



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.4.2008  
COM(2008) 216 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО  
СЪВЕТА**

**Застрахователни изисквания за оператори на въздухоплавателни средства в ЕО —  
доклад за прилагането на Регламент № 785/2004**

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

### Застрахователни изисквания за оператори на въздухоплавателни средства в ЕО — доклад за прилагането на Регламент № 785/2004

#### 1. Въведение

В не толкова далечното минало правилата на Общността в областта на лицензирането на въздушни превозвачи изискваха от въздушния превозвач просто „да застрахова отговорността си в случаи на злополуки — в частност, по отношение на пътници, багаж, товари, пощенски пратки и трети страни“<sup>1</sup>, без да определят конкретни критерии или суми, които да бъдат спазвани. За да осигури прозрачно, недискриминационно и хармонизирано прилагане на минималните застрахователни изисквания, през 2002 г. Европейската комисия предложи регламент относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства<sup>2</sup>.

Регламент (ЕО) № 785/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства влезе в сила на 30 април 2005 г. Регламент № 785/2004 налага минимални задължения за застраховане във връзка с пътници, багаж, товари и трети лица на въздушните превозвачи и на операторите на въздухоплавателни средства за нетърговски цели.

Регламентът се прилага за всички въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети в рамките на, към, от, или — в определена степен — над територията на ЕС, с изключение на държавните въздухоплавателни средства, модели на въздухоплавателни средства с максимална излетна маса (МТОМ) под 20 kg, крачно-катапултирани летателни апарати, привързани балони, хвърчила и парашути. По този начин регламентът осигурява равнопоставеност на всички оператори на въздухоплавателни средства от Европа и от трети страни, когато те изпълняват полети към или от Общността.

Изискването всички въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства да бъдат застраховани по отношение на тяхната специфична авиационна отговорност във връзка с пътници, багаж, товари и трети лица е основният принцип на регламента; застрахователните рискове включват и тези, свързани с война и тероризъм (член 4, параграф 1).

След влизането в сила на регламента, Комисията свика четири заседания на ad-hoc застрахователната група с държавите-членки и сектора, за да бъде обсъдено развитието на пазара. Не се наложи да бъде свикан комитетът (достъп до пазара) по процедурата,

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета, член 7.

<sup>2</sup> СОМ (2002) 521, предложение на Европейския парламент и на Съвета за регламент относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства.

предвидена в член 9 от регламента по отношение на преразглеждане на минималните застрахователни изисквания или срив на застрахователния пазар.

На 21 септември 2007 г. Комисията даде началото на открита консултация с цел получаване на коментари от заинтересованите страни по прилагането на Регламент 785/2004. Комисията получи 68 становища от заинтересованите страни<sup>3</sup>, които подложи на по-нататъшно обсъждане на заседанието на ad-hoc застрахователната група, проведено на 1 февруари 2008 г.

Комисията изготви настоящия доклад за прилагането на Регламент № 785/2004 три години след неговото влизане в сила, както е предвидено в член 10, параграф 1 от регламента.

## **2. Авиационни застраховки и авиационна отговорност**

Регламент № 785/2004 налага минимални задължения за застраховане във връзка с пътници, багаж, товари и трети лица. Регламентът гарантира, че въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства са застраховани по отношение на тяхната специфична авиационна отговорност. Регламентът обаче не променя съществуващите правила относно отговорността, произтичаща по силата на международни конвенции, законодателството на Общността и националното законодателство на държавите-членки на ЕС. По тази причина докладът върху застрахователните изисквания е необходимо да обхване и съществуващите правила относно отговорността.

### *а) отговорност по отношение на пътници и багаж*

Общите правила относно отговорността на въздушния превозвач по отношение на пътниците и техния багаж са установени в Конвенцията за уеднаквяване на определени правила, свързани с международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал). Европейската общност е ратифицирала Конвенцията от Монреал и прилага нейните разпоредби посредством Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия.

Конвенцията от Монреал предвижда режим на неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници. При щети в размер до 100 000 СПТ<sup>4</sup> въздушният превозвач не може да оспорва исканията за обезщетение; с други думи — отговорността е стриктна. При щети над тази сума въздушният превозвач не носи отговорност, ако представи доказателство, че не е проявил небрежност или виновно поведение. Регламент № 785/2004 налага минимални застрахователни изисквания във връзка с пътници в размер на 250 000 СПТ на пътник. Въпросните минимални застрахователни изисквания покриват не само стриктната отговорност, но също така и юридическата отговорност на базата на нанесена щета.

---

<sup>3</sup> На 10 януари 2008 г. беше публикувано обобщение на получените становища на следния адрес в Интернет: [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/consultation/2007\\_17\\_11\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm). На същия адрес в Интернет могат да бъдат намерени всички становища с неупорядъчен характер.

<sup>4</sup> Специални права на тираж. 1 СПТ = 1.04 EUR [към 28.3.2008 г.].

Конвенцията от Монреал ограничава отговорността по отношение на закъснение, унищожаване, загуба или увреждане на багаж до 1 000 СПТ. Регламент № 785/2004 съответно налага минимални застрахователни изисквания във връзка с багажа в размер на 1 000 СПТ на пътник.

*б) отговорност по отношение на товари*

Отговорността по отношение на товарите е уредена също в Конвенцията от Монреал. Минималните застрахователни изисквания, установени с Регламент № 785/2004, от 17 СПТ за килограм багаж отразяват границите на отговорността в Конвенцията от Монреал.

*в) отговорност по отношение на трети лица*

Понастоящем Общността не разполага с хармонизирани правила във връзка с отговорността по отношение на трети лица. Регламент № 785/2004 налага минимални застрахователни изисквания, които съответстват на максималната излетна маса (МТОМ) на въздухоплавателното средство, посочена в сертификата за летателна годност. Посоченият подход отразява връзката между теглото и потенциалната щета на трето лице, която може да бъде нанесена от всеки тип въздухоплавателно средство. В няколко държави-членки съществуват правила, съгласно които отговорността на операторите на въздухоплавателни средства към трети лица се основава на доказана нанесена щета в резултат на небрежност или друго виновно поведение. В други държави-членки се прилага принципът на стриктната отговорност — в някои случаи неограничена, в други — ограничена до определени суми.

В глобален аспект обаче се полагат значителни усилия за установяване на хармонизирани правила за операторите на въздухоплавателни средства във връзка с отговорността по отношение на трети лица. Към момента на публикуване на настоящия доклад в комитета на ИКАО по правни въпроси се обсъжда проекто-конвенция относно щетите, нанесени от въздухоплавателни средства на трети лица в случаите на неправомерна намеса. Предложената от комитета на ИКАО по правните въпроси проекто-конвенция би ограничила отговорността на операторите на въздухоплавателни средства по отношение на трети лица в случаите на неправомерна намеса до необходимите застрахователни суми по силата на член 7 от Регламент № 785/2004 на базата на същата класификация на въздухоплавателните средства според категорията тегло.

Комисията поддържаше становището, че „не съществуват достатъчно основания относно нуждата от въвеждане на стриктна отговорност за въздушните превозвачи към трети лица във връзка с рисковете, свързани с война и тероризъм“<sup>5</sup>, когато предложи регламента относно застрахователните изисквания. Консултацията във връзка с прилагането на Регламент № 785/2004 обаче показва, че някои заинтересовани страни и държави-членки виждат ползи от установяването на хармонизирани правила относно отговорността към трети лица с оглед осигуряване на равнопоставеност.

Комисията отбелязва факта, че много от въздушните превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства споделят становището, че рискът от терористични атаки

---

<sup>5</sup> COM (2002) 521, от 24.9.2002 г., стр. 6.

би следвало да бъде покрит от държавата, а не от операторите на въздухоплавателни средства. Конвенцията от Монреал обаче не освобождава въздушните превозвачи от тяхната отговорност към пътниците в случаите на терористични атаки. Съгласно националното законодателство на повечето държави-членки операторите на въздухоплавателни средства носят отговорност за щетите, нанесени на трети лица в резултат от терористични актове. Не съществува възможност за отмяна на изискването за застрахователно покритие срещу тероризъм, освен ако не бъдат променени правилата по отношение на отговорността. Ако проекто-конвенцията относно щетите, нанесени от въздухоплавателни средства на трети лица в случаите на неправомерна намеса не успее да установи общи правила, Комисията ще разгледа ситуацията и би могла да предложи хармонизиране на правилата относно отговорността по отношение на трети лица в рамките на Общността.

### **3. Прилагане на Регламент № 785/2004**

През трите години следващи неговото влизане в сила, регламентът беше ефективен при осигуряване на застрахователно покритие за всички оператори на въздухоплавателни средства, изпълняващи полети в рамките на, към или от Общността. Имаше много малък брой случаи, в които операторите на въздухоплавателни средства не изпълняваха застрахователните изисквания. Гражданските въздухоплавателни власти на държавите-членки докладваха, че някои превозвачи от трети страни — обикновено чартърни превозвачи от Централна Азия — са преустановили своята дейност след влизането в сила на регламента. Застрахователният пазар осигурява за всички въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства покритието, изисквано съгласно регламента.

Получените отговори в резултат на консултацията показаха, че регламентът е ясен и недвусмислен за прилагане. С много малки изключения, въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства демонстрират, че спазват посочените в член 5, параграф 1 застрахователни изисквания, като представят застрахователно удостоверение. Ако въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства от трети страни не представят доказателство за застраховка, държавите-членки им отнемат правото на кацане съгласно член 8, параграф 6. Въпросната санкция се оказва много ефективна и възпираща, като разубеди някои превозвачи от трети страни, които не разполагаха с подходящо застрахователно покритие, да изпълняват полети до Общността. По отношение на въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства от Общността, имаше изключително малък брой случаи, в които беше необходимо държавите-членки да наложат санкции. Това показва, че минималните застрахователни изисквания, определени в регламента, са ясни и пропорционални за постигане на целите.

Държавите-членки използват в ограничена степен възможността, предвидена в член 8, параграф 2 да поискат доказателство за валидна застраховка от въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети над тяхната територия. Много държави-членки се ограничават до изискване на доказателство за застраховка само от въздушни превозвачи, които прелитат над тяхната територия и превозват опасни товари.

Някои държави-членки са използвали възможността, предвидена в член 6, параграф 1 от регламента за установяване на по-ниско ниво на минималното застрахователно покритие по отношение на нетърговски операции, извършвани с въздухоплавателни

средства с максимална излетна маса до 2 700 kg, при условие, че това покритие е най-малко 100 000 СПТ на пътник. В резултат на това, понастоящем към нетърговските операции, извършвани с леки въздухоплавателни средства, се прилагат различни минимални застрахователни изисквания. Някои държави-членки изискват застраховка от 100 000 СПТ на пътник; други държави-членки изискват 250 000 СПТ на пътник. Понякога това води до затруднения за операторите на трансгранични леки въздухоплавателни средства от авиацията с общо предназначение. Няма доказателства обаче това диференциране да е довело до затруднения за свободното движение на хора. По тази причина службите на Комисията не считат за необходимо да бъде изменен регламентът, за да се хармонизират застрахователните изисквания по отношение на пътниците при подобни нетърговски операции с леки въздухоплавателни средства.

Независимо от това, поредица въпроси, свързани е прилагането на регламента от националните власти, изглежда се нуждаят от допълнително разясняване. Тези въпроси са:

— застрахователният сертификат

Отговорите на заинтересованите лица и въздухоплавателните власти показаха широка подкрепа в полза на стандартен застрахователен сертификат. Стандартният формат би опростил процедурите, би улеснил регулаторния надзор, би създал яснота и би намалил регулаторната тежест за операторите на въздухоплавателни средства. Службите на Комисията обаче не считат включването на стандартен застрахователен сертификат в законодателството за необходимо. Един правно обвързващ сертификат би намалил възможността за гъвкавост при приспособяване към нови обстоятелства. Следва да бъде отбелязано, че застрахователният пазар вече е разработил формати, които са общоприети както за търговските въздушни превозвачи, така и за операторите от авиацията с общо предназначение. Въпросните формати са уместни при демонстриране на съответствие с изискванията от Регламент № 785/2004. В приложението към настоящия доклад са включени образци на застрахователни сертификати, разработени от Комитета на застрахователните брокери на Лондонския пазар и Международния съюз на застрахователите в областта на авиацията. Комисията приветства посочените усилия на застрахователния пазар в посока улесняване прилагането на Регламент № 785/2004. Понастоящем две държави-членки имат конкретни изисквания на национално ниво към застрахователния сертификат. Комисията ще насърчи по-нататъшно обсъждане между сектора и държавите-членки с оглед допълнително подобряване на образците на сертификати, за да бъде гарантирано приемането им във всичките 27 държави-членки.

— предоставяне на застрахователни сертификати

Някои държави-членки подлагат на съмнение възможността застрахователните сертификати да бъдат издавани от застрахователните брокери. Обичайна практика при застраховките в авиацията е въздухоплавателното средство да се застрахова при няколко застрахователя, за да бъдат преразпределени рисковете. В резултат на това застрахователните сертификати често се издават по-скоро от застрахователните брокери, отколкото от застрахователя. Регламент № 785/2004 изисква от въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства да демонстрират съответствие със застрахователните изискванията, посочени в него, като представят застрахователен сертификат. За целите на регламента няма значение дали подобен

застрахователен сертификат е издаден от самите застрахователи или от застрахователен брокер или агент от името на застрахователя.

— връзката между застрахователния сертификат и условията на застрахователната полица

Регламент № 785/2004 налага застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства. Регламентът не се намесва в договорните споразумения между операторите на въздухоплавателните средства и застрахователите. От друга страна, доколкото застрахователните сертификати често са предмет на сроковете, условията, ограниченията и изключенията, договорени в застрахователната полица, въздухоплавателните власти могат да имат нужда от доказателство, че въпросните условия не оказват въздействие върху спазването на минималните застрахователни изисквания от страна на оператора на въздухоплавателни средства (например чрез изключване на риска от тероризъм). Извън това не се налага проверка на условията от въздухоплавателните власти с цел гарантиране спазването на регламента.

#### **4. Развитие на пазара на застраховките в авиацията след влизането в сила на регламента**

Регламент № 785/2004 се прилага за операторите на въздухоплавателни средства, а не за застрахователите в областта на авиацията. Независимо от това, развитието на пазара на застраховките в авиацията дава контекста, който определя икономическото въздействие на застрахователните изисквания върху операторите на въздухоплавателни средства.

Когато през 2002 г. Комисията предложи регламент относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства, пазарът на застраховките в авиацията беше засегнат сериозно от катастрофалните събития на 11 септември 2001. Разходите за застраховане се бяха увеличили чувствително. Оттеглянето на застрахователното покритие в случаите на война и тероризъм след терористичните атаки от 11 септември 2001 г. предизвика сериозни опасения относно застрахователното покритие на въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства<sup>6</sup>.

След влизането в сила на регламента се наблюдава завръщане към условията на „мек“ пазар в застраховането. Нови участници на пазара на застраховките в авиацията увеличиха конкуренцията, което от своя страна доведе до намаляване на цената на застраховките в авиацията. Освен това, постигнатите резултати в областта на въздухоплавателната безопасност, със сравнително ниски нива на загуба, допълнително допринесе за значително намаление на застрахователните премии от 2004 г. насам.

Премиите за подновяване на сертификатите намаляха с 5—10 % годишно в периода 2004—септември 2006 г. През октомври 2006 г. в сезона за подновяване премиите намаляха с повече от 20 %, като така средната промяна в премиите за 2006 г. достигна -

---

<sup>6</sup> COM (2001) 574 от 10.10.2001 г., Отражение на терористичните атаки в Съединените щати върху сектора на въздушния транспорт, стр. 4—5. COM (2002) 320 от 2.7.2002 г., Съобщение във връзка със застраховките в сектора на въздушния транспорт след терористичните атаки от 11 септември 2001 г. в Съединените щати, стр. 2.

16 %<sup>7</sup>. През първата половина на 2007 г. премиите за подновяване отново спаднаха с около 20 %. През сезона за подновяване в края на 2007 г. се наблюдаваше спад на премиите с около 11 %<sup>8</sup>. Заслужава да се отбележи, че въпросните намаления на премиите съвпаднаха с по-висока степен на риск, дължаща се на нарасналия брой пътници и въздухоплавателни средства. През 2007 г. общите суми на премиите за застраховка КАСКО и гражданска отговорност (lead hull and liability premiums) спаднаха от 3,4 млрд. USD през 2002 г. на 1,5 млрд. USD. През 2006 г. общите суми на премиите за застраховка КАСКО и гражданска отговорност (hull and liability premiums) спаднаха под 500 млн. USD за европейските въздушни превозвачи<sup>9</sup>.

Комисията разглеждаше съвместимостта между определени практики на застрахователния пазар по отношение на авиокомпаниите и правилата на ЕО за конкуренцията по времето, когато беше приет регламентът. Разследването показва, че структурите за сътрудничество между авиационните застрахователи пречат на пазара да работи както би следвало. През март 2005 г., с цел създаване на предпазни механизми срещу твърде интензивното сътрудничество, европейските авиационни застрахователи поеха задължението да реформират своите практики<sup>10</sup>. Групата за авиационни застрахователни клаузи (Aviation Insurance Clauses Group — AICG) беше създадена през юни 2005 г. от Lloyd's Market Association и Лондонската международна асоциация на застрахователите. AICG определя незадължителни стандартни формулировки, клаузи и варианти за употреба в авиационните застрахователни полици. Извършват се консултации с потребителите, които могат също сами да предложат варианти. Протоколите от заседанията на AICG, както и примерните формулировки, се публикуват<sup>11</sup>. Това повиши в значителна степен прозрачността за въздушните превозвачи. Беше улеснен и мониторингът на застрахователния пазар от страна на Комисията и националните власти.

След 11 септември 2001 г. авиационните застрахователи създадоха пазар за допълнителната застраховка „Гражданска отговорност“ за военен риск (Excess Third Party War Liability), която компенсира покритието за рискове от война и тероризъм<sup>12</sup>. Въпросните премии за допълнителната застраховка „Гражданска отговорност“ (Excess Third Party Liability) намаляха чувствително от 1,7 млрд. USD през 2001 г. на 0,13 млрд. USD през 2007 г. Отсъствието на загуби и условията на пазара доведоха до значителен спад на застрахователните разходи. През 2007 г. премиите за

---

<sup>7</sup> Източник: Aon Airline Insurance Market Review 2006 (Преглед на застрахователния пазар в областта на авиацията).

<sup>8</sup> Източник: Willis Global Aviation Bulletin; Aon Airline Insurance Market Review 2007 (Преглед на застрахователния пазар в областта на авиацията).

<sup>9</sup> Източник: Aon Airline Insurance Market Review 2007 (Преглед на застрахователния пазар в областта на авиацията).

<sup>10</sup> IP/05/361 от 23 март 2005 г.: „Конкуренция: авиационните застрахователи се ангажират с реформи и насърчаване на конкуренцията и прозрачността“.

<sup>11</sup> [www.aicg.co.uk](http://www.aicg.co.uk)

<sup>12</sup> Регламентът изрично включва рисковете, свързани с тероризъм, в минималните застрахователни изисквания. Авиационните застрахователни полици изключват рисковете, свързани с война, отвлечане и тероризъм с „клауза за изключване на рисковете, свързани с война, отвлечане и други опасности“. Подобни рискове обаче са покрити с вписване на разширено покритие на авиационната отговорност.



допълнителната застраховка „Гражданска отговорност“ (Excess Third Party Liability) изглежда са намалели с около 40 % на пътник<sup>13</sup>.

Групата за авиационни застрахователни клаузи (AICG) преразгледа клаузата за изключване на рисковете, свързани с война, отвлечение и други опасности, както и свързаните клаузи за възстановяване (write-back clauses). През август 2006 г. Групата за авиационни застрахователни клаузи публикува нови клаузи за изключване и клаузи за възстановяване на покритие за отговорност<sup>14</sup>. Клауза за изключване AVN48C, компенсирана с клауза за разширяване AVN52H, би изключила всички опасности, свързани с оръжия за масово унищожение от застрахователната полица. AVN48D, алтернативна клауза за изключване, компенсирана с клауза за разширяване AVN52K, би осигурила ограничено покритие на рисковете, свързани с оръжия за масово унищожение, различни от ядрените. След проведена консултация с държавите-членки, през януари 2007 г. Комисията уведоми застрахователите, че изключването от застрахователната полица на всички опасности, свързани с оръжия за масово унищожение, би поставило операторите на въздухоплавателни средства в нарушение на минималните застрахователни изисквания, определени в регламента.

Посочените клаузи не са използвани в договори за авиационна застраховка, откакто са публикувани от AICG. Предвид условията на пазара понастоящем, в краткосрочен план от него не се очаква да въведе нови клаузи. Към момента няма данни, че пазарът не предоставя адекватно застрахователно покритие за рисковете, свързани с оръжия за масово унищожение. Комисията ще продължи да следи отблизо случващото се, както за да гарантира спазването на регламент, така и за да позволи функционирането на операторите на въздухоплавателни средства.

## **5. Икономическо въздействие върху въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства**

Като логично следствие от хармонизираните изисквания, икономическото въздействие бе по-голямо върху тези оператори на въздухоплавателни средства, които не са били подложени на строги минимални застрахователни изисквания преди влизането в сила на регламента. Въздействието върху операторите, които вече си бяха осигурили застрахователно покритие над минималните изисквания от регламента преди неговото влизането в сила, бе ограничено.

Икономическото въздействие на регламент върху повечето въздушни превозвачи бе ограничено. Големите въздушни превозвачи си осигуряват застрахователно покритие, надвишаващо минималните изисквания, във връзка с управлението на корпоративния риск. Лизингодателите на въздухоплавателни средства обикновено изискват по-високо застрахователно покритие от изискваното в регламента. Ето защо въздушните превозвачи, които вземат въздухоплавателни средства на лизинг, имат застраховка, която е значително над минималните изисквания. Дори въздушните превозвачи, които експлоатират малки въздухоплавателни средства, имат застрахователно покритие над минималните изисквания. Предвид условията на пазара, понастоящем застрахователните разходи за авиокомпаниите са сравнително незначителен фактор,

---

<sup>13</sup> Източник: Aon Airline Insurance Market Review 2007 (Преглед на застрахователния пазар в областта на авиацията).

<sup>14</sup> Клаузите са публикувани на следната страница в Интернет: [www.aicg.co.uk](http://www.aicg.co.uk).

влиещ върху себестойността. След 11 септември 2001 г. застрахователните разходи нараснаха до стойности между 1,30 и 1,85 USD на пътник<sup>15</sup>. През 2007 г. средната застрахователна цена за авиационния бранш в ЕС беше 0,54 USD на пътник за полет<sup>16</sup>.

Наблюдаваха се определени различия между държавите-членки по отношение на икономическото въздействие върху авиацията с общо предназначение. Преди влизането в сила на регламента някои държави-членки изискваха от операторите на въздухоплавателни средства, използвани с нетърговски цели, да имат подобно или дори по-високо застрахователно покритие. Авиацията с общо предназначение беше сериозно повлияна в повечето държави-членки. Като цяло, първоначалното въздействие след влизането в сила на регламента беше по-силно, но условията на пазара на авиационни застраховки доведоха до значително намаляване на премиите през последните години. В някои държави-членки обаче, и по-конкретно в някои от новите държави-членки, застрахователните разходи за операторите на въздухоплавателни средства, използвани с нетърговски цели, се увеличиха чувствително в резултат на регламента. Три държави-членки отчитат увеличение на разходите от над 100 %. Някои оператори на леки въздухоплавателни средства изглежда са били засегнати от значителни увеличения на разходите, например за планери, балони с горещ въздух, ултралеки хидроплани. Същото важи и за операторите на тежки самолети-реликви (като например „Sally B“ — В-17).

Регламентът беше свързан с рязко нарастване на застрахователните изисквания към определени самолети-реликви с висока сертифицирана излетна маса (МТОМ). В резултат на това се появиха някои опасения, че регламентът би довел до спиране на тежките самолети-реликви от експлоатация. Според операторите на тежки самолети-реликви, рисковете от нанасяне на щети на трети лица са значително по-ниски от тези при съвременните въздухоплавателни средства със същото тегло, поради по-ниската степен на използване и наложените оперативни ограничения на тези въздухоплавателни средства. Много от получените отговори в резултат на проведената консултация обаче показват, че застрахователният пазар отчита подобаващо тези характерни особености. Въпреки че категоризирането според теглото, предвидено в регламента, може да не е напълно съобразено с тежките самолети-реликви, би било трудно да се обоснове едно изключение от общите правила. Опитът на държавите-членки с многоброен флот от тежки самолети-реликви, по-специално на Обединеното Кралство, по-скоро потвърждава, че изискванията от Регламент № 785/2004 са подходящи за всяко въздухоплавателно средство, било то съвременно, или не. Един скорошен пример с реставриран бомбардировач Vulcan с максимална излетна маса (МТОМ) от 79 379 kg показва, че застрахователният пазар е в състояние да предложи гъвкави решения за операторите на самолети-реликви, в съответствие с изискванията от регламента<sup>17</sup>. Предвид натрупания опит при пазарно-ориентираните решения, Комисията счита, че понастоящем очевидно не съществуват доказателства за необходимост от преразглеждане на регламента. Застрахователните брокери и застрахователите са в състояние да направят правилна оценка на рисковете от нанасяне на щети на трети лица в резултат от експлоатацията на самолети-реликви, както и да предоставят пазарно-

---

<sup>15</sup> COM(2002) 320, стр. 4.

<sup>16</sup> Източник: Aon Airline Insurance Market Review 2007 (Преглед на застрахователния пазар в областта на авиацията).

<sup>17</sup> След влизането в сила на Регламент № 785/2004 Комисията също активно насърчи пазарно-ориентираното решение за „Sally B“.

ориентирани решения за операторите на самолети-реликви. Ето защо понастоящем Комисията не възнамерява да въведе сложни правила за изключване на много ограничен брой оператори на въздухоплавателни средства, а ще разчита пазарът да предостави гъвкави решения. Независимо от това, Комисията ще продължи да наблюдава отблизо този въпрос.

## **6. Свързани въпроси, попадащи извън обхвата на Регламент № 785/2004**

Регламент № 785/2004 изисква от операторите на въздухоплавателни средства да бъдат застраховани по отношение на тяхната специфична авиационна отговорност във връзка с пътници, багаж, товари и трети лица. Националните администрации определят минималното застрахователно покритие за отговорността във връзка с пощенските пратки. Общият принцип, че въздушните превозвачи трябва да бъдат застраховани във връзка с пощенските пратки, е включен в правилата на Общността за лицензиране<sup>18</sup>.

Като гарантира, че въздушните превозвачи притежават необходимото застрахователно покритие във връзка с отговорността си по отношение на пътници и багаж, регламентът допринася за по-високата степен на защита на пътниците в ЕС. Някои скорошни примери показват, че пътниците могат да се изправят пред трудности в случаите, когато авиокомпанията има проблем, например банкрут или отнемане на оперативния лиценз на въздушния превозвач. В този контекст Комисията се възползва от консултацията във връзка с прилагането на Регламент № 785/2004, за да проучи възможните начини за повишаване степента на защита на пътниците при подобни случаи. Според получените в рамките на консултацията отговори, това не е ясно определен случай, налагащ допълнителни застрахователни изисквания с цел защита на пътниците от възможен банкрут на даден въздушен превозвач. И докато за подобни случаи може да бъде намерена застраховка на пазара, поне в някои държави-членки, това представлява специализирана застраховка срещу финансово неизпълнение, която не би била предложена в контекста на застраховката за авиационна отговорност. Много от заинтересованите лица и националните власти считат внимателното наблюдение на финансовото здраве на лицензираните авиопревозвачи — подобро в преразгледания трети пакет<sup>19</sup> — за най-подходящия инструмент. Комисията разбира потенциалните затруднения за пътниците и продължава да прави оценка на всички аспекти, свързани с този въпрос, както и възможните варианти.

## **7. Заключение**

Комисията е запозната с факта, че в някои държави-членки определени категории оператори на въздухоплавателни средства са били изправени пред значително увеличение на застрахователните разходи след влизането в сила на регламента. Комисията обаче не вижда доказателства за съществуването на общ проблем с регламента. Намерението на Съвета и Парламента беше да осигурят равнопоставеност, както и да установят хармонизирани застрахователни изисквания за всички оператори на въздухоплавателни средства, търговски и нетърговски, европейски и чужди, за да бъдат гарантирани адекватни компенсации за пътниците и трети лица, понесли щети. Получените отговори потвърдиха, че тази цел продължава да бъде актуална и че

---

<sup>18</sup> Регламент № 2407/92 относно лицензирането на въздушни превозвачи и Предложението за регламент относно общи правила за оперирането на въздухоплавателни услуги в Общността.

<sup>19</sup> Предложение за регламент относно общи правила за оперирането на въздухоплавателни услуги в Общността. Виж съобщение за пресата на Комисията IP/07/1831 от 30 ноември 2007 г.

повторното въвеждане на възможността за национални правила (например за нетърговската експлоатация на леките въздухоплавателни средства) би било вредно.

Подобна хармонизация по своята същност засяга операторите в някои държави-членки повече от други. В повечето държави-членки обаче минималните изисквания от регламента не са довели до съществени проблеми. По тази причина, независимо от изразените от някои държави-членки и от засегнатите оператори на въздухоплавателни средства опасения, установените от регламента застрахователни изисквания не могат да се считат за непропорционално високи за някои категории, например за леките въздухоплавателни средства<sup>20</sup>. В този контекст също така следва да се отбележи, че минималните застрахователни изисквания от регламента по отношение на въздухоплавателни средства с максимална излетна маса (МТОМ) по-ниска от 2 700 kg са значително по-ниски от първоначално предложените от Комисията.

През трите години следващи неговото влизане в сила, Регламент № 785/2004 изпълни ефективно целите, свързани с осигуряване на подходящо застрахователно покритие по отношение на пътници, багаж, товари и отговорност към трети лица за всички оператори на въздухоплавателни средства, които изпълняват полети в Общността. Понастоящем не съществуват доказателства за необходимостта от промяна на регламента. Комисията счита, че поясненията, направени в настоящия доклад, допълнително ще подобрят прилагането на регламента и ще продължи да следи отблизо прилагането на регламента, съвместно с държавите-членки и заинтересованите страни, по-конкретно в рамките на групата за застраховките.

---

<sup>20</sup> Както беше косвено потвърдено от заключенията на Съвета от 7/8 април 2008 г. по повод Съобщението на Комисията за „Дневен ред за устойчивото бъдеще на авиацията с общо предназначение и бизнес авиацията“.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А) Образец на застрахователен сертификат за въздушни превозвачи**

*Certificate of Insurance*

[ **Broker's Letterhead** ]

*Aviation*

[ Address ]

tel: [.....]

fax: [.....]

<sup>th</sup> 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.

**ПРИЛОЖЕНИЕ Б) Образец на застрахователен сертификат за оператори на въздухоплавателни средства**<sup>21</sup>

**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

---

<sup>21</sup> Въпросният образец на сертификат за оператори на въздухоплавателни средства е разработен от Комитета на застрахователните брокери на Лондонския пазар в сътрудничество с Гражданската въздухоплавателна администрация на Обединеното Кралство.

# 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	<b>Certain Insurance Companies and/or Lloyd's Underwriters.</b> ( <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:			
<b>Part A</b>			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
<b>EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS:</b>	£[ ] ,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>		
<b>Part B</b>			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
<b>WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**:</b>	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.		
<b>Part C</b> <i>Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy</i>			
Furthermore a separate <b>EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY</b> insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for:	£[ ] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate		
<b>Part D</b>			
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 <b>ABC Limited</b>			
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			



**ПРИЛОЖЕНИЕ В) Образец на застрахователен сертификат за авиацията с общо предназначение**<sup>22</sup>

Certificate of Insurance

Policy No.

Aviation Insurance

<b>Insured</b>	<b>Issuing Date</b>																																		
	<b>Period of Insurance</b>																																		
	<b>Type of Aircraft</b>	<b>MTOM Kg</b>																																	
	<b>Reg. Mark</b>	<b>Number of Passengers</b>																																	
<b>Territorial Scope of Coverage</b>																																			
<b>EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance</b> 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  <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>&lt; 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2</td><td>&lt; 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3</td><td>&lt; 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4</td><td>&lt; 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5</td><td>&lt; 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6</td><td>&lt; 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7</td><td>&lt; 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8</td><td>&lt; 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9</td><td>&lt; 500.000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10</td><td>≥ 500.000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150		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	< 500.000	SDR 500.000.000	10	≥ 500.000	SDR 700.000.000	<b>Sum insured</b>  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
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	< 500.000	SDR 500.000.000																																	
10	≥ 500.000	SDR 700.000.000																																	

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.

<sup>22</sup>

Въпросният образец на сертификат за оператори на въздухоплавателни средства е разработен от Международния съюз на застрахователите в областта на авиацията. Той представлява формуляр, който демонстрира спазването на изискванията от Регламент № 785/2004, към който отделните държави могат да добавят всякакви допълнителни национални изисквания, когато това е необходимо.

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