

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B** REGULAMENTUL (CE) NR. 785/2004 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 21 aprilie 2004

privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave

(JO L 138, 30.4.2004, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

				Jurnalul Oficial		
				NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul (CE) nr. 1137/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 octombrie 2008	L 311	1	21.11.2008		
► <u>M2</u>	Regulamentul (UE) nr. 285/2010 al Comisiei din 6 aprilie 2010	L 87	19	7.4.2010		
► <u>M3</u>	Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019	L 198	241	25.7.2019		



**REGULAMENTUL (CE) NR. 785/2004 AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

din 21 aprilie 2004

**privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a
operatorilor de aeronave**

Articolul 1

Obiect

(1) Obiectul prezentului regulament este stabilirea cerințelor de asigurare minime pentru operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave, în ceea ce privește pasagerii, bagajele, mărfurile și terțele părți.

(2) În ceea ce privește transportul corespondenței, cerințele de asigurare sunt cele prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 și în legislațiile interne ale statelor membre.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave care efectuează zboruri în cadrul sau spre spațiul aerian de pe sau deasupra teritoriului unui stat membru în care se aplică dispozițiile din tratat.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

(a) aeronavelor de stat menționate la articolul 3 litera (b) din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944;

(b) aeronavelor cu o MMD mai mică de 20 kg;

(c) aparatelor de zbor cu decolare propulsată de picior (inclusiv paraplane și deltaplane cu motor);

(d) baloanelor captive;

(e) zmeelor;

(f) parașutelor (inclusiv parașutele ascensionale);

(g) avioanelor, inclusiv planoarele, cu motor, cu o MMD mai mică de 500 kg și microlămpi, care:

— sunt utilizate în scop necomercial sau

— sunt utilizate pentru o instrucție de zbor locală care nu implică traversarea frontierelor internaționale,

în măsura în care aceasta privește obligațiile de asigurare prevăzute în prezentul regulament pentru riscuri de război și terorism.

▼B

(3) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, privind litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

(4) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar se suspendă până la intrarea în vigoare a dispozițiilor Declarației comune a miniștrilor afacerilor externe ai Regatului Spaniei și Regatului Unit din 2 decembrie 1987. Guvernele Spaniei și Regatului Unit informează Consiliul în legătură cu data acestei intrări în vigoare.

*Articolul 3***Definiții**

În înțelesul prezentului regulament:

- (a) „operator de transport aerian” înseamnă întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de funcționare valabilă;
- (b) „operator de transport aerian comunitar” înseamnă un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabile, acordată de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92;
- (c) „operator de aeronavă” înseamnă persoana sau instituția, alta decât un operator de transport aerian, care dispune efectiv de un drept continuu de utilizare sau operare a aeronavelor; se prezumă că persoana fizică sau juridică pe numele căreia este înregistrată aeronava este operatorul, cu excepția cazului în care această persoană poate dovedi că operatorul este o altă persoană;
- (d) zbor înseamnă:
 - în ceea ce privește pasagerii și bagajele neînregistrate, perioada de transport aerian al pasagerilor, inclusiv îmbarcarea și debarcarea acestora;
 - în ceea ce privește mărfurile și bagajele înregistrate, perioada de transportare a bagajelor și mărfurilor din momentul predării acestora operatorului de transport aerian și până în momentul restituirii către destinatarii în drept;
 - în ceea ce privește terțele părți, utilizarea unei aeronave din momentul pornirii motoarelor pentru rularea pe pistă sau decolarea efectivă până în momentul în care se află pe suprafața de staționare și motoarele se opresc complet; în plus, mai înseamnă deplasarea unei aeronave de către vehicule de remorcare și de împingere înapoi sau cu ajutorul unor mijloace tipice pentru acționarea și înălțarea aeronavelor, în special curenții de aer;
- (e) „DST” înseamnă un drept special de tragere conform definiției Fondului Monetar Internațional;
- (f) „MMD” înseamnă masa maximă la decolare, care corespunde unei valori certificate specifice pentru toate tipurile de aeronave, indicată în certificatul de navigabilitate a aeronavei;
- (g) „pasager” înseamnă orice persoană care călătorește cu consimțământul operatorului de transport sau operatorului de aeronavă, cu excepția membrilor personalului de serviciu, atât din rândul echipajului de zbor, cât și al echipajului de cabină;
- (h) „terță parte” înseamnă orice persoană juridică sau fizică, cu excepția pasagerilor și a membrilor personalului de serviciu, atât din rândul echipajului de zbor, cât și al echipajului de cabină;

▼B

- (i) „operațiune comercială” înseamnă o operațiune efectuată cu titlu oneros sau sub formă de închiriere.

*Articolul 4***Principiile asigurării**

(1) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați la articolul 2 trebuie să fie asigurați în conformitate cu prezentul regulament în ceea ce privește răspunderea specifică activității aeriene față de pasageri, bagaje, mărfuri și părți terțe. Riscurile asigurate includ actele de război, terorismul, deturnarea, actele de sabotaj, sechestrarea ilegală a aeronavei și rebeliunea civilă.

(2) Operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave garantează existența asigurării pentru fiecare zbor, indiferent dacă aeronava utilizată le aparține sau face obiectul unui acord de închiriere sau de operațiuni comune sau de franciză, de partajare a codurilor (code-sharing) sau orice alt acord de aceeași natură.

(3) Prezentul regulament nu aduce atingere normelor privind răspunderea care derivă din:

- convențiile internaționale la care sunt parte statele membre și/sau Comunitatea;
- dreptul comunitar;
- legislația internă a statelor membre.

*Articolul 5***Respectarea regulamentului**

(1) Operatorii de transport aerian și, în cazul în care este necesar, operatorii de aeronave menționați la articolul 2 fac dovada respectării cerințelor de asigurare prevăzute în prezentul regulament prin depunerea la autoritățile competente ale statului membru în cauză a unui certificat de asigurare sau a altui document de asigurare valabil.

(2) În înțelesul prezentului articol, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru care a acordat licența de funcționare operatorului de transport aerian comunitar sau statului membru în care este înregistrată aeronava operatorului. În cazul operatorilor de transport aerian necomunitari și operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității, „stat membru în cauză” înseamnă statul membru spre care sau din care se efectuează zborurile.

(3) Prin derogare de la alineatul (1), statele membre survolate pot solicita operatorilor de transport aerian și operatorilor de aeronave menționați la articolul 2 să facă dovada unei asigurări valabile, în conformitate cu prezentul regulament.

(4) În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în cadrul Comunității, depunerea dovezii asigurării în statul membru menționat la alineatul (2) este suficientă pentru toate statele membre, fără a se aduce atingere aplicării articolului 8 alineatul (6).

(5) În cazuri excepționale de nefuncționare a pieței asigurărilor, Comisia poate stabili, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2), măsurile adecvate pentru aplicarea alineatului (1).

▼ B*Articolul 6***Asigurarea privind răspunderea față de pasageri, bagaje și mărfuri**

(1) În ceea ce privește răspunderea față de pasageri, cuantumul asigurării minime este de 250 000 DST pe pasager. Cu toate acestea, în ceea ce privește operațiunile necomerciale ale aeronavelor cu o MMD de 2 700 kg sau mai puțin, statele membre pot fixa un nivel inferior al cuantumului asigurării, cu condiția ca acesta să fie de cel puțin 100 000 DST pe pasager.

▼ M2

(2) În ceea ce privește răspunderea pentru bagaje, cuantumul minim al asigurării este de 1 131 DST pe pasager în cadrul operațiunilor comerciale.

(3) În ceea ce privește răspunderea pentru mărfuri, cuantumul minim al asigurării este de 19 DST pe kilogram în cadrul operațiunilor comerciale.

▼ B

(4) Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică zborurilor deasupra teritoriului statelor membre efectuate de operatori de transport aerian necomunitari și operatori de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea sau decolarea de pe acest teritoriu.

▼ M3

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 8a în ceea ce privește modificarea sumelor menționate la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol, atunci când modificările aduse acordurilor internaționale relevante impun acest lucru.

▼ B*Articolul 7***Asigurarea privind răspunderea față de terțe părți**

(1) În ceea ce privește răspunderea față de terțe părți, cuantumul minim al asigurării pe accident pentru fiecare aeronavă în parte este următorul:

Categorie	MMD (kg)	Asigurarea minimă (milioane DST)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

În cazul în care, la un moment dat, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave nu dispune de o asigurare pentru pagubele suferite de terțe părți din cauza riscurilor de război sau a terorismului pentru fiecare accident, operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave respectiv se poate achita de obligația de asigurare contra unor

▼ B

astfel de riscuri prin interme diul unui pachet de asigurări. Comisia monitorizează îndeaproape aplicarea acestei dispoziții pentru a garanta că acest pachet de asigurări este echivalent cel puțin cu suma corespunzătoare indicată în tabel.

▼ M3

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 8a în ceea ce privește modificarea sumelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol, atunci când modificările aduse acordurilor internaționale relevante impun acest lucru.

▼ B*Articolul 8***Punerea în aplicare și sancțiuni**

(1) Statele membre se asigură că operatorii de transport aerian și operatorii de aeronave menționați în articolul 2 respectă prezentul regulament.

(2) În sensul alineatului (1) și fără a aduce atingere alineatului (7), în ceea ce privește survolurile operatorilor de transport aerian necomunitari sau operatorilor de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității care nu necesită aterizarea pe teritoriul unui stat membru sau decolarea de pe acesta, precum și în ceea ce privește escalele efectuate în statele membre de către aceste aeronave în scopuri care nu au legătură cu operațiunile de trafic aerian, statul membru în cauză poate solicita documente doveditoare privind respectarea cerințelor minime de asigurare stabilite în prezentul regulament.

(3) În cazul în care este necesar, statele membre pot solicita dovezi suplimentare din partea operatorului de transport aerian, operatorului de aeronave sau a asiguratorului în cauză.

(4) Sancțiunile pentru încălcarea prezentului regulament sunt eficace, proporționale și disuasive.

(5) În ceea ce privește operatorii de transport aerian comunitari, aceste sancțiuni pot include retragerea licenței de funcționare, sub rezervă și în conformitate cu dispozițiile corespunzătoare din dreptul comunitar.

(6) În ceea ce privește operatorii de transport aerian necomunitari și operatorii de aeronave care utilizează aeronave înregistrate în afara Comunității, sancțiunile pot include refuzarea dreptului de aterizare pe teritoriul unui stat membru.

(7) În cazul în care statele membre nu sunt mulțumite de respectarea condițiilor din prezentul regulament, acestea pot interzice decolarea unei aeronave până la prezentarea de către operatorul de transport aerian sau operatorul de aeronave în cauză a dovezilor existenței unei asigurări adecvate, în conformitate cu prezentul regulament.

▼ M3*Articolul 8a***Exercitarea delegării de competențe**

(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (5) și la articolul 7 alineatul (2) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

▼M3

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 6 alineatul (5) și la articolul 7 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație⁽¹⁾.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 alineatul (5) și al articolului 7 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

▼B*Articolul 9***Comitologie**

(1) Comisia este sprijinită de comitetul prevăzut la articolul 11 din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare⁽²⁾.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CEE, luându-se în considerare dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE este stabilită la trei luni.

▼M3**▼B**

(4) În plus, Comitetul poate fi consultat de către Comisie cu privire la oricare alte aspecte legate de aplicarea prezentului regulament.

*Articolul 10***Raport și cooperare**

(1) Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind funcționarea prezentului regulament până la 30 aprilie 2008.

⁽¹⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ JO L 240, 24.8.1992, p. 8, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 al Parlamentului și al Consiliului (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

▼B

(2) La cererea Comisiei, statele membre prezintă acesteia informații privind aplicarea prezentului regulament.

Articolul 11

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la douăsprezece luni de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.