



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 24.4.2008 r.
KOM (2008) 216 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**Wymogi w zakresie ubezpieczenia dotyczące operatorów statków powietrznych w UE –
sprawozdanie z funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004**

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Wymogi w zakresie ubezpieczenia dotyczące operatorów statków powietrznych w UE – sprawozdanie z funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004

1. Wstęp

Jeszcze niedawno przepisy wspólnotowe w dziedzinie licencjonowania przewoźników lotniczych wymagały jedynie, aby przewoźnik lotniczy był „ubezpieczony celem objęcia odpowiedzialności w przypadku wypadków, w szczególności w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz stron trzecich¹, nie określając kryteriów lub kwot, których należy przestrzegać. W 2002 r. celem zapewnienia przejrzystego, niedyskryminacyjnego i zharmonizowanego stosowania minimalnych wymogów ubezpieczeniowych Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych².

W dniu 30 kwietnia 2005 r. weszło w życie rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych. Rozporządzenie nr 785/2004 nakłada na przewoźników lotniczych i niekomercyjnych operatorów statków powietrznych minimalne wymogi ubezpieczeniowe w odniesieniu do odpowiedzialności za pasażerów, bagaż, ładunek oraz osoby trzecie.

Rozporządzenie dotyczy wszystkich przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych dokonujących lotów w granicach terytorium UE, lotów na to terytorium lub z niego, i – do pewnego stopnia – nad tym terytorium, z wyjątkiem państwowych statków powietrznych, modeli statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 20 kg, maszyn latających o startcie pieszym, balonów na uwięzi, latawców i spadochronów. W ten sposób rozporządzenie ustanawia równe zasady dla wszystkich operatorów statków powietrznych pochodzących z Europy i z krajów trzecich, dokonujących przewozów w granicach Wspólnoty oraz na jej terytorium lub z niego.

Podstawową zasadą rozporządzenia jest wymóg ubezpieczenia wszystkich przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych w zakresie szczególnej odpowiedzialności lotnictwa w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich; ryzyko podlegające ubezpieczeniu obejmuje wojnę i terroryzm (art. 4 ust. 1).

Od momentu wejścia w życie rozporządzenia Komisja zwołała cztery spotkania doraźnej grupy ds. ubezpieczeń z przedstawicielami państw członkowskich i branży w celu omówienia rozwoju sytuacji na rynku. Nie było konieczne zwołanie spotkania komitetu (ds. dostępu do rynku) na mocy procedury przewidzianej w art. 9 rozporządzenia w odniesieniu do przeglądu minimalnych wymogów ubezpieczeniowych lub załamania na rynku ubezpieczeniowym.

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92, art. 7.

² COM (2002) 521: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych.

W dniu 21 września 2007 r. Komisja rozpoczęła otwarte konsultacje w celu uzyskania od zainteresowanych stron uwag na temat funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004. Komisja otrzymała od zainteresowanych stron 68 odpowiedzi³, które zostały omówione podczas spotkania doraźnej grupy ds. ubezpieczeń w dniu 1 lutego 2008 r.

Służby Komisji przygotowały niniejsze sprawozdanie z funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004 trzy lata po jego wejściu w życie, zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia.

2. Ubezpieczenia lotnicze i odpowiedzialność lotnictwa

Rozporządzenie nr 785/2004 wprowadza minimalne wymogi ubezpieczeniowe w odniesieniu do odpowiedzialności za pasażerów, bagaż, ładunek oraz osoby trzecie. Rozporządzenie zapewnia ubezpieczenie przewoźników i operatorów statków powietrznych w zakresie szczególnej odpowiedzialności lotnictwa. Nie zmienia ono jednak obowiązujących zasad dotyczących odpowiedzialności, wynikających z konwencji międzynarodowych, prawa wspólnotowego i prawa krajowego państw członkowskich UE. W związku z tym sprawozdanie na temat wymogów ubezpieczeniowych również musi się odnosić do obowiązujących zasad dotyczących odpowiedzialności.

a) Odpowiedzialność względem pasażerów i bagażu

Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealaska) określa ogólnoświatowe zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych względem pasażerów i ich bagażu. Komisja Europejska ratyfikowała konwencję montrealaską i wdrożyła jej przepisy rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych.

Konwencja montrealaska przewiduje zasadę nieograniczonej odpowiedzialności w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera. W przypadku szkód do wysokości 100 000 SDR⁴ przewoźnik lotniczy nie może kwestionować roszczeń o odszkodowanie, czyli ponosi on ścisłą odpowiedzialność. W przypadku szkód powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli może udowodnić, że nie dopuścił się zaniedbania lub nie zawinił w inny sposób. Rozporządzenie nr 785/2004 wprowadza minimalne wymogi ubezpieczeniowe w odniesieniu do odpowiedzialności za pasażerów w wysokości 250 000 SDR na pasażera. Minimalne wymogi ubezpieczeniowe obejmują nie tylko ścisłą odpowiedzialność, ale również odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym.

Konwencja montrealaska ogranicza odpowiedzialność za opóźnienie, zniszczenie, utratę lub uszkodzenie bagażu do 1000 SDR. W związku z tym rozporządzenie nr 785/2004 wprowadza minimalne wymogi ubezpieczeniowe w odniesieniu do odpowiedzialności za bagaż w wysokości 1000 SDR na pasażera.

b) Odpowiedzialność za ładunek

³ Streszczenie otrzymanych odpowiedzi opublikowano w dniu 10 stycznia 2008 r. na stronie internetowej http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. Wszystkie jawne odpowiedzi znajdują się również na tej stronie.

⁴ Specjalne Prawa Ciągnięcia. 1 SDR = 1,04 EUR [od 28/03/08].

Konwencja montrealaska obejmuje również odpowiedzialność za ładunek. Minimalne wymogi ubezpieczeniowe wprowadzone rozporządzeniem nr 785/2004 w wysokości 17 SDR/kg odzwierciedlają limity odpowiedzialności określone w konwencji montrealaskiej.

c) Odpowiedzialność wobec osób trzecich

W chwili obecnej nie istnieją we Wspólnocie zharmonizowane zasady dotyczące odpowiedzialności wobec osób trzecich. Rozporządzenie nr 785/2004 wprowadza minimalne wymogi ubezpieczeniowe odpowiadające maksymalnej masie startowej statku powietrznego określonej w certyfikacie zdatości do lotu. Takie podejście odzwierciedla związek między masą statku powietrznego a ewentualną szkodą, która może zostać wyrządzona przez dany typ statku powietrznego osobie trzeciej. W szeregu państw członkowskich istnieją przepisy, zgodnie z którymi odpowiedzialność operatorów statków powietrznych wobec osób trzecich opiera się na udowodnionym czynie niedozwolonym wynikającym z zaniedbania lub innego bezprawnego działania. Inne państwa członkowskie stosują zasadę ścisłej odpowiedzialności – w niektórych przypadkach nieograniczonej, w innych ograniczonej do określonych kwot.

Jednakże na poziomie światowym podejmuje się znaczące działania w celu ustanowienia zharmonizowanych zasad odpowiedzialności operatorów statków powietrznych wobec osób trzecich. W czasie publikacji niniejszego sprawozdania w Komitecie prawnym ICAO (Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego) trwa dyskusja nad projektem konwencji o odszkodowaniach za szkody wyrządzone osobom trzecim przez statki powietrzne w przypadku aktów bezprawnej ingerencji. Przedłożony komitetowi prawnemu projekt konwencji zakłada ograniczenie odpowiedzialności operatorów statków powietrznych wobec osób trzecich w przypadku aktów bezprawnej ingerencji do kwot ubezpieczenia zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 785/2004, w oparciu o tę samą klasyfikację statku powietrznego według kategorii wagowej.

Przedkładając wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia Komisja była zdania, że „nie istnieją wystarczające powody wskazujące na potrzebę wprowadzenia ścisłej odpowiedzialności przewoźników lotniczych wobec osób trzecich w odniesieniu do zagrożeń związanych z wojną i aktami terroryzmu”⁵. Jednak konsultacje w sprawie funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004 wykazały, że niektóre zainteresowane strony i państwa członkowskie widzą korzyści wynikające z ustanowienia zharmonizowanych zasad odpowiedzialności wobec osób trzecich w celu zapewnienia jednakowych warunków.

Komisja przyjmuje do wiadomości, że zdaniem wielu przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych ryzyko ataku terrorystycznego powinno ponosić państwo, a nie operator statku powietrznego. Jednak konwencja montrealaska nie zwalnia przewoźników lotniczych z odpowiedzialności wobec pasażerów w przypadku aktów terroryzmu. Na mocy prawa krajowego większości państw członkowskich operatorzy statków powietrznych ponoszą odpowiedzialność w przypadku szkód wyrządzonych osobom trzecim wskutek aktów terroryzmu. Jeżeli przepisy dotyczące odpowiedzialności nie zostaną zmienione, nie będzie możliwe zniesienie wymogu ubezpieczenia na wypadek terroryzmu. Jeżeli nie uda się ustanowić ogólnosiwiatowych zasad w związku z projektem konwencji o odszkodowaniach za szkody wyrządzone osobom trzecim przez statki powietrzne w przypadku aktów bezprawnej

⁵ COM (2002) 521 z 24.9.2002, s. 6

ingerencji, Komisja dokona ponownej analizy sytuacji i może zaproponować harmonizację przepisów dotyczących odpowiedzialności wobec osób trzecich wewnątrz Wspólnoty.

3. Funkcjonowanie rozporządzenia nr 785/2004

W ciągu trzech lat od daty wejścia w życie rozporządzenie skutecznie zapewniało objęcie ubezpieczeniem wszystkich operatorów statków powietrznych dokonujących przewozów w granicach Wspólnoty, oraz na jej terytorium lub z niego. W bardzo nielicznych przypadkach operatorzy statków powietrznych nie zastosowali się do wymogów ubezpieczeniowych. Urzędy lotnictwa cywilnego państw członkowskich zgłosiły, że po wejściu w życie rozporządzenia niektórzy przewoźnicy z krajów trzecich, w szczególności przewoźnicy czarterowi z Azji Środkowej, zawiesili swoje przewozy. Rynek ubezpieczeniowy oferuje wszystkim przewoźnikom lotniczym i operatorom statków powietrznych ubezpieczenie wymagane rozporządzeniem.

Z odpowiedzi udzielonych w ramach konsultacji wynika, że rozporządzenie jest jasne i łatwe w stosowaniu. Z bardzo nielicznymi wyjątkami, przewoźnicy lotniczy i operatorzy statków powietrznych wykazują, że spełniają wymogi ubezpieczeniowe określone w art. 5 ust. 1 poprzez dostarczenie zaświadczenia ubezpieczeniowego. W przypadku, gdy przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego z kraju trzeciego nie dostarczy dowodu ubezpieczenia, państwa członkowskie odmawiają mu zezwolenia na lądowanie zgodnie z art. 8 ust. 6. Takie działanie okazało się bardzo skuteczne i odstraszające, zniechęcając niektórych przewoźników lotniczych nieposiadających odpowiedniego ubezpieczenia do lotów na terytorium Wspólnoty. W odniesieniu do wspólnotowych przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych państwa członkowskie musiały nakładać sankcje tylko w bardzo nielicznych przypadkach. Fakt ten wskazuje, że minimalne wymogi ubezpieczeniowe wprowadzone rozporządzeniem są jasne i proporcjonalne do osiągnięcia celu.

Państwa członkowskie w ograniczonym stopniu korzystają z art. 8 ust. 2 przewidującego możliwość wymagania od przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych dokonujących przewozów nad ich terytorium, aby przedstawiali dowód posiadania ważnego ubezpieczenia. Wiele państw członkowskich ogranicza się do wymagania takiego dowodu ubezpieczenia wyłącznie od przewoźników dokonujących nad ich terytorium przewozu towarów niebezpiecznych.

Niektóre państwa członkowskie skorzystały z opcji przewidzianej w art. 6 ust. 1 rozporządzenia zezwalającej na obniżenie poziomu minimalnej ochrony ubezpieczeniowej w przypadku niekomercyjnych przewozów statkiem powietrznym o MTOM poniżej 2 700 kg, pod warunkiem, że ochrona ta wynosi co najmniej 100 000 SDR na pasażera. W związku z tym w odniesieniu do niekomercyjnych przewozów lekkim statkiem powietrznym istnieją obecnie różne minimalne wymogi ubezpieczeniowe w zakresie odpowiedzialności za pasażera. Niektóre państwa członkowskie wymagają ubezpieczenia w kwocie 100 000 SDR na pasażera, zaś inne - 250 000 SDR na pasażera. W niektórych przypadkach spowodowało to trudności dla operatorów lekkich statków powietrznych dokonujących przewozów transgranicznych w zakresie lotnictwa ogólnego. Nie ma jednak dowodów na to, aby różnice te powodowały przeszkody w swobodnym przepływie osób. Dlatego służby Komisji nie sądzą, aby niezbędne było dokonanie zmiany rozporządzenia w celu harmonizacji wymogów ubezpieczeniowych w odniesieniu do pasażerów w przypadku takich przewozów.

Niezależnie od powyższego wydaje się, że szereg kwestii związanych ze stosowaniem rozporządzenia przez władze krajowe wymaga dalszego wyjaśnienia. Dotyczą one:

- zaświadczenia ubezpieczeniowego

W swoich odpowiedziach zainteresowane strony i władze lotnicze wyraźnie poparły pomysł wprowadzenia standardowego zaświadczenia ubezpieczeniowego. Standardowy format pozwoliłby na uproszczenie procedur i nadzoru regulacyjnego, uzyskanie większej jasności oraz zmniejszenie obciążenia regulacyjnego operatorów statków powietrznych. Jednakże służby Komisji nie uważają, by włączenie standardowego zaświadczenia ubezpieczeniowego do prawodawstwa było niezbędne. Istnienie prawnie wiążącego zaświadczenia zmniejszyłoby elastyczność w dostosowywaniu się do nowych okoliczności. Należy zauważyć, że rynek ubezpieczeniowy opracował już pewne szeroko przyjęte formaty dla komercyjnych przewoźników lotniczych oraz operatorów lotnictwa ogólnego. Są one odpowiednie dla celów wykazania zgodności z wymogami rozporządzenia nr 785/2004. W załączniku do niniejszego sprawozdania zamieszczono wzory zaświadczeń ubezpieczeniowych opracowane przez komitet London Market Insurance Brokers oraz międzynarodowy związek ubezpieczycieli branży lotniczej (International Union of Aviation Insurers). Komisja z zadowoleniem przyjmuje działania rynku ubezpieczeniowego mające na celu ułatwienie stosowania rozporządzenia nr 785/2004. Obecnie w dwóch państwach członkowskich obowiązują szczególne wymogi krajowe dotyczące zaświadczenia ubezpieczeniowego. Komisja będzie zachęcała przedstawicieli branży i państw członkowskich do prowadzenia dalszych rozmów w celu udoskonalenia wzorów zaświadczeń, dążąc do ich przyjęcia we wszystkich 27 państwach członkowskich.

- wydawania zaświadczeń ubezpieczeniowych

Niektóre państwa członkowskie zakwestionowały możliwość wydawania zaświadczeń ubezpieczeniowych przez brokerów ubezpieczeniowych. W dziedzinie ubezpieczeń lotniczych statek powietrzny często ubezpieczany jest przez szereg ubezpieczycieli w celu rozłożenia ryzyka. W związku z tym zaświadczenia ubezpieczeniowe często wydawane są przez brokerów ubezpieczeniowych, a nie przez ubezpieczycieli. Rozporządzenie nr 785/2004 wymaga, aby przewoźnicy lotniczy i operatorzy statków powietrznych wykazali, że spełniają wymogi ubezpieczeniowe określone w rozporządzeniu poprzez dostarczenie zaświadczenia ubezpieczeniowego. Dla celów rozporządzenia nie jest ważne, czy zaświadczenie to zostało wydane przez ubezpieczyciela, czy przez brokera lub agenta ubezpieczeniowego w imieniu ubezpieczyciela.

- związku między zaświadczeniem ubezpieczeniowym a regulaminem polisy ubezpieczeniowej

Rozporządzenie nr 785/2004 nakłada na przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych wymogi ubezpieczeniowe. Rozporządzenie nie ingeruje w ustalenia umowne między operatorami statków powietrznych a ubezpieczycielami. Jednakże zaświadczenia ubezpieczeniowe często podlegają zasadom, warunkom, ograniczeniom i wyłączeniom uzgodnionym w polisie ubezpieczeniowej, w związku z czym władze lotnicze mogą wymagać udowodnienia, że regulamin polisy nie wpływa na spełnienie przez operatora statku powietrznego minimalnych wymogów ubezpieczeniowych (np. poprzez wyłączenie ryzyka związanego z terroryzmem). Poza takim przypadkiem analiza regulaminu przez władze lotnicze nie jest niezbędna dla zapewnienia zgodności z rozporządzeniem.

4. Rozwój sytuacji na rynku ubezpieczeń lotniczych od momentu wejścia w życie rozporządzenia

Rozporządzenie nr 785/2004 ma zastosowanie do przewoźników lotniczych, a nie do ubezpieczycieli. Niemniej jednak ustalenie skutków gospodarczych wprowadzenia wymogów ubezpieczeniowych dla operatorów statków powietrznych wymaga uwzględnienia rozwoju sytuacji na rynku ubezpieczeń lotniczych.

Gdy Komisja przedłożyła w 2002 r. wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, rynek ubezpieczeń lotniczych przechodził poważne trudności spowodowane wydarzeniami z dnia 11 września 2001 r. Koszty ubezpieczenia bardzo wzrosły. Wycofanie ochrony ubezpieczeniowej w odniesieniu do aktów wojny i terroryzmu po zamachach terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r. wzbudziło poważne obawy dotyczące ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych⁶.

Od czasu wejścia w życie rozporządzenia nastąpił powrót do korzystniejszych warunków rynkowych. Nowy potencjał, jaki pojawił się na rynku ubezpieczeń lotniczych, spowodował zwiększenie konkurencji, co z kolei doprowadziło do spadku kosztów ubezpieczeń lotniczych. Ponadto przy stosunkowo niskim poziomie strat, wyniki transportu lotniczego w zakresie bezpieczeństwa przyczyniły się do dalszego zmniejszenia składek ubezpieczeniowych od 2004 r.

Między 2004 r. a wrześniem 2006 r. składki z tytułu przedłużenia ubezpieczenia malały o 5-10% rocznie. Na początku nowego okresu ubezpieczeniowego w październiku 2006 r. wysokość składek była niższa o ponad 20%, w związku z czym w 2006 r. zmalała ona średnio o 16%⁷. W pierwszej połowie 2007 r. składki z tytułu przedłużenia ponownie zmalały o około 20%. W nowym okresie ubezpieczeniowym pod koniec 2007 r. składki zmalały o ok. 11%⁸. Należy zauważyć, iż jednocześnie ze spadkiem wysokości składek nastąpił wzrost ryzyka w związku z większą liczbą pasażerów oraz statków powietrznych. Całkowita wysokość składek na ubezpieczenie casco i od odpowiedzialności zmalała z 3,4 mld USD w 2002 r. do 1,5 mld USD w 2007 r. W przypadku przewoźników europejskich całkowita wysokość składek na ubezpieczenie casco i od odpowiedzialności spadła w 2006 r. poniżej 500 mln USD⁹.

W czasie gdy przyjmowane było rozporządzenie Komisja badała zgodność pewnych praktyk na rynku ubezpieczeń lotniczych ze wspólnotowymi regułami konkurencji. Badanie wskazało, że struktury współpracy ubezpieczycieli branży lotniczej stanowiły przeszkodę w optymalnym funkcjonowaniu rynku. W marcu 2005 r. europejscy ubezpieczyciele branży lotniczej zobowiązali się do zreformowania praktyk w celu stworzenia zabezpieczeń przed nadmierną współpracą¹⁰. W czerwcu 2005 r. Lloyd's Market Association oraz International Underwriting Association of London utworzyły grupę ds. klauzul ubezpieczeniowych branży lotniczej (ang. Aviation Insurance Clauses Group - AICG). AICG ustala niewiążące standardowe sformułowania, klauzule i warianty wykorzystywane w lotniczych polisach ubezpieczeniowych. Treść klauzul jest konsultowana z użytkownikami, którzy mogą również proponować ich alternatywne brzmienie. Protokoły spotkań AICG oraz projekty sformułowań

⁶ COM (2001) 574 z 10.10.2001: Wpływ zamachów terrorystycznych na sektor transportu lotniczego, s. 4-5. COM (2002) 320 z 2.7.2002: Komunikat dotyczący ubezpieczenia w sektorze transportu lotniczego po zamachach terrorystycznych w Stanach Zjednoczonych w dniu 11 września 2001 r., s. 2.

⁷ Źródło: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

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

⁹ Źródło: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361 z dnia 23 marca 2005 r. „Konkurencja: ubezpieczyciele branży lotniczej podejmują się przeprowadzić reformy w celu promowania konkurencji i przejrzystości.”

są publikowane¹¹. Działania te znacząco przyczyniły się do poprawy przejrzystości z punktu widzenia przewoźników lotniczych, jak również ułatwiły Komisji i władzom krajowym monitorowanie rynku ubezpieczeniowego.

Po wydarzeniach z dnia 11 września 2001 r. ubezpieczyciele branży lotniczej stworzyli możliwość wykupienia dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności względem osób trzecich z tytułu wojny, pokrywającego ryzyko związane z wojną i terroryzmem¹². Wysokość składek dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności względem osób trzecich spadła znacząco z 1,7 mld USD w 2001 r. do 0,13 mld USD w 2007 r. Brak strat oraz warunki rynkowe przyczyniły się do znaczącego obniżenia kosztów ubezpieczenia. Wydaje się, że wysokość składek dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności względem osób trzecich spadła w 2007 r. o ok. 40% na pasażera¹³.

AICG dokonała przeglądu klauzuli wyłączającej wojnę, porwanie, i inne zagrożenia oraz związanych z nią klauzul uwzględniających te zagrożenia. W sierpniu 2006 r. AICG opublikowała nowe klauzule wyłączające i klauzule uwzględniające ubezpieczenie od odpowiedzialności¹⁴. Klauzula wyłączająca AVN48C wyłączyłaby z polisy ubezpieczeniowej wszystkie zagrożenia związane z bronią masowego rażenia, które zostałyby ponownie włączone klauzulą rozszerzającą AVN52H. Alternatywna klauzula wyłączająca AVN48D objęłaby ograniczony zakres zagrożeń związanych z bronią masowego rażenia, z wyjątkiem zagrożeń jądrowych; zostałyby one ponownie włączone klauzulą rozszerzającą AVN52K. Po przeprowadzeniu konsultacji z państwami członkowskimi Komisja poinformowała ubezpieczycieli w styczniu 2007 r., że wyłączenie wszystkich zagrożeń związanych z bronią masowego rażenia z polis ubezpieczeniowych spowodowałoby naruszenie przez operatorów statków powietrznych minimalnych wymogów ubezpieczeniowych określonych w rozporządzeniu.

Od czasu opublikowania przez AICG klauzule nie zostały jeszcze zastosowane w lotniczych kontraktach ubezpieczeniowych. Biorąc pod uwagę obecne warunki rynkowe, w najbliższym okresie nie należy się spodziewać wprowadzenia tych nowych klauzul. W chwili obecnej nie istnieją wskazania, że na rynek nie oferuje wystarczającego ubezpieczenia od zagrożeń związanych z bronią masowego rażenia. Komisja będzie w dalszym ciągu dokładnie monitorować rozwój sytuacji, aby zapewnić zgodność z rozporządzeniem oraz umożliwić działanie operatorów.

5. Skutki ekonomiczne dla przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

Najbardziej zauważalne skutki ekonomiczne harmonizacji wymogów ponieśli ci operatorzy statków powietrznych, którzy przed wejściem w życie rozporządzenia nie podlegali surowym wymogom ubezpieczeniowym. Na operatorów, którzy już przed wejściem w życie rozporządzenia posiadali ubezpieczenie wykraczające poza zakres minimalnych wymogów, wywarło ono jedynie niewielki wpływ.

¹¹ www.aicg.co.uk

¹² Rozporządzenie wyraźnie uwzględnia ryzyko związane z terroryzmem w minimalnych wymogach ubezpieczeniowych. Lotnicze polisy ubezpieczeniowe wyłączają ryzyko związane z wojną, porwaniem i terroryzmem za pomocą klauzuli wyłączającej wojnę, porwanie, i inne zagrożenia. Ryzyko to jest jednak uwzględnione w rozszerzonych polisach ubezpieczenia od odpowiedzialności w lotnictwie.

¹³ Źródło: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ Klauzule opublikowano na stronie internetowej www.aicg.co.uk.

Rozporządzenie wywarło jedynie ograniczony wpływ ekonomiczny na większość przewoźników lotniczych. Najwięksi przewoźnicy powietrzni dokonują zakupu ubezpieczenia wykraczającego poza zakres minimalnych wymogów w ramach zarządzania ryzykiem spółki. Wynajmujący statki powietrzne wymagają zazwyczaj większej ochrony ubezpieczeniowej, niż przewidziana w rozporządzeniu. Dlatego przewoźnicy lotniczy wynajmujący statki powietrzne posiadają ubezpieczenie znacznie wykraczające poza zakres minimalnych wymogów. Nawet przewoźnicy lotniczy dokonujący przewozów małymi statkami powietrznymi posiadają zazwyczaj ubezpieczenie wykraczające poza zakres minimalnych wymogów. Biorąc pod uwagę warunki rynkowe, koszty ubezpieczenia stanowią obecnie dla przewoźników lotniczych stosunkowo niewielki czynnik kosztowy. Po wydarzeniach z dnia 11 września 2001 r. koszty ubezpieczenia wzrosły do poziomu 1,30 – 1,85 USD na pasażera¹⁵. W 2007 r. średni koszt ubezpieczenia w lotnictwie na terenie UE wyniósł 0,54 USD na pasażera na lot¹⁶.

W odniesieniu do wpływu ekonomicznego na lotnictwo ogólne, w państwach członkowskich występowały pewne różnice. Przed wejściem w życie rozporządzenia niektóre państwa członkowskie wymagały, aby niekomercyjni operatorzy statków powietrznych posiadali podobną lub większą ochronę ubezpieczeniową. W większości państw członkowskich nie miało to znaczącego wpływu na sektor lotnictwa ogólnego. Na ogół początkowy wpływ po wejściu w życie rozporządzenia był większy, ale warunki na rynku ubezpieczeń lotniczych spowodowały w ostatnich latach znaczące spadki wysokości składek. Jednakże w niektórych państwach członkowskich, w szczególności nowych, koszty ubezpieczenia niekomercyjnych operatorów statków powietrznych uległy znacznemu wzrostowi w wyniku wejścia w życie rozporządzenia. Trzy państwa członkowskie zgłosiły wzrost kosztów o ponad 100%. Znaczący wzrost kosztów nastąpił w przypadku niektórych operatorów lekkich statków powietrznych, jak na przykład szybowców, balonów na ogrzane powietrze czy ultralekkich wodnosamolotów. Dotyczy to również operatorów ciężkich zabytkowych statków powietrznych (jak np. B-17 „Sally B”).

Wejście w życie rozporządzenia oznaczało znaczne zwiększenie wymogów ubezpieczeniowych w przypadku niektórych zabytkowych statków powietrznych o wysokiej certyfikowanej MTOM. W wyniku powyższego istniały obawy, że wejście w życie rozporządzenia spowoduje brak możliwości wykonywania lotów ciężkimi zabytkowymi statkami powietrznymi. Według operatorów zabytkowych statków powietrznych ryzyko związane z wyrządzeniem szkód wobec osób trzecich jest dużo mniejsze niż w przypadku nowoczesnych statków powietrznych należących do tej samej kategorii wagowej, ze względu na niewielkie wykorzystanie i ograniczenia operacyjne tego rodzaju statków powietrznych. Jednakże wiele odpowiedzi otrzymanych podczas konsultacji wskazuje, że rynek ubezpieczeniowy właściwie uwzględnia te cechy. Chociaż kategorie wagowe określone w rozporządzeniu nie są doskonale przystosowane do ciężkich zabytkowych statków powietrznych, trudno byłoby uzasadnić odstępstwo od ogólnych zasad. Doświadczenie państw członkowskich posiadających dużą flotę zabytkowych statków powietrznych, w szczególności Zjednoczonego Królestwa, wykazuje, że wymogi rozporządzenia nr 785/2004 są odpowiednie dla wszystkich typów statków powietrznych, zarówno nowoczesnych, jak i zabytkowych. Niedawny przykład odnowionego bombowca Vulcan o MTOM 79 379 kg wykazał, że rynek ubezpieczeniowy jest w stanie zaoferować operatorom zabytkowych

¹⁵ COM(2002) 320, s. 4

¹⁶ Źródło: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

statków powietrznych elastyczne rozwiązania zgodne z wymogami rozporządzenia¹⁷. Biorąc pod uwagę istniejące rozwiązania rynkowe Komisja uważa, że w chwili obecnej nie ma dowodów na to, że niezbędne byłoby dokonanie przeglądu rozporządzenia. Brokerzy ubezpieczeniowi i ubezpieczyciele są w stanie odpowiednio ocenić ryzyko związane z wyrządzeniem szkód wobec osób trzecich przez zabytkowy statek powietrzny oraz zaoferować operatorom zabytkowych statków powietrznych rozwiązania rynkowe. Dlatego Komisja nie zamierza w chwili obecnej wprowadzać kompleksowych odstępstw dla bardzo ograniczonej liczby operatorów statków powietrznych, ale będzie liczyła na to, że rynek zapewni elastyczne rozwiązania. Będzie jednak ściśle monitorowała tę kwestię.

6. Kwestie powiązane wykraczające poza zakres rozporządzenia nr 785/2004

Rozporządzenie nr 785/2004 wymaga, aby operatorzy statków powietrznych byli ubezpieczeni w zakresie szczególnej odpowiedzialności lotnictwa w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich. Wymogi minimalnej ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności za pocztę określają organy administracji krajowej. Przepisy wspólnotowe w dziedzinie licencjonowania przewidują ogólną zasadę, że przewoźnicy lotniczy muszą posiadać ubezpieczenie obejmujące odpowiedzialność za pocztę¹⁸.

Poprzez zapewnienie posiadania przez przewoźników lotniczych odpowiedniego ubezpieczenia obejmującego odpowiedzialność względem pasażerów i bagażu rozporządzenie przyczynia się do zwiększenia ochrony pasażerów w UE. Niedawne przypadki wykazały, że pasażerowie mogą mieć problemy w przypadku zaniechania przewozów w wyniku np. bankructwa lub wycofania koncesji przewoźnika lotniczego. W tym kontekście Komisja wykorzystwała konsultacje dotyczące funkcjonowania rozporządzenia nr 785/2004 w celu zbadania sposobów poprawy ochrony pasażerów w takich przypadkach. Z odpowiedzi otrzymanych podczas konsultacji nie wynika jednoznacznie, czy należy wprowadzić dodatkowe wymogi ubezpieczeniowe w celu ochrony pasażera na wypadek niewypłacalności przewoźnika lotniczego. Chociaż na rynku dostępne jest ubezpieczenie od takich okoliczności, przynajmniej w niektórych państwach członkowskich jest to specjalistyczne ubezpieczenie dotyczące niezdolności do wypełnienia zobowiązań finansowych, które nie byłoby oferowane w ramach ubezpieczenia od odpowiedzialności lotnictwa. Wiele zainteresowanych stron i władz krajowych uważa ściśle monitorowanie zdolności finansowej licencjonowanych przewoźników lotniczych, wzmocnione podczas przeglądu trzeciego pakietu¹⁹, za najodpowiedniejszy instrument. Komisja ma świadomość istnienia potencjalnych problemów dla pasażerów i w dalszym ciągu dokonuje oceny wszystkich aspektów związanych z tą kwestią, łącznie z dostępnymi opcjami.

7. Wnioski

Komisja ma świadomość, że od czasu wejścia w życie rozporządzenia w niektórych państwach członkowskich koszty ubezpieczenia znacznie wzrosły w przypadku pewnych kategorii operatorów statków powietrznych. Jednakże jej zdaniem nie ma dowodów na

¹⁷ Po wejściu w życie rozporządzenia nr 785/2004 Komisja aktywnie zachęcała do znalezienia rynkowego rozwiązania dla „Sally B”.

¹⁸ Rozporządzenie nr 2407/92 w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym oraz wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty.

¹⁹ Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad realizacji usług transportu lotniczego na terenie Wspólnoty. Zob. komunikat prasowy Komisji IP/07/1831 z dnia 30 listopada 2007 r.

istnienie ogólnych problemów związanych z rozporządzeniem. Zamiarem Rady i Parlamentu było zapewnienie jednakowych warunków oraz ustanowienie zharmonizowanych wymogów ubezpieczeniowych dla wszystkich operatorów statków powietrznych, komercyjnych i niekomercyjnych, europejskich i zagranicznych, w celu zagwarantowania pasażerom i osobom trzecim odpowiedniego odszkodowania. Odpowiedzi potwierdziły, że cel ten jest nadal ważny, oraz że ponowne wprowadzenie przepisów krajowych (np. w przypadku niekomercyjnych przewozów lekkimi statkami powietrznymi) byłoby szkodliwe.

Ze względu na swój charakter harmonizacja wywiera różny wpływ na operatorów z różnych państw członkowskich. Jednakże w większości państw członkowskich minimalne wymogi wprowadzone rozporządzeniem nie spowodowały znaczących problemów. Dlatego pomimo obaw wyrażonych przez niektóre państwa członkowskie oraz operatorów statków powietrznych, których ten problem dotyczy, wymogów ubezpieczeniowych ustanowionych w rozporządzeniu nie można uznać za zbyt wysokie dla niektórych kategorii, takich jak lekkie statki powietrzne²⁰. W tym kontekście należy również zauważyć, że minimalne wymogi ubezpieczeniowe określone w rozporządzeniu dla statków powietrznych o MTOM poniżej 2 700 kg są o wiele niższe, niż pierwotnie zaproponowane przez Komisję.

W ciągu trzech lat od daty wejścia w życie rozporządzenie nr 785/2004 skutecznie spełniło cel zapewnienia odpowiedniej ochrony ubezpieczeniowej w odniesieniu do odpowiedzialności względem pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich dla wszystkich operatorów statków powietrznych dokonujących przewozów we Wspólnocie. Nie istnieją obecnie dowody, że konieczne byłoby dokonanie zmian w rozporządzeniu. Komisja uważa, że wyjaśnienia zawarte w niniejszym sprawozdaniu przyczynią się do jeszcze lepszego stosowania rozporządzenia. Komisja wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami będzie nadal ściśle monitorować realizację rozporządzenia, w szczególności w ramach grupy ubezpieczeniowej.

²⁰ Co wyraźnie potwierdzają konkluzje Rady z dnia 7 i 8 kwietnia 2008 r. dotyczące komunikatu Komisji w sprawie planu działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego.

ZALĄCZNIK A) Wzór zaświadczenia ubezpieczeniowego dla przewoźników lotniczych

Certificate of Insurance

[**Broker's Letterhead**]

Aviation

[Address]

tel: [.....]

fax: [.....]

th February 2005

TO WHOM IT MAY CONCERN

[**reference**]

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

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

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

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

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

ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY of US\$[.....],000,000 over both insurances
at inception.

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

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

[Broker]

AUTHORISED SIGNATORY

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

Certificate Rationale

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

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

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

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

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

Airline Licensing & Consumer Issues

Civil Aviation Authority

London

March 2005

²¹ Niniejszy wzór zaświadczenia ubezpieczeniowego dla operatorów statków powietrznych został opracowany przez komitet London Market Insurance Brokers we współpracy z brytyjskim urzędem lotnictwa cywilnego.

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:			
Part A			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS:	£[] ,000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of product liability <i>Edit Note product liability may not be applicable for all policies and reference to it maybe deleted</i>		
Part B			
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)			
WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**:	The limit shown in Part A above applies except that within such limit THIRD PARTY LIABILITY including off aircraft Cargo and Mail is limited to £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
Part C <i>Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy</i>			
Furthermore a separate EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for:	£[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate		
Part D			
The MAXIMUM TOTAL LEVEL OF WAR TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance available is	£[Part B +C],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.		
The amounts of insurance stated herein are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) No 785/2004 based on:			
(a) The rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances,			
(b) Third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, as permissible in accordance with Article 7.1 of EC Regulation 785/2004.			
(c) It being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.			
Signed: for and on behalf of ABC Limited			
Date:.....			
*Delete as appropriate			
~ The CAA reserves its right under Section 84 of the Civil Aviation Act 1982 to request full list of insurers.			
** Cover is in accordance with Extended Coverage Endorsement AVN52E writing back of all paragraphs other than (b) of War Hijacking and other Perils Exclusion Clause AVN48B.			
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles			

**ZALĄCZNIK C) Projekt wzoru zaświadczenia ubezpieczeniowego dla lotnictwa
ogólnego²²**

Certificate of Insurance

Policy No.

Aviation Insurance

Insured	Issuing Date																							
	Period of Insurance																							
	Type of Aircraft	MTOM Kg																						
	Reg. Mark	Number of Passengers																						
Territorial Scope of Coverage																								
EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance The coverage is in accordance with EU regulation (EC) 785/2004 for Third Party and Passenger Legal Liability. Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are: Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger Third Party Legal Liability <table border="0"> <thead> <tr> <th>Category MTOM (kg)</th> <th>Limits of indemnity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 < 500</td><td>SDR 750.000</td></tr> <tr><td>2 < 1.000</td><td>SDR 1.500.000</td></tr> <tr><td>3 < 2.700</td><td>SDR 3.000.000</td></tr> <tr><td>4 < 6.000</td><td>SDR 7.000.000</td></tr> <tr><td>5 < 12.000</td><td>SDR 18.000.000</td></tr> <tr><td>6 < 25.000</td><td>SDR 80.000.000</td></tr> <tr><td>7 < 50.000</td><td>SDR 150.000.000</td></tr> <tr><td>8 < 200.000</td><td>SDR 300.000.000</td></tr> <tr><td>9 < 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> 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 < 500.0000	SDR 500.000.000	10 ≥ 500.0000	SDR 700.000.000	Sum insured 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 < 500.0000	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.

²²

Niniejszy projekt wzoru zaświadczenia ubezpieczeniowego dla lotnictwa ogólnego został opracowany przez międzynarodowy związek ubezpieczycieli lotniczych (International Union of Aviation Insurers). Jest to arkusz wykazujący spełnienie wymogów rozporządzenia nr 785/2004, do którego indywidualne państwa członkowskie mogłyby w stosownych przypadkach wprowadzić dodatkowe wymogi krajowe.

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.