



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.4.2008  
COM (2008) 216 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE  
RAAD**

**Verzekeringseisen voor exploitanten van luchtvaartuigen in de EU – Verslag over de  
toepassing van Verordening 785/2004**

# MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## Verzekeringseisen voor exploitanten van luchtvaartuigen in de EU – Verslag over de toepassing van Verordening 785/2004

### 1. Inleiding

In het recente verleden schreven de communautaire regels betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen alleen voor dat "de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij bij ongeval, met name ten aanzien van passagiers, bagage, vracht, post en derden, dient te zijn verzekerd"<sup>1</sup>, zonder evenwel criteria of bedragen op te leggen. Om te garanderen dat de minimumverzekeringseisen op transparante, niet-discriminerende en geharmoniseerde wijze worden toegepast, heeft de Europese Commissie in 2002 een voorstel gedaan voor een verordening betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen<sup>2</sup>.

Op 30 april 2005 is Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen in werking getreden. In deze verordening zijn minimumeisen vastgesteld die luchtvervoerders en niet-commerciële exploitanten van luchtvaartuigen moeten naleven bij het verzekeren van hun aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden.

De verordening is van toepassing op alle luchtvaartmaatschappijen en exploitanten van luchtvaartuigen die binnen, naar, uit of – in zekere mate – over EU-grondgebied vliegen, met uitzondering van staatsluchtvaartuigen, modelvliegtuigen met een maximumstartmassa (MTOM) van minder dan 20 kg, luchtvaartuigen die met een aanloop in de lucht worden gebracht, kabelballonnen, vliegers en parachutes. De verordening creëert dus gelijke kansen voor alle luchtvaartuigexploitanten uit Europa en derde landen die vluchten binnen, naar of uit de Gemeenschap uitvoeren.

Het basisbeginsel van deze verordening is dat alle luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen verzekerd moeten zijn voor specifieke luchtvaart aansprakelijkheid met betrekking tot passagiers, bagage, vracht en derden; de verzekering dekt ook risico's ten gevolge van oorlogshandelingen en terrorisme (artikel 4, lid 1).

De Commissie heeft sinds de inwerkingtreding van de verordening vier vergaderingen van de ad hoc-verzekeringsgroep met de lidstaten en de sector georganiseerd om de marktontwikkelingen te bespreken. Het was niet nodig om, op basis van de procedure van artikel 9 van de verordening, een vergadering van het comité (inzake markttoegang) te beleggen met betrekking tot een wijziging van de minimumverzekeringseisen of een falen van de verzekeringsmarkt.

---

<sup>1</sup> Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad, artikel 7.

<sup>2</sup> COM(2002) 521, Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten.

De Commissie heeft op 21 september 2007 een openbare raadpleging gehouden om de meningen van de belanghebbende partijen over de werking van Verordening 785/2004 te verzamelen. Zij heeft 68 reacties van belanghebbende partijen ontvangen<sup>3</sup> en deze verder besproken tijdens de vergadering van de ad hoc-verzekeringsgroep van 1 februari 2008.

Zoals bepaald in artikel 10, lid 1, van de verordening brengt de Commissie nu, drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening, verslag uit over de uitvoering ervan.

## **2. Luchtvaartverzekering en luchtvaart aansprakelijkheid**

Bij Verordening 785/2004 zijn minimumverzekeringseisen vastgesteld met betrekking tot de aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derden. De verordening garandeert dat luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen verzekerd zijn voor hun specifieke luchtvaart aansprakelijkheid. De verordening houdt echter geen wijziging in van de bestaande aansprakelijkheidsregels die voortvloeien uit internationale verdragen, communautaire wetgeving en nationale wetten van de EU-lidstaten. In een verslag over de verzekeringseisen moet derhalve ook worden verwezen naar de bestaande aansprakelijkheidsregels.

### *a) Aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers en bagage*

In het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (het Verdrag van Montreal) zijn algemene regels inzake de aansprakelijkheid van luchtvervoerders ten aanzien van passagiers en hun bagage vastgesteld. De Europese Gemeenschap heeft het Verdrag van Montreal geratificeerd en de bepalingen daarvan ten uitvoer gelegd door middel van Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen.

Het Verdrag van Montreal voorziet in een regeling van onbeperkte aansprakelijkheid in geval van overlijden of verwonding van passagiers. Claims voor de vergoeding van schade tot 100 000 BTR (bijzondere trekkingsrechten)<sup>4</sup> kunnen niet door de luchtvaartmaatschappijen worden betwist; met andere woorden, het Verdrag voorziet in strikte aansprakelijkheid. De luchtvaartmaatschappijen zijn niet aansprakelijk voor schade boven dat bedrag als ze kunnen aantonen dat ze niet nalatig of anderszins schuldig zijn geweest. Volgens Verordening 785/2004 moeten de luchtvervoerders hun aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers voor minstens 250 000 BTR per passagier verzekeren. Deze minimumverzekeringseisen dekken niet alleen strikte aansprakelijkheid, maar ook juridische aansprakelijkheid die gebaseerd is op een onrechtmatige daad.

Het Verdrag van Montreal beperkt de aansprakelijkheid ten aanzien van vertraging, vernietiging, verlies of beschadiging van bagage tot 1 000 BTR. In Verordening 785/2004 is dan ook bepaald dat deze aansprakelijkheid voor minstens 1 000 BTR per passagier moet worden verzekerd.

### *b) Aansprakelijkheid ten aanzien van vracht*

---

<sup>3</sup> Op 10 januari 2008 is een samenvatting van de ontvangen reacties gepubliceerd op [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). Alle niet-vertrouwelijke reacties kunnen op die website worden geraadpleegd.

<sup>4</sup> 1 bijzonder trekkingsrecht = 1,04 euro [sinds 28.3.2008].

Ook de aansprakelijkheid ten aanzien van vracht is geregeld in het Verdrag van Montreal. De in Verordening 785/2004 vastgestelde minimumverzekeringseis van 17 BTR per kilo is in overeenstemming met de in het Verdrag van Montreal vastgestelde aansprakelijkheidsbeperking.

*c) Aansprakelijkheid ten aanzien van derden*

Momenteel zijn er in de Gemeenschap geen geharmoniseerde regels inzake aansprakelijkheid ten aanzien van derde partijen. In Verordening 785/2004 zijn minimumverzekeringseisen vastgesteld die overeenstemmen met de in het luchtwaardigheidscertificaat van het luchtvaartuig vermelde maximumstartmassa (MTOM), aangezien de mogelijke schade die een type luchtvaartuig aan derden kan veroorzaken in verhouding staat tot het gewicht van dat type. In verschillende lidstaten bestaan er regels waarbij de aansprakelijkheid van exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van derde partijen gebaseerd is op bewezen onrechtmatige daden die het gevolg zijn van nalatigheid of ander onrechtmatig gedrag. Andere lidstaten passen het beginsel van de strikte aansprakelijkheid toe; in sommige gevallen is deze onbeperkt, in andere is ze beperkt tot een zeker bedrag.

Op mondiaal niveau worden echter grote inspanningen geleverd om geharmoniseerde regels inzake de aansprakelijkheid van exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van derde partijen op te stellen. Op het ogenblik van de publicatie van dit verslag wordt in het juridisch comité van de ICAO gesproken over een ontwerpverdrag inzake de compensatie van door luchtvaartuigen veroorzaakte schade aan derde partijen ten gevolge van wederrechtelijke hindering. Het door het juridisch comité van de ICAO voorgestelde ontwerpverdrag beperkte de aansprakelijkheid van exploitanten van luchtvaartuigen ten aanzien van derde partijen ten gevolge van wederrechtelijke hindering tot de bedragen die moeten worden verzekerd krachtens artikel 7 van Verordening 785/2004, gebaseerd op dezelfde indeling van luchtvaartuigen per gewichtscategorie.

Ten tijde van de indiening van het voorstel voor de verordening inzake verzekeringseisen was de Commissie van mening "dat er onvoldoende aanleiding is om luchtvervoerders risicoaansprakelijkheid ten aanzien van derden op te leggen voor oorlogshandelingen en terrorisme"<sup>5</sup>. Uit de raadpleging over de toepassing van Verordening 785/2004 is echter gebleken dat bepaalde belanghebbenden en lidstaten van mening zijn dat het vaststellen van geharmoniseerde regels betreffende de aansprakelijkheid ten aanzien van derde partijen nuttig kan zijn om een gelijk speelveld te creëren.

De Commissie heeft begrip voor het standpunt van veel luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen dat het risico op terroristische aanslagen door landen moet worden gedragen, en niet door de exploitanten van de luchtvaartuigen zelf. Krachtens het Verdrag van Montreal zijn luchtvervoerders echter niet vrijgesteld van aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers in het geval van terroristische aanslagen. Krachtens de nationale wetgeving van de meeste lidstaten zijn de exploitanten van luchtvaartuigen aansprakelijk voor schade aan derde partijen ten gevolge van terroristische aanslagen. Tenzij de aansprakelijkheidsregels worden gewijzigd, is het dan ook niet mogelijk om de verplichting om zich tegen terrorisme te verzekeren, af te schaffen. Als het niet lukt om mondiale regels vast te stellen via het ontwerpverdrag inzake de compensatie van door luchtvaartuigen veroorzaakte schade aan derde partijen ten gevolge van wederrechtelijke hindering, zal de Commissie de situatie opnieuw bekijken en is het mogelijk

---

<sup>5</sup> COM(2002) 521 van 24.9.2002, blz. 6.

dat zij in de Gemeenschap een harmonisering van de regels inzake aansprakelijkheid ten aanzien van derde partijen zal voorstellen.

### **3. De toepassing van Verordening 785/2004**

De verordening heeft, gedurende de drie jaar sinds ze in werking is getreden, geleid tot een efficiënte verzekeringsdekking van alle exploitanten van luchtvaartuigen die binnen, naar of uit de Gemeenschap vliegen. Op enkele gevallen na hebben alle exploitanten van luchtvaartuigen de verzekeringseisen nageleefd. De burgerluchtvaartautoriteiten van bepaalde lidstaten hebben gemeld dat sommige luchtvervoerders uit derde landen - meestal chartermaatschappijen uit Centraal-Azië - hun activiteiten hebben stopgezet na de inwerkingtreding van de verordening. De verzekeringsmarkt verstrekt alle luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen de krachtens de verordening vereiste dekking.

Uit de reacties op de raadpleging blijkt dat de verordening duidelijk is en eenvoudig kan worden toegepast. Op enkele uitzonderingen na hebben luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen een verzekeringscertificaat voorgelegd om aan te tonen dat ze aan de in artikel 5, lid 1, vastgestelde verzekeringseisen voldoen. Als luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen uit derde landen geen verzekeringsbewijs voorleggen, weigeren de lidstaten hen het recht om te landen overeenkomstig artikel 8, lid 6. Deze sanctie is zeer efficiënt en afschrikkend gebleken, en heeft bepaalde luchtvervoerders uit derde landen ervan weerhouden om naar de Gemeenschap te vliegen zonder passende verzekeringsdekking. Wat de luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen uit de Gemeenschap betreft, is het slechts in zeer uitzonderlijke gevallen nodig gebleken een sanctie op te leggen. Dit wijst erop dat de in de verordening vastgestelde minimumverzekeringseisen duidelijk zijn en in verhouding staan tot het beoogde doel.

De lidstaten maken slechts in beperkte mate gebruik van de door artikel 8, lid 2, geboden mogelijkheid om een geldig bewijs van verzekering te verlangen van luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartmaatschappijen die over hun grondgebied vliegen. Veel lidstaten vragen in dat geval alleen een verzekeringsbewijs als de luchtvervoerder gevaarlijke goederen vervoert.

Sommige lidstaten hebben gebruik gemaakt van de door artikel 6, lid 1, van de verordening geboden mogelijkheid om een lagere minimale verzekeringsdekking te vragen voor niet-commerciële activiteiten met luchtvaartuigen met een MTOM van minder dan 2 700 kg, mits die dekking ten minste 100 000 BTR per passagier bedraagt. Daardoor zijn momenteel verschillende minimumverzekeringseisen voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers van toepassing op niet-commerciële activiteiten met lichte luchtvaartuigen. Sommige lidstaten eisen een dekking van 100 000 BTR per passagier, andere 250 000 BTR per passagier. In uitzonderlijke gevallen heeft dit geleid tot problemen voor exploitanten van grensoverschrijdende activiteiten met lichte luchtvaartuigen. Niets wijst er echter op dat dit onderscheid het vrije verkeer van personen heeft gehinderd. De diensten van de Commissie vinden het daarom niet nodig om de verordening te wijzigen en de eisen inzake passagiersverzekering voor dergelijke niet-commerciële activiteiten met lichte luchtvaartuigen te wijzigen.

Desondanks moet de tenuitvoerlegging van de verordening door de nationale autoriteiten op een aantal punten worden verduidelijkt. Het gaat met name om de volgende punten:

- Het verzekeringscertificaat

Uit de reacties van de belanghebbenden en de luchtvaartautoriteiten is gebleken dat er brede steun bestaat voor een standaard-verzekeringcertificaat. Een gestandaardiseerd formaat zou de procedures vereenvoudigen, het gereguleerd toezicht vergemakkelijken, duidelijkheid scheppen en de administratieve last voor de exploitanten van luchtvaartuigen beperken. De diensten van de Commissie zijn echter van oordeel dat het niet nodig is een standaard-verzekeringcertificaat in de wetgeving op te nemen. Een juridisch bindend certificaat zou de flexibiliteit om zich aan te passen aan nieuwe omstandigheden beperken. Er zij op gewezen dat de verzekeringsmarkt al formaten heeft opgesteld die op grote schaal worden aanvaard, zowel voor commerciële luchtvervoerders als voor exploitanten van algemene luchtvaart. De naleving van de eisen van Verordening 785/2004 kan aan de hand van deze certificaten worden aangetoond. In de bijlage bij dit verslag zijn modelverzekeringcertificaten van de London Market Insurance Brokers Committee en de International Union of Aviation Insurers opgenomen. De Commissie steunt deze inspanningen van de verzekeringsmarkt om de toepassing van Verordening 785/2004 te vergemakkelijken. Momenteel zijn er twee lidstaten met specifieke nationale eisen inzake het verzekeringcertificaat. De Commissie zal verdere besprekingen tussen de sector en de lidstaten aanmoedigen teneinde de modelcertificaten te verbeteren en te garanderen dat ze in alle 27 lidstaten worden aanvaard.

#### - De afgifte van verzekeringcertificaten

Sommige lidstaten hebben vragen bij het feit dat verzekeringmakelaars verzekeringcertificaten mogen afgeven. In de sector van de luchtvaartverzekeringen is het een algemeen aanvaarde praktijk dat een luchtvaartuig door meerdere verzekeraars wordt verzekerd om de risico's te spreiden. Ten gevolge daarvan worden verzekeringcertificaten vaak afgegeven door verzekeringmakelaars in plaats van door de verzekeraar zelf. Krachtens Verordening 785/2004 moeten luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen aantonen dat ze aan de in de verordening vastgestelde verzekeringseisen voldoen door een verzekeringcertificaat voor te leggen. Wat de toepassing van de verordening betreft, is het niet relevant of dit certificaat door de verzekeraar zelf dan wel namens de verzekeraar door een verzekeringmakelaar of -agent wordt afgegeven.

#### - Het verband tussen het verzekeringcertificaat en de voorwaarden van de verzekeringpolis

Verordening 785/2004 legt verzekeringseisen op aan luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen maar bevat geen voorschriften met betrekking tot de contractuele regelingen tussen exploitanten van luchtvaartuigen en verzekeraars. Aangezien verzekeringcertificaten echter vaak onderhevig zijn aan de bepalingen, voorwaarden, beperkingen en uitzonderingen die in de verzekeringpolis zijn overeengekomen, is het mogelijk dat de luchtvaartautoriteiten bewijzen nodig hebben dat die bepalingen en voorwaarden de naleving van de minimumverzekeringseisen door de exploitant van het luchtvaartuig niet in het gedrang brengen (bijv. door terrorismerisico's uit te sluiten). Daarnaast is een onderzoek van de bepalingen en voorwaarden door de luchtvaartautoriteiten niet nodig om de naleving van de verordening te garanderen.

### **4. Ontwikkelingen op de markt voor luchtvaartverzekeringen sinds de inwerkingtreding van de verordening**

Verordening 785/2004 is van toepassing op exploitanten van luchtvaartuigen, niet op luchtvaartverzekeraars. Desondanks zijn het de ontwikkelingen op de markt voor luchtvaartverzekeringen die de economische impact van de verzekeringseisen op de exploitanten van luchtvaartuigen bepalen.

Toen de Commissie in 2002 een verordening voorstelde inzake verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen, ging de markt voor luchtvaartverzekeringen nog zwaar gebukt onder de catastrofale gebeurtenissen van 11 september 2001. De verzekeringskosten zijn aanzienlijk gestegen. Door de opzegging van de verzekeringsdekking voor oorlogsdaden en terrorisme na de terroristische aanslagen van 11 september is ernstige bezorgdheid gerezen over de verzekeringsdekking van luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen<sup>6</sup>.

Sinds de inwerkingtreding van de verordening is een terugkeer naar zachte marktomstandigheden vastgesteld. Nieuwe capaciteit op de markt voor luchtvaartverzekeringen heeft de concurrentie doen toenemen, wat op zijn beurt de kosten van de verzekeringen heeft doen dalen. Door de relatief beperkte verliescijfers heeft de luchtvaartsector een sterke reputatie op het gebied van veiligheid, hetgeen heeft bijgedragen tot een aanzienlijke daling van de verzekeringspremies sinds 2004.

Tussen 2004 en september 2006 zijn de premies voor het hernieuwen van een verzekering met 5 tot 10% per jaar gedaald. In oktober 2006 zijn deze premies met meer dan 20% gedaald, waardoor de gemiddelde daling van de premies in 2006 op 16% komt<sup>7</sup>. In de eerste helft van 2007 zijn de hernieuwingspremies met ongeveer 20% gedaald, en eind 2007 nogmaals met 11%<sup>8</sup>. Er zij op gewezen dat deze dalingen samenvielen met een grotere blootstelling ten gevolge van de toename van het aantal passagiers en de waardeinstijging van vloten. In totaal zijn de premies voor casco- en aansprakelijkheidsverzekeringen gedaald van 3,4 miljard dollar in 2002 tot 1,5 miljard dollar in 2007. Voor de Europese luchtvervoerders zijn de premies voor casco- en aansprakelijkheidsverzekeringen in 2006 tot minder dan 500 miljoen dollar gedaald<sup>9</sup>.

Ten tijde van de vaststelling van de verordening heeft de Commissie onderzocht of bepaalde praktijken op de markt voor luchtvaartverzekeringen verenigbaar waren met de EG-mededingingsregels. Dat onderzoek heeft aan het licht gebracht dat de samenwerkingsstructuren tussen luchtvaartverzekeraars tot gevolg hadden dat de markt minder goed werkte dan hij zou moeten. Om al te verregaande samenwerking te vermijden, hebben de Europese luchtvaartverzekeraars hun praktijken in maart 2005 hervormd<sup>10</sup>. In juni 2005 hebben de Lloyd's Market Association en de International Underwriting Association of London de Aviation Insurance Clauses Group (AICG) opgericht. De AICG stelt niet-bindende standaard-formuleringen, -bepalingen en varianten op die in luchtvaartverzekeringsspolissen kunnen worden gebruikt. De gebruikers worden geraadpleegd over de voorgestelde bepalingen en kunnen zelf varianten voorstellen. De notulen van de vergaderingen van de AICG en de ontwerp-formuleringen en -bepalingen worden gepubliceerd<sup>11</sup>. Dit heeft de transparantie voor alle luchtvervoerders aanzienlijk vergroot en heeft het voor de Commissie

---

<sup>6</sup> COM(2001) 574 van 10.10.2001. Gevolgen voor de luchtvaart na de aanslagen in de Verenigde Staten, blz. 4.-5. COM(2002) 320 van 2.7.2002, Mededeling inzake verzekeringen in de luchtvervoersector na de terroristische aanslagen op 11 september 2001 in de Verenigde Staten, blz. 2.

<sup>7</sup> Bron: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

<sup>8</sup> Bron: Willis Global Aviation Bulletin; Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>9</sup> Bron: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>10</sup> IP/05/361 van 23 maart 2005: "Competition: aviation insurers commit to reforms to promote competition and transparency" (Concurrentie: luchtvaartverzekeraars verbinden zich tot hervormingen om de concurrentie en transparantie te vergroten).

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

en de nationale autoriteiten gemakkelijker gemaakt om toezicht te houden op de verzekeringsmarkt.

In de nasleep van 9/11 hebben luchtvaartverzekeraars een markt voor Excess Third Party War Liability opgericht, voor de herverzekering van de risico's van oorlog en terrorisme<sup>12</sup>. De premies voor deze Excess Third Party Liability zijn aanzienlijk gedaald van 1,7 miljard dollar in 2001 tot 0,13 miljard in 2007. Doordat zich weinig verliezen hebben voorgedaan en de marktomstandigheden zijn verbeterd, zijn de verzekeringskosten aanzienlijk gedaald. In 2007 zijn de verzekeringspremies voor aansprakelijkheid ten aanzien van derden ongeveer 40% per passagier gedaald<sup>13</sup>.

De Aviation Insurance Clauses Group (AICG) heeft de "War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause" en de daarmee verband houdende herverzekeringbepalingen herzien. In augustus 2006 heeft deze groep nieuwe uitsluitingsbepalingen en bepalingen inzake de herverzekering van aansprakelijkheid gepubliceerd<sup>14</sup>. Krachtens uitzonderingsbepaling AVN48C, zoals herverzekerd door uitbreidingsbepaling AVN52H, zijn alle gevaren van massavernietigingswapens uitgesloten van de verzekeringspolis. Variant AVN48D van de uitzonderingsbepaling, zoals herverzekerd door uitbreidingsbepaling AVN52K, dekt gevaren van massavernietigingswapens, met uitzondering van nucleaire, tot op een zeker niveau. Na overleg met de lidstaten heeft de Commissie de verzekeraars in januari 2007 meegedeeld dat het schrappen van alle gevaren ten gevolge van massavernietigingswapens uit de verzekeringspolissen tot gevolg zou hebben dat de exploitanten van luchtvaartuigen de in de verordening vastgestelde minimumverzekeringseisen niet konden naleven.

Sinds de publicatie van deze bepalingen door de AICG zijn ze nog niet gebruikt in contracten voor luchtvaartverzekeringen. Gezien de huidige marktomstandigheden is het onwaarschijnlijk dat de nieuwe bepalingen op korte termijn zullen worden gebruikt. Er zijn momenteel geen aanwijzingen dat de markt onvoldoende verzekeringsdekking verstrekt voor gevaren ten gevolge van massavernietigingswapens. De Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de ontwikkelingen teneinde te garanderen dat de verordening wordt nageleefd en dat de exploitanten van luchtvaartuigen hun activiteiten kunnen uitoefenen.

## **5. Economische gevolgen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen**

De harmonisering van de eisen heeft logischerwijze de grootste economische impact gehad op exploitanten van luchtvaartuigen op wie vóór de inwerkingtreding van de verordening geen strikte minimumverzekeringseisen van toepassing waren. De impact op exploitanten wier verzekeringsdekking vóór de inwerkingtreding van de verordening al beter was dan de minimumeisen van de verordening, was eerder beperkt.

Voor de meeste luchtvervoerders bleef de economische impact van de verordening beperkt. Grote luchtvervoerders kopen, om redenen van bedrijfsrisicobeheer, een verzekeringsdekking die beter is dan de minimumeisen. Verhuurders van luchtvaartuigen vragen meestal een

---

<sup>12</sup> In de verordening zijn terrorismerisico's expliciet opgenomen in de minimumverzekeringseisen. De risico's van oorlog, kaping en terrorisme zijn uitgesloten uit de luchtvaartverzekeringpolissen krachtens een "bepaling inzake de uitsluiting van risico's van oorlog, kaping en andere gevaren". Dergelijke risico's worden echter herverzekerd via een uitgebreide dekking voor luchtvaart aansprakelijkheid.

<sup>13</sup> Bron: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>14</sup> Deze bepalingen zijn gepubliceerd op [www.aicg.co.uk](http://www.aicg.co.uk).



hogere verzekeringsdekking dan wie welke vereist is krachtens de verordening. Daarom zijn luchtvervoerders die luchtvaartuigen huren aanzienlijk beter verzekerd dan de minimumeisen voorschrijven. Zelfs luchtvervoerders die kleine luchtvaartuigen exploiteren hebben gewoonlijk een verzekeringsdekking die beter is dan de minimumeisen. Gezien de marktomstandigheden zijn de verzekeringskosten momenteel een relatief kleine kostenpost voor luchtvervoerders. Na 9/11 waren de verzekeringskosten met 1,30 tot 1,85 dollar per passagier gestegen<sup>15</sup>. In 2007 bedroegen de gemiddelde verzekeringskosten van de EU-luchtvaartsector 0,54 dollar per passagier per vlucht<sup>16</sup>.

Wat de economische impact op de algemene luchtvaart betreft, zijn enkele verschillen tussen de lidstaten vastgesteld. Vóór de inwerkingtreding van de verordening eisten sommige lidstaten dat exploitanten van niet-commerciële luchtvaartuigen al even goed of zelfs beter verzekerd moesten zijn. In de meeste lidstaten heeft de algemene luchtvaart weinig gevolgen ondervonden van de inwerkingtreding van de verordening. In het algemeen was de impact meteen na de inwerkingtreding van de verordening groot, maar de omstandigheden op de markt voor luchtvaartverzekeringen hebben geleid tot een aanzienlijke daling van de verzekeringspremies in de afgelopen jaren. In sommige lidstaten, en vooral in sommige nieuwe lidstaten, zijn de verzekeringskosten voor exploitanten van niet-commerciële luchtvaartuigen aanzienlijk gestegen ten gevolge van de verordening. Drie lidstaten hebben een stijging van meer dan 100% gemeld. Sommige exploitanten van lichte luchtvaartuigen, zoals zweefvliegtuigen, warmeluchtballons en ultralichte drijvervliegtuigen, zijn geconfronteerd met een aanzienlijke stijging van de kosten. Dit geldt eveneens voor exploitanten van zware historische luchtvaartuigen (zoals de "Sally B" B-17).

De verordening heeft geleid tot een sterke verhoging van de verzekeringseisen voor bepaalde historische luchtvaartuigen, die een hoge gecertificeerde MTOM hebben. Er is dan ook bezorgdheid over het feit dat zware historische luchtvaartuigen door de verordening aan de grond zouden moeten blijven. Volgens exploitanten van historische luchtvaartuigen is het risico op schade aan derde partijen bij deze luchtvaartuigen veel kleiner dan bij hun moderne tegenhangers uit dezelfde gewichtscategorie wegens het beperkte gebruik van dergelijke luchtvaartuigen en de exploitatiebeperkingen die erop van toepassing zijn. Uit veel reacties die naar aanleiding van de raadpleging zijn ontvangen, blijkt echter dat de verzekeringsmarkt rekening houdt met deze specifieke kenmerken. Hoewel de in de verordening gebruikte gewichtscategorieën niet perfect geschikt zijn voor zware historische luchtvaartuigen, valt een uitzondering op de algemene regels toch moeilijk te rechtvaardigen. De ervaringen van lidstaten met een grote vloot historische luchtvaartuigen, met name het Verenigd Koninkrijk, bevestigen dat de eisen van Verordening 785/2004 passend zijn voor alle luchtvaartuigen, of ze nu historisch of modern zijn. Een recent voorbeeld van een gerestaureerde Vulcan bommenwerper met een MTOM van 79 379 kg toont aan dat de verzekeringsmarkt flexibele oplossingen kan bieden voor exploitanten van historische luchtvaartuigen, in lijn met de eisen van de verordening<sup>17</sup>. De Commissie is van oordeel dat, gezien de ervaringen met marktgebaseerde oplossingen, een herziening van de verordening niet nodig is. Verzekeraars en verzekeringsmakelaars zijn in staat om het risico op schade aan derde partijen door activiteiten met historische luchtvaartuigen correct in te schatten en kunnen marktgebaseerde oplossingen aanbieden aan de exploitanten van dergelijke luchtvaartuigen. De Commissie is

---

<sup>15</sup> COM(2002) 320, blz. 4.

<sup>16</sup> Bron: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

<sup>17</sup> Na de inwerkingtreding van Verordening 785/2004 heeft de Commissie ook actief een marktgebaseerde oplossing voor de "Sally B" aangemoedigd.

voorlopig dan ook niet van plan om complexe uitzonderingsmaatregelen vast te stellen voor een zeer beperkt aantal exploitanten van luchtvaartuigen, maar vertrouwt erop dat de markt flexibele oplossingen zal aanbieden. De Commissie zal evenwel van nabij toezicht blijven houden op deze kwestie.

## **6. Verwante kwesties buiten de werkingssfeer van Verordening 785/2004**

Overeenkomstig Verordening 785/2004 moeten alle exploitanten van luchtvaartuigen verzekerd zijn voor specifieke luchtvaart aansprakelijkheid met betrekking tot passagiers, bagage, vracht en derden. De minimumverzekeringsdekking voor aansprakelijkheid met betrekking tot post wordt vastgesteld door de nationale instanties. Het algemene beginsel dat luchtvervoerders zich moeten verzekeren voor hun aansprakelijkheid met betrekking tot post is wel opgenomen in de communautaire regels voor het verlenen van exploitatievergunningen<sup>18</sup>.

Door ervoor te zorgen dat luchtvervoerders afdoende verzekerd zijn voor hun aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers en bagage, heeft de verordening bijgedragen tot een hoog niveau van passagiersbescherming in de EU. In recente gevallen is gebleken dat passagiers moeilijkheden kunnen ondervinden in het geval van tekortkomingen bij de luchtvaartmaatschappij, zoals het faillissement of de intrekking van de exploitatievergunning van de maatschappij. De Commissie heeft de raadpleging over de toepassing van Verordening 785/2004 aangegrepen om na te gaan hoe de passagiersbescherming in dergelijke gevallen kan worden verbeterd. Uit de reacties die naar aanleiding van de raadpleging zijn ontvangen, blijkt dat er geen uitdrukkelijke steun bestaat voor aanvullende verzekeringseisen om passagiers te beschermen in het geval van insolventie van een luchtvaartmaatschappij. In sommige lidstaten zijn er verzekeringen voor dergelijke situaties op de markt, maar dan gaat het om een gespecialiseerde verzekering voor financiële tekortkomingen die niet wordt aangeboden in het kader van verzekeringen voor luchtvaart aansprakelijkheid. Veel belanghebbenden en nationale autoriteiten zijn van mening dat nauwlettend toezicht op de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen waaraan zij een vergunning hebben afgegeven – dat nog verbeterd is ingevolge de herziening van het derde pakket<sup>19</sup> – het meest geschikte instrument is. De Commissie beseft dat dit mogelijk tot problemen voor de passagiers kan leiden en blijft alle aspecten van deze kwestie verder onderzoeken, inclusief de mogelijke opties.

## **7. Conclusies**

De Commissie beseft dat bepaalde categorieën exploitanten van luchtvaartuigen in sommige lidstaten geconfronteerd zijn met een aanzienlijke stijging van de verzekeringskosten sinds de inwerkingtreding van de verordening. Volgens de Commissie wijst echter niets op een algemeen probleem met de verordening. De bedoeling van de Raad en het Parlement was een gelijk speelveld te creëren en geharmoniseerde eisen op te stellen voor alle exploitanten van luchtvaartuigen, zowel commerciële als niet-commerciële, teneinde adequate vergoedingen voor passagiers en derde partijen te garanderen. Uit de reacties is gebleken dat deze doelstelling nog steeds relevant is en dat het herinvoeren van de mogelijkheid om nationale

---

<sup>18</sup> Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

<sup>19</sup> Voorstel voor een verordening inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten in de Gemeenschap. Zie persbericht IP/07/1831 van de Commissie van 30 november 2007.

regels vast te stellen (bijv. voor niet-commerciële activiteiten van lichte luchtvaartuigen) contraproductief zou zijn.

Door de aard van een dergelijke harmonisering heeft ze in bepaalde lidstaten meer invloed op de exploitanten dan in andere. In de meeste lidstaten hebben de minimumeisen van de verordening echter niet tot substantiële problemen geleid. Ondanks de bezorgdheid van sommige lidstaten en de getroffen exploitanten kunnen de in de verordening vastgestelde verzekeringseisen voor sommige categorieën, zoals lichte luchtvaartuigen, dan ook niet als onnodig hoog worden beschouwd<sup>20</sup>. In deze context zij er ook op gewezen dat de minimumverzekeringseisen van de verordening voor luchtvaartuigen met een MTOM van minder dan 2 700 kg veel lager zijn dan oorspronkelijk door de Commissie was voorgesteld.

Verordening 785/2004 heeft, in de drie jaar sinds haar inwerkingtreding, haar doel bereikt: passende verzekeringsdekking voor aansprakelijkheid ten aanzien van passagiers, bagage, vracht en derde partijen, voor alle exploitanten van luchtvaartuigen die in de Gemeenschap actief zijn. Momenteel wijst niets erop dat wijzigingen van de verordening noodzakelijk zijn. De Commissie is van mening dat de verduidelijkingen in dit verslag de werking van de verordening verder zullen verbeteren. Zij zal ook van nabij toezicht blijven houden op de tenuitvoerlegging van de verordening, samen met de lidstaten en de belanghebbenden, met name in het kader van de verzekeringsgroep.

---

<sup>20</sup> Zoals impliciet bevestigd in de conclusies van de Raad van 7/8 april 2008 over de mededeling van de Commissie inzake een agenda voor een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart.

**BIJLAGE A) Model van een verzekeringscertificaat voor luchtvervoerders**

*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.

### **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> Dit model van een verzekeringscertificaat voor exploitanten van luchtvaartuigen is opgesteld door het London Insurance Market Brokers Committee, in samenwerking met burgerluchtvaartautoriteit van het Verenigd Koninkrijk.

# ABC CERTIFICATE OF AVIATION INSURANCE

TO WHOM IT MAY CONCERN 1 January 2005

This is to Certify that	G-XXXX	(Aircraft type)	[MTOM xxxxx kgs]
has declared a maximum of (XXX) 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. (complete as applicable)-		
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:	(complete as applicable) 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 (complete as applicable) 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			

**BIJLAGE C) Ontwerp-model van een verzekeringscertificaat voor algemene  
luchtvaart<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>																								
<p><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.</p> <p>Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are:</p> <p>Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 &lt; 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2 &lt; 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3 &lt; 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4 &lt; 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5 &lt; 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6 &lt; 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7 &lt; 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8 &lt; 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9 &lt; 500.0000</td><td>SDR 500.000.000</td></tr> <tr><td>10 ≥ 500.0000</td><td>SDR 700.000.000</td></tr> </tbody> </table> <p>In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150</p>		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	<p><u>Sum insured</u></p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all</p> <p>Third Party Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, any one accident, in all</p> <p>Property Damage, any one accident, in all</p> <p>Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all</p> <p>Passenger Legal Liability</p> <p>Bodily Injury, each passenger each occurrence</p>
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																							

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.

<sup>22</sup>

Dit ontwerp-model van een verzekeringscertificaat voor exploitanten van luchtvaartuigen is opgesteld door de Internationale Unie van Luchtvaartverzekeraars. Dit voorblad toont aan dat voldaan is aan de eisen van Verordening 785/2004; individuele lidstaten kunnen daar de door hen nodig geachte aanvullende nationale eisen aan toevoegen.



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.