

Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година во врска со барањата за осигурување за авионските превозници и воздухопловни оператори

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет²,

по извршените консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена со член 251 од Договорот³,

со оглед на тоа што:

(1) Во рамките на заедничката политика за транспорт и со цел - зајакнување на заштитата на потрошувачите, важно е да се обезбеди минимално ниво на осигурување за покривање на одговорноста на авионските превозници во поглед на патниците, багажот, товарот и третите страни.

(2) На воздухопловниот пазар на Заедницата, разликата меѓу националниот и меѓународниот авионски превоз е елиминирана и затоа е соодветно да се

¹ Сл. весник С 20 Е, 28.1.2003 год., стр. 193.

² Сл. весник С 95, 23.4.2003 година, стр. 16.

³ Мислење на Европскиот парламент од 13 март 2003 год. (сè уште не е објавено во Службен весник), Заеднички став на Советот од 5 декември 2003 (Сл.весник С 54 Е, 2.3.2004 год., стр. 40), Мислење на Европскиот парламент од 11 март 2004 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 30 март 2004 година.

воспостават барања за минимално осигурување за авионските превозници од Заедницата.

(3) Неопходна е заедничка акција за да се осигури дека тие барања се однесуваат и на авионските превозници од трети земји со цел да се осигурат еднакви можности за работа со авионските превозници од Заедницата.

(4) Во своето известување од 10 октомври 2001 година во врска со последиците од терористичките напади во Соединетите Американски Држави врз авионскиот превоз, Комисијата ја изнесе својата намера за прегледување на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање лиценци за работа од земјите-членки, со цел да се обезбеди усогласен пристап. Понатаму, во своето известување од 2 јули 2002 година во врска со осигурувањето во секторот на авионскиот превоз што следеше по терористичките напади од 11 септември 2001 година во Соединетите Американски Држави, Комисијата изјави дека ќе продолжи со следење на развојот на пазарот за осигурување во воздухопловството, од аспект на ревизија на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање лиценци за работа од земјите-членки.

(5) Со Одлуката 2001/539/ЕС¹ на Советот, Заедницата ја склучи Конвенцијата за унифицирање на одредени правила што се однесуваат на меѓународниот превоз по воздушен пат, договорена во Монреал на 28 мај 1999 година (Конвенцијата од Монреал), со која се утврдуваат новите правила за одговорностите во однос на меѓународниот превоз на патници, багаж и товар по воздушен пат. Се очекува овие правила да ги заменат правилата од Конвенцијата од Варшава од 1929 година и последователните измени на истите.

(6) Со член 50 од Конвенцијата од Монреал се бара од страните да осигурат дека авионските превозници се соодветно осигурени за покривање на одговорностите што произлегуваат од таа Конвенција. Конвенцијата од Варшава од 1929 година и нејзините измени и понатаму ќе се применува заедно

¹ Сл. весник L 194, 18.7.2001 година, стр. 38.

со Конвенцијата од Монреал за неодреден период. Двете Конвенции ја предвидуваат можноста за неограничена одговорност.

(7) Со член 7 од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за доделување лиценци на авионските превозници¹, се бара од авионските превозници да бидат осигурени за покривање на одговорноста во случај на несреќа, особено во поглед на патниците, багажот, товарот, поштата и третите страни, дури и без утврдување на минималните износи и услови за осигурување.

(8) Би требало да се земе предвид фактот дека на Европската конференција за цивилно воздухопловство, на 13 декември 2000 година, беше донесена Резолуцијата ЕСАС/25-1 за минималните нивоа на осигурително покривање за одговорностите кон патниците и третите страни, која беше изменета на 27 ноември 2002 година.

(9) Неопходно е да се дефинираат барањата за авионските превозници и воздухопловните оператори во однос на минималното осигурување за покривање на патниците, багажот, товарот и третите страни, кога тие сообраќаат во рамките на територијата на една земја-членка, во неа, надвор од неа или над неа, вклучувајќи ги и нејзините територијални води.

(10) Обврските за осигурување се однесуваат на авионските превозници со важечка лиценца за работа и, во случај на авионски превозници од Заедницата, со важечка лиценца за работа доделена во согласност со Регулацијата (ЕЗ) бр. 2407/92. Непоседувањето или истекувањето на таквата лиценца не ги ослободува претпријатијата од таквата обврска.

(11) Додека Конвенцијата од Монреал конкретно ги уредува одговорностите во однос на патниците, багажот и товарот, одговорноста за поштата, во согласност со член 2 од таа Конвенција, е предмет на „правилата што се применуваат на односот меѓу превозниците и поштенските администрации“. Во рамките на

¹ Сл. весник L 240, 24.8.1992 година, стр. 1.

Заедницата, осигурувањето за таквата обврска доволно е регулирано со член 7 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92.

(12) Задолжителното осигурување не треба да се применува за државните авиони и за други специфични видови авиони.

(13) Минималното осигурително покритее треба да се обезбеди во ситуации кога авионскиот превозник или воздухопловниот оператор носи одговорност за патниците, багажот, товарот и третите страни во согласност со правилата на меѓународните Конвенции, Заедницата или националните законодавства што не се во спротивност на таквите правила.

(14) Осигурувањето треба да ја покрива одговорноста што е карактеристична за воздухопловството во однос на патниците, багажот, товарот и третите страни. Што се однесува до патниците, багажот или товарот, осигурувањето треба да вклучува покритее за смрт или лична повреда предизвикана во несреќа и за загуба или уништување или оштетување на багажот или товарот. Што се однесува до третите страни, осигурувањето треба да вклучува покритее за смрт, лична штета на имот предизвикана во несреќа.

(15) Оваа Регулатива не треба да се толкува како барање за двојно осигурување. Што се однесува до нивото до кое договорните превозници и реалните превозници може да се сметаат одговорни за иста штета, во смисла на член 39 од Конвенцијата од Монреал, земјите-членки може да воспостават специфични мерки за избегнување на двојното осигурување.

(16) Додека пазарните практики за понуда на осигурување на колективна основа може да се применуваат на осигурувањето, особено од ризиците од војна и тероризам, дозволувајќи им на осигурителните субјекти подобра контрола врз нивните одговорности, оваа практика не го ослободува авионскиот превозник или воздухопловниот оператор од обврската за почитување на барањата за минимално осигурување во случај на договор за осигурување на колективна основа.

(17) Неопходно е да се побара од авионските превозници доказ дека тие во секое време ги почитуваат барањата за минимално осигурување заради покривање на одговорноста, како што е предвидено со оваа Регулатива. Во врска со авионските превозници од Заедницата и во врска со воздухопловните оператори што користат авиони регистрирани во Заедницата, приложувањето на доказот за осигурување во една земја-членка треба да биде доволно за сите земји-членки, бидејќи таквото осигурување го спроведува претпријатие овластено за тоа во согласност со применливото законодавство.

(18) Што се однесува до прелетувањата над територијата на една земја-членка од страна на авионски превозници или авиони што не се од Заедницата, односно се регистрирани надвор од Заедницата, кои прелетувања не вклучуваат слетување во или полетување од која било земја-членка, секоја земја-членка над која се извршило прелетувањето може, во согласност со меѓународните закони, да побара доказ за усогласеност со барањата за осигурување што произлегуваат од оваа Регулатива, на пример, преку спроведување случајни проверки.

(19) Барањата за минимално осигурување треба да се ревидираат по одреден временски период.

(20) Постапките за следење на примената на барањата за минимално осигурување треба да бидат транспарентни и недискриминаторни и не треба да го попречуваат слободното движење на стоки, лица, услуги и капитал.

(21) Мерките потребни за спроведување на оваа регулатива треба да бидат донесени во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот, од 28 јуни 1999 година, со која се утврдуваат постапките за примена на овластувањата пренесени на Комисијата¹.

(22) Доколку постои потреба од дополнителни правила за воспоставување соодветно осигурување за покривање на одговорностите карактеристични за

¹ Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

воздухопловството, за работи што не се опфатени со оваа Регулатива, земјата-членка треба да има можност за воведување такви правила.

(23) Спогодбите за поголема соработка во користењето на аеродромот во Гибралтар беа постигнати во Лондон, на 2 декември 1987 година, помеѓу Кралството Шпанија и Обединетото Кралство, со заедничка изјава на министрите за надворешни работи на двете земји. Овие спогодби сè уште не станале применливи.

(24) Бидејќи целта на оваа Регулатива, имено воведување барања за минимално осигурување коешто може да придонесе кон целите на внатрешниот воздухопловен пазар со намалување на нарушувањето на конкуренцијата, земјите-членки не можат целосно да ја постигнат и според тоа подобро може да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на супсидијарност, како што е утврдено во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, утврден во тој член, оваа Регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Цел

1. Целта на оваа Регулатива е да се воспостават барања за минимално осигурување за авионските превозници и воздухопловните оператори во поглед на патниците, багажот, товарот и третите страни.
2. Што се однесува до пренесувањето пошта, ќе се применуваат барањата за осигурување утврдени во Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 и во националните законодавства на земјите-членки.

Член 2

Поле на примена

1. Оваа Регулатива се применува на сите авионски превозници и на сите авионски оператори коишто летаат во рамките на, слетуваат во, полетуваат од или прелетуваат над територијата на која било земја-членка во која се применува договорот.

2. Оваа регулатива не се применува за:

- (а) Државните авиони, како што е наведено во член 3(б) од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година;
 - (б) модел на авион со МТОМ помала од 20 кг;
 - (в) летечки машини што се лансираат ножно (вклучувајќи моторни параглајдери и змаеви);
 - (г) врзани балони;
 - (д) змаеви;
 - (ѓ) падобрани (вклучувајќи и кружни падобрани);
- коишто се користат за некомерцијални цели или
- коишто се користат при инструкции за локални летови, кои не вклучуваат преминување на меѓународните граници,
- до тој степен што се однесува на обврските за осигурување што произлегуваат од оваа Регулатива, а се поврзани со ризиците од војна и тероризам.

3. Примената на оваа Регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата на која се наоѓа аеродромот.

4. Примената на оваа Регулатива за аеродромот во Гибралтар е одложена сè додека не почнат да се применуваат спогодбите од Заедничката изјава на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото

Кралство од 2 декември 1987 година. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го информираат Советот за датумот на влегување во сила на овие спогодби.

Член 3

Дефиниции

За потребите на оваа Регулатива:

„авионски превозник“ значи претпријатие што врши авионски превоз со важечка лиценца за работа;

„авионски превозник од Заедницата“ е авионски превозник со важечка лиценца за работа издадена од страна на земја-членка во согласност со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;

„воздухопловен оператор“ е лице или субјект што не е авионски превозник, но може постојано и ефективно да го користи или управува авионот; физичкото или правното лице на чиешто име се регистрира авионот се смета дека е оператор, освен доколку тоа лице докаже дека друго лице е оператор;

- што се однесува до патниците и непријавениот багаж, периодот на превоз на патниците со авион вклучувајќи го нивното качување и слегување,

- што се однесува до товарот и пријавениот багаж, периодот на превоз на багажот и товарот од моментот кога багажот или товарот се предадени на авионскиот превозник до моментот на предавање на истиот на назначениот примач,

- што се однесува до третите страни, користењето на авионот од моментот на вклучување на моторите заради рулање или реалното полетување до моментот кога авионот ќе се спушти на површината и моторите сосема ќе запрат; дополнително, го вклучува движењето на авионот со влечни или туркачки

возила или со моќ што е карактеристична за возење или подигнување на авионот, особено воздушни струи;

„SDR“ е специјално право на повлекување, како што е дефинирано од страна на Меѓународниот монетарен фонд;

„МТОМ“ е максималната маса на полетување, којашто одговара на признаен износ карактеристичен за сите видови на авиони, како што е наведено во сертификатот за способност за летање на авионот,

„патник“ е секое лице што се наоѓа на летот во согласност на авионскиот превозник или воздухопловниот оператор, исклучувајќи ги членовите на посадата на летот и кабината што се на должност;

„трета страна“ е секое правно или физичко лице, исклучувајќи ги патниците и членовите на посадата на летот и кабината што се на должност,

„комерцијално работење“ е активност што се извршува за надоместок и/или изнајмување.

Член 4

Принципи на осигурување

1. Авионските превозници и воздухопловните оператори наведени во член 2 се осигуруваат во согласност со оваа Регулатива во однос на нивната одговорност што е карактеристична за воздухопловството, кон патниците, багажот, товарот и третите страни. Осигурените ризици вклучуваат акти на насилство, тероризам, грабнување, саботажа, незаконско одземање на возилото и граѓански немири.

2. Авионските превозници и авионските оператори утврдуваат дека постои осигурително покритие за секој лет, без разлика дали авионот што се користи е во нивна сопственост или е на располагање врз основа на која било форма на

договор за изнајмување или преку заеднички активности или франшиза, заеднички пропис или каков било друг договор од таков карактер.

3. Оваа Регулатива не е во спротивност со правилата за одговорноста што произлегува од:

- меѓународните Конвенции кон кои пристапиле земјите-членки и/или Заедницата;
- законодавството на Заедницата и
- националните законодавства на земјите-членки.

Член 5

Усогласеност

1. Авионските превозници и во случаите кога е потребно, воздухопловните оператори, како што е наведено во член 2, ја докажуваат усогласеноста со барањата за осигурување што се утврдени во оваа Регулатива на тој начин што ќе достават потврда за осигурување или друг доказ за важечко осигурување до надлежните органи од земјите-членки.

2. За целите на овој член, „засегната земја-членка“ е земја-членка што доделила лиценца за работа на авионски превозник од Заедницата или земја-членка, каде што е регистриран авионот на воздухопловниот оператор. Што се однесува до авионските превозници и воздухопловните оператори што не се од Заедницата, коишто користат авиони што се регистрирани надвор од Заедницата, „засегната земја-членка“ е земја-членка кон која или од која се насочени летовите.

3. По исклучок од став 1, земјите-членки врз чија територија прелетува авионот може да побараат од авионските превозници и воздухопловните оператори наведени во член 2 да обезбедат доказ за полноважно осигурување во согласност со оваа Регулатива.

4. Во врска со авионските превозници и воздухопловните оператори од Заедницата што користат авиони регистрирани во Заедницата, доказот за осигурување во земјата-членка наведена во став 2, важи за сите земји-членки, доколку тоа не е во спротивност со примената на член 8(6).

5. Во исклучителни случаи на неуспех на пазарот за осигурување, Комисијата може, во согласност со постапката наведена во член 9(2), да одреди соодветни мерки за примена на став 1.

Член 6

Осигурување во поглед на одговорноста кон патниците, багажот и товарот

1. Во однос на одговорноста кон патниците, минималното осигурително покритие изнесува 250000 СДР по патник. Меѓутоа, во поглед на некомерцијалните активности со авион со МТОМ од 2700 кг или помалку, земјите-членки може да постават пониско ниво на минимално осигурително покритие, под услов таквото покритие да изнесува најмалку 100000 СДР по патник.

2. Во однос на одговорноста кон багажот, минималното осигурително покритие изнесува 1000 СДР по патник кај комерцијалните активности.

3. Во однос на одговорноста кон товарот, минималното осигурително покритие изнесува 17 СДР по килограм кај комерцијалните активности.

4. Ставовите 1, 2 и 3 не се применуваат кај летовите над територијата на земјите-членки од страна на авионски превозници и авионски оператори што не се од заедницата и коишто користат авиони регистрирани надвор од Заедницата, но коишто не вклучуваат слетување на таа територија или полетување од неа.

5. Вредностите наведени во овој член може да бидат изменети, како што е соодветно, ако измените во соодветните меѓународни договори укажуваат на потребата од нив, во согласност со постапката наведена во член 9(2).

Член 7

Осигурување за одговорностите кон трети страни

Категорија	МТОМ (кг)	Минимално осигурување (милиони СДР)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 2700	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

1. Доколку, во кое било време, осигурителното покритие за штета на трети страни поради ризик од војна или тероризам не е достапно за кои било авионски превозници или воздухопловни оператори врз основа на несреќен случај, таквите авионски превозници или воздухопловни оператори мора да ја исполнат нивната обврска за осигурување од таквите ризици на колективна основа. Комисијата внимателно ја следи примената на оваа одредба со цел да осигури дека таквото колективно осигурување, во најмала мера, соодветствува со соодветните износи утврдени во табелата.

2. Вредностите наведени во овој член може да бидат изменети, како што е соодветно, ако измените во соодветните меѓународни договори укажуваат на потребата од нив, во согласност со постапката наведена во член 9(2).

Член 8

Спроведување и санкции

1. Земјите-членки осигуруваат дека авионските превозници и воздухопловните оператори наведени во член 2 работат во согласност со оваа Регулатива.
2. За целите на став 1, без да се доведе во прашање став 7, а во врска со прелетувањата од страна на авионски превозници или авиони што не се од Заедницата, односно се регистрирани надвор од Заедницата, коишто прелетувања не вклучуваат слетување во или полетување од која било земја-членка, како и во врска со запирањата на тие авиони во земјите-членки за некомерцијални цели, засегнатата земја-членка може да побара доказ за усогласеност со барањата за осигурување утврдени во оваа Регулатива.
3. Каде што е потребно, земјите-членки може да побараат дополнителен доказ од авионскиот превозник, воздухопловниот оператор или засегнатиот осигурителен субјект.
4. Санкциите за повреда на оваа Регулатива се ефикасни, сразмерни и одвратувачки.
5. Што се однесува до авионските превозници од Заедницата, овие санкции може да вклучуваат повлекување на лиценцата за работа, предмет на и во согласност со соодветните одредби од законодавството на Заедницата.
6. Што се однесува до авионските превозници и воздухопловните оператори што не се од Заедницата и коишто користат авиони регистрирани надвор од Заедницата, санкциите може да вклучуваат одбивање на правото за слетување на територијата на земјата-членка.
7. Доколку земјите-членки сметаат дека условите што произлегуваат од оваа Регулатива не се задоволени, тие не дозволуваат полетување на авионот пред

предметниот авионски превозник или воздухопловен оператор да достави доказ за соодветно осигурително покритие во согласност со оваа Регулатива.

Член 9

Постапка на Комитетот

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот што се основа по член 11 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92 на Советот од 23 јули 1992 година, за пристап на авионските превозници од Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата¹.
2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од членот 8 од истата. Предвидениот рок во членот 5(6) на Одлуката 1999/468/ЕК се утврдува на три месеци.
3. Комитетот го донесува својот Правилник за работа.
4. Комисијата може дополнително да се консултира со Комитетот за кое било друго прашање во врска со примената на оваа Регулатива.

Член 10

Известување и соработка

1. Комисијата доставува извештај до Европскиот парламент и Советот за функционирањето на оваа Регулатива, најдоцна до 30 април 2008.
2. На барање на Комисијата, земјите-членки ѝ доставуваат информации за примената на оваа Регулатива.

¹ Сл. весник L 240, 24.8.1992 година, стр. 8. Регулатива со последните измени со Регулативата (ЕЗ) 1882/2003 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 284, 31.10.2003 год., стр. 1)

Член 11

Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила дванаесет месеци од датумот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 21 април 2004 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. Кокс

За Советот

Претседател

Д. Рош

ОБРАЗЕЦ Бр. 1

Поимник на термини и изрази

За секој CELEX број на правниот акт на ЕУ, се пополнува овој Образец бр.1 - Поимник на термини и изрази. Пополнетиот Образец бр.1, прикачете го на крајот на преводот, така да преводот и Образец бр.1 претставуваат ЕДЕН документ.

CELEX број	32004R0785
Наслов на документот (АНГ)	Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators
Наслов на документот (МАК)	Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година во врска со барањата за осигурување за авионските превозници и воздухопловни оператори

Област на примена	Сообраќај
--------------------------	-----------

Агенција за превод	АД ВЕРБУМ	Преведувач	Христина Дојчинова
Тел	3246 292	e-mail	ad_verbum@mt.net.mk
		Дата	17.11.2006

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот ¹ (користен речник / МАКТЕРМ)
наслов	Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators	Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година во врска со барањата за осигурување за авионските превозници и воздухопловни оператори		
наслов	insurance requirements	барања за осигурување		Правен речник, Бранко Вукичевиќ, МАКТЕРМ
наслов	air carrier	авионски превозници		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник
наслов	aircraft operators	воздухопловни оператори		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник
преамбула, став 8	civil aviation	цивилно воздухопловство		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник
преамбула, став 10	operating license	лиценца за работа		Зозе Мурговски, англиско-македонски речник

¹ КОРИСТЕН РЕЧНИК/ МАКТЕРМ – Ве молиме, запишете го името на речникот кој е користен при преводот. Во случај терминот да се наоѓа во МАКТЕРМ - базата на термини на Веб сајтот на СЕИ, ве молиме нотирајте. Базата на термини има слободен пристап за сите корисници во процесот.

32004P0785 Превод: Христина Дојчинова, АД ВЕРБУМ, 14.11.2006; Лектор: Лидија Вангелова, АД ВЕРБУМ, 16.11.2006.