekedési hatóságoktól érkezett olyan beszámoló, amely szerint egyes harmadik országbeli fuvarozók (főként közép-ázsiai charter-légítársaságok) a rendelet hatálybalépését követően felfüggesztették tevékenységüket. A biztosítási piac minden légitfuvarozó és légitjármű-üzembentartó számára a rendeletben előírt fedezetet biztosítja.

A konzultáció keretében érkezett válaszok tanúsága szerint a rendeletben foglalt előírások világosak és egyértelműek. A légitfuvarozók és légitjármű-üzembentartók igen kis számú kivételtől eltekintve megfelelnek a biztosítási követelményeknek, amelyet a rendelet 5. cikkének (1) bekezdésében előírt biztosítási igazolás letétbe helyezésével igazolnak. Ha egy harmadik országbeli légitfuvarozó vagy légitjármű-üzembentartó nem nyújt be a biztosítást igazoló okiratot, a tagállamok a 8. cikk (6) bekezdése szerint megtagadják tőle a leszállási jogot. E szankció rendkívül hatékonynak bizonyult és egyes harmadik országbeli légitfuvarozókat visszatartott attól, hogy megfelelő biztosítási fedezet nélkül járatokat indítsanak közösségi célpontokra. A közösségi légitfuvarozók vagy légitjármű-üzembentartók ellen csak nagyon ritkán kellett tagállami szankciót alkalmazni. Ez azt jelzi, hogy a rendeletben előírt minimális biztosítási követelmények világosak és a célnak megfelelő mértékűek.

A tagállamok korlátozott mértékben élnek a rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében foglalt lehetőséggel, hogy a területük felett közlekedő légitfuvarozóktól és légitjármű-üzembentartóktól az érvényes biztosításuk meglétét igazoló okirat bemutatását kérik. Sok tagállam e jogát csak azon légitfuvarozók esetében gyakorolja, amelyek veszélyes árut szállítanak légtérükben.

Egyes tagállamok éltek a 6. cikk (1) bekezdésében foglalt lehetőséggel, amely szerint a tagállamok 2 700 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű légit jármű nem kereskedelmi jellegű üzemeltetése esetében ennél alacsonyabb szintű minimális biztosítási fedezetet is megállapíthatnak, feltéve, hogy a szóban forgó fedezet eléri az utasonkénti 100 000 SDR értékét. Ezért jelenleg a nem kereskedelmi céllal közlekedő könnyű légit járművekre különböző utasbiztosítási minimumkövetelmények vannak érvényben: egyes tagállamok 100 000, mások 250 000 SDR biztosítási fedezetet írnak elő utasonként. Ez időnként nehézségeket okozott a határokon átnyúló, általános célú repüléseket teljesítő könnyű légit járművek üzemben tartói számára, azonban annak nincs jele, hogy ez e különbség korlátot jelentene a személyek szabad mozgására nézve. A bizottsági szolgálatok ezért úgy gondolják, hogy nincs szükség a rendeletnek a nem kereskedelmi céllal közlekedő könnyű légit járművek üzemeltetésére vonatkozó utasbiztosítási követelmények harmonizációjának céljával történő módosítására.

A rendeletnek a nemzeti hatóságok általi végrehajtásával kapcsolatban azonban még számos kérdés láthatóan tisztázásra szorul. A kérdések a következők:

- A biztosítási igazolás:

Az érdekelt felektől és a légiközlekedési hatóságoktól érkezett válaszok arról tanúskodtak, hogy széles körben támogatnák a szabványos biztosítási igazolás bevezetését. A szabványos okmány leegyszerűsítene az eljárásokat és megkönnyítené a szabályozási felügyeletet, világossá tenné a folyamatokat és csökkentené a légitjármű-üzembentartók szabályozási terheit. A bizottsági szolgálatok azonban úgy gondolják, hogy nincs szükség a szabványos biztosítási igazolás jogszabályi rögzítésére. Az igazolás kötelezővé tétele korlátozná a rendszer alkalmazhatóságát az esetlegesen változó körülmények mellett. Meg kell említeni,

hogy a biztosítási piacon már kialakultak általánosan elfogadott okmányminták mind a kereskedelmi, mind az általános célú repülés területén. Ezek az okmányminták megfelelők a 785/2004/EK rendelet követelményeinek való megfelelés tanúsítására. A jelentés melléklete tartalmazza a London Market Insurance Brokers Committee (biztosítási ügynökök londoni szervezete) és az International Union of Aviation Insurers (a légbiztosítással foglalkozó szervezetek nemzetközi szövetsége) által kialakított igazolásmintákat. A Bizottság méltányolja a biztosítási piacnak a 785/2004/EK rendelet alkalmazását megkönnyítő erőfeszítéseit. Jelenleg két tagállamban vonatkozik nemzeti előírás a biztosítási igazolásra. A Bizottság a mind a huszonhét tagállam számára elfogadható igazolásminták kialakítása céljából ösztönözni fogja az ágazat és a tagállamok közti párbeszédet.

- A biztosítási igazolás kiállítása

Egyes tagállamok megkérdőjelezték annak helyességét, hogy a biztosítási igazolásokat biztosítási ügynökök is kiállíthassák. A légbiztosítás területén általános gyakorlat, hogy egy légi járműre a kockázat megosztása érdekében egyszerre több biztosítónál is kötnek biztosítást. Így a biztosítási igazolásokat gyakran nem maguk a biztosítók, hanem a biztosítási ügynökök állítják ki. A 785/2004/EK rendelet előírja, hogy a légifuvarozók és légi jármű-üzembentartók a letétbe helyezett biztosítási igazolással bizonyítják, hogy megfelelnek az e rendeletben meghatározott biztosítási követelményeknek. A rendelet alkalmazásában nincs jelentősége, hogy a biztosítási igazolást maga a biztosító vagy az ő nevében eljáró biztosítási ügynök vagy alkusz állította-e ki.

- A biztosítási igazolás és a biztosítás feltételeinek viszonya

A 785/2004/EK rendelet a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményeket ír elő. A rendelet hatálya nem terjed ki a légi jármű-üzembentartó és a biztosító vállalat között létrejött szerződéses viszony részleteire. Mivel azonban a biztosítási igazolás sokszor a biztosítási kötvényben rögzített feltételekhez, megkötésekhez és kivételekhez kötött, a légiközlekedési hatóságoknak meg kell tudniuk győződni arról, hogy ezek a feltételek (pl. a terrorizmussal kapcsolatos kockázatok kizárása) valóban nem befolyásolják a légi jármű-üzembentartónak a minimális biztosítási követelményeknek való megfelelését. A biztosítási feltételeknek a légiközlekedési hatóságok általi, ezen túlmenő vizsgálata a rendeletben foglaltaknak való megfelelés szempontjából szükséges.

4. A légbiztosítási piacon a rendelet hatálybalépése óta tapasztalt fejlemények

A 785/2004/EK rendelet a légi jármű-üzembentartókra, nem pedig a légbiztosítást kínáló biztosítókra vonatkozik. Ugyanakkor a légbiztosítási piac alakulása szintén befolyásolja a biztosítási követelményeknek a légi jármű-üzembentartókra kifejtett gazdasági hatását.

2002-ben, amikor a Bizottság javaslatot tett a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló rendeletre, a légbiztosítási piac még erősen a szeptember 11-i katasztrófa hatása alatt állt. A biztosítási díjak jelentősen megnövekedtek. A szeptember 11-i terrortámadások nyomán a biztosításokban a háborús és

terrorista cselekmények okozta kár fedezetének kiiktatása komoly problémákat vetett fel a légifuvarozók és légi jármű-üzembentartók biztosítási fedezetét illetően⁶.

A rendelet hatálybalépése óta ismét kedvezőbbek lettek a piaci feltételek. A légibiztosítási piac megnövekedett forgalmának következtében fokozódott a verseny, ami leszorította a légibiztosítási díjakat. Ezenkívül a viszonylag kis veszteségekről tanúskodó repülésbiztonsági mutatók következtében 2004-től kezdve tovább csökkentek a biztosítási díjak.

2004 és 2006 szeptembere között a megújítási díjak évente 5–10 %-kal csökkentek. 2006. októberében az új biztosítási periódusban a díjak további több mint 20 %-kal alacsonyabbak voltak, így az átlagos díjcsökkenés 2006-ban 16 % volt⁷. 2007 első felében a megújítási díjak további kb. 20 %-kal csökkentek. A 2007. év végi megújítási időszakban a díjak kb. 11 %-os csökkenése volt tapasztalható⁸. Érdemes megjegyezni, hogy a fenti díjcsökkentések a légi utasok számának és a légi flották értékének növekedéséből származó nagyobb forgalomnak tudhatók be. A kaszkó- és felelősségbiztosítások díjai összesen a 2002-es 3,4 milliárd USD-ről 2007-re 1,5 milliárd USD-re estek vissza. Az európai légifuvarozók által összesen fizetett kaszkó- és felelősségbiztosítási díjak 2006-ban 500 millió USD alá kerültek⁹.

A rendelet elfogadásának idején a Bizottság a légibiztosítási piac némely gyakorlata esetében megvizsgálta, hogy azok összeegyeztethetők-e az EU-ban érvényes versenyszabályokkal. A vizsgálat kimutatta, hogy a légibiztosítást kínáló vállalatok együttműködése gátolja a piac megfelelő működését. 2005 márciusában a túlzott együttműködés megelőzésének biztosítékaként a légibiztosítást kínáló európai vállalatok gyakorlataik reformjára kötelezték el magukat¹⁰. 2005 júniusában a Lloyd's Market Association (biztosítók piaci szövetsége) és az International Underwriting Association of London (biztosítók londoni nemzetközi szövetsége) létrehozták az AICG-t (Aviation Insurance Clauses Group – a légibiztosítási záradékokkal foglalkozó csoport). Az AICG a légibiztosítási szerződések nem kötelezően alkalmazandó, szabványos szövegezésének, feltételeinek és változatainak kialakításával foglalkozik. A felhasználókkal megvitatják a javasolt feltételeket, illetve a felhasználók maguk is tehetnek javaslatot egy adott változatra. Az AICG üléseinek jegyzőkönyve, valamint a szövegvázlatok és feltételek hozzáférhetők a nyilvánosság számára¹¹. Ez a tevékenység jelentősen növeli a piac átláthatóságát a légifuvarozók számára, és így a Bizottság és a nemzeti hatóságok is könnyebben követhetik nyomon a biztosítási piac alakulását.

A szeptember 11-i eseményeket követően a légibiztosítók külön záradék keretében tették lehetővé a háborúkkal és terrorizmussal kapcsolatos, harmadik feleket érintő kockázatok elleni biztosítást¹². E biztosítások díjai 2007-re jelentősen lecsökkentek: a 2001-es 1,7 milliárd

⁶ COM(2001) 574, 2001. 10. 10., Az egyesült államokbeli terrortámadások hatása a légiközlekedési ágazatra, 4–5. o. COM(2002) 320, 2002. 07. 02., Közlemény a 2001. szeptember 11-i egyesült államokbeli terrortámadásoknak a légibiztosításokra gyakorolt hatásáról, 2. o.

⁷ Forrás: Aon Airline Insurance Market Review 2006 (az Aon 2006. évi légibiztosítási piaci körképe).

⁸ Forrás: Willis Global Aviation Bulletin, Aon Airline Insurance Market Review 2007.

⁹ Forrás: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361, 2005. március 23.: „Verseny: a légibiztosítók a verseny és az átláthatóság fokozása érdekében reformok mellett kötelezik el magukat”.

¹¹ www.aicg.co.uk.

¹² A rendelet a terrortámadásokkal kapcsolatos kockázatokat kifejezetten minimális biztosítási követelményként kezeli. A légibiztosítási szerződések ezzel szemben külön klauzulában zárják ki a háborús cselekményekkel, a terrorizmussal és a repülőgép-eltérítéssel kapcsolatos kockázatok fedezetét. Az efféle kockázatok azonban a légi közlekedéssel kapcsolatos kiterjesztett felelősségbiztosításban ismét szerepelnek.

USD-ről 0,13 milliárd USD-re. A káresemények elmaradása és a piaci feltételek javulása következtében jelentős mértékben csökkentek a biztosítási költségek. A háborúkkal és a terrorizmussal kapcsolatos kockázatok elleni különbiztosítás utasonkénti díjainak csökkenése 2007-ben kb. 40 %-ra tehető¹³.

Az AICG megvizsgálta a háborús cselekmények, a repülőgép-eltérítés és egyéb kockázatokra vonatkozó felelősség kizárására vonatkozó kikötést és az ehhez kapcsolódó fedezetkiterjesztő záradékokat. Az AICG 2006 augusztusában új kizárási és fedezetkiterjesztő záradékokat tett közzé¹⁴. Az AVN 48C kizárási záradék nem fedné a tömegpusztító fegyverekkel kapcsolatos kockázatokat; az ezekre vonatkozó fedezetet az AVN 52H fedezetkiterjesztő záradék biztosítja. Az AVN 48D kizárási záradékváltozat bizonyos mértékig, de a nukleáris kockázatok kivételével fedzné a tömegpusztító fegyverekkel kapcsolatos kockázatokat; az ezekre vonatkozó fedezetet az AVN 52K fedezetkiterjesztő záradék biztosítja. A tagállamokkal folytatott konzultációt követően a Bizottság 2007 januárjában felhívta a biztosítók figyelmét, hogy a tömegpusztító fegyverekkel kapcsolatos kockázatok kizárása esetén a légi jármű-üzembentartók megsértenék a rendeletben foglalt minimális biztosítási követelményeket.

Az AICG által kidolgozott záradékokat megjelenésük óta még egy légibiztosítási szerződésben sem alkalmazták. A piac jelenlegi helyzetét figyelembe véve nem valószínű, hogy a piaci szereplők a közeljövőben alkalmaznák az új záradékokat. Jelenleg azonban arra utaló jel sem tapasztalható, hogy a piacon ne állna rendelkezésre a tömegpusztító fegyverekkel kapcsolatos kockázatok elleni kellő védelem. A Bizottság a rendelet alkalmazásának és a légi jármű-üzembentartók működőképességének fenntartása érdekében a jövőben is közelről figyelemmel fogja kísérni a piaci fejleményeket.

5. A rendelet hatása a légifuvarozókra és a légi járművek üzemben tartóira

A harmonizált követelmények velejárója, hogy a rendelkezések gazdasági hatása azon légi jármű-üzembentartók esetében volt a legjobban érezhető, amelyekre a rendelet hatálybalépése előtt nem vonatkoztak a szigorú minimális biztosítási követelmények. Azon légi jármű-üzembentartók esetében, amelyek a rendelet hatálybalépését megelőzően is rendelkeztek az abban előírt minimális követelményeket meghaladó biztosítási fedezettel, a rendelet hatása enyhébb volt.

A rendelet gazdasági hatása a legtöbb légi jármű-üzembentartó esetében viszonylag enyhe volt. A nagyobb légi jármű-üzembentartók saját vállalati kockázatkezelésükből eredően eleve a minimumkövetelményeket meghaladó fedezettel rendelkeznek. A légi járműveket lízingbe adók általában a rendeletben megállapítottnál nagyobb biztosítási fedezetet írnak elő, így a légi járműveket lízingelő üzemeltetők biztosításai jelentős mértékben túlteljesítik a minimumkövetelményeket. Általában még a kisebb légi járműveket üzemben tartók is az előírtnál magasabb fedezettel rendelkeznek. A jelenlegi piaci helyzetben a biztosítási díjak a légi jármű-üzembentartók összes költségének viszonylag kis hányadát képviselik. Szeptember 11-ét követően az egy utasra eső biztosítási költség 1,3 és 1,85 USD közötti értékre nőtt¹⁵.

¹³ Forrás: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ A záradékok szövege megtalálható a www.aicg.co.uk címen.

¹⁵ COM(2002) 320, 4. o.

2007-ben az EU légiközlekedési ágazatában az egy utasra utanként átlagosan fizetendő biztosítási díj 0,54 USD volt¹⁶.

A rendeletnek az általános célú repülésre kifejtett gazdasági hatását illetően némi eltérés mutatkozik a különböző tagállamokban. Egyes tagállamok már a rendelet hatálybalépése előtt a rendeletben meghatározottal megegyező vagy annál nagyobb biztosítási fedezetet írtak elő a nem kereskedelmi célú repüléseket megvalósító üzemeltetők számára. A rendelet alkalmazása a legtöbb tagállamban nem érintette érzékenyen az általános célú repülést. Általában elmondható, hogy közvetlenül a hatálybalépésük után erősebb volt a rendelkezések hatása, de a légibiztosítási piac újabb fejleményei jelentős díjcsökkenést hoztak az elmúlt években. Egyes – főként új – tagállamokban azonban a rendelet hatására jelentős mértékben megnöttek a nem kereskedelmi célú repülést megvalósító üzemeltetők biztosítási terhei. Három tagállam 100 %-ot is meghaladó költségnövekedésről számolt be. A könnyű légi járműveket (pl. vitorlázó repülőgépek, hőlégballonok és ultrakönnnyű hidroplánok) üzemeltetők közül néhánynak lényegesen magasabb költségterhet jelent a rendelet alkalmazása. Ugyanez vonatkozik a nagy tömegű veterán légi járművekre is (mint pl. a B-17 „Sally B”).

A rendelet alkalmazása miatt egyes nagy maximális megengedett felszállótömegű veterán légi járművek esetében igen nagy mértékben megszigorodtak a biztosítási követelmények, így félt volt, hogy a rendelet miatt ezek a járművek nem repülhetnek többé. A veterán légi járművek üzemeltetői szerint a harmadik félnek okozott kár esélye – a ritkább használat és a rájuk vonatkozó üzemi megkötések miatt – az ilyen járművek esetében sokkal kisebb, mint a hasonló tömegű korszerű járművek esetében. Azonban a konzultáció során kapott válaszok közül sok szerint a biztosítási piac kellőképpen figyelembe veszi az ilyen speciális igényeket. Még ha a rendeletben megállapított súlykategóriák nem a nagy tömegű veterán légi járművekre szabottak is, nehezen lehetne indokolni ezek mentesülését az általánosan érvényes szabályok alól. A nagyobb veterán légiflottával rendelkező tagállamok, különösen az Egyesült Királyság tapasztalata megerősíteni látszik, hogy a 785/2004/EK rendeletben foglalt követelmények mind a korszerű, mind a muzeális légi járművek esetében megfelelően alkalmazhatók. Egy felújított, 79 379 kg megengedett felszállótömegű Vulcan bombázó közelmúltbeli esete kapcsán bebizonyosodott, hogy a biztosítási piac a veterán légi járművek üzemeltetői számára is rugalmas és a rendeletben előírt követelményeknek is megfelelő megoldásokat kínál¹⁷. Az eddigi piaci alapú megoldásokra való tekintettel a Bizottság nézete szerint jelenleg nem indokolt a rendelet felülvizsgálata. A biztosítási ügynökök és biztosító vállalatok megfelelően fel tudják mérni a veterán légi járművek által harmadik félnek okozott kár kockázatát és piaci alapú megoldást tudnak kínálni az ilyen járművek üzemeltetőinek. Ezért a Bizottság egyelőre nem kíván a fenti, kis számú üzemeltető miatt összetett mentesítési szabályokat bevezetni; e helyett a piactól várja a rugalmas megoldások kialakítását. Mindenesetre a Bizottság a jövőben is szem előtt tartja majd ezt a kérdést.

6. A 785/2004/EK rendelet hatályán kívül eső kapcsolódó kérdések

A 785/2004/EK rendelet előírja, hogy a légi járművek üzemben tartói a repüléshez kapcsolódó – az utasok, a poggyász, a rakomány és harmadik felek tekintetében fennálló – felelősségüket lefedő biztosítással rendelkezzenek. A postai küldeményekhez kapcsolódó felelősségre vonatkozó minimális biztosítási fedezet meghatározása a nemzeti szakhatóságok

¹⁶ Forrás: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁷ A 785/2004/EK rendelet hatálybalépését követően a Bizottság a „Sally-B” esetében is aktívan ösztönözte a megfelelő, piaci alapokon nyugvó megoldás kialakítását.

feladata. Azt az alapelvet, miszerint a légitársaságoknak biztosítással kell rendelkeznie a postai küldemények szállításának vonatkozásában, a légitársaságok engedélyezéséről szóló közösségi szabályok tartalmazzák¹⁸.

A rendelet biztosította, hogy a légitársaságok az utasok és a poggyász szállítására megfelelő fedezetet jelentő biztosítással rendelkezzenek; ezzel nagy mértékben előmozdította az utasok EU-beli védelmét. Nemrégiben történt esetek tanúsága szerint a légitársaság (pl. csőd vagy a légitársaság üzemeltetői engedélyének bevonása miatti) kiesése problémát jelenthet az utasok számára. Ezért a Bizottság a 785/2004/EK rendelet alkalmazásáról szóló konzultációt kihasználva kereste az utasok ilyen esetekkel szembeni védelmének hatékonyabb módjait. A konzultáció keretében érkezett válaszokból nem rajzolódna ki egyértelműen olyan további biztosítási követelmények, amelyek bevezetésével az utasok a légitársaság csődje esetén nagyobb védelmet élveznének. Bár egyes tagállamok piaci kínálatában szerepel az ilyen eshetőségekre köthető biztosítás, ez kifejezetten a partner fizetésektelenségének esetére kötött biztosítás, amelyet a légitársaságtól függetlenül kínálnak. Az érdekelt felek és a nemzeti hatóságok közül többen az engedéllyel rendelkező légitársaságok pénzügyi teljesítményének – a harmadik csomag felülvizsgálatának keretében finomított¹⁹ – alapos figyelemmel kísérését tartanák a legmegfelelőbb megoldásnak. A Bizottság tisztában van az utasok esetleges problémáival és folytatja a témához kapcsolódó többi kérdés és a lehetséges megoldások vizsgálatát.

7. Következtetések

A Bizottság tisztában van azzal, hogy a rendelet hatálybalépése óta egyes légitársaság-üzembentartóknak bizonyos tagállamokban jelentősen megnövekedtek a biztosítással kapcsolatos költségei. Ennek ellenére a Bizottság általában nem látja jelét annak, hogy a rendelet általános problémákat vetne fel. A Tanács és a Parlament célja az volt, hogy az összes légitársaság-üzembentartó számára egyenlő feltételeket biztosítson – legyen az kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú, európai vagy Európán kívüli –, illetve hogy ezeknek harmonizált biztosítási követelményeket szabjon, és így az utasok, valamint minden károsult harmadik fél megfelelő kártérítésben részesülhessen. A visszajelzések révén megerősítést nyert, hogy a fenti célkitűzéseknek továbbra is van létjogosultságuk, valamint hogy a nemzeti szabályozásra való visszatérés (pl. a könnyű légi járművek nem kereskedelmi jellegű üzemeltetése esetében) célszerűtlen lenne.

A harmonizáció természeténél fogva az egyik tagállam légitársaság-üzembentartóit érzékenyebben érinti, mint másokét; mindazonáltal a rendeletben előírt minimumkövetelmények a legtöbb tagállamban nem okoztak komolyabb nehézséget. Ezért a rendeletben az egyes kategóriákra (pl. a könnyű légi járművekre) meghatározott biztosítási követelmények néhány tagállam – és az érintett légitársaság-üzembentartók – fenntartásai ellenére nem tekinthetők indokolatlanul magasnak²⁰. Ennek kapcsán megjegyzendő, hogy a 2 700 kg alatti megengedett felszállótömegű légi járművekre a rendeletben megállapított minimális biztosítási követelmények lényegesen alacsonyabbak a Bizottság által eredetileg javasoltaknál.

¹⁸ A légitársaságok engedélyezéséről szóló 2407/92/EGK rendelet, valamint a Közösségben a légitársasági szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló rendeletjavaslat.

¹⁹ A Közösségben a légitársasági szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló rendeletjavaslat. Lásd a Bizottság 2007. november 30-i IP/07/1831 sz. sajtóközleményét.

²⁰ Ezt közvetve a Tanács 2008. április 7–8-i, a Bizottság „Menetrend a közforgalmú és üzleti repülés fenntartható jövőjéért” című közleményével kapcsolatos következtetései is megerősítik.

A 785/2004/EK rendelet a hatálybalépése óta eltelt három év folyamán sikeresen teljesítette a célját: biztosítja, hogy valamennyi, a Közösség területén repülést megvalósító üzemeltető az utasok, a poggyász, a rakomány és a harmadik felek tekintetében megfelelő biztosítási fedezettel rendelkezzen. A rendelet módosítása jelenleg nem látszik indokoltnak. A Bizottság reménye szerint az e jelentésben nyújtott magyarázatok tovább segítik majd a rendelet alkalmazását; a Bizottság – a tagállamokkal és az érdekelt felekkel együttműködve – különösen a biztosítási munkacsoport keretében a jövőben is gondosan nyomon fogja követni a rendelet alkalmazását.

MELLÉKLET 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.

MELLÉKLET 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 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 | | | |

MELLÉKLET 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 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> 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.

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

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.