

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten**

(2003/C 20 E/17)

COM(2002) 521 def. — 2002/0234(COD)

*(Door de Commissie ingediend op 24 september 2002)***TOELICHTING****Achtergrond**

1. Op 10 oktober 2001 heeft de Commissie een mededeling betreffende gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten <sup>(1)</sup> goedgekeurd. Wat het specifieke probleem van de verzekeringen betreft, wordt erkend dat de aanslagen de kwetsbaarheid van de luchtvaartsector duidelijk hebben gemaakt en een schade hebben veroorzaakt die alle redelijke ramingen overtreft. Aangezien de verzekeraars enkele dagen na de gebeurtenissen de dekking voor oorlogshandelingen en terrorisme hebben geschrapt, gaf de vraag of luchtvervoerders in de Gemeenschap hiervoor voldoende gedekt waren aanleiding tot grote zorg.
2. In haar Mededeling heeft de Commissie aangekondigd de herziening van de voor de afgifte van een exploitatievergunning vereiste verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden te zullen bestuderen, om te zorgen voor een geharmoniseerde aanpak. Bovendien was zij van mening dat, bij ontstentenis van een communautaire regel, de lidstaten moeten controleren of luchtvervoerders van derde landen kunnen aantonen dat zij over een minimale dekking van de risico's op basis van de aanbevelingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) beschikken. Om te zorgen voor een eerlijke concurrentie met de luchtvervoerders uit derde landen en uiteenlopende reacties van de lidstaten te voorkomen, is de Commissie begonnen met het onderzoek naar de dekking die wordt gegeven door luchtvervoerders uit derde landen die naar en binnen de Gemeenschap vliegen. Wanneer een dergelijke dekking ontbreekt, zijn de lidstaten overeenkomstig de internationale verplichtingen van de Gemeenschap verplicht om op gecoördineerde wijze maatregelen te nemen en met name de verkeersrechten en het recht tot overvliegen in te trekken.
3. In een op 2 juli 2002 aangenomen tweede mededeling inzake verzekeringen in de luchtvervoersector na de terroristische aanslagen op 11 september 2001 in de Verenigde Staten <sup>(2)</sup>, was de conclusie van de Commissie dat zij de ontwikkelingen op de luchtvaartverzekeringsmarkt zal blijven volgen die relevant zijn voor de herziening van de voor de afgifte van een vergunning vereiste verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden. In dit verband werd gesteld dat „indien zij van mening is dat nader moet worden doorgegaan op deze aspecten, [...] zij zal nagaan of wetgevingsvoorstellen ter zake nodig en passend zijn”.
4. De Commissie acht het noodzakelijk dat een juridisch kader wordt vastgesteld, waarbij de verzekeringsvoorwaarden en de minimumbedragen waaraan zowel de Gemeenschap als de luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten uit derde landen zich te allen tijde moeten houden wat betreft hun aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden, worden vastgelegd. Dit kader moet rechtszekerheid verschaffen tegenover luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten van binnen en buiten de Gemeenschap die naar en binnen de Gemeenschap vliegen en zorgen voor een transparante, niet-discriminerende en geharmoniseerde toepassing van de minimumverzekeringseisen.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 574 def. van 10.10.2001.

<sup>(2)</sup> COM(2002) 320 def. van 2.7.2002.

5. Momenteel schrijven de communautaire vergunningsregels voor luchtvervoerders <sup>(3)</sup> slechts voor dat „de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder bij ongeval, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden, dient te zijn verzekerd”, zonder criteria, voorwaarden of bedragen vast te stellen waaraan de nationale vergunningsautoriteiten moeten voldoen. Omdat zij van mening is dat het belangrijk is een passend compensatieniveau te bieden voor passagiers die betrokken raken bij een ongeluk, heeft de Gemeenschap tegelijkertijd op 5 april besloten het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ter vervanging van het Verdrag van Warschau van 1929 met betrekking tot hetzelfde onderwerp, te sluiten en te ratificeren <sup>(4)</sup>, en de communautaire wetgeving betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders te wijzigen <sup>(5)</sup>.
6. Wat de verzekering tegen aansprakelijkheid tegenover derden betreft, is er momenteel geen communautaire wetgeving die deze aansprakelijkheid beperkt; de enige bestaande compensatieverplichtingen zijn gebaseerd op internationaal publiek recht, namelijk het Verdrag van Rome van 1933 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake door vliegtuigen veroorzaakte schade aan derden op de grond, eerst gewijzigd in 1952 en vervolgens bij een op 23 september 1978 in Montreal ondertekend protocol. Dit verdrag heeft ertoe geleid dat de Europese Burgerluchtvaartconferentie verder heeft gewerkt op dit gebied, met het oog op een aanpassing van de minimumverzekeringseisen voor luchtvervoerders die naar en binnen de landen van de ECAC vliegen <sup>(6)</sup>. Deze werkzaamheden zijn in december 2000 uitgemond in een verordening (ECAC/25-1) die voorziet in minimumverzekeringseisen voor de dekking van de aansprakelijkheid tegenover passagiers en derden.
7. Uit onderzoek naar de bovengenoemde juridische instrumenten blijkt dat zij voorzien in een redelijk stelsel dat de basis zou kunnen vormen van de voorgestelde communautaire wetgeving. In het bijzonder moet aandacht worden besteed aan de structuur van de verzekeringen die de aansprakelijkheid tegenover derden dekken. Gelet op de crisis die is veroorzaakt door de gebeurtenissen van 11 september moeten de voorgestelde regels bepalen dat de ontwikkelingen binnen de verzekeringsmarkt geregeld worden gevolgd, teneinde de minimumeisen te beoordelen en deze zonodig aan te passen.

## Onderdelen van het voorstel

### a) Toepassingsgebied

8. De regelgeving is voor alle luchtvervoerders van toepassing, d.w.z. uit de Gemeenschap en uit derde landen, en voor vliegtuigexploitanten die niet beschikken over een exploitatievergunning. Zij moet eveneens gelden voor vliegtuigen van de staat. De Commissie is van mening dat de verzekeringseisen alle schade moeten dekken, met inbegrip van schade door ongevallen en schade die wordt veroorzaakt door oorlogshandelingen en terrorisme.
9. Om een geharmoniseerde aanpak ten aanzien van de aansprakelijkheid tegenover derden te waarborgen, is het tevens noodzakelijk dat de regelgeving geldt voor alle commerciële en niet-commerciële geregelde en ongeregelde vluchten.
10. Aangezien schade niet alleen bij het landen op of het opstijgen van een luchthaven van de Gemeenschap kan ontstaan, maar ook tijdens een vlucht boven het grondgebied van een lidstaat, geldt de verordening voor vluchten naar en van luchthavens van de Gemeenschap en voor het overvliegen van het grondgebied van de Gemeenschap.

<sup>(3)</sup> Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 (PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1).

<sup>(4)</sup> Conclusies van de Raad van 5 april 2001 inzake de ratificatie van het Verdrag van Montreal (PB L 194 van 18.7.2001).

<sup>(5)</sup> Verordening (EEG) nr. 2027/97 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen (PB L 285 van 17.10.1997, blz. 1).

<sup>(6)</sup> De volgende 38 landen zijn lid van de ECAC: Albanië, Armenië, Oostenrijk, België, Bulgarije, Kroatië, Cyprus, de Tschechische Republiek, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Hongarije, IJsland, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Moldavië, Monaco, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, de Slowaakse Republiek, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, de voormalige Joegoslavische republiek Macedonië, Turkije, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk.

11. Om ervoor te zorgen dat de termen zoveel mogelijk verenigbaar zijn met bestaande transportregelgeving, en in het bijzonder met het 3<sup>e</sup> pakket wetgeving inzake toegang tot de markt en het verstrekken van vergunningen aan luchtvervoerders, de rechten en plichten van de Gemeenschap krachtens het Verdrag van Montreal en de verordening tot wijziging van de communautaire regelgeving inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders, maar ook met de tot op heden gerealiseerde werkzaamheden van de ECAC, volgt de in deze voorgestelde verordening gebruikte terminologie deze instrumenten.

b) *Verzekeringsgrondslagen*

12. Met de voorgestelde verordening wordt beoogd een duidelijk verband te leggen tussen wat de verzekering voor passagiers, bagage, vracht, post en derden moet dekken en de aansprakelijkheid van de luchtvervoerders. Wat de aansprakelijkheid voor passagiers, bagage, vracht en post betreft, dient de verzekering dekking te bieden voor deze aansprakelijkheid zoals zij is omschreven in de volgende instrumenten:

1. het Verdrag van Montreal van 1999, dat van toepassing is op luchtvervoerders uit de Gemeenschap en uit derde landen die dit verdrag hebben bekrachtigd en het toepassen; het Verdrag van Warschau van 1929, dat voor onbepaalde tijd naast het Verdrag van Montreal blijft bestaan en van toepassing is op luchtvervoerders uit derde landen die door dat verdrag gebonden zijn. Vermeld dient te worden dat geen van beide verdragen de aansprakelijkheid van luchtvervoerders beperkt.

2. Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, zoals onlangs gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002<sup>(7)</sup>, die van toepassing is op luchtvervoerders uit de Gemeenschap.

Gezien de gebeurtenissen van 11 september 2001 en de daaropvolgende ontwikkelingen op de verzekeringsmarkt, wordt het noodzakelijk geacht duidelijk te stellen dat onder verzekeringen tegen de aansprakelijkheid voor passagiers, bagage, vracht en post ook oorlogshandelingen en/of terrorisme moeten vallen.

13. Wat de aansprakelijkheid ten aanzien van derden betreft, zijn er geen communautaire regels die vaststellen waarop die aansprakelijkheid dient te zijn gebaseerd. Op internationaal niveau voorziet het Verdrag van Rome van 1933 inzake schade aan derden op de grond, veroorzaakt door luchtvaartuigen geregistreerd in een vreemde staat, zoals gewijzigd in 1952 en 1978, in minimaal verzekerde bedragen voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden waarbij het principe van risico-aansprakelijkheid voor op de grond geleden schade wordt gehanteerd. In dit verdrag is bepaald dat nucleaire schade alsook door oorlogshandelingen (gewapende conflicten) en terrorisme veroorzaakte schade buiten de toepassing daarvan vallen.

14. Dit verdrag is niet in alle lidstaten van toepassing, aangezien deze het niet allemaal hebben ondertekend of bekrachtigd<sup>(8)</sup>. Momenteel is in de regelgeving van de meeste lidstaten bepaald dat de aansprakelijkheid van luchtvervoerders ten aanzien van derden gebaseerd is op bewezen schuld die het gevolg is van nalatigheid of een onrechtmatige daad (bewuste fout), en niet op risicoaansprakelijkheid. Sommige lidstaten hanteren echter het principe van risico-aansprakelijkheid dat is ingevoerd bij het Verdrag van Rome — Frankrijk, Zweden en het Verenigd Koninkrijk kennen onbeperkte aansprakelijkheid ten aanzien van derden, terwijl Duitsland de aansprakelijkheid tot bepaalde niveaus heeft beperkt.

15. De Commissie is van mening dat er onvoldoende aanleiding is om luchtvervoerders risicoaansprakelijkheid ten aanzien van derden op te leggen voor oorlogshandelingen en terrorisme. Wat de derdenaansprakelijkheid van luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten bij voorvallen betreft, meent de Commissie dat die aansprakelijkheid in de lidstaten reeds voldoende is gedefinieerd.

<sup>(7)</sup> PB L 140 van 30.5.2002, blz. 2.

<sup>(8)</sup> In juli 2002 hadden de volgende lidstaten het verdrag ondertekend: België, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Alleen België, Italië, Luxemburg en Spanje hebben het verdrag ook bekrachtigd.

Gezien het bovenstaande wordt het noodzakelijk geacht in minimumverzekeringseisen te voorzien ter dekking van de aansprakelijkheid ten aanzien van derden voor op de grond en in de lucht geleden schade die het gevolg is van een ongeval dan wel oorlogshandelingen en/of terrorisme, en daartoe één gecombineerde limiet vast te stellen. Zo moet ervoor worden gezorgd dat luchtvervoerders voortaan verplicht zouden zijn de nodige dekking op de markt of elders in te kopen, in tegenstelling tot wat vóór de gebeurtenissen van 11 september 2001 gebruikelijk was.

16. Aangezien wellicht niet alle luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten die naar en binnen de Gemeenschap vliegen in staat zijn te voldoen aan de in de communautaire wetgeving vastgelegde vereisten inzake financiële gezondheid in verband met de verstrekking van exploitatievergunningen<sup>(9)</sup>, is het belangrijk enige flexibiliteit toe te staan, zodat andere middelen, zoals staats- of bankgaranties worden geaccepteerd in plaats van verzekeringspolissen.

c) *Toezicht en sancties*

17. Bij een dergelijke flexibiliteit moet er evenwel meer toezicht komen door de lidstaten, om ervoor te zorgen dat luchtvervoerders met een vergunning in de Gemeenschap en daarbuiten op adequate wijze gedekt zijn voor de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, bagage, vracht, post en derden. Daarom wordt voorgesteld de lidstaten te verplichten er door middel van regelmatige inspecties voor te zorgen dat te allen tijde aan de verzekeringseisen wordt voldaan en, wanneer zij een gegronde reden hebben om aan het bestaan van een verzekering te twifelen, aanvullend bewijs te verlangen van de luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten. Indien er geen verzekeringsdekking is, is het de luchtvervoerders niet toegestaan op te stijgen, als hun vliegtuig al op een luchthaven van de Gemeenschap is geland, dan wel het luchtruim binnen te vliegen of te landen.

18. Hierdoor rust er een bijzondere verplichting op de Gemeenschap om ervoor te zorgen dat de minimumverzekeringseisen een weerspiegeling zijn van de marktsituatie en dat deze eisen een adequate aansprakelijkheidsdekking kunnen bieden, ingeval het aantal ongevallen, oorlogshandelingen en terroristische acties toeneemt. Daarom moet de Commissie worden verplicht verslag uit te brengen over de ontwikkelingen op de verzekeringsmarkt, rekening houdend met alle incidenten die een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de verzekeringsvoorwaarden, en moet er in de voorgestelde regelgeving een bepaling worden opgenomen die het mogelijk maakt de noodzakelijke aanpassingen in de vereisten aan te brengen. Ook moet in de beoordeling worden betrokken dat zich op het niveau van het internationaal recht ingrijpende wijzigingen kunnen voordoen (een mogelijke toekomstige aanpassing van het Verdrag van Rome) die van invloed zijn op de aansprakelijkheid ten aanzien van derden.

19. Gesteld wordt dat besluiten inzake eventuele wijzigingen en ontwikkelingen in de voorgestelde regelgeving dienen te worden genomen volgens de „comitéprocedure” van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot de vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>(10)</sup>. De regels voor de liberalisatie van het luchtvervoer voorzien reeds in een comité (artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes (PB L 240 van 24.8.1992)). Daarom wordt voorgesteld dit comité in te schakelen voor de herziening van de minimumverzekeringseisen.

d) *Minimumverzekeringseisen*

20. Er zijn duidelijke bepalingen voor elk geval van aansprakelijkheid: passagiers, bagage, vracht, post en derden.

1. Aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers: minimumverzekeringseis van 250 000 BTR.

De minimumverzekeringseisen stemmen overeen met de thans op ECAC-niveau gangbare bedragen.

<sup>(9)</sup> Zie voetnoot 2.

<sup>(10)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag van Montreal van 1999 en van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002<sup>(1)</sup>, geldt voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers het principe van risicoaansprakelijkheid, ongeacht of de betrokken luchtvervoerder in gebreke is gebleven, voor schadeclaims tot 100 000 BTR (Bijzondere Trekkingsrechten) zoals omschreven door het Internationaal Monetair Fonds.

Boven dat bedrag (tot de minimumeis van 250 000 BTR en daarboven) dekt de verzekering ten aanzien van passagiers en hun bagage schuldaansprakelijkheid.

Voor door het verdrag van Warschau van 1929 gebonden luchtvervoerders geldt ten aanzien van passagiers onbeperkte aansprakelijkheid en wordt uitgegaan van het vermoeden van aansprakelijkheid van de vervoerder voor letsel of overlijden, onder voorbehoud van bepaalde vormen van verweer en de bijbehorende aansprakelijkheidsbeperking, met bepaalde uitzonderingen (bewuste fout).

2. Bagage: daarvoor gelden dezelfde limieten als voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, mits de bagage werd aangegeven en aan de zorg van de luchtvervoerder werd toevertrouwd en geen beschadiging of gebreken vertoonde.
3. Aansprakelijkheid voor vracht: 17 000 BTR per ton (17 BTR per kg).

Dit type aansprakelijkheid valt onder het Verdrag van Montreal, dat de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder beperkt, onder andere in geval van oorlogshandelingen of gewapende conflicten. De minimumverzekeringseisen stemmen overeen met de thans in dat verdrag vermelde bedragen.

Voor door het Verdrag van Warschau gebonden luchtvervoerders geldt ten aanzien van vracht onbeperkte aansprakelijkheid, met een aantal uitzonderingen (zorgvuldige behandeling, nalatigheid en bewuste fout).

Om rekening te houden met de internationale omgeving waarin luchtvervoerders uit de Gemeenschap en uit derde landen thans opereren, wordt in deze verordening voorgesteld voor vracht het principe van wettelijke aansprakelijkheid te hanteren.

4. Wat aansprakelijkheid voor post betreft, moeten de minimumverzekeringseisen door de nationale instanties worden vastgesteld op basis van de nationale wetgeving inzake het postvervoer.
5. De minimumverzekeringseisen voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden worden vastgesteld per vliegtuigtype.

Zoals eerder vermeld zijn er thans geen tussen de lidstaten onderling geharmoniseerde eisen. Momenteel geven de minimumverzekeringseisen voor geleaste vliegtuigen een scherpe toename te zien vergeleken met de niveaus waarin het Verdrag van Rome<sup>(12)</sup> of de ECAC-resolutie<sup>(13)</sup> voorzien. De voorgestelde minimumeisen weerspiegelen deze situatie.

De bijzonderheid van aansprakelijkheid ten aanzien van derden is dat de verzekeringseisen corresponderen met de in de luchtwaardigheidsverklaring gespecificeerde maximale startmassa (MTOW) van het vliegtuig, die het potentiële gevaar weergeeft, dat door elk van de vliegtuigtypen kan worden veroorzaakt. Ter wille van de consistentie met de huidige verzekeringspraktijk is het derhalve passend vliegtuigen op een duidelijke wijze in te delen naar hun maximale startmassa. Voor het gemak is in de bijlage een tabel opgenomen met een overzicht van de belangrijkste vliegtuigtypen die in de burgerluchtvaart worden gebruikt.

<sup>(1)</sup> Zie voetnoot 6.

<sup>(2)</sup> Artikel 11 van het Verdrag van Rome, zoals gewijzigd bij het Protocol van Montreal van 1978, voorziet in de volgende niveaus:

- a) Voor vliegtuigen met een MTOW (maximale startmassa) < 2 000 kg: 300 000 BTR.
- b) Voor vliegtuigen met een MTOW < 6 000 kg: 300 000 BTR plus 175 BTR per kg.
- c) Voor vliegtuigen met een MTOW > 6 000-30 000 kg: 1 000 000 BTR plus 62,5 BTR per kg.
- d) Voor vliegtuigen met een MTOW > 30 000 kg: 1 000 000 BTR plus 65 BTR per kg.

<sup>(3)</sup> De minimumverzekeringseisen die zijn vastgelegd in ECAC 25/1 zijn:  
Categorie 1: vliegtuigen met een MTOW < 2 000 kg: 1 500 000 BTR.  
Categorie 2: vliegtuigen met een MTOW < 6 000 kg: 4 500 000 BTR.  
Categorie 3: vliegtuigen met een MTOW < 25 000 kg: 12 500 000 BTR.  
Categorie 4: vliegtuigen met een MTOW < 100 000 kg: 50 000 000 BTR.  
Categorie 5: vliegtuigen met een MTOW > 100 000 kg: 90 000 000 BTR.

## BIJLAGE

## BELANGRIJKSTE VLIEGTUIGTYPEN DIE IN DE BURGERLUCHTVAART WORDEN GEBRUIKT

Merk	Type	Variant	Maximum aantal stoelen	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

Merk	Type	Variant	Maximum aantal stoelen	Mtow (lb)
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	C.1/E.1/T.2		105 000
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	Variant niet vermeld		
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

Merk	Type	Variant	Maximum aantal stoelen	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



Merk	Type	Variant	Maximum aantal stoelen	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

Merk	Type	Variant	Maximum aantal stoelen	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

Bron: AIRCLAIMS Database (mei 2002).

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid is het belangrijk te zorgen voor een passend minimumverzekeringsniveau om de aansprakelijkheid van luchtvervoerders die bij een ongeval zijn betrokken, in het bijzonder ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden, te dekken;
- (2) In de luchtvaartmarkt van de Gemeenschap is het onderscheid tussen nationaal en internationaal luchtvervoer weggevallen en daarom is het passend voor luchtvervoerders uit de Gemeenschap dezelfde verzekeringseisen te hanteren, wat niveau en aard betreft;

- (3) Een gemeenschappelijke actie is nodig om ervoor te zorgen dat de minimumverzekeringseisen ook gelden voor luchtvervoerders uit derde landen, teneinde een gelijke behandeling met luchtvervoerders uit de Gemeenschap te garanderen en consumentenbescherming te bevorderen;
- (4) In haar mededeling van 10 oktober 2001 over de gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten heeft de Commissie het voornemen kenbaar gemaakt de voor de afgifte van een exploitatievergunning vereiste verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden te zullen onderzoeken, om te zorgen voor een geharmoniseerde aanpak; voorts heeft zij in haar mededeling van 2 juli 2002 inzake verzekeringen in de luchtvervoersector na de terroristische aanslagen op 11 september 2001 in de Verenigde Staten verklaard dat zij de ontwikkelingen op de luchtvaartverzekeringsmarkt zal blijven volgen die relevant zijn voor de herziening van de voor de afgifte van een vergunning vereiste verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden;
- (5) De Gemeenschap heeft het op 28 mei 1999 overeengekomen Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer<sup>(1)</sup> gesloten, waarin nieuwe mondiale bij ongevallen geldende aansprakelijkheidsregels voor het internationale luchtvervoer van personen, bagage en vracht zijn opgenomen die de regels van het Verdrag van Warschau van 1929 en latere wijzigingen vervangen;
- (6) In artikel 50 van het Verdrag van Montreal is bepaald dat de partijen ervoor zorgen dat luchtvervoerders adequaat zijn verzekerd om de op basis van dat verdrag geldende aansprakelijkheid te dekken; het Verdrag van Warschau van 1929 en latere wijzigingen zullen voor onbepaalde tijd naast het Verdrag van Montreal blijven bestaan; beide verdragen voorzien in de mogelijkheid van onbeperkte aansprakelijkheid;
- (7) In artikel 7 van Verordening (EEG) 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen worden luchtvaartmaatschappijen ertoe verplicht de aansprakelijkheid bij ongeval, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden te verzekeren, zonder dat evenwel minimale verzekerde bedragen en verzekeringsvoorwaarden worden gespecificeerd;
- (8) Er dient rekening mee te worden gehouden dat de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) op 13 december 2000 een resolutie (ECAC/25-1) inzake minimumverzekeringsniveaus voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers en derden heeft aangenomen;
- (9) Het is noodzakelijk niet-discriminerende minimumeisen inzake de verzekeringsdekking van passagiers, bagage, vracht, post en derden vast te stellen voor zowel luchtvervoerders uit de Gemeenschap als andere maatschappijen die naar en van een luchthaven in de Gemeenschap en over het grondgebied van een lidstaat vliegen;
- (10) Het is noodzakelijk dat van luchtvervoerders wordt verlangd dat zij op verzoek het bewijs overleggen dat zij te allen tijde voldoen aan de minimumverzekeringseisen voor aansprakelijkheidsdekking zoals bepaald in deze verordening;
- (11) De minimumverzekeringseisen dienen na een bepaalde periode opnieuw te worden bezien;
- (12) De procedures voor het toezicht op de toepassing van de minimumverzekeringseisen moeten transparant en niet-discriminerend zijn en mogen op geen enkele wijze het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal belemmeren;
- (13) Aangezien alle voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen die de aanpassing van de minimumverzekeringseisen betreffen van algemene aard zijn en betrekking hebben op de aanpassing van sommige niet-essentiële onderdelen van de verordening in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>(2)</sup>, dienen deze te worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit;
- (14) Deze verordening is in overeenstemming met het in artikel 5 neergelegde subsidiariteits- en proportionaliteitsbeginsel. De invoering van minimumverzekeringseisen kan de doelstellingen van de interne luchtvaartmarkt helpen bereiken door concurrentievervalsingen weg te nemen. Deze doelstellingen kunnen bijgevolg op efficiëntere wijze door de Gemeenschap worden gerealiseerd door middel van geharmoniseerde regels. Deze verordening beperkt zich tot het vereiste minimum om deze doelstellingen te verwezenlijken en gaat niet verder dan wat hiertoe nodig is,

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

##### Doel

Het doel van deze verordening is minimumeisen voor verzekeringen met betrekking tot passagiers, bagage, post, vracht en derden vast te stellen die door luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten in acht moeten worden genomen om toestemming te krijgen om diensten binnen, naar of vanuit de Gemeenschap te onderhouden of over het grondgebied van lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is te vliegen.

<sup>(1)</sup> PB L 194 van 18.7.2001, blz. 38.

<sup>(2)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

## Artikel 2

### Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing

- a) op alle luchtvervoerders die geregelde of ongeregelde vluchten naar of van een luchthaven in de Gemeenschap en over het grondgebied van een lidstaat uitvoeren;
- b) op alle vliegtuigexploitanten die naar of van een luchthaven in de Gemeenschap en over het grondgebied van een lidstaat vliegen met passagiers en hun bagage, post en/of vracht zonder vergoeding of betaling van huur;
- c) op luchtvervoer van passagiers en hun bagage, post of vracht door een staatsluchtvaartuig van een lidstaat of een ander land.

Deze verordening is niet van toepassing op het luchtvervoer van passagiers, post en/of vracht door luchtvaartuigen die niet door motoren worden aangedreven en/of ultralichte motoraangedreven luchtvaartuigen en op rondvluchten waarbij geen sprake is van vervoer tussen verschillende luchthavens. Wat deze vluchten betreft, geldt de nationale wetgeving inzake verzekeringseisen bij ongevallen.

## Artikel 3

### Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „luchtvervoerder”: een luchtvervoeronderneming met een geldige exploitatievergunning;
- b) „luchtvervoerder uit de Gemeenschap”: een luchtvervoerder met een door een lidstaat overeenkomstig het bepaalde in Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen afgegeven geldige exploitatievergunning;
- c) „vliegtuigexploitant”: een in een lidstaat verblijvende natuurlijke persoon of een in een lidstaat gevestigde rechtspersoon die een of meer vliegtuigen gebruikt overeenkomstig de in die lidstaat geldende regels, zoals bepaald in Verordening

(EEG) nr. 3922/91 van de Raad <sup>(1)</sup>, dan wel een buiten de Gemeenschap verblijvende natuurlijke persoon of buiten de Gemeenschap gevestigde rechtspersoon die een of meer vliegtuigen gebruikt overeenkomstig de regels van het land waar hij verblijft resp. is gevestigd;

- d) „verzekeraar”: een onderneming die een officiële vergunning heeft verkregen overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn 73/239/EEG <sup>(2)</sup> van de Raad, dan wel een onderneming uit een derde land die over een vergunning als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 73/239/EEG of artikel 6 van Richtlijn 79/267/EEG zou moeten beschikken indien zij haar geregistreerde zetel in de Gemeenschap zou hebben;
- e) „verzekering”: een polis waarbij de voorwaarden zijn vastgesteld waaronder de verzekeraar de verzekerde alle verzekerde verliezen vergoedt tot de aansprakelijkheidslimiet van alle verzekerde risico's ten aanzien van voorvallen die zich voordoen gedurende de looptijd van de polis; verzekering betekent ook de polis waarbij de verzekerde risico's oorlogshandelingen, terrorisme, kaping, sabotage, wederrechtelijk beslag op vliegtuigen, ongeregelde heden of arbeidsomlusten omvatten;
- f) „hoofdzetel van de verzekeraar”: de plaats waar het hoofdkantoor van de verzekeraar zich bevindt of anderszins de plaats van waaruit het dagelijks beheer van het merendeel van de werkzaamheden van de onderneming wordt geregeld;
- g) „voorval”: een gebeurtenis of meerdere gebeurtenissen met dezelfde oorzaak, waarbij een vliegtuig schade veroorzaakt aan passagiers, bagage, vracht, post en/of derden op de grond en/of in de lucht. Wanneer een voorval bestaat uit een reeks gebeurtenissen, wordt de datum van de eerste gebeurtenis beschouwd als de datum van het voorval. Voorvallen omvatten het per ongeluk veroorzaken van schade aan passagiers, bagage, vracht, post en/of derden op de grond en/of in de lucht, alsook oorlogshandelingen, terrorisme, kaping, sabotage, wederrechtelijk beslag op vliegtuigen, ongeregelde heden of arbeidsomlusten;
- h) „vlucht”: de tijd tussen het begin van de vertrekprocedures tot en met het eind van de aankomstprocedures en het moment waarop het vliegtuig volledig tot stilstand is gekomen;
- i) „luchtdienst”: een vlucht of een reeks vluchten met passagiers, vracht en/of post ongeacht of er sprake is van vergoeding of huur;
- j) „dienstregelingsperiode”: het zomer- of winterseizoen dat wordt gebruikt voor de dienstregeling van luchtvervoerders;

<sup>(1)</sup> Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4-8).

<sup>(2)</sup> PB L 228 van 16.8.1973, blz. 3.

- k) „BTR”: bijzonder trekkingsrecht, zoals vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds in 1969 als een internationaal reservemiddel ter aanvulling van de bestaande reservemiddelen van de leden (officiële goudvoorraad, buitenlandse deviezen en reserveposities in het Internationaal Monetair Fonds) <sup>(1)</sup>;
- l) „MTOW”: de maximale startmassa, die overeenkomt met een officieel vastgestelde waarde die specifiek is voor alle vliegtuigtypen, zoals aangegeven in de luchtwaardigheidsverklaring van het vliegtuig;

#### Artikel 4

### Verzekeringsgrondslagen

Luchtvervoerders uit de Gemeenschap die in de Gemeenschap zijn geregistreerd, exploitanten van in de Gemeenschap geregistreerde vliegtuigen alsook andere luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten die luchtdiensten naar de Gemeenschap onderhouden en/of over het grondgebied van de Gemeenschap vliegen, zijn verzekerd tegen de schade die op het grondgebied van een lidstaat wordt geleden en waarvoor een recht op schadevergoeding bestaat.

#### Artikel 5

### Naleving

1. De verzekering wordt afgesloten door een verzekeraar die bevoegd is een dergelijke verzekering af te sluiten krachtens de communautaire wetgeving of de nationale wetgeving van:

- het land dat een exploitatievergunning heeft verleend aan de betrokken luchtvervoerder, of
- het land waar het vliegtuig is geregistreerd, of
- het land waar de verzekeraar is gevestigd of zijn hoofdzetel heeft.

Dit lid laat de rechten van de lidstaten onverlet om de prudentiële voorwaarden vast te stellen waaronder een onderneming die geen vergunning heeft verkregen overeenkomstig artikel 6 van Richtlijn 73/239/EEG op hun grondgebied als verzekeraar mag optreden.

2. In een derde land geregistreerde luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten stellen als alternatief voor de in lid 1 genoemde verzekeringseisen een van de volgende zekerheden:

- De storting van een waarborgsom in het land dat een geldige exploitatievergunning heeft verleend aan de betrokken luchtvervoerder, of een bewijs van luchtvaartexploitant heeft afgegeven aan de betrokken exploitant;

<sup>(1)</sup> De BTR worden dagelijks vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds. De BTR-koers op 5 september 2002 bedroeg BTR/Euro 0,747385 — Euro/BTR 1,338000.

— Een garantie van een bank die tot het afgeven daarvan gerechtigd is door het land waar het vliegtuig is geregistreerd, en waarvan de financiële verantwoordelijkheid door dat land is nagegaan;

— Een garantie van een bank die tot het afgeven daarvan gerechtigd is door het land waar het vliegtuig is geregistreerd, als dat land belooft geen immuniteit van rechtsvervolging te eisen met betrekking tot die garantie.

3. Luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten geven aan het begin van elke dienstregelingsperiode een verzekeringsbewijs betreffende een overeenkomstig lid 1 afgesloten verzekering of een bewijs van een van de in lid 2 genoemde zekerheden af bij de betrokken lidstaat (lidstaten).

Voor de toepassing van dit lid wordt onder betrokken lidstaat verstaan de lidstaat (lidstaten) die een exploitatievergunning heeft (hebben) verleend aan een luchtvervoerder of de lidstaat waar een vliegtuig is geregistreerd en de lidstaat die verantwoordelijk is voor de luchthaven met bestemming waarnaar en van waaruit een luchtdienst wordt geëxploiteerd.

Lidstaten die worden overvlogen kunnen ook eisen dat luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten het bewijs overleggen dat voor verzekeringsdekking is gezorgd overeenkomstig deze verordening.

4. In gevallen waarin een luchtdienst bestaat uit een reeks vluchten, verplichten de lidstaten alle luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten ertoe te voldoen aan de in deze verordening vastgelegde voorschriften.

5. Indien de verzekering, de garantie of de zekerheid afloopt tijdens een vlucht zorgt de luchtvervoerder ervoor dat deze van kracht blijft tot de eerstvolgende in het vluchtplan aangegeven veilige landing.

#### Artikel 6

### Aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, post en vracht

1. Bij luchtvervoer van personen zijn alle luchtvervoerders verzekerd tegen aansprakelijkheid voor het overlijden, het verwonden of ander lichamelijk letsel van passagiers voor het minimumbedrag van 250 000 BTR per passagier. Deze verzekering dekt tevens schade als gevolg van de vernietiging, het verlies of de beschadiging van aangegeven bagage van een passagier, uitsluitend op voorwaarde dat de gebeurtenis die de schade veroorzaakte plaatsvond in de periode dat de aangegeven bagage onder de hoede van de vervoerder, diens medewerkers of agenten was.

Deze bepaling geldt mutatis mutandis voor vliegtuigexploitanten.

2. Bij vliegtuigen die op basis van een korte termijn-lease-overeenkomst met of zonder bemanning worden ingezet, moet aan de minimumverzekeringseisen worden voldaan door de luchtvervoerder die de vlucht daadwerkelijk uitvoert.

3. Wanneer vracht door de lucht wordt vervoerd, zijn de luchtvervoerders en de vliegtuigexploitanten verzekerd tegen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van de vernietiging, het verlies of de beschadiging van de vervoerde vracht voor het minimumbedrag van 17 BTR per kilogram, op voorwaarde dat de gebeurtenis die de schade veroorzaakte plaatsvond tijdens de vlucht.

4. Wanneer post door de lucht wordt vervoerd stellen de lidstaten de minimumverzekeringswaarden vast voor het vervoer van post door luchtvervoerders en/of vliegtuigexploitanten, zonder te discrimineren op grond van de nationaliteit of de identiteit van de luchtvervoerder of de vliegtuigexploitant.

5. De in dit artikel vermelde waarden kunnen op passende wijze worden gewijzigd, ook ingeval wijzigingen in het internationaal recht dit noodzakelijk maken, volgens de procedure van artikel 9, lid 2.

#### Artikel 7

##### Aansprakelijkheid ten aanzien van derden

1. Een verzekering tegen aansprakelijkheid ten aanzien van derden wordt geacht dekking te bieden voor elke door een vliegtuig in de lucht of op de grond of door de val van een persoon of zaak daaruit veroorzaakte schade aan derden, zulks voor elk vliegtuig of elk voorval, met dien verstande dat de schade een rechtstreeks gevolg moet zijn van het betrokken voorval en

- a) volgens de nationale wetgeving van de lidstaat waar het voorval zich heeft voorgedaan onder de aansprakelijkheid van de betrokken luchtvervoerder of vliegtuigexploitant valt, dan wel
- b) te wijten is aan een oorlogshandeling, een kaping, sabotage, terrorisme, ongeregeldeheden of sociale onlusten met als doel de exploitatie van het vliegtuig te hinderen, en is veroorzaakt door nalatigheid, onrechtmatig handelen of verzuim van de luchtvervoerder of diens medewerkers of agenten, dan wel van de vliegtuigexploitant.

Deze bepaling geldt mutatis mutandis voor vliegtuigexploitanten wanneer het betrokken vliegtuig in een derde land is geregistreerd.

2. Iedere luchtvervoerder van de Gemeenschap is bij ongevallen, oorlogshandelingen en terrorisme verzekerd tegen aan derden toegebrachte schade. De minimumverzekeringseisen bieden dekking voor de volgende categorieën vliegtuigen:

- Categorie 1: vliegtuigen met een MTOW < 25 000 kg: 80 miljoen BTR
- Categorie 2: vliegtuigen met een MTOW < 50 000 kg: 270 miljoen BTR
- Categorie 3: vliegtuigen met een MTOW < 200 000 kg: 400 miljoen BTR

— Categorie 4: vliegtuigen met een MTOW > 200 000 kg: 600 miljoen BTR

Deze bepaling geldt mutatis mutandis voor vliegtuigexploitanten wanneer het betrokken vliegtuig in de Gemeenschap is geregistreerd.

3. Luchtvervoerders die vluchten naar en van een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat verzorgen of het grondgebied van een lidstaat overvliegen moeten bewijzen dat zij te allen tijde aan de in lid 2 genoemde minimumverzekeringseisen voldoen.

Deze bepaling geldt mutatis mutandis voor alle vliegtuigexploitanten.

4. Bij vliegtuigen die op basis van een korte termijn-lease-overeenkomst met of zonder bemanning worden ingezet, moet aan de minimumverzekeringseisen worden voldaan door de luchtvervoerder die het aan de vlucht verbonden bedrijfsrisico draagt.

5. De in dit artikel vermelde waarden kunnen op passende wijze worden gewijzigd, ook ingeval wijzigingen in het internationaal recht dit noodzakelijk maken, volgens de procedure van artikel 9, lid 2.

#### Artikel 8

##### Handhaving

1. De lidstaten voeren regelmatig inspecties uit om na te gaan of luchtvervoerders die gebruikmaken van luchthavens op hun grondgebied, luchtvervoerders uit de Gemeenschap waaraan zij een exploitatievergunning hebben verleend of vliegtuigexploitanten waaraan zij een bewijs van luchtvaartexploitant hebben verleend overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 de bepalingen van deze verordening naleven.

Deze bepaling geldt mutatis mutandis voor vliegtuigexploitanten ongeacht waar het betrokken vliegtuig is geregistreerd.

2. Indien nodig kunnen de betrokken lidstaten aanvullend bewijs verlangen van de betrokken luchtvervoerder, vliegtuigexploitant of verzekeraar.

3. Wanneer de betrokken lidstaten van mening zijn dat niet aan de bepalingen van deze verordening is voldaan, wordt de luchtvervoerder of vliegtuigexploitant de toegang tot de vliegroutes naar of binnen de Gemeenschap of het recht van overvliegen geweigerd.

4. Wanneer de betrokken lidstaten van mening zijn dat niet aan de bepalingen van deze verordening is voldaan nadat een vliegtuig is geland op een luchthaven op hun grondgebied, laten zij het vliegtuig niet opstijgen totdat de betrokken luchtvervoerder of vliegtuigexploitant een geldig verzekeringsbewijs overeenkomstig deze verordening heeft overgelegd.

*Artikel 9***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 ingestelde comité.
2. Wanneer wordt verwezen naar besluiten die zijn genomen op grond van lid 1, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EC van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 7 en 8 van dat besluit.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.
4. Het in dit artikel genoemde comité kan verder over iedere kwestie met betrekking tot de toepassing van deze verordening door de Commissie worden geraadpleegd.

*Artikel 10***Verslaglegging en samenwerking**

1. De Commissie brengt uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de uitvoering van deze verordening. Het verslag zal in het bijzonder aandacht besteden aan het functioneren van de artikelen 5, 6, 7 en 8.
2. De lidstaten verstrekken de Commissie desgevraagd informatie over de toepassing van deze verordening.

*Artikel 11***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

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