

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves

(2003/C 20 E/17)

COM(2002) 521 final — 2002/0234(COD)

(Apresentada pela Comissão em 24 de Setembro de 2002)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Contexto

1. Em 10 de Outubro de 2001, a Comissão adoptou uma comunicação relativa às consequências dos atentados nos Estados Unidos no sector do transporte aéreo ⁽¹⁾. No que se refere ao problema específico dos seguros, a Comissão reconheceu que os ataques terroristas expuseram a vulnerabilidade do sector do transporte aéreo, provocando danos superiores a todas as estimativas racionais. Uma vez que, poucos dias após a ocorrência dos eventos, as seguradoras retiraram a cobertura dos actos de guerra e terrorismo, urge saber se as transportadoras aéreas que operam na Comunidade dispõem de cobertura suficiente.
2. Nessa comunicação, a Comissão analisou a revisão dos montantes e das condições de seguro exigidas para a emissão de licenças de exploração com o objectivo de assegurar a aplicação de uma abordagem harmonizada. A Comissão considerou igualmente que, na ausência de regras comunitárias, os Estados-Membros devem verificar se as transportadoras aéreas de países terceiros apresentam provas de que dispõem de uma cobertura mínima dos riscos, com base nas recomendações da Conferência Europeia da Aviação Civil (ECAC). A Comissão analisou a questão da cobertura do seguro das transportadoras aéreas de países terceiros que operam com destino ou no interior da Comunidade com o objectivo de manter condições equitativas de concorrência com essas companhias e evitar reacções divergentes por parte dos Estados-Membros. Na ausência dessa cobertura, os Estados-Membros devem ser obrigados a adoptar medidas adequadas e coordenadas, nomeadamente a retirada dos direitos de tráfego e a proibição de sobrevoar o seu território, no respeito das obrigações internacionais da Comunidade.
3. Numa segunda comunicação sobre os seguros no sector do transporte aéreo na sequência dos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos ⁽²⁾, adoptada em 2 de Julho de 2002, a Comissão concluiu que iria continuar a acompanhar os desenvolvimentos no mercado dos seguros da aviação no que se refere à revisão dos montantes e das condições de seguro exigidas para a emissão de licenças de exploração. A esse respeito, reconheceu-se que «caso a Comissão considere conveniente continuar a tratar as questões [...] examinará se é necessária e adequada a apresentação de quaisquer propostas legislativas».
4. A Comissão considera necessário estabelecer um quadro legal que fixe as condições de seguro e os montantes mínimos que devem ser respeitados sistematicamente por companhias aéreas e operadores de aeronaves comunitários e de países terceiros para cobrir a sua responsabilidade por passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros. Esse quadro legal deve proporcionar certeza jurídica relativamente às transportadoras aéreas e operadores de aeronaves comunitários e não-comunitários que operam com destino ou no interior da Comunidade e assegurar a aplicação transparente, não-discriminatória e harmonizada de requisitos mínimos de seguro.

⁽¹⁾ COM(2001) 574 final de 10.10.2001.

⁽²⁾ COM(2002) 320 final de 2.7.2002.

5. Actualmente, as regras comunitárias relativas à concessão de licenças às transportadoras aéreas ⁽³⁾ limitam-se a estabelecer que estas «devem ter um seguro de responsabilidade civil em caso de acidente, nomeadamente no que respeita a passageiros, bagagens, carga, correio e terceiros» sem, no entanto, fixarem quaisquer critérios, condições ou montantes a respeitar pelas autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela emissão das licenças. Simultaneamente, considerando que é importante assegurar um nível adequado de indemnização dos passageiros envolvidos em acidentes, a Comunidade decidiu, em 5 de Abril de 2001, concluir e ratificar ⁽⁴⁾ a Convenção de Montreal para a Unificação de certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, que substitui a Convenção de Varsóvia de 1929 relativa à mesma matéria e modificar as regras comunitárias relativas à responsabilidade das transportadoras aéreas ⁽⁵⁾.
6. No que se refere ao seguro de responsabilidade civil perante terceiros, actualmente, não existe qualquer regra comunitária que estabeleça os limites dessa responsabilidade, decorrendo a obrigação de indemnizar exclusivamente do direito internacional público, ou seja, da Convenção relativa aos Danos Causados por Aeronaves Estrangeiras a Terceiros na Superfície (Convenção de Roma, de 1933), revista pela primeira vez em 1952 e, mais tarde, por um Protocolo assinado em Montreal, em 23 de Setembro de 1978. Esta Convenção incitou a Conferência Europeia da Aviação Civil a prosseguir os seus trabalhos sobre o assunto, tendo em vista a adaptação dos níveis dos requisitos mínimos de seguro para as transportadoras aéreas que operam com destino e no interior dos países membros da ECAC ⁽⁶⁾. Em Dezembro de 2000, os resultados dos trabalhos da Conferência foram transpostos para uma Resolução (ECAC/25-1) que prevê níveis mínimos para os seguros de responsabilidade civil por passageiros e terceiros.
7. Da sua análise, concluiu-se que os instrumentos jurídicos acima mencionados prevêem um regime razoável que pode servir de base às regras comunitárias propostas. Deve ser concedida uma atenção especial à estrutura dos níveis de cobertura da responsabilidade civil perante terceiros. Além disso, atendendo à crise provocada pelos eventos de 11 de Setembro de 2001, as regras propostas deverão prever o acompanhamento regular dos desenvolvimentos no mercado dos seguros tendo em vista a revisão dos requisitos mínimos e a sua adaptação no momento oportuno.

Elementos da proposta

a) Âmbito de aplicação

8. As regras destinam-se a ser aplicadas a todas as transportadoras aéreas, comunitárias e de países terceiros, bem como aos operadores de aeronaves que não dispõem de uma licença de exploração. Tais regras deverão igualmente aplicar-se às aeronaves do Estado. A Comissão considera que os requisitos de seguro devem cobrir todos os danos, incluindo os danos acidentais e os danos causados por actos de guerra ou de terrorismo.
9. Considerou-se igualmente necessário submeter às regras todos os voos, regulares e não-regulares, comerciais e não-comerciais, bem como assegurar uma abordagem harmonizada no que se refere à responsabilidade civil perante terceiros.
10. Uma vez que os danos podem ser causados não apenas durante a aterragem e descolagem de uma aeronave em aeroportos comunitários mas também durante o voo sobre o território de um Estado-Membro, o regulamento é aplicável aos voos com destino ou partida de aeroportos comunitários e aos voos que sobrevoam território comunitário.

⁽³⁾ Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992 (JO L 240 de 24.8.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ Decisão do Conselho de 5 de Abril de 2001, relativa à ratificação da Convenção de Montreal (JO L 194 de 18.7.2001).

⁽⁵⁾ Regulamento (CEE) n.º 2027/97 do Conselho, de 20 de Setembro de 1976 (JO L 285 de 17.10.1997, p. 1).

⁽⁶⁾ São membros da ECAC os seguintes 38 Estados: Albânia, Arménia, Áustria, Bélgica, Bulgária, Croácia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estónia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Islândia, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Países Baixos, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, República Eslovaca, Eslovénia, Espanha, Suécia, Confederação Helvética, a antiga República Jugoslava da Macedónia, Turquia, Ucrânia e Reino Unido.

11. Para assegurar o máximo de compatibilidade com as regras existentes no domínio do transporte aéreo e, em especial, com o 3.º pacote legislativo relativo ao acesso ao mercado e ao licenciamento das transportadoras aéreas, com os direitos e obrigações comunitárias decorrentes da Convenção de Montreal e o regulamento que altera as regras comunitárias sobre a responsabilidade das transportadoras aéreas, bem como com os trabalhos realizados até à data pela ECAC, a terminologia utilizada na proposta de regulamento segue a consagrada nesses instrumentos.

b) *Princípios do seguro*

12. O regulamento proposto visa estabelecer uma ligação clara entre a cobertura que deve ser proporcionada pelos seguros de passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros e a responsabilidade correspondente. No que se refere à responsabilidade por passageiros, bagagem, correio e mercadorias, o seguro deve cobrir a responsabilidade tal como definida nos seguintes instrumentos:

1. Convenção de Montreal de 1999, aplicável às transportadoras aéreas comunitárias e de países terceiros que ratificaram e aplicam a referida Convenção; a Convenção de Varsóvia de 1929, que vigora paralelamente à Convenção de Montreal por um período indefinido de tempo, aplicável às transportadoras aéreas de países terceiros vinculados pela mesma. Cumpre registar que nenhuma das Convenções limita a responsabilidade das transportadoras aéreas;
2. Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio de 2002 ⁽⁷⁾, aplicável às transportadoras comunitárias.

Tendo em conta os acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 e os desenvolvimentos subsequentes no mercado dos seguros, considera-se necessário estabelecer de forma clara que os seguros de responsabilidade por passageiros, bagagem, mercadorias e correio devem igualmente cobrir actos de guerra e/ou de terrorismo.

13. Não existem regras comunitárias que definam qual deve ser a base da responsabilidade civil perante terceiros. A nível internacional, a Convenção de Roma relativa aos Danos Causados por Aeronaves Estrangeiras a Terceiros na Superfície, de 1933, com a redacção que lhe foi dada em 1952 e em 1978, introduz montantes mínimos para o seguro de responsabilidade civil perante terceiros, segundo o princípio da responsabilidade objectiva no que se refere a danos registados em terra. A Convenção exclui do seu âmbito de aplicação os danos nucleares, assim como os danos causados por actos de guerra (conflitos armados) e terrorismo.
14. Esta Convenção não é aplicável a todos os Estados-Membros já que nem todos a assinaram ou ratificaram ⁽⁸⁾. Regra geral, actualmente, os Estados-Membros prevêem que a responsabilidade civil das transportadoras aéreas perante terceiros se baseia na prática comprovada de ilícito negligente ou doloso (conduta dolosa) e não na responsabilidade objectiva. No entanto, alguns Estados-Membros seguiram o princípio da responsabilidade objectiva, tal como introduzido pela Convenção de Roma; a França, a Suécia e o Reino Unido prevêem a responsabilidade civil ilimitada perante terceiros, ao passo que a Alemanha limita a responsabilidade a níveis determinados.
15. A Comissão considera que não está suficientemente comprovada a necessidade de introduzir a responsabilidade objectiva das transportadoras aéreas perante terceiros por riscos associados a actos de guerra ou de terrorismo. A Comissão considera que a responsabilidade civil perante terceiros das transportadoras aéreas e dos operadores de aeronaves em caso de incidentes já foi suficientemente definida nos Estados-Membros.

⁽⁷⁾ JO L 140 de 30.5.2002, p. 2.

⁽⁸⁾ Em Julho de 2002, tinham ratificado a Convenção os seguintes Estados-Membros: Bélgica, Dinamarca, França, Grécia, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal, Espanha e Reino Unido. Apenas a Bélgica, a Itália, o Luxemburgo e a Espanha ratificaram a Convenção.

À luz do acima exposto, nesta fase, considera-se necessário prever requisitos mínimos de seguro de responsabilidade civil perante terceiros por danos registados em terra e no ar, provocados acidentalmente ou por actos de guerra e/ou de terrorismo através da fixação de um único limite combinado. Este requisito deverá garantir que as transportadoras aéreas estarão obrigadas a subscrever essa cobertura no mercado ou a adquiri-la a outro nível, ao contrário do que frequentemente acontecia antes dos eventos de 11 de Setembro de 2001.

16. É possível que nem todas as transportadoras aéreas e operadores de aeronaves que operam com destino ou no interior da Comunidade estejam em condições de observar os requisitos de capacidade financeira impostos nas regras comunitárias relativas à emissão de licenças de exploração ⁽⁹⁾. Por esse motivo, é importante permitir uma certa flexibilidade no sentido de poderem ser aceites outros instrumentos, tais como garantias estatais ou bancárias, como alternativa às apólices de seguros.

c) *Controlo e sanções*

17. No entanto, essa flexibilidade exige um reforço das obrigações de controlo impostas aos Estados-Membros para garantir que as transportadoras aéreas licenciadas na Comunidade e noutros países estão em condições de assegurar uma cobertura adequada da responsabilidade por quaisquer danos causados a passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros. Por conseguinte, propõe-se que os Estados-Membros sejam obrigados a assegurar o cumprimento sistemático dos requisitos de seguro através da realização de inspecções regulares e, sempre que tenham motivos razoáveis para duvidar da subscrição do seguro, que exijam às transportadoras aéreas e aos operadores de aeronaves a apresentação de provas suplementares. Caso não disponham de tal cobertura, as transportadoras aéreas não deverão ser autorizadas a descolar, caso já tenham aterrado num aeroporto comunitário, a entrar no espaço aéreo ou a aterrar.

18. Isto implica, para a Comissão, a obrigação específica de garantir que os requisitos mínimos reflectem a situação do mercado e que são adequados para assegurar a cobertura da responsabilidade em caso de aumento dos incidentes sob a forma de acidentes e actos de guerra e de terrorismo. Por conseguinte, a Comissão deve apresentar relatórios sobre os desenvolvimentos no mercado dos seguros tendo em conta os eventuais incidentes que possam afectar significativamente as condições de seguro, e as regras propostas devem incluir uma cláusula de revisão que permita todas as adaptações necessárias dos níveis exigidos. Deve igualmente ser tida em conta a possibilidade de alterações significativas do direito internacional (eventual alteração da Convenção de Roma) afectarem a responsabilidade civil perante terceiros.

19. Para que as regras propostas possam reflectir eventuais alterações e desenvolvimentos, prevê-se que tais decisões sejam adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação (comitologia) previsto no artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁰⁾. No contexto da liberalização, as regras relativas ao transporte aéreo já contêm disposições que prevêem tal comité [artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias, JO L 240, de 24.8.92]. Por conseguinte, propõe-se recorrer a esse comité para a revisão dos requisitos mínimos de seguro.

d) *Requisitos mínimos de seguro*

20. Há disposições claras para todos os tipos de responsabilidade: por passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros.

1. Responsabilidade pelos passageiros: requisito mínimo de seguro no valor de 250 000 DSE.

Os requisitos mínimos de seguro reflectem os montantes actualmente em vigor no contexto da ECAC.

⁽⁹⁾ Ver nota de rodapé 2.

⁽¹⁰⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Em conformidade com as disposições previstas na Convenção de Montreal e no Regulamento (CE) n.º 2027/97 do Conselho relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 889/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Maio de 2002 ⁽¹⁾, a responsabilidade pelos passageiros baseia-se na noção de responsabilidade objectiva, independente da culpa da transportadora aérea em causa, no que se refere a pedidos até 100 000 DSE (Direitos de Saque Especial), tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional.

Para além desse montante (até ao requisito mínimo de 250 000 DSE e acima desse valor), o seguro de passageiros e sua bagagem cobre a responsabilidade civil extra-contratual.

No que se refere às transportadoras aéreas vinculadas pela Convenção de Varsóvia de 1929, a responsabilidade pelos passageiros é ilimitada e baseia-se na presunção da responsabilidade da transportadora por lesões corporais ou morte, com alguns meios de defesa e a concomitante limitação da responsabilidade, salvo determinadas excepções (conduta dolosa).

2. Bagagem: está submetida aos mesmos limites da responsabilidade pelos passageiros, desde que a bagagem tenha sido controlada, esteja à guarda da transportadora e não tenha defeito ou vício próprio.
3. Seguro mínimo de responsabilidade pelas mercadorias: 17 000 DSE por tonelada (17 DSE por quilograma).

Este tipo de responsabilidade é abrangido pela Convenção de Montreal, que limita a responsabilidade da transportadora aérea, nomeadamente, em caso de actos de guerra ou conflitos armados. Os requisitos mínimos de seguro reflectem os montantes actualmente previstos nessa Convenção.

No que se refere às transportadoras aéreas vinculadas pela Convenção de Varsóvia, as mercadorias por elas transportadas são submetidas ao regime da responsabilidade civil, ilimitada em determinadas condições (falta de cuidado no manuseamento, negligência e conduta dolosa).

Para ter em conta o contexto internacional no qual as transportadoras comunitárias e não-comunitárias operam actualmente, o presente regulamento propõe submeter as mercadorias ao regime da responsabilidade civil.

4. O seguro mínimo de responsabilidade pelo correio deve ser estabelecido pelas administrações nacionais e reflectir a legislação interna relativa ao transporte de correio.
5. O seguro mínimo de responsabilidade civil perante terceiros depende do tipo de aeronave.

Tal como acima mencionado, não existem actualmente requisitos harmonizados entre os Estados-Membros. Neste momento, os requisitos mínimos de seguro aplicáveis a aeronaves objecto de locação aumentaram significativamente em relação aos níveis previstos na Convenção de Roma ⁽¹²⁾ ou na resolução da ECAC ⁽¹³⁾. Os requisitos mínimos propostos reflectem esta situação.

A especificidade da responsabilidade civil perante terceiros consiste no facto de os requisitos mínimos de seguro corresponderem ao peso máximo à descolagem (MTOW) das aeronaves especificado no certificado de aeronavegabilidade, que reflecte o perigo potencial inerente a cada tipo de aeronave. Por conseguinte, por motivos de coerência com as actuais práticas no domínio dos seguros, parece apropriado proceder a uma classificação clara das aeronaves para as enquadrar em categorias específicas de acordo com o respectivo MTOW. Para facilitar as referências, apresenta-se em anexo um quadro que apresenta resumidamente os principais tipos de aeronaves utilizadas na aviação civil.

⁽¹⁾ Ver nota de rodapé 6.

⁽¹²⁾ O artigo 11.º da Convenção de Roma, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de Montreal de 1978, prevê para:

- a) aeronaves com um MTOW < 2 000 kg: 300 000 DSE.
- b) aeronaves com um MTOW < 6 000 kg: 300 000 DSE mais 175 DSE/kg.
- c) aeronaves com um MTOW > 6 000-30 000 kg: 1 000 000 DSE mais 62,5 DSE/kg.
- d) aeronaves com um MTOW > 30 000 kg: 1 000 000 DSE mais 65 DSE/kg.

⁽¹³⁾ Os requisitos mínimos de seguro previstos na Resolução ECAC 25/1 são os seguintes:

- Categoria 1: aeronaves com um MTOW < 2 000 kg: 1 500 000 DSE.
Categoria 2: aeronaves com um MTOW < 6 000 kg: 4 500 000 DSE.
Categoria 3: aeronaves com um MTOW < 25 000 kg: 12 500 000 DSE.
Categoria 4: aeronaves com um MTOW < 100 000 kg: 50 000 000 DSE.
Categoria 5: aeronaves com um MTOW > 100 000 kg: 90 000 000 DSE.

ANEXO

PRINCIPAIS TIPOS DE AERONAVES UTILIZADAS NA AVIAÇÃO CIVIL

Célula da aeronave	Tipo de aeronave	Descrição da variante	Número máximo de lugares	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

Célula da aeronave	Tipo de aeronave	Descrição da variante	Número máximo de lugares	MTOW (lb)
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	C.1/E.1/T.2		105 000
BAE SYSTEMS (HS)	AGSY	Variante não anunciada		
BAE SYSTEMS (HS)	ATP	Passageiros/cargueiro	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 (kits de insonorização fase 2)	176-189	276 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	30F (M)/54CF (kits de insonorização fase 3)	176-189	300 000-315 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC8	73CF	189-258	335 000-355 000

Célula da aeronave	Tipo de aeronave	Descrição da variante	Número máximo de lugares	MTOW (lb)
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	14/-21 (kits de insonorização fase 3)	109	85 700-100 000
Boeing (McDonnell-Douglas)	DC9	31/-51 (kits de insonorização fase 3)	127-139	98 000-122 200
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Cargueiro (P & W)		602 500-625 500
Boeing (McDonnell-Douglas)	MD11	Passageiros (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

Célula da aeronave	Tipo de aeronave	Descrição da variante	Número máximo de lugares	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	1 000	70	63 000-71 000
Fokker	FK28	4 000	85	71 000-73 000
Fokker	FK28	6 000	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	Regional	24-38	36 000
Gulfstream Aerospace	GLF1	Cargueiro		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 Cargueiro		141 096
Ilyushin	IL18	E/V	122	134 923

Célula da aeronave	Tipo de aeronave	Descrição da variante	Número máximo de lugares	MTOW (lb)
Ilyushin	IL18	V Cargueiro		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 (grupo 1)/Cargueiro	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	Protótipo		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

Fonte: Base de dados AIRCLAIMS (Maio de 2002).

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) No quadro da política comum de transportes, é importante garantir um nível mínimo de seguro adequado à cobertura da responsabilidade das transportadoras aéreas envolvidas em acidentes, especialmente no que respeita a passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros.
- (2) No mercado comunitário da aviação, a distinção entre transporte aéreo nacional e internacional foi eliminada, sendo, por conseguinte, apropriado prever requisitos de seguro com os mesmos níveis mínimos e a mesma natureza para as transportadoras aéreas comunitárias.

- (3) É necessário adoptar acções comuns para assegurar que os níveis mínimos de seguro se aplicam igualmente a transportadoras aéreas de países terceiros de forma a assegurar condições equitativas de concorrência com as transportadoras aéreas comunitárias e a promover a protecção do consumidor.
- (4) Na sua comunicação de 10 de Outubro de 2001 relativa às consequências dos atentados nos Estados Unidos no sector do transporte aéreo, a Comissão anunciou a sua intenção de analisar os montantes e as condições de seguro exigidas para a emissão das licenças de exploração, com o objectivo de assegurar a aplicação de uma abordagem harmonizada. A Comissão declarou igualmente na sua comunicação sobre os seguros no sector do transporte aéreo na sequência dos atentados terroristas de 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos, adoptada em 2 de Julho de 2002, que iria continuar a acompanhar os desenvolvimentos no mercado dos seguros da aviação no que se refere à revisão dos montantes e das condições do seguro exigidas para a emissão das licenças de exploração.
- (5) A Comunidade concluiu a Convenção de Montreal para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, aprovada em 28 de Maio de 1999 ⁽¹⁾, que estabeleceu novas regras de alcance mundial relativas à responsabilidade em caso de acidente no transporte aéreo internacional de pessoas, bagagem e mercadorias. Tais regras substituem as estabelecidas na Convenção de Varsóvia de 1929 e nas suas posteriores alterações.
- (6) O artigo 50.º da Convenção de Montreal impõe às partes a obrigação de garantirem que as transportadoras aéreas dispõem de um seguro adequado para cobrir a responsabilidade estabelecida nos termos da mesma; a Convenção de Varsóvia de 1929 e suas subseqüentes alterações continuarão a vigorar simultaneamente à Convenção de Montreal por um período indefinido de tempo; ambas as convenções prevêem a possibilidade de responsabilidade limitada.
- (7) O artigo 7.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas impõe às transportadoras aéreas a subscrição de um seguro que cubra a responsabilidade em caso de acidente, em especial relativamente a passageiros, bagagem, mercadorias, correio e terceiros sem, no entanto, especificar montantes mínimos nem condições de seguro.
- (8) Convém ter em conta que a Conferência Europeia da Aviação Civil adoptou, em 13 de Dezembro de 2000, uma resolução (ECAC/25-1) sobre os níveis mínimos da cobertura do seguro de responsabilidade civil pelos passageiros e perante terceiros.
- (9) É necessário definir requisitos mínimos de seguro não-discriminatórios para cobrir os passageiros, a bagagem, as mercadorias, o correio e terceiros, aplicáveis a transportadoras comunitárias e outras que operem com destino ou partida de um aeroporto situado na Comunidade ou sobrevoem o território de um Estado-Membro.
- (10) É necessário impor às transportadoras aéreas a apresentação, mediante pedido, da prova de que respeitam sistematicamente os requisitos mínimos de seguro de responsabilidade, previstos no presente regulamento.
- (11) Os requisitos mínimos de seguro deverão ser revistos após um período de tempo.
- (12) Os procedimentos de controlo da aplicação dos requisitos mínimos de seguro deverão ser transparentes e não-discriminatórios e não deverão entrar, de forma alguma, a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais.
- (13) Uma vez que todas as medidas necessárias à aplicação do presente regulamento relativas à adaptação dos requisitos mínimos de seguro são de âmbito geral e correspondem à adaptação de disposições específicas não essenciais do regulamento, na acepção do disposto no artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾, tais medidas devem ser adoptadas através do procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da decisão supramencionada.
- (14) A directiva é conforme com os princípios de subsidiariedade e de proporcionalidade enunciados no artigo 5.º do Tratado. A introdução de requisitos mínimos de seguro pode contribuir para a realização dos objectivos do mercado interno da aviação mediante a eliminação das distorções de concorrência. Por conseguinte, os objectivos podem ser melhor realizados pela Comunidade através da aplicação de regras harmonizadas. O regulamento limita-se ao mínimo exigido para alcançar esses objectivos, não excedendo o necessário para esse efeito,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objectivo

O objectivo do presente regulamento consiste em definir requisitos mínimos de seguro relativos ao seguro de passageiros, bagagem, correio, mercadorias e terceiros que as transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves devem respeitar para serem autorizados a operar serviços no interior, com destino ou partida da Comunidade ou a sobrevoar o território dos Estados-Membros aos quais o Tratado se aplica.

⁽¹⁾ JO L 194 de 18.7.2001, p. 38.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável:

- a) a todas as transportadoras aéreas que operam serviços com destino ou partida de um aeroporto situado na Comunidade ou que sobrevoam o território de um Estado-Membro em voos regulares ou não-regulares;
- b) a todos os operadores de aeronaves que operam serviços de transporte de passageiros e sua bagagem, correio e/ou mercadorias, sem remuneração ou locação, com destino ou partida de um aeroporto situado na Comunidade ou que sobrevoam o território de um Estado-Membro;
- c) ao transporte aéreo de passageiros e sua bagagem, correio ou mercadorias efectuado por uma aeronave do Estado de um Estado-Membro ou de um país terceiro.

As disposições do presente regulamento não se aplicam ao transporte aéreo de passageiros, correio e/ou mercadorias efectuado por aeronaves sem motor e/ou aeronaves ultraleves com motor, nem aos voos locais que não impliquem o transporte entre diferentes aeroportos. Essas operações são reguladas pela legislação nacional relativa aos requisitos mínimos de seguro em caso de acidente.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;
- b) «Transportadora aérea comunitária», uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro em conformidade com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas;
- c) «operador de aeronave», uma pessoa singular residente num Estado-Membro ou uma pessoa colectiva estabelecida num Estado-Membro que utilize uma ou mais aeronaves em conformidade com a regulamentação aplicável nesse Estado-Membro, tal como previsto no Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ⁽¹⁾, ou uma pessoa singular resi-

dente fora do território comunitário ou uma pessoa colectiva estabelecida fora da Comunidade que utilize uma ou mais aeronaves em conformidade com a regulamentação do país de residência ou estabelecimento;

- d) «Seguradora», uma empresa que tenha recebido uma autorização administrativa, em conformidade com o disposto no artigo 6.º da Directiva 73/239/CEE do Conselho ⁽²⁾, ou uma empresa de um país terceiro que, se tivesse a sua sede social na Comunidade, seria obrigada a solicitar uma autorização em conformidade com o disposto no artigo 6.º da Directiva 73/239/CEE ou no artigo 6.º da Directiva 79/267/CEE;
- e) «seguro», a apólice que estabelece as condições nas quais a seguradora aceita indemnizar o segurado por todas as perdas cobertas até ao limite de responsabilidade por todos os perigos segurados, no que se refere a incidentes ocorridos durante o período coberto pela apólice. Entende-se igualmente por seguro, a apólice em que os perigos segurados são actos de guerra, terrorismo, desvio de aeronaves, actos de sabotagem, apreensão ilegal de aeronaves e comoções civis ou distúrbios laborais;
- f) «estabelecimento principal da seguradora», o local onde se encontra estabelecida a sede da seguradora ou, alternativamente, o local a partir do qual é gerida diariamente a maior parte das operações da empresa;
- g) «incidente», a ocorrência, ou sucessão de ocorrências com a mesma origem, pela qual uma aeronave provoca danos a passageiros, bagagem, mercadorias, correio e/ou terceiros, na superfície e/ou no ar. Quando um incidente consiste numa sucessão de ocorrências, considera-se que teve lugar na data da primeira de tais ocorrências. Consideram-se abrangidos pela presente definição os danos acidentais causados a passageiros, bagagem, mercadorias, correio e/ou terceiros, na superfície e/ou no ar e os danos resultantes de actos de guerra, terrorismo, desvio de aeronaves, actos de sabotagem, apreensão ilegal de aeronaves e comoções civis ou distúrbios laborais;
- h) «voo», o início das operações de partida até ao final das operações de chegada, até à paragem completa dos motores da aeronave;
- i) «Serviço aéreo», um voo ou uma sucessão de voos que assegure o transporte de passageiros, mercadorias e/ou correio, independentemente de remuneração e/ou locação;
- j) «Período de programação de horários», tanto a estação de Verão como a de Inverno, tal como constam dos horários das transportadoras aéreas;

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (JO L 373 de 31.12.1991, p. 4-8).

⁽²⁾ JO L 228 de 16.8.1973, p. 3.

- k) «DSE», os direitos de saque especiais, tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional em 1969, como um activo de reserva internacional, em complemento dos activos de reserva dos seus membros (reservas oficiais de ouro, divisas e posições de reserva no FMI) ⁽¹⁾;
- l) «MTOW», o peso máximo à descolagem («*Maximum Take Off Weight*») que corresponde a um valor certificado específico a cada tipo de aeronaves, tal como consta do certificado de aeronavegabilidade da aeronave;

Artigo 4.º

Princípios do seguro

As transportadoras aéreas comunitárias registadas na Comunidade e os operadores de aeronaves que operam aeronaves registadas na Comunidade, bem como outras transportadoras aéreas e operadores de aeronaves que operam serviços aéreos com destino à Comunidade e/ou que sobrevoam território comunitário devem dispor de um seguro que cubra a sua responsabilidade por danos causados no território de um Estado-Membro pelos quais exista um direito a indemnização.

Artigo 5.º

Cumprimento do regulamento

1. O contrato de seguro deve ser celebrado por uma seguradora autorizada para o efeito nos termos do direito comunitário ou da legislação:

- do país que concedeu uma licença de exploração à transportadora aérea em causa, ou
- do país no qual a aeronave se encontra registada, ou
- do país de residência ou do estabelecimento principal da seguradora.

O disposto no presente número não afecta o direito de os Estados-Membros definirem as condições prudenciais nas quais uma seguradora não autorizada nos termos do artigo 6.º da Directiva 73/239/CEE do Conselho pode exercer actividades no seu território.

2. As transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves registados num país terceiro devem apresentar, como alternativa aos requisitos de seguro mencionados no n.º 1, uma das seguintes garantias:

- um depósito em espécie junto de um depositário no país que concedeu uma licença de exploração válida à transportadora aérea em causa ou que emitiu o certificado de operador aéreo de que é titular o operador de aeronave em causa;

— uma garantia emitida por um banco autorizado para o efeito pelo país no qual a aeronave se encontra registada e cuja responsabilidade financeira tenha sido verificada por esse país;

— uma garantia emitida por um banco autorizado para o efeito pelo país no qual a aeronave se encontra registada, caso esse país se comprometa a não invocar imunidade judicial relativamente a essa garantia.

3. As transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves devem depositar um certificado de seguro emitido em conformidade com o disposto no n.º 1 ou uma das garantias previstas no n.º 2 junto das autoridades competentes do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa no início de cada período de programação de horários.

Para efeitos de aplicação do disposto no presente número, entende-se por Estado-Membro em causa, o Estado-Membro que concede uma licença de exploração a uma transportadora aérea ou o Estado-Membro no qual se encontra registada uma aeronave e o Estado-Membro responsável pelo aeroporto de destino ou partida de um serviço de transporte aéreo.

Os Estados-Membros sobrevoados podem igualmente exigir às transportadoras aéreas e aos operadores de aeronaves a apresentação de prova de subscrição do seguro, em conformidade com o disposto no presente regulamento.

4. Quando um serviço aéreo consistir numa sucessão de voos, todas as transportadoras aéreas ou operadores de aeronaves em causa devem respeitar os requisitos previstos no presente regulamento.

5. Quando o seguro ou a garantia expirarem no decurso de um voo, as transportadoras aéreas devem garantir a sua vigência até à aterragem seguinte em segurança da aeronave especificada no plano de voo.

Artigo 6.º

Responsabilidade por passageiros, bagagem, correio e mercadorias

1. Quando efectuem serviços de transporte aéreo de passageiros, todas as transportadoras aéreas devem dispor de um seguro que cubra a sua responsabilidade pela morte, ferimentos ou outras lesões corporais dos passageiros, no montante mínimo de 250 000 DSE por passageiro. Consideram-se igualmente cobertos por tal seguro os danos incorridos em caso de destruição, perda ou avaria de bagagem controlada de um passageiro na condição de o evento causador do dano ocorrer no período durante o qual a bagagem controlada se encontra à guarda da transportadora, seus funcionários ou agentes.

A presente disposição aplica-se *mutatis mutandis* aos operadores de aeronaves.

2. No caso de aeronaves exploradas ao abrigo de contratos de locação a curto prazo, com ou sem tripulação, os requisitos mínimos de seguro devem ser respeitados pela transportadora aérea que opera efectivamente o voo.

⁽¹⁾ Os DSE são fixados diariamente pelo Fundo Monetário Internacional. Em 5 de Setembro de 2002, a taxa de conversão fixada foi: DSE/Euro — 0,747385 — Euro/DSE — 1,338000.

3. Quando efectuam serviços de transporte aéreo de mercadorias, as transportadoras aéreas e os operadores de aeronaves devem dispor de um seguro que cubra a sua responsabilidade pelos danos incorridos em caso de destruição, perda ou avaria da mercadoria transportada, no montante mínimo de 17 DSE por quilograma, se o evento causador do dano ocorrer durante o voo.

4. Os Estados-Membros devem estabelecer os requisitos mínimos de seguro em valor para o transporte de correio pelas transportadoras aéreas e/ou operadores de aeronaves sem discriminação em razão da nacionalidade ou identidade da transportadora ou operador.

5. Os valores referidos no presente artigo podem ser modificados, conforme adequado, nomeadamente quando as alterações do direito internacional justificarem a necessidade de tal modificação, em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 2 do artigo 9.º.

Artigo 7.º

Responsabilidade civil perante terceiros

1. O seguro de responsabilidade civil perante terceiros cobre todos os danos causados a terceiros por uma aeronave em voo ou em terra ou por uma pessoa ou objecto que dela caia, no que se refere a cada aeronave e a cada incidente, na condição de o dano resultar directamente do incidente que o causou e se:

- a) for da responsabilidade da transportadora aérea ou do operador aéreo em causa, de acordo com a legislação nacional do Estado-Membro no qual o incidente ocorreu, ou
- b) for causado por acto de guerra, desvio de aeronave, sabotagem, acto de terrorismo, comoções civis ou distúrbios sociais praticados com o objectivo de perturbar a operação da aeronave e resultar de negligência ou outro acto ou omissão dolosos da transportadora aérea, seus funcionários ou agentes ou do operador da aeronave.

A presente disposição aplica-se *mutatis mutandis* a operadores de aeronaves, caso estas estejam registadas na Comunidade.

2. Todas as transportadoras aéreas devem dispor de um seguro contra os danos causados a terceiros em caso de acidente, acto de guerra e acto de terrorismo. Considera-se que os requisitos mínimos de seguro cobrem as seguintes categorias de aeronaves:

Categoria 1: aeronave com um MTOW < 25 000 kg: 80 milhões DSE

Categoria 2: aeronave com um MTOW < 50 000 kg: 270 milhões DSE

Categoria 3: aeronave com um MTOW < 200 000 kg: 400 milhões DSE

Categoria 4: aeronave com um MTOW > 200 000 kg: 600 milhões DSE

A presente disposição aplica-se *mutatis mutandis* a operadores de aeronaves, caso estas estejam registadas na Comunidade.

3. As transportadoras aéreas que operam voos com destino ou partida de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro ou que sobrevoam o território de um Estado-Membro devem apresentar prova de que observam sistematicamente os requisitos mínimos de seguro referidos no n.º 2.

A presente disposição aplica-se *mutatis mutandis* a todos os operadores de aeronaves.

4. No caso de aeronaves exploradas ao abrigo de contratos de locação a curto prazo, com ou sem tripulação, os requisitos mínimos de seguro devem ser respeitados pela transportadora aérea que suporta o risco de exploração do voo.

5. Os valores referidos no presente artigo podem ser modificados, conforme adequado, nomeadamente quando as alterações do direito internacional justificarem a necessidade de tal modificação, em conformidade com o procedimento estabelecido no n.º 2 do artigo 9.º.

Artigo 8.º

Execução

1. Os Estados-Membros realizarão inspecções regulares para aferir do cumprimento do disposto no presente regulamento pelas transportadoras aéreas que utilizam aeroportos no seu território ou pelas transportadoras aéreas comunitárias titulares de uma licença de exploração por eles emitida ou pelos operadores de aeronaves titulares de um certificado de operador de aeronave por eles emitido nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho.

A presente disposição aplica-se *mutatis mutandis* aos operadores de aeronaves, independentemente do local onde a aeronave se encontra registada.

2. Se necessário, os Estados-Membros em causa podem solicitar à transportadora aérea, ao operador da aeronave ou à seguradora em causa a apresentação de provas suplementares.

3. Quando os Estados-Membros em causa considerarem que as condições estabelecidas no presente regulamento não são respeitadas, recusarão o acesso da transportadora aérea ou do operador de aeronaves a rotas com destino ou no interior da Comunidade ou o direito de sobrevoar o seu território.

4. Quando os Estados-Membros em causa considerarem que as condições estabelecidas no presente regulamento não são respeitadas após a aterragem de uma aeronave num aeroporto situado no seu território, não autorizarão a descolagem da aeronave antes de a transportadora aérea ou o operador da aeronave em causa apresentarem um certificado de seguro válido nos termos do presente regulamento.

*Artigo 9.º***Comitologia**

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído no artigo 11.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.
2. Sempre que se remeta para decisões adoptadas ao abrigo do n.º 1, aplicar-se-á o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigos 7.º e 8.º da referida decisão.
3. O prazo referido no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.
4. A Comissão pode ainda consultar o comité referido no presente artigo sobre quaisquer questões respeitantes à aplicação do presente regulamento.

*Artigo 10.º***Relatório e cooperação**

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, o mais tardar, no prazo de três anos a contar da sua entrada em vigor. O relatório deverá referir-se, em especial, à aplicação dos artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º.
2. Os Estados-Membros deverão fornecer, mediante pedido, informações à Comissão sobre a aplicação do presente regulamento.

*Artigo 11.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia subsequente ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.
