



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 24.4.2008
COM (2008) 216 final

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE
CONSILIU**

**Cerințele de asigurare a operatorilor de aeronave din UE – Raport privind funcționarea
Regulamentului 785/2004**

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE CONSILIU

Cerințele de asigurare a operatorilor de aeronave din UE – Raport privind funcționarea Regulamentului 785/2004

1. Introducere

Cu puțin timp în urmă, normele comunitare privind eliberarea de licențe transportatorilor aerieni se limitau la a cere ca transportatorii aerieni „să fi încheiat asigurări de răspundere civilă în caz de accident, în special în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile, efectele poștale și terțele părți”¹, fără a stabili criterii sau sume care să fie respectate. În 2002, în scopul garantării aplicării transparente, nediscriminatorii și armonizate a cerințelor de asigurare minime, Comisia Europeană a propus un Regulament privind cerințele de asigurare aplicabile transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave².

La 30 aprilie 2005 a intrat în vigoare Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave. Regulamentul 785/2004 impune obligații de asigurare minime transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave utilizate în scop necomercial, în ceea ce privește răspunderea față de pasageri, bagaje, mărfuri și terți.

Regulamentul se aplică tuturor transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în, spre, din sau – într-o anumită măsură – deasupra teritoriului UE, cu excepția aeronavelor de stat, aeromodelurilor cu o masă maximă la decolare (MMD) mai mică de 20 kg, aparatelor de zbor lansate de pe picioare, baloanelor captive, zmeelor și parașutelor. Prin urmare, regulamentul stabilește condiții de egalitate pentru toți operatorii de aeronave europeni și din țările terțe la efectuarea de zboruri în, spre sau din teritoriul Comunității.

Principiul fundamental al regulamentului este cerința ca toți transportatorii aerieni și operatorii de aeronave să fie asigurați în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene, față de pasageri, bagaje, mărfuri și terți; riscurile asigurate includ riscurile de război și terorism [articolul 4 alineatul (1)].

De la intrarea în vigoare a regulamentului, Comisia a convocat patru reuniuni ale grupului *ad hoc* pentru asigurări cu statele membre și cu reprezentanții sectorului cu scopul de a dezbate evoluția pieței. Nu a fost necesară convocarea unei reuniuni a Comitetului (pentru accesul pe piață), în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 din regulament, în vederea unei revizuirii a cerințelor de asigurare minime sau din cauza unei nefuncționări a pieței asigurărilor.

La 21 septembrie 2007, Comisia a lansat o consultare deschisă cu scopul de a obține observații de la părțile interesate cu privire la funcționarea Regulamentului 785/2004.

¹ Articolul 7 din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului.

² COM (2002) 521, Proiect de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de asigurare aplicabile transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave.

Comisia a primit 68 de contribuții de la părțile interesate³ și apoi a dezbătut aceste răspunsuri în cadrul unei reuniuni a grupului *ad hoc* pentru asigurări care a avut loc la 1 februarie 2008.

Comisia a pregătit prezentul raport privind funcționarea Regulamentului 785/2004 la trei ani de la data la care a intrat în vigoare acest regulament, în conformitate cu dispozițiile articolului 10 alineatul (1) din regulament.

2. Asigurarea și răspunderea în sectorul aviației

Regulamentul 785/2004 impune obligații de asigurare minime, în ceea ce privește răspunderea față de pasageri, bagaje, mărfuri și terți. Regulamentul garantează că transportatorii aerieni și operatorii de aeronave încheie asigurări care acoperă răspunderea specifică activității aeriene. Cu toate acestea, acest regulament nu modifică normele în vigoare privind răspunderea derivate din convenții internaționale, din dreptul comunitar și din legislația națională a statelor membre ale UE. În consecință, este necesar ca un raport privind cerințele de asigurare să abordeze și normele în vigoare privind răspunderea civilă.

a) Răspunderea față de pasageri și bagaje

Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) a definit normele internaționale privind răspunderea transportatorilor aerieni față de pasageri și bagajele acestora. Comunitatea Europeană a ratificat Convenția de la Montreal și a pus în aplicare dispozițiile acesteia prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente.

Convenția de la Montreal prevede răspunderea nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor. În cazul daunelor de până la 100 000 DST⁴, transportatorul aerian nu poate contesta solicitările de despăgubire; cu alte cuvinte, răspunderea este obiectivă. Transportatorul aerian nu este răspunzător în cazul daunelor care depășesc această sumă, dacă poate demonstra că nu a fost neglijent sau că nu a avut vreo vină. În ceea ce privește răspunderea față de pasageri, Regulamentul 785/2004 impune cerințe de asigurare minime de 250 000 DST pentru fiecare pasager. Aceste cerințe de asigurare minime nu acoperă doar răspunderea civilă obiectivă, ci și răspunderea civilă delictuală.

Convenția de la Montreal limitează răspunderea față de întârzierea, distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor la 1 000 DTS. În consecință, Regulamentul 785/2004 impune cerințe de asigurare minime de 1 000 DST pentru fiecare pasager în ceea ce privește răspunderea față de bagaje.

b) Răspunderea față de marfă

Convenția de la Montreal acoperă și răspunderea față de bagaje. Cerințele de asigurare minime stabilite prin Regulamentul 785/2004, de 17 DST pe kilogram, corespund limitelor de răspundere stabilite prin Convenția de la Montreal.

³ Sinteza contribuțiilor obținute s-a publicat la 10 ianuarie 2008 la adresa http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. La aceeași adresă web se pot consulta toate contribuțiile care nu au un caracter confidențial.

⁴ Drepturi speciale de tragere. 1 DST = 1,04 EUR (la 28.3.08).

c) Răspunderea față de terți

Comunitatea nu dispune deocamdată de norme armonizate privind răspunderea față de terți. Regulamentul 785/2004 impune cerințe de asigurare minime în funcție de masa maximă la decolare (MMD) a aeronavei, indicată în certificatul de navigabilitate. Această abordare reflectă, pentru fiecare tip de aeronavă, legătura dintre greutatea aeronavei și daunele pe care aceasta le-ar putea produce terților. Unele state membre dispun de norme în temeiul cărora răspunderea civilă a operatorilor de aeronave față de terți este delictuală, bazându-se pe dovedirea neglijenței sau a altor acțiuni greșite. Alte state membre aplică principiul răspunderii civile obiective – în unele cazuri nelimitată, iar în altele limitată la anumite sume.

Cu toate acestea, se fac eforturi însemnate la nivel mondial pentru stabilirea unor norme armonizate privind răspunderea operatorilor de aeronave față de terți. La data publicării prezentului raport, în cadrul comitetului juridic al OACI se dezbate un proiect de convenție privind despăgubirea daunelor provocate terților de către aeronave, în caz de intervenție ilicită. Acest proiect de convenție, în forma în care a fost înaintat comitetului juridic al OACI, limitează răspunderea operatorilor de aeronave față de terți în cazurile de intervenție ilicită la sumele care trebuie asigurate în temeiul articolului 7 din Regulamentul 785/2004, în baza aceleiași clasificări a aeronavelor pe categorii de greutate.

În momentul în care a elaborat proiectul de regulament privind cerințele de asigurare, Comisia a considerat că „nu există suficiente motive care să demonstreze nevoia introducerii principiului răspunderii obiective a transportatorilor aerieni față de terți în cazul riscurilor asociate actelor de război și terorism”⁵. Cu toate acestea, consultarea cu privire la funcționarea Regulamentului 785/2004 a demonstrat că unele dintre părțile interesate și dintre statele membre consideră avantajoasă stabilirea unor norme armonizate privind răspunderea față de terți în vederea asigurării unor condiții de egalitate.

Comisia estimează că numeroși transportatori aerieni și operatori de aeronave consideră că riscurile asociate actelor de terorism ar trebui să fie suportate de către state și nu de către operatorii de aeronave. Cu toate acestea, Convenția de la Montreal nu scutește transportatorii aerieni de răspunderea față de pasageri în cazul actelor de terorism. Legislația națională din majoritatea statelor membre atribuie operatorilor de aeronave răspunderea pentru daunele provocate terților de către actele de terorism. Dacă nu se modifică normele privind răspunderea, nu este posibilă eliminarea cerinței de asigurare a riscului de terorism. În cazul în care proiectul de convenție privind despăgubirea daunelor provocate terților de către aeronave în caz de intervenție ilicită nu reușește să stabilească norme internaționale în acest domeniu, Comisia va evalua situația și ar putea propune armonizarea, în cadrul Comunității, a normelor privind răspunderea față de terți.

3. Funcționarea Regulamentului 785/2004

În timpul celor trei ani de la intrarea în vigoare, regulamentul a fost eficient în a garanta că sunt acoperiți de asigurări toți operatorii de aeronave care efectuează zboruri în, spre, sau din teritoriul Comunității. Au existat foarte puține cazuri de operatori de aeronave care nu au respectat cerințele de asigurare. Conform informațiilor primite de la autoritățile aeronautice civile din statele membre, unii transportatori din țările terțe – în general transportatori în regim charter din Asia Centrală – și-au suspendat activitatea după intrarea în vigoare a

⁵ COM (2002) 521 din 24.9.2002, p. 6.

regulamentului în cauză. Piața asigurărilor oferă acoperirea cerută de regulament tuturor transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave.

Răspunsurile primite în cadrul consultării au revelat că regulamentul este clar și ușor de aplicat. Cu foarte puține excepții, transportatorii aerieni și operatorii de aeronave au dovedit că respectă cerințele de asigurare, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1), prin depunerea unui certificat de asigurare. Dacă transportatorii aerieni și operatorii de aeronave din țările terțe nu furnizează dovada încheierii unei asigurări, statele membre le refuză dreptul de aterizare, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6). Această sancțiune s-a dovedit foarte eficientă și disuasivă, împiedicând transportatorii din țări terțe care nu erau asigurați corespunzător să efectueze zboruri în teritoriul Comunității. În ceea ce privește transportatorii aerieni și operatorii de aeronave comunitari, au existat extrem de puține cazuri în care statele membre au fost nevoite să aplice sancțiuni. Acest lucru demonstrează că cerințele de asigurare minime stabilite de regulament sunt clare și proporționale cu obiectivul urmărit.

Statele membre folosesc în mod limitat posibilitatea stabilită în articolul 8 alineatul (2) de a solicita transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave documente doveditoare privind respectarea cerințelor minime de asigurare. Multe dintre statele membre se limitează la a solicita dovada încheierii unei asigurări doar în cazul transportatorilor aerieni care le survolează teritoriul având la bord produse periculoase.

Unele dintre statele membre recurg la opțiunea prevăzută la articolul 6 alineatul (1) din regulament de a fixa o limită minimă a cuantumului asigurării, în cazul operațiunilor necomerciale ale aeronavelor cu o MMD mai mică de 2 700 kg, cu condiția ca suma asigurată să fie de cel puțin 100 000 DST pe pasager. Drept urmare, în cazul operațiunilor necomerciale ale aeronavelor ușoare se aplică, în prezent, cerințe diferite în ceea ce privește limita minimă a sumei asigurate pentru acoperirea răspunderii față de pasageri. Unele state membre solicită o asigurare de 100 000 DST pentru fiecare pasager; alte state membre solicită 250 000 DST pe fiecare pasager. Aceste diferențe au provocat câteodată dificultăți operatorilor de aeronave ușoare care efectuează operațiuni transfrontaliere de aviație generală. Cu toate acestea, nu există dovezi că aceste diferențe au împiedicat libera circulație a persoanelor. În consecință, Serviciile Comisiei nu consideră necesară modificarea regulamentului în scopul armonizării cerințelor de asigurare pentru acoperirea răspunderii față de pasageri în cazul operațiunilor necomerciale efectuate cu aeronave ușoare.

Totuși, pare a fi nevoie de clarificarea câtorva aspecte legate de punerea în aplicare a regulamentului de către autoritățile naționale. Aspectele în cauză sunt următoarele:

- Certificatul de asigurare

Contribuțiile primite de la părțile interesate și de la autoritățile aeronautice au demonstrat existența unui sprijin larg în vederea introducerii unui certificat standard de asigurare. Un model standard ar contribui la simplificarea procedurilor, la facilitarea supravegherii reglementare, la mai multă claritate și la reducerea constrângerilor normative care se aplică operatorilor de aeronave. Cu toate acestea, serviciile Comisiei nu consideră necesară includerea în legislație a unui certificat standard de asigurare. Un certificat obligatoriu din punct de vedere juridic ar reduce flexibilitatea de adaptare la noi circumstanțe. Trebuie să se observe faptul că piața asigurărilor a elaborat deja modele, acceptate pe scară largă, atât pentru transportatorii aerieni comerciali, cât și pentru operatorii de aviație generală. Aceste modele pot fi folosite pentru a demonstra conformitatea cu cerințele regulamentului 785/2004. În anexa la prezentul raport figurează modelele de certificate de asigurare elaborate de

London Market Insurance Brokers Committee (comitetul brokerilor de asigurare de pe piața londoneză) și *International Union of Aviation Insurers* (uniunea internațională a societăților de asigurare în sectorul aviației). Comisia salută eforturile pe care le face piața asigurărilor pentru a facilita funcționarea Regulamentului 785/2004. În prezent, două state membre dispun de cerințe naționale specifice privind certificatul de asigurare. Comisia va încuraja continuarea discuțiilor dintre reprezentanții sectorului și statele membre în vederea îmbunătățirii modelelor de certificat pentru a garanta recunoașterea acestora în toate cele 27 de state membre.

- Emiterea certificatelor de asigurare

Unele state membre s-au interesat de posibilitatea emiterii acestor certificate de asigurare de către brokerii de asigurare. În sectorul asigurărilor aeriene, se recurge des la asigurarea unei aeronave de către mai multe societăți de asigurare pentru a repartiza riscurile. Drept urmare, certificatele de asigurare sunt deseori emise de către brokerii de asigurare și nu de către societățile de asigurare. Regulamentul 785/2004 solicită transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave să demonstreze că respectă cerințele de asigurare prevăzute de regulamentul prin depunerea unui certificat de asigurare. În sensul regulamentului, nu este relevant dacă acest certificat de asigurare este emis chiar de către societățile de asigurare, de către un broker de asigurare sau de către un agent care reprezintă societatea de asigurare.

- Legătura dintre certificatul de asigurare și clauzele și condițiile poliței de asigurare

Regulamentul 785/2004 impune cerințe de asigurare minime transportatorilor aerieni și operatorilor de aeronave. Regulamentul nu intervine în acordurile contractuale dintre operatorii de aeronave și societățile de asigurare. Cu toate acestea, atâta timp cât adeseori certificatele de asigurare respectă clauzele, condițiile, limitele și excluderile conținute de polițele de asigurare, autoritățile aeronautice pot cere dovada că respectivele clauze și condiții nu afectează conformitatea operatorului de aeronave cu cerințele de asigurare minime (de exemplu prin excluderea riscurilor de terorism). Dincolo de acest lucru, nu este necesar ca autoritățile aeronautice să examineze clauzele și condițiile polițelor de asigurare pentru a garanta respectarea dispozițiilor regulamentului.

4. Evoluția pieței asigurărilor de aviație de la intrarea în vigoare a regulamentului

Regulamentul 785/2004 se aplică operatorilor de aeronave și nu societăților de asigurare în sectorul aviației. Totuși, evoluția pieței asigurărilor pentru acest sector creează un context care determină impactul economic al cerințelor de asigurare asupra operatorilor aerieni.

În 2002, când Comisia a propus un regulament privind cerințele de asigurare a transportatorilor aerieni și a operatorilor de aeronave, piața asigurărilor de aviație fusese afectată puternic de evenimentele tragice de la 11 septembrie 2001. Costurile de asigurare crescuseră semnificativ. Retragerea acoperirii asigurărilor în cazul actelor de război și de terorism, în urma atacurilor teroriste de la 11 septembrie, a reprezentat un motiv serios de îngrijorare în ceea ce privește acoperirea pe care o oferă asigurările în cazul transportatorilor aerieni și al operatorilor de aeronave⁶.

⁶ COM (2001) 574 din 10.10.2001, Repercusiunile atacurilor teroriste din Statele Unite asupra industriei transporturilor aeriene, pp.4.-5. COM (2002) 320 din 2.7.2002, Comunicarea privind asigurările în sectorul transportului aerian în urma atacurilor teroriste de la 11 septembrie 2001 din Statele Unite, p. 2.

De la intrarea în vigoare a regulamentului, condițiile de piață s-au îmbunătățit. Intrarea unor noi societăți pe piața asigurărilor de aviație a dus la creșterea concurenței, ceea ce a avut ca rezultat reducerea costului asigurărilor în acest sector. În plus, statisticile pozitive privind siguranța transportului aerian, care a înregistrat un nivel al pierderilor relativ scăzut, au contribuit la reducerea semnificativă a primelor de asigurare începând cu 2004.

În perioada 2004-septembrie 2006, primele de asigurare la reînnoirea contractului au scăzut cu 5-10% pe an. În octombrie 2006, sezonul de reînnoire a contractelor a fost marcat de o reducere cu peste 20% a primelor, variația medie a primelor din 2006 atingând nivelul de -16%⁷. În prima jumătate a anului 2007, primele de reînnoire au scăzut, din nou, cu aproximativ 20%. Sezonul de reînnoire a contractelor de asigurări de la finalul anului 2007 a înregistrat o reducere a primelor de aproximativ 11%⁸. Trebuie menționat că aceste reduceri ale primelor de asigurare s-au înregistrat în contextul unei creșteri a riscurilor, determinată de creșterea numărului de pasageri aerieni și a valorii flotelor de aeronave. Valoarea totală a primelor de referință pentru asigurările casco și de răspundere civilă a scăzut de la 3,4 miliarde de dolari în 2002, la 1,5 miliarde de dolari în 2007. Pentru transportatorii aerieni europeni, valoarea totală a acestor prime a scăzut sub 500 milioane de dolari în 2006⁹.

În momentul adoptării regulamentului, Comisia investiga compatibilitatea anumitor practici de pe piața asigurărilor de aviație cu regulile comunitare de concurență. Această anchetă a revelat că structurile de cooperare între societățile de asigurare în sectorul aviației împiedicau funcționarea optimă a pieței. În martie 2005, societățile europene de asigurare în sectorul aviației s-au angajat să își reformeze practicile, pentru a preveni cooperarea excesivă¹⁰. Lloyd's Market Association și International Underwriting Association of London au întemeiat, în iunie 2005, Grupul pentru clauzele asigurărilor de aviație (Aviation Insurance Clauses Group - AICG). AICG stabilește formulări, clauze și variante standard neobligatorii, care pot fi folosite pentru polițele de asigurare de aviație. Utilizatorii sunt consultați cu privire la propunerile de clauze, putând propune ei înșiși alte variante. Procesele verbale ale reuniunilor AICG și propunerile de formulări și clauze sunt publicate¹¹. Aceste practici au mărit semnificativ nivelul de transparență în beneficiul transportatorilor aerieni. Totodată, au ajutat Comisia și autoritățile naționale să supravegheze mai ușor piața asigurărilor.

În urma atentatelor de la 11 septembrie, societățile de asigurare în sectorul aviației au creat o piață a asigurărilor de răspundere civilă față de terți extinsă la acoperirea riscurilor de război (*Excess Third Party War Liability*), oferind din nou acoperire pentru riscurile de război și terorism¹². Primele asigurărilor de răspundere civilă față de terți extinsă la acoperirea riscurilor de război au înregistrat un declin important, de la 1,7 miliarde de dolari în 2001, la 0,13 miliarde de dolari în 2007. Absența pierderilor și condițiile de piață au avut ca efect descreșterea semnificativă a costurilor de asigurare. Se pare că, în 2007, s-a înregistrat o

⁷ Sursă: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

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

⁹ Sursă: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361 din 23 martie 2005: „Concurență: societățile de asigurări în sectorul aviatic se angajează să promoveze concurența și transparența”

¹¹ www.aicg.co.uk

¹² Regulamentul include în mod explicit riscurile de terorism în cerințele de asigurare minime. Polițele de asigurare în sectorul aviației exclud riscurile de război, deturnare și terorism prin intermediul unei „clauze de excludere în cazul actelor de război, de deturnare și al altor pericole”. Cu toate acestea, riscurile menționate sunt reintegrate printr-o clauză de extindere a acoperirii răspunderii civile în sectorul aviației.

scădere cu aproximativ 40% per pasager a valorii primelor aferente răspunderii civile față de terți extinse la acoperirea riscurilor de război¹³.

Grupul pentru clauzele asigurărilor de aviație (AICG) a revizuit clauza de excludere în cazul actelor de război, de deturnare și al altor pericole, precum și clauzele de extindere aferente. În august 2006, AICG a publicat noi clauze de excludere și clauze prin care se reintegrează acoperirea răspunderii civile¹⁴. Clauza de excludere AVN48C reintegrată prin clauza de extindere AVN52H exclude din polița de asigurare toate riscurile asociate armelor de distrugere în masă. Varianta AVN48D a clauzei de excludere reintegrată prin clauza de extindere AVN52K acoperă un nivel limitat al riscurilor asociate armelor de distrugere în masă, altele decât cele nucleare. În urma consultărilor cu statele membre, Comisia a informat societățile de asigurare, în ianuarie 2007, că excluderea tuturor riscurilor asociate armelor de distrugere în masă din polița de asigurare i-ar pune pe operatorii de aeronave în situația de a încălca cerințele de asigurare minime prevăzute în regulament.

De la publicarea de către AICG, aceste clauze nu au fost încă folosite în contractele de asigurări în sectorul aviației. Având în vedere condițiile actuale de piață, nu se preconizează introducerea noilor clauze în viitorul apropiat. În prezent, nu există indicii că piața asigurărilor nu oferă o acoperire suficientă pentru riscurile asociate armelor de distrugere în masă. Comisia va continua să supravegheze îndeaproape evoluția pieței, atât pentru a garanta respectarea dispozițiilor regulamentului, cât și pentru a permite operatorilor de aeronave să își desfășoare activitatea.

5. Impactul economic asupra transportatorilor aerieni și asupra operatorilor de aeronave

Ca o consecință logică a armonizării cerințelor, impactul economic a fost mai mare în cazul operatorilor de aeronave care nu au făcut obiectul unor cerințe minime stricte de asigurare înainte de intrarea în vigoare a regulamentului. Impactul a fost limitat în cazul operatorilor care încheiaseră asigurări cu o acoperire care depășea cerințele minime prevăzute de regulament înainte de intrarea în vigoare a acestuia.

Impactul economic al regulamentului a fost limitat pentru majoritatea transportatorilor aerieni. Marii transportatori aerieni încheie asigurări cu acoperire mai mare decât cerințele minime, din motive de gestionare a riscurilor de întreprindere. În general, societățile care dau cu chirie aeronave solicită asigurări cu o acoperire mai mare decât cea prevăzută de regulament. Prin urmare, transportatorii aerieni care iau cu chirie aeronave dețin asigurări care depășesc cu mult cerințele minime. Chiar și transportatorii aerieni care efectuează zboruri cu aeronave de dimensiuni mici dețin, de obicei, asigurări cu acoperire mai mare decât cea prevăzută în cerințele minime. Ținând seama de condițiile de piață, costurile de asigurare reprezintă, în prezent, un factor de cost relativ mic pentru transportatorii aerieni. În urma atacurilor teroriste de la 11 septembrie, costurile de asigurare au crescut până la 1,30-1,85 dolari per pasager¹⁵. În 2007, costurile medii de asigurare pentru sectorul transportului aerian al UE au fost de 0,54 dolari per pasager și per zbor¹⁶.

¹³ Sursă: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ Clauzele sunt publicate pe site-ul www.aicg.co.uk.

¹⁵ COM (2002) 320, p. 4.

¹⁶ Sursă: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

În ceea ce privește impactul economic asupra aviației generale, au existat diferențe între statele membre. Înainte de intrarea în vigoare a regulamentului, unele state membre solicitau deja operatorilor de aeronave utilizate în scop necomercial să dețină asigurări cu o acoperire similară sau chiar mai mare. În majoritatea statelor membre, aviația generală nu a fost grav afectată. În general, impactul inițial, în urma intrării în vigoare a regulamentului, a fost mai mare, însă condițiile de pe piața asigurărilor de aviație au determinat reduceri semnificative ale primelor de asigurare în ultimii ani. Totuși, în unele state membre, și mai ales în unele dintre noile state membre, costurile de asigurare au crescut substanțial pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial, ca rezultat al regulamentului. Trei state membre au semnalat creșteri ale costurilor mai mari de 100%. Unii operatori de aeronave ușoare par să fi fost afectați de creșteri substanțiale ale costurilor, de exemplu operatorii de plane, de baloane cu aer cald și de hidravioane ultraușoare. Același lucru este valabil și în cazul operatorilor de aeronave de patrimoniu de mare tonaj (precum aeronava „Sally B” B-17).

Regulamentul a însemnat o creștere puternică a nivelului cerințelor de asigurare pentru anumite aeronave de patrimoniu, care au o valoare certificată mare a MMD. În consecință, au existat unele preocupări că regulamentul ar putea avea ca efect imobilizarea la sol a aeronavelor de patrimoniu de mare tonaj. Conform operatorilor de aeronave de patrimoniu, riscurile de daune provocate terților sunt semnificativ mai mici în cazul acestor aparate de zbor decât în cazul aeronavelor moderne din aceeași categorie de greutate, ca urmare a utilizării limitate a aeronavelor de patrimoniu și a restricțiilor operaționale care li se impun. Cu toate acestea, multe dintre contribuțiile primite în cadrul consultării indică faptul că piața asigurărilor ține cont, în mod corespunzător, de aceste caracteristici specifice. Deși categoriile de greutate prevăzute în regulament ar putea să nu fie adecvate în cazul aeronavelor de patrimoniu de mare tonaj, ar fi dificil de justificat o excepție de la regulile generale. Experiența statelor membre care dețin aeronave de patrimoniu de mare tonaj, în special a Regatului Unit, tinde să confirme că cerințele prevăzute în Regulamentul 785/2004 sunt adecvate oricărui tip de aeronavă, indiferent dacă este modernă sau istorică. Exemplul recent al unui bombardier Vulcan restaurat, cu o MMD de 79,379 kg, a demonstrat că piața asigurărilor este capabilă să propună soluții flexibile operatorilor de aeronave de patrimoniu, în conformitate cu regulamentul¹⁷. Având în vedere istoricul soluțiilor bazate pe piață, Comisia consideră că, în prezent, nu există indicii cu privire la necesitatea revizirii regulamentului. Brokerii de asigurare și societățile de asigurări sunt capabili să evalueze corect riscurile de daune provocate terților în cazul operatorilor de aeronave de patrimoniu și să ofere acestor operatori soluții bazate pe piață. Prin urmare, Comisia nu intenționează deocamdată să introducă reguli complexe de derogare pentru un număr foarte mic de operatori de aeronave și se va baza pe capacitatea pieței de a le furniza acestora soluții flexibile. Cu toate acestea, Comisia va continua să monitorizeze îndeaproape acest subiect.

6. Subiecte conexe care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului 785/2004

Regulamentul 785/2004 solicită operatorilor de aeronave să încheie asigurări care să acopere răspunderea specifică activității aeriene, față de pasageri, bagaje, mărfuri și terți. Cerințele de asigurare minime pentru răspunderea față de corespondență sunt stabilite de administrațiile naționale. Principiul general conform căruia transportatorii aerieni trebuie să încheie asigurări

¹⁷ După intrarea în vigoare a Regulamentului 785/2004, Comisia a încurajat în mod activ, de asemenea, adoptarea unei soluții bazate pe piață în cazul aeronavei „Sally B”.

de răspundere față de corespondență este integrat în dispozițiile comunitare privind licențierea transportatorilor aerieni¹⁸.

Garantând că transportatorii aerieni dețin asigurări care acoperă corespunzător răspunderea față de pasagerii și bagaje, regulamentul a contribuit la asigurarea unui nivel ridicat al protecției pasagerilor în cadrul UE. Unele cazuri recente au arătat că pasagerii se pot confrunta cu dificultăți în cazul nefuncționării unei societăți de transport aerian (de exemplu, falimentul unui transportator aerian sau retragerea licenței de funcționare a acestuia). În acest context, Comisia a profitat de consultarea privind funcționarea Regulamentului 785/2004 pentru a studia modalitățile posibile de îmbunătățire a protecției pasagerilor în astfel de cazuri. Din răspunsurile obținute în cadrul consultării nu reiese necesitatea clară a introducerii unor cerințe suplimentare de asigurare pentru protejarea pasagerilor împotriva potențialei insolvențabilități a unui transportator aerian. Atâta timp cât piața oferă asigurări pentru asemenea cazuri, cel puțin în unele state membre, acest tip de asigurare specializată împotriva riscului de insolvențabilitate nu ar fi disponibilă în contextul asigurărilor de răspundere civilă din sectorul aviației. Numeroase părți interesate și autorități naționale consideră că cea mai potrivită soluție este supravegherea atentă a capacității financiare a transportatorilor aerieni licențiați, supraveghere îmbunătățită în cadrul revizuirii celui de-al treilea pachet¹⁹. Comisia este conștientă de dificultățile cu care s-ar putea confrunta pasagerii și continuă să evalueze toate aspectele acestui subiect, inclusiv opțiunile posibile.

7. Concluzii

Comisia știe că, în unele state membre, anumite categorii de operatori de aeronave s-au confruntat cu o creștere substanțială a costurilor de asigurare de la intrarea în vigoare a regulamentului. Cu toate acestea, Comisia constată că nu există indicii despre existența unei probleme la nivel general în ceea ce privește regulamentul. Intenția Consiliului și a Parlamentului a fost să creeze condiții de egalitate și să stabilească cerințe armonizate de asigurare pentru toți operatorii de aeronave, comerciale sau necomerciale, europene sau străine, în scopul garantării despăgubirii corespunzătoare a pasagerilor și a victimelor terțe. Contribuțiile primite în cadrul consultării au confirmat că acest obiectiv este în continuare valabil și că ar fi contraproductivă reintroducerea posibilității unor norme naționale (de exemplu pentru utilizarea în scop necomercial a aeronavelor ușoare).

Prin însăși natura sa, această armonizare afectează operatorii din anumite state membre mai mult decât pe ceilalți. Cu toate acestea, în majoritatea statelor membre, cerințele minime prevăzute de regulament nu au produs probleme substanțiale. În consecință, în ciuda preocupărilor exprimate de unele state membre – și de către operatorii de aeronave afectați –, cerințele de asigurare stabilite prin regulament nu pot fi considerate disproporționate pentru anumite categorii, precum aeronavele ușoare²⁰. În acest context, trebuie să se observe, de asemenea, că cerințele de asigurare minime prevăzute de regulament în cazul aeronavelor cu o MMD mai mică de 2 700 kg sunt cu mult sub nivelul celor propuse inițial de către Comisie.

¹⁸ Regulamentul 2407/92 privind licențele operatorilor de transport aeri și proiectul de regulament de stabilire a unor norme comune de exploatare a serviciilor de transport aerian în Comunitate.

¹⁹ Proiect de regulament de stabilire a unor norme comune de exploatare a serviciilor de transport aerian în Comunitate. A se vedea comunicatul de presă IP/07/1831 al Comisiei din 30 noiembrie 2007.

²⁰ Fapt confirmat implicit prin concluziile Consiliului din 7-8 aprilie 2008 referitoare la comunicarea Comisiei privind programul pentru un viitor durabil în domeniul aviației generale și comerciale

În cei trei ani de la intrarea sa în vigoare, Regulamentul 785/2004 a îndeplinit cu eficiență obiectivul de a garanta asigurarea corespunzătoare a tuturor operatorilor de aeronave care utilizează spațiul aerian comunitar, pentru acoperirea răspunderii civile față de pasageri, bagaje, marfă și terți. În prezent, nu există indicii cu privire la necesitatea modificării regulamentului. Comisia consideră că prezentul raport, prin clarificările pe care le aduce, va contribui la îmbunătățirea funcționării regulamentului, iar serviciile Comisiei vor continua să supravegheze îndeaproape punerea în aplicare a regulamentului, împreună cu statele membre și cu părțile interesate, în special în cadrul grupului pentru asigurări.

ANEXA A) Model de certificat de asigurare pentru transportatorii aerieni

Certificate of Insurance

[Broker's Letterhead]

Aviation

[Address]

tel: [.....]

fax: [.....]

th February 2005

TO WHOM IT MAY CONCERN

[reference]

THIS IS TO CERTIFY that we, in our capacity as Insurance Brokers, have placed Insurance with Lloyds Underwriters and Certain Insurance Companies who have authorised us to issue this Certificate on their behalf in the name of [**Insured name**] covering their fleet of aircraft against the following risks and up to the limits stated whilst operating anywhere in the World:

AIRCRAFT THIRD PARTY, PASSENGER (INCLUDING BAGGAGE AND PERSONAL EFFECTS), CARGO, MAIL AND AIRLINE AVIATION GENERAL THIRD PARTY LEGAL LIABILITY for a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of at least USD[.....],000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability.

The coverage provided includes WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS in accordance with the Extended Coverage Endorsement AVN52E deleting all paragraphs other than (b) of the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause AVN48B, but Aircraft Third Party, Cargo and Mail whilst not on board an aircraft and Airline Aviation General Third Party Legal Liability is subject to an overall sub-limit of US\$[.....],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined . This sub-limit is part of the above Combined Single Limit and not addition thereto and does not apply to Cargo and Mail whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage Legal Liability.

Furthermore, a separate EXCESS THIRD PARTY WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY insurance has been placed to provide a limit of

US\$[...],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined excess of the sub-limit above for an overall MAXIMUM TOTAL LIMIT for THIRD PARTY WAR , TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY of US\$[.....],000,000 over both insurances at inception.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) no 785/2004 based on (a) the rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, (b) third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and (c) it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

Subject to the coverage, terms, conditions, limitations, exclusions, excesses and cancellation provisions of the relative Policies, Numbered [.....] and [.....], which are in force from [.....] until [.....].

[Broker]

AUTHORISED SIGNATORY

SEVERAL LIABILITY NOTICE - The subscribing insurers' obligations under policies to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

ANEXA B) Model de certificat de asigurare pentru operatorii de aeronave²¹

Certificate Rationale

The CAA is conscious of the varying styles of certificate issued by insurance companies worldwide.

The aim of this certificate is to provide a consistent, common framework to enable the level of insurance cover to be checked by the CAA's staff (many of whom will not be insurance specialists).

The use of such a common certificate will hopefully reduce the potential risk of an aircraft being detained. The certificate is broken in to two parts:

- 1) A "Regulatory Box" in to which details of the aircraft and the level of cover required to meet the requirements of Council Regulation 285/2004 will be outlined.
- 2) A second section into which requirements specific to a particular policy can be detailed by the broker/underwriter as required. Note this second section cannot be inconsistent with the Regulatory Box.

The CAA having had expert input from the insurance industry and after a period of consultation believes that the model certificate attached will enable it to enforce Council Regulation 785/2004. The certificate is not however approved by the CAA and its ownership and responsibility for its accuracy remains with the insurance company/broker concerned.

Airline Licensing & Consumer Issues

Civil Aviation Authority

London

March 2005

²¹ Acest model de certificat pentru operatorii de aeronave a fost elaborat de către the London Insurance Market Brokers Committee în colaborare cu Autoritatea Aeronautică Civilă din Regatul Unit.

ABC CERTIFICATE OF AVIATION INSURANCE

TO WHOM IT MAY CONCERN 1 January 2005

| | | | |
|--|---|--------------------------|-------------------------|
| This is to Certify that | G-XXXX | (<i>Aircraft type</i>) | [MTOM <i>xxxxx</i> kgs] |
| has declared a maximum of (<i>XXX</i>) passengers to be carried and is engaged in commercial/non-commercial* operations and is issued on behalf of | Certain Insurance Companies and/or Lloyd's Underwriters. (<i>complete as applicable</i>)- | | |
| Policy Number: | MU04YYYYYY | | |
| In the name(s) of | e.g. Joe Bloggs Aviation and/or Associated and/or subsidiary Companies and/or Agents and/or Employees for their respective rights and interests. | | |
| For the period: | <i>(complete as applicable)</i> e.g. 00.01 GMT 1 January 2005 to midnight GMT 1 January 2006 | | |
| against all risks in flight or on the ground anywhere in (<i>complete as applicable</i>) e.g. EUROPE, THE MEDITERRANEAN, CANARY ISLANDS AND COUNTRIES BORDERING THE MEDITERRANEAN | | | |
| and coverage includes LEGAL LIABILITY to THIRD PARTIES and PASSENGERS up to the following Limit of Indemnity: | | | |
| Part A COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY) EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS: | £[] ,000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of product liability <i>Edit Note product liability may not be applicable for all policies and reference to it maybe deleted</i> | | |
| Part B COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY) WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**: | The limit shown in Part A above applies except that within such limit THIRD PARTY LIABILITY including off aircraft Cargo and Mail is limited to £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate. | | |
| Part C <i>Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy</i> Furthermore a separate EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for: | £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate | | |
| Part D The MAXIMUM TOTAL LEVEL OF WAR TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance available is | £[Part B + C] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate. | | |
| The amounts of insurance stated herein are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) No 785/2004 based on: | | | |
| (a) The rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, | | | |
| (b) Third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, as permissible in accordance with Article 7.1 of EC Regulation 785/2004. | | | |
| (c) It being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances. | | | |
| Signed: for and on behalf of ABC Limited | | | |
| Date:..... | | | |
| *Delete as appropriate | | | |
| ~ The CAA reserves its right under Section 84 of the Civil Aviation Act 1982 to request full list of insurers. | | | |
| ** Cover is in accordance with Extended Coverage Endorsement AVN52E writing back of all paragraphs other than (b) of War Hijacking and other Perils Exclusion Clause AVN43B. | | | |
| Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles | | | |

ANEXA C) Proiect de model de certificat de asigurare pentru aviația generală²²

Certificate of Insurance

Policy No.

Aviation Insurance

| | | |
|--|----------------------------|--|
| Insured | Issuing Date | |
| | Period of Insurance | |
| | Type of Aircraft | MTOM Kg |
| | Reg. Mark | Number of Passengers |
| Territorial Scope of Coverage | | |
| EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance The coverage is in accordance with EU regulation (EC) 785/2004 for Third Party and Passenger Legal Liability. Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are: Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger Third Party Legal Liability Category MTOM (kg) Limits of indemnity 1 < 500 SDR 750.000 2 < 1.000 SDR 1.500.000 3 < 2.700 SDR 3.000.000 4 < 6.000 SDR 7.000.000 5 < 12.000 SDR 18.000.000 6 < 25.000 SDR 80.000.000 7 < 50.000 SDR 150.000.000 8 < 200.000 SDR 300.000.000 9 < 500.0000 SDR 500.000.000 10 ≥ 500.0000 SDR 700.000.000 In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150 | | <u>Sum insured</u> Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all Third Party Legal Liability Bodily Injury, any one accident, in all Property Damage, any one accident, in all Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all Passenger Legal Liability Bodily Injury, each passenger each occurrence |

To whom it may concern

Certificate of Insurance

This is to certify that an insurance contract has been signed between us and the insured named above in accordance with information given in the schedule.

The insurance is valid for the owner and/or user of the insured aircraft.

A condition for the validity of the insurance contract is that premium instalments are duly paid.

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

²² Acest proiect de model de certificat pentru operatorii de aeronave a fost elaborat de către International Union of Aviation Insurers. Este vorba despre o primă pagină care probează respectarea cerințelor Regulamentului 785/2004, la care fiecare stat ar putea anexa cerințe naționale suplimentare, dacă este cazul.