



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 71

(2004–2005)

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 1. april 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I samarbeid med Justisdepartementet fremmer Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen forslag om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven). Lovforslaget er utformet for å gjennomføre europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører.

Etter EØS-komiteens beslutning nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 ble EØS-avtalen endret slik at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører (heretter kalt forordningen) ble innlemmet i EØS-avtalen vedlegg XIII Transport. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 43 (2004–2005) om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 om innlemming i EØS-avtala av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskap og luftfartøyoperatører.

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 innfører krav om minimumsforsikring for luftfartsselskapers og luftfartøyoperatørers erstatningsansvar. Forordningen gir bare regler om for-

sikringen, og får ikke innvirkning på reglene om erstatningsansvar. Forordningen får ved innlemmelsen i EØS-avtalen anvendelse på alle luftfartsselskaper og alle luftfartøyoperatører som flyr innenfor, inn til, ut av eller over territoriet til en EU/EØS-stat.

Forordningen i norsk uoffisiell oversettelse følger som trykt vedlegg.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 157/2004 av 29. oktober 2004 ble forordningen innlemmet i EØS-avtalen, jf. vedlegg XIII punkt 66 l. Forordningen skal som sådan gjøres til en del av norsk rett, jf. EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a. I EU trer forordningen i kraft 30. april 2005. I EØS/EFTA-landene vil ikrafttredelsen av forordningen avhenge av tidspunktet for meddelelse av forfatningsrettslige krav etter EØS-avtalens artikkel 103. Regjeringen har i denne forbindelse fremmet St.prp. nr. 43 (2004–2005) om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

2.2 Høringen

Forslag til endringer i luftfartsloven ble sendt på høring 12. januar 2005 med svarfrist 23. februar 2005.

Høringsnotatet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Justisdepartementet
Utenriksdepartementet
Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Forsvarsdepartementet
Agderfly AS
Airlift AS
Airwing AS
BenAir AS
Bergen Air Transport AS
Blom Norkart Mapping AS
Braathens AS
CHC Helikopter Service AS
Coast Air AS
European Helicopter Center AS
Fjellfly
Fly Taxi Nord AS
Flyreklame AS
Fonnafly Sjø AS
Fossum Fly
Guard Systems ASA
Heli-Team AS
Helifly AS
Helikopter Utleie AS
Helikopter Drift AS
Helitrans AS
Hesnes Air AS
Kato Airline AS
Lufttransport AS
Løkenfly
Midt Norsk Helikopter DA
Nor Copter AS
Nordlandsfly AS
Norsk Helikopter AS
Norsk Luftambulans AS
Norwegian Air Shuttle ASA
Norwegian Aviation College AS
Pegasus Helicopter AS
Rørosfly AS
SAAB Norsk Flytjeneste AS
SAS Norge ASA
Sundt Air AS
Trans Wing AS
Widerøe's Flyveselskap ASA
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Flyselskapenes Landsforening
Norsk Flygerforbund

Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb (NLF/NAK)
EAA
Norsk Allmennflygerforening (AOPA-Norway)
Norsk Flyoperatør Forbund
Gjensidige
Storebrand ASA
Nordea
NEMI
Nova Consult AS
Den Norske Reisebransjeforening
Reiselivsbedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Konkurransetilsynet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Luftfartstilsynet
Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
Avinor AS
Skandinavisk Tilsynskontor
Statens Luftfartsvæsen, Danmark
Luftfartsstyrelsen, Sverige
Nordisk institutt for sjørett
Den Norske Advokatforening
Adv. Finn Jacob Enger, Adv.firma MNA Kogstad, Lunde & Co.
Advokatene Midling, Nakken & Christensen v/adv. Dag Midling
Advokatfirma Stray Vyrje & Co.
Arntzen, Underland & Co ANS v/adv. Lars Holo

Følgende instanser uttalte at de ikke hadde merknader til forslaget:

Finansdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Forsvarsdepartementet
Utenriksdepartementet
Barne- og familiedepartementet
Luftfartstilsynet
Forbrukerrådet
Konkurransetilsynet

Følgende instanser hadde kommentarer til forslaget:

Justisdepartementet
Den Norske Advokatforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Flyselskapenes Landsforening
Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb (NLF/NAK)
Tor Nørstegård

Ingen av høringsinstansene har hatt innvendinger til at innholdet i forordningen inntas i norsk rett.

3 Nærmere om europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 innfører krav om minimumsforsikring for luftfartsselskapers og luftfartøyoperatørers eventuelle erstatningsansvar. Forordningen regulerer ikke selve erstatningsansvaret.

Forordningen får, ved innlemmelsen i EØS-avtalen, anvendelse på alle luftfartsselskaper og alle luftfartøyoperatører som flyr innenfor, inn til, ut av eller over territoriet til en EU/EØS-stat. Forordningen får ikke anvendelse på statlige luftfartøy. Også en del andre unntak er listet opp i forordningens artikkel 2 nr. 2.

I forordningens artikkel 3 er det tatt inn relevante definisjoner. Blant annet er et «luftfartsselskap» i EU/EØS-området definert som et lufttransportforetak som har gyldig lisens utstedt av en EU/EØS-stat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 2407/92 om lisenser til luftfartsselskaper. «SDR» (Special Drawing Rights) er definert som spesiell trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond. Kursen på SDR er i februar 2005 kr 9,70.

Luftfartsselskapene og luftfartøyoperatørene som blir omfattet av regelverket skal ha forsikring i samsvar med forordningen for å dekke erstatningsansvaret for skade på passasjerer, bagasje og frakt samt skade på tredjemann. I tillegg til mer «vanlige» skadetilfelle, er det særskilt presisert i forordningens artikkel 4 nr. 1 at forsikringen også skal dekke tilfelle av krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotasje, ulovlig beslaglegging av luftfartøy samt sivile uroligheter.

I henhold til forordningens artikkel 6 nr. 1 skal minimumsbeløpet på forsikringen for passasjerer være på 250 000 SDR (ca. 2,5 mill. NOK) pr. passasjer. Ved ikke-kommersiell drift med luftfartøy med en MTOM (Maximum Take Off Mass – Luftfartøys maksimale startvekt) på mindre enn 2 700 kg har en EU/EØS-stat anledning til å fastsette et lavere minstenivå for forsikringen, forutsatt at deknningen er på minst 100 000 SDR (ca. 1 mill. NOK).

Forsikringsbeløpet som skal dekke eventuelt erstatningsansvar for bagasje skal være på minimum 1 000 SDR (ca. 10 000 NOK) pr. passasjer, jf. artikkel 6 nr. 2. Videre skal minimumsforsikringsdekningen for frakt være på 17 SDR (ca. 170 NOK) pr. kg, jf. artikkel 6 nr. 3.

For luftfartsselskaper som ikke er EU/EØS-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøy registrert utenfor EU/EØS-området får bestemmelsene om minimumsnivå for forsikring av passasjerer, bagasje og frakt ikke anvendel-

se på flyginger over EU/EØS-området som ikke innebærer landing på eller avgang fra dette territoriet (artikkel 6 nr. 4).

Minimumsbeløpene for å dekke eventuelt erstatningsansvar ved skade på tredjemann er i henhold til artikkel 7 i forordningen kategorisert etter luftfartøys vektclasser i 10 kategorier som følger:

MTOM (kg)	Minste forsikring (millioner SDR)
< 500 kg	0,75 (ca. 7,5 mill. NOK)
< 1 000 kg	1,5 (ca. 15 mill. NOK)
< 2 700 kg	3 (ca. 30 mill. NOK)
< 6 000 kg	7 (ca. 70 mill. NOK)
< 12 000 kg	18 (ca. 180 mill. NOK)
< 25 000 kg	80 (ca. 800 mill. NOK)
< 50 000 kg	150 (ca. 1,5 milliard NOK)
< 200 000 kg	300 (ca. 3 milliarder NOK)
< 500 000 kg	500 (ca. 5 milliarder NOK)
≥ 500 000 kg	700 (ca. 7 milliarder NOK)

Med hensyn til erstatningsansvar for post gjelder de forsikringskrav som er fastsatt i forordning (EØF) nr. 2407/92 om lisenser til luftfartsselskaper og det enkelte lands nasjonale lovgivning (artikkel 1 nr. 2).

Luftfartsselskapene, og luftfartøyoperatørene når det kreves, skal bevise at de oppfyller forsikringskravene som er fastsatt i forordningen. Dette skal gjøres ved å legge frem et forsikringsbevis eller et annet bevis på gyldig forsikring for vedkommende myndighet i den berørte medlemsstat. Med «berørt medlemsstat» menes den medlemsstat som har utstedt lisensen til luftfartsselskaper eller den medlemsstaten der luftfartøyoperatørens luftfartøy er registrert, se artikkel 5 i forordningen.

Eventuelle sanksjoner ved overtredelse av forordningen skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende (artikkel 8 nr. 4). For luftfartsselskaper fra EU/EØS er det i forordningen foreslått at disse sanksjonene kan omfatte inndragning av lisensen. For luftfartsselskaper som ikke er EU/EØS-selskap eller for luftfartøyoperatører som anvender luftfartøy som er registrert utenfor EU/EØS kan sanksjonene omfatte forbud mot landing på en medlemsstats territorium.

Forsikringsmarkedet sviktet for en viss periode etter 11. september 2001. Dersom forsikringsmarkedet unntaksvis skulle svikte igjen kan Kommisjonen, i samsvar med artikkel 5 og 7 i rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen, fastsette passende tiltak, se forordningens artikkel 5.

Forordningen trer i kraft i EU 30. april 2005.

4 Gjeldende rett

Det gjelder også i dag regler om krav til forsikring innenfor luftfarten. For det første krever Montreal-konvensjonen av 1999, som både EU og Norge er tilsluttet, at fraktførere skal ha tilstrekkelig forsikring til å dekke sitt ansvar etter reglene i luftfartsloven kapittel X. Kravet omfatter norske fraktførere samt utenlandske fraktførere som transporterer passasjerer, reisegods eller gods til, fra eller via Norge. Reglene er gjennomført i luftfartsloven § 10–38a.

Når det gjelder skader på tredjemann, følger det av luftfartsloven § 11–1 at det skal foreligge forsikring til dekning av ansvaret.

I tillegg følger det av rådsforordning (EØF) nr. 2407 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper at luftfartsselskaper i EU/EØS-området skal ha tegnet forsikring som dekker selskapenes erstatningsansvar ved ulykker, særlig for passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Denne forordningen er gjennomført i norsk rett i forskrift av 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område, med hjemmel i luftfartsloven § 16–1. Forordningen inneholder ingen nærmere krav om forsikringen.

Størrelsen på den forsikringen som kreves i dag fremgår av forskrift av 6. juli 2004 nr. 1101 om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret. Minstestørrelsen tilsvarer de beløpene og vektclassene som er fastsatt i EU-forordningen. Forordningen innebærer derfor ingen endring i forhold til gjeldende rett for så vidt gjelder forsikringssommene for passasjer- og tredjemannsansvaret.

Når det gjelder ansvaret for skade på bagasje og frakt er det ikke fastsatt minimumsbeløp for forsikringen i norsk rett i dag. Det skal imidlertid etter luftfartsloven § 10–38a foreligge «tilstrekkelig forsikring» til å dekke ansvaret etter luftfartsloven, og forsikringsbeløpet i forordningen er det samme som ansvarsbeløpene for reisegods og gods etter luftfartsloven § 10–22. I realiteten følger derfor det samme kravet til forsikring av ansvaret for reisegods og gods i dag av luftfartsloven § 10–38a sammenholdt med luftfartsloven § 10–22.

Nytt i forhold til gjeldende rett er imidlertid at det er presisert i forordningen at de forsikrede risikoer også skal omfatte krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotasje, ulovlig beslaglegging av luftfartøy og sivile uroligheter. Det er ingen tilsvarende presisering i norsk rett i dag, men det gjelder heller ingen unntak fra forsikringsplikten etter dagens regler. Etter gjeldende rett skal alle skadeår-

saker som er dekket av ansvaret også være dekket av forsikringen.

Det er i någjeldende luftfartslov bestemt at når et luftfartøy ikke er forsikret i henhold til luftfartsloven er det norske luftdyktighetsbeviset ugyldig, jf. luftfartsloven § 4–5. Dette vil gjelde for alle luftfartøyer enten de tilhører et selskap som har lisens eller fartøyet tilhører en luftfartøyoperatør. I forordningen er det angitt at eventuelle sanksjoner skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende og for eksempel kan omfatte inndragning av lisensen til et luftfartsselskap.

5 Gjennomføring av forordningen i norsk rett

5.1 Gjennomføringsbestemmelsen

Høringsbrevets forslag

I henhold til EØS-avtalens artikkel 7 bokstav a) skal forordninger som sådan gjøres til del av avtalepartenes interne rettsorden.

Samferdselsdepartementet foreslo i høringsnotatet at forordningen blir gjennomført i norsk rett i form av en gjennomføringsbestemmelse i luftfartsloven, som gir forordningen lovs kraft. Forordningen vil bli publisert i Norsk Lovtidend sammen med endringsloven.

Forordninger på luftfartens område blir som hovedregel gjennomført ved forskrift med hjemmel i luftfartsloven § 16–1. Departementet foreslo imidlertid at gjennomføringsbestemmelsen skulle inntas direkte i luftfartsloven. Grunnen til dette er at luftfartsloven kapittel X og XI inneholder generelle regler om krav til forsikring ved henholdsvis befordring med luftfartøy og ved skader på tredjemann. Det vil derfor bli fragmentarisk og uoversiktlig om ikke de særskilte EØS-reglene om dette også gjennomføres i sammenheng med de generelle reglene om dette i luftfartsloven. Den foreliggende forordning ble på denne bakgrunn foreslått gjennomført direkte i luftfartsloven kapittel X. Gjennomføringsbestemmelsen foreslås inntatt som nytt fjerde ledd i luftfartsloven § 10–38a om forsikringsplikt, og med en henvisning i § 11–2.

Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har hatt innvendinger til at forordningen blir implementert i norsk rett eller måten dette er foreslått gjort på.

Justisdepartementet har kun hatt en mindre

merknad av lovteknisk karakter som Samferdselsdepartementet har tatt til følge.

Den Norske Advokatforening stiller seg positive til at Norge gjennomfører sin folkerettslige forpliktelse ved at gjennomføringsbestemmelsen inntas direkte i luftfartsloven.

Flyelskapenes Landsforening støtter de foreslåtte endringene i luftfartsloven §§ 10–38a og 11–2.

Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb er enig i at gjennomføringen av forordningen i norsk rett best kan gjøres ved en henvisning i luftfartsloven.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon viser til at ved implementering av forordningen vil vi få et samstemt regelsett med resten av Europa og har ingen innvendinger til måten dette gjøres på.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet foreslår at forordningen blir gjennomført i norsk rett ved en gjennomføringsbestemmelse i luftfartsloven.

5.2 Spørsmålet om det bør gjelde lavere minstenivå for forsikringen ved ikke-kommersiell drift

Høringsbrevets forslag

I forordningen er det åpnet for at man for erstatningsnivået for passasjerer, i visse tilfeller, kan ha et lavere minstenivå for forsikring. I forordningens artikkel 6 er det angitt at en ved ikke-kommersiell drift med luftfartøy med en MTOM (Maximum Take Off Mass) på høyst 2 700 kg, kan fastsette et lavere minstenivå for forsikring for passasjerer, forutsatt at dekningen er på minst 100 000 SDR (dvs. ca. 1 mill. NOK). I høringsbrevet foreslo Samferdselsdepartementet at man ikke skulle foreta en slik differensiering av minstenivå for forsikring av passasjerer.

Høringsinstansenes syn

Flyelskapenes Landsforening støtter departementets forslag om at det ikke åpnes for en slik differensiering.

Den Norske Advokatforening kan:

«vanskelig se at passasjerer ved ikke-kommersiell drift skal være forsikret for et lavere minimumsbeløp enn ved kommersiell drift. Ut fra hensynet til rettslikhet, stiller Advokatforeningen seg positiv til forslaget om at det ikke skal gjelde lavere minstenivåer ved ikke-kommersiell drift.»

Norges Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb viser til at:

«... en dekning på 100 000 SDR per passasjer som befraktes i luftfartøy på høyst 2.700 kg MTOM i ikke-kommersiell drift, er tilstrekkelig, slik EU-direktivet gir åpning for. Dette ut fra det faktum at passasjerene i privat- og klubbfly ikke betaler for flygingen på kommersiell basis, og derfor heller ikke bør kunne forvente den samme dekningen. Eier og/eller operatør, samt flyger må kunne pålegges å gjøre passasjerer oppmerksom på hvilke forsikringsdekninger som gjelder.»

Tor Nørstegård (privat luftfartøyoperatør) viser til at det i Norge er et helt klart skille mellom ervervsmessig og ikke-kommersiell luftfart og at dette kommer klart til syne i forskrifter, tilsyn og ressursbruk for øvrig. Kravene til sportsrelatert ikke-kommersiell luftfart har vært mindre omfattende blant annet fordi utøverne i større grad kjenner til hvilken risiko de utsetter seg selv for. Nørstegård viser til at:

«Passasjerer som deltar ved slik luftfart er i stor grad personlig kjente eller en del av et felles miljø med fartøysjefen. De er derfor inneforstått med at aktiviteten ikke er en del av et offentlig transporttilbud eller kommersiell luftfart. Dette bør også gjenspeiles i kravet til forsikring av passasjerer.»

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet mener det er viktig at alle passasjerer er forsikret på et akseptabelt nivå, uansett om de benytter kommersiell eller ikke-kommersiell trafikk. Samferdselsdepartementet kan vanskelig se at det foreligger noen grunn til at passasjerer ved ikke-kommersiell drift skal være forsikret for et lavere minimumsbeløp enn ved kommersiell drift. Samferdselsdepartementet opprettholder derfor sitt forslag om å ha samme minstenivå for forsikring av passasjerer i begge tilfellene.

5.3 Sanksjoner

Høringsbrevets forslag

Forordningens artikkel 8 angir at sanksjonene ved en eventuell overtredelse skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Det er videre gitt eksempel på at sanksjonene for EU/EØS-luftfartsselskaper kan omfatte inn-dragning av lisensen, med forbehold for og i sam-svar med de relevante bestemmelsene i fellesskaps-retten.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

Det er i någjeldende luftfartslov fastsatt at når et luftfartøy ikke er forsikret i henhold til luftfartsloven er det norske luftdyktighetsbeviset ugyldig, jf. luftfartsloven § 4–5. Samferdselsdepartementet ba om høringsinstansenes merknader til en slik type sanksjon i forhold til bestemmelsen i forordningen.

Høringsinstansenes syn

Flyelskapenes Landsforening støtter forslaget til sanksjonsform da dette kan benyttes både overfor luftfartsselskapene og luftfartøyoperatørene.

Den Norske Advokatforening er enig i at en slik type sanksjon som fastsatt i luftfartsloven § 4–5 er i samsvar med forordningens artikkel 8.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon viser til at det i forbindelse med sanksjoner ved overtredelse av forordningen legges opp til at de skal være virkningsfulle og avskrekkende i forhold til overtredelsens karakter, og mener det bør være samsvar mellom overtredelsens karakter og den sanksjon som blir utøvd.

Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet vil bemerke at en bestemmelse som innebærer at luftdyktighetsbeviset blir ugyldig ikke vil være mer inngripende enn en inndragning av lisensen. Videre vil en slik sanksjon kunne benyttes i forhold til alle luftfartøy, enten de tilhører et selskap som har lisens eller fartøyet tilhører en luftfartøyoperatør. Samferdselsdepartementet finner at en slik type sanksjon som fastsatt i luftfartsloven § 4–5 er i samsvar med forordningens artikkel 8.

6 Administrative og økonomiske konsekvenser

Endringer som følge av at europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 gjennomføres i norsk rett, antas ikke å innebære vesentlige administrative konsekvenser.

Forordningen antas å få minimale økonomiske konsekvenser for luftfartsselskapene og luftfartøyoperatørene. Som nevnt over er grensene for minimumsbeløp for passasjer og tredjemann allerede innført i forskriften av 2004, og i forhold til erstatningsansvar for bagasje og frakt er beløpene i forordningen basert på ansvarsbeløpene i Montreal-

konvensjonen som er gjennomført i luftfartsloven § 10–22. De fleste større operatører har for øvrig, etter det departementet kjenner til, forsikringsdekning som er høyere enn minimumsbeløpene i forordningen.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 10–38a nytt fjerde ledd

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører foreslås gjennomført i norsk rett ved en henvisningsbestemmelse i luftfartsloven § 10–38a, som nytt fjerde ledd.

Luftfartsloven kapittel X om befordring med luftfartøy omfatter all befordring med luftfartøy som utføres av et luftfartsforetak, men for øvrig omfattes bare befordring som skjer mot vederlag, jf. luftfartsloven § 10–1. Forordningen om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører gjelder uten hensyn til om befordringen skjer mot vederlag eller ikke. Det er på denne bakgrunn nødvendig å presisere i § 10–38a fjerde ledd at forordningen også gjelder for befordring uten vederlag.

Til § 11–2

I luftfartsloven kapittel XI om ansvar og forsikring for skade og tap på tredjeperson foreslås å innta en henvisning i § 11–2 til forordningen og til § 10–38a fjerde ledd.

Til ikrafttredelsesbestemmelsen

Det går frem av lovforslaget at lovendringene vil gjelde fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører).

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:

§ 10–38a nytt fjerde ledd skal lyde:

EØS-avtalen vedlegg XIII (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører) gjelder som lov, med den EØS-tilpasning som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Forordningen nevnt i første punktum gjelder også for befordring uten vederlag.

§ 11–2 første ledd skal lyde:

Når ikke annet blir bestemt av departementet, skal det for fartøy som brukes til luftfart etter denne lov, foreligge godkjent forsikring eller annen sikkerhet til dekning av erstatningsplikt som nevnt i § 11–1 og forsikring i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører, jf. 10–38a fjerde ledd.

II

Loven trer i kraft fra det tidspunkt Kongen bestemmer.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av
Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,
under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹,
under henvisning til uttalelse fra Den europeis-
ke økonomiske og sosiale komité²,
etter samråd med Regionkomiteen,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³, og
ut fra følgende betraktninger:

1. Innenfor rammen av den felles transportpolitikk og for å fremme forbrukervern er det viktig å sikre et passende minstenivå for forsikring til dekning av luftfartsselskapers erstatningsansvar overfor passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann.
2. På Fellesskapets luftfartsmarked skjernes det ikke lenger mellom nasjonal og internasjonal lufttransport, og det vil derfor være hensiktsmessig å fastsette et minstekrav for forsikring for luftfartsselskaper i Fellesskapet.
3. Det er nødvendig å sikre at disse kravene også anvendes på luftfartsselskaper fra tredjestater for å sikre dem og luftfartsselskaper i Fellesskapet like konkurransevilkår.
4. I sin melding av 10. oktober 2001 om følgene for lufttransportsektoren etter terroristangrepene i De forente stater, uttrykte Kommisjonen at den vil undersøke de forsikringsbeløp og -vilkår som kreves i forbindelse med medlemsstatenes tildeling av lisenser, med sikte på å sikre en harmonisert ordning. Videre faststo Kommisjonen i sin melding av 2. juli 2002 om forsikringer innen lufttransportsektoren etter terroristangrepene 11. september 2001 i De forente stater, at den vil fortsette å overvåke utviklingen på luft-

fartsforsikringsmarkedet med sikte på revisjon av de forsikringsbeløp og -vilkår som kreves i forbindelse med medlemsstatenes tildeling av lisenser.

5. Ved rådsvedtak 2001/539/EF⁴ vedtok Fellesskapet overenskomsten om innføring av visse ensartede regler om internasjonal luftbefordring, undertegnet i Montreal 28. mai 1999 (Montreal-konvensjonen), som fastsetter nye regler om erstatningsansvar med hensyn til lufttransport av passasjerer, bagasje og frakt. Disse reglene vil erstatte reglene i Warszawa-konvensjonen av 1929 og senere endringer av den.
6. I henhold til artikkel 50 i Montreal-konvensjonen skal alle parter sikre at luftfartsselskaper har en forsikring som er tilstrekkelig til å dekke erstatningsansvar i samsvar med konvensjonen. Warszawa-konvensjonen av 1929 og senere endringer av den vil fortsatt gjelde parallelt med Montreal-konvensjonen på ubestemt tid. Begge konvensjoner inneholder mulighet for ubegrenset erstatningsansvar.
7. I henhold til artikkel 7 i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁵, skal luftfartsselskaper ha tegnet forsikring som dekker dets erstatningsansvar ved ulykker, særlig for passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann, men det er ikke fastsatt noen minstebeløp og forsikringsvilkår.
8. Det bør tas hensyn til at Den europeiske konferanse for sivil luftfart 13. desember 2000 vedtok resolusjon ECAC/25-1 om minstenivåer for forsikring til dekning av erstatningsansvar for passasjerer og tredjemann, som ble endret 27. november 2002.
9. Det bør fastsettes minstekrav for forsikring til dekning av passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som flyr innenfor, inn på eller over en medlemsstats territorium, herunder medlemsstatens territorialfarvann.

¹ EFT C 20 E av 28.1.2003, s. 193.

² EUT C 95 av 23.4.2003, s. 16.

³ Europaparlamentsuttalelse av 13.5.2003 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Rådets felles holdning av 5.12.2003 (EUT C 54 E av 2.3.2004, s. 40) og europaparlamentets holdning av 11.3.2004 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 30.3.2004.

⁴ EFT L 194 av 18.7.2001, s. 38.

⁵ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyperatorer)

10. Forsikringsplikten bør påhvile luftfartsselskaper med gyldig lisens, og med hensyn til luftfartsselskaper i Fellesskapet skal den gyldige lisensen være tildelt i samsvar med forordning (EØF) nr. 2407/92. Selskapet er ikke fritatt fra denne plikten i tilfeller der lisensen er utløpt eller mangler.
11. Mens det i Montreal-konvensjonen særlig er fastsatt regler for erstatningsansvar overfor passasjerer, bagasje og frakt, skal erstatningsansvaret for post i samsvar med artikkel 2 i konvensjonen, være underlagt «de regler som anvendes på forholdet mellom luftfartsselskapene og de ulike postvesener». I Fellesskapet er forsikring til dekning av slikt erstatningsansvar tilstrekkelig regulert ved artikkel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92.
12. Det er ikke nødvendig å kreve obligatorisk forsikring av statlige luftfartøyer eller for visse andre typer luftfartøyer.
13. Det bør fastsettes en minste forsikringsdekning i tilfeller der et luftfartsselskap eller en luftfartøyperator har erstatningsansvar for passasjerer, bagasje og frakt i samsvar med bestemmelser i internasjonale konvensjoner, fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, uten å gripe inn i disse bestemmelsene.
14. Forsikringen bør dekke luftfartsspesifikt erstatningsansvar for passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. Med hensyn til passasjerer, bagasje og frakt bør forsikringen omfatte dekning for dødsfall og personskade som følge av ulykker og for tap eller ødeleggelse av eller skader på bagasje og frakt. Med hensyn til tredjemann bør forsikringen omfatte dekning for dødsfall, personskade og tingsskade som følge av ulykker.
15. Denne forordningen bør ikke tolkes som et krav om dobbel forsikring. Så lenge det kontraherende luftfartsselskapet og det luftfartsselskapet som utfører flygingen i henhold til artikkel 39 i Montreal-konvensjonen, kan holdes erstatningsansvarlig for den samme skaden, kan medlemsstatene fastsette særskilte tiltak for å unngå dobbelforsikring.
16. Totale forsikringsbeløp utgjør en markedspraksis som kan bidra til å gjøre det mulig å tegne forsikring særlig mot risikoer i forbindelse med krig og terrorisme ved å gi forsikringsgivere bedre kontroll over sitt erstatningsansvar, men denne praksis fritar ikke et luftfartsselskap eller en luftfartøyperator fra plikten til å overholde minsteforsikringskravene når det totale beløpet som er fastsatt i forsikringskontrakten, er nådd.
17. Det er nødvendig å kreve at luftfartsselskaper framlegger bevis på at de til enhver tid overholder de minstekrav for forsikring til dekning av erstatningsansvar som er fastsatt i denne forordning. Med hensyn til luftfartsselskaper i Fellesskapet og luftfartøyperatorer som bruker luftfartøy som er registrert i Fellesskapet, bør framlegging av forsikringsbevis i én medlemsstat være tilstrekkelig for alle medlemsstatene dersom forsikringen er solgt av et selskap som har myndighet til dette i henhold til gjeldende lovgivning.
18. Med hensyn til overflyging av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøy som er registrert utenfor Fellesskapet, som ikke innebærer landing i eller avgang fra en medlemsstat, kan enhver medlemsstat som overflyges, i samsvar med internasjonal lovgivning anmode om bevis for overholdelse av forsikringskravene fastsatt i denne forordning, f. eks ved å utføre stikkprøver.
19. Minstekravene for forsikring bør revideres etter en viss tid.
20. Framgangsmåtene for overvåking av om minstekravene for forsikring overholdes bør være åpne og innebære likebehandling og bør ikke hindre fritt varebytte og fri bevegelighet for personer, tjenester og kapital.
21. De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordningen, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁶.
22. Dersom det er behov for ytterligere bestemmelser for å innføre tilstrekkelig forsikring til dekning av luftfartsspesifikt erstatningsansvar på områder som ikke er omfattet av denne forordning, bør medlemsstatene ha mulighet til å innføre slike bestemmelser.
23. En ordning for større samarbeid om anvendelsen av lufthavnen i Gibraltar ble vedtatt 2. desember 1987 av kongeriket Spania og Det forente kongeriket ved en felles erklæring av de to statenes utenriksministre. Denne ordningen er ikke iverksatt ennå.
24. Ettersom målet med denne forordning, nemlig innføring av minstekrav for forsikring som kan bidra til å fremme det indre luftfartsmarkedets mål ved å minske konkurransevridningen, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan

⁶ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyperatorer)

Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet, som fastsatt i samme artikkel, går forordningen ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette mål –

4. Anvendelsen av denne forordning på lufthavnen i Gibraltar utsettes inntil ordningene i den felles erklæringen av 2. desember 1987 avgitt av Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes utenriksministre, er iverksatt. Myndighetene i Kongeriket Spania og Det forente kongerike vil informere Rådet om datoen for denne iverksettelsen.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Mål

1. Målet med denne forordning er å innføre minstekrav for forsikring for luftfartsselskaper og luftfartøyperatorer med hensyn til passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann.
2. Med hensyn til post gjelder de forsikringskrav som er fastsatt i forordning (EØF) nr. 2407/92 og i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

Artikkel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning får anvendelse på alle luftfartsselskaper og alle luftfartsoperatører som flyr innenfor, inn til, ut av eller over territoriet til en medlemsstat som traktaten får anvendelse på.
2. Denne forordning får ikke anvendelse på:
 - a) statlige luftfartøy som nevnt i artikkel 3 bokstav b) i konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
 - b) modellfly med en MTOM på under 20 kg,
 - c) luftfartøyer med fotstart (herunder paraglidere med motor og hengeglidere),
 - d) bundne luftballonger,
 - e) drager,
 - f) fallskjermer (herunder fallskjermer til fallskjermtrekking)
 - g) luftfartøyer, herunder glidefly med en MTOM på under 500 kg og ultralette fly, som
 - brukes til ikke-kommersielle formål eller
 - brukes til lokal flyundervisning uten pasering av internasjonale grenser med hensyn til de forsikringskrav i forbindelse med krig og terrorisme som er fastsatt i denne forordning.
3. Anvendelsen av denne forordning på lufthavnen i Gibraltar berører ikke Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning menes med

- a) «luftfartsselskap» et lufttransportforetak som har gyldig lisens,
- b) «luftfartsselskap i Fellesskapet» et luftfartsselskap som har gyldig lisens utstedt av en medlemsstat i samsvar med bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 2407/92,
- c) «luftfartøyperator» den person eller enhet, som ikke er et luftfartsselskap, som står for den løpende og effektive forvaltning av luftfartøyet anvendelse eller drift. Den fysiske eller juridiske person i hvis navn luftfartøyet er registrert, skal anses for å være operatøren med mindre han/hun kan bevise at operatøren er en annen person.
- d) «flyging»
 - med hensyn til passasjerer og bagasje som ikke er innsjekket, varigheten av transporten av passasjerer med fly, medregnet ombordstigning og utstigning,
 - med hensyn til frakt og innsjekket bagasje, varigheten av transporten av bagasje og frakt fra det tidspunkt bagasjen eller frakten overleveres til luftfartsselskapet og fram til overlevering til behørig mottaker,
 - med hensyn til tredjemann, anvendelsen av et luftfartøy fra det tidspunkt motorene settes i gang med sikte på at luftfartøyet skal forflyttes på bakken eller faktisk ta av, og fram til luftfartøyet har landet og motorene er slått helt av. I tillegg menes forflytting av et luftfartøy ved hjelp av slepe- eller bukseringskjøretøyer eller ved drivkraft som typisk anvendes til å kjøre eller løfte luftfartøyer, særlig luftstrømmer.
- e) «SDR» spesiell trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond,
- f) «MTOM» (maximum take-off mass) største tillatte startmasse, som tilsvarer en sertifisert masse som er spesifikk for alle luftfartøytyper, som fastsatt i luftfartøyet luftdyktighetssertifikat,

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

- g) «passasjer» enhver person som gjør en flyging med luftfartsselskapets eller luftfartøyoperatørens samtykke, unntatt tjenestegjørende medlemmer av flybesetningen og kabinbesetningen,
- h) «tredjemann» enhver juridisk eller fysisk person, unntatt passasjerer og tjenestegjørende medlemmer av flybesetningen og kabinbesetningen,
- i) «kommersiell drift» drift mot betaling og/eller leie.

Artikkel 4

Forsikringsprinsipper

1. De luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som er nevnt i nr. 2, skal forsikres i samsvar med denne forordning med hensyn til deres luftfartsspesifikke erstatningsansvar for passasjerer, bagasje, frakt og tredjemann. De forsikrede risikoer skal omfatte krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotasje, ulovlig beslaglegging av luftfartøy og sivile uroligheter.
2. Luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører skal sikre at hver flyging er dekket av en forsikring, uansett om de disponerer over luftfartøyet i egenskap av eiere eller gjennom en avtale om leasing, felles virksomhet, franchise, felles rute-numre eller andre avtaler av samme art.
3. Denne forordningen berører ikke bestemmelsene om erstatningsansvar i
 - internasjonale konvensjoner som medlemsstatene og/eller Fellesskapet er part i,
 - fellesskapsretten og
 - medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

Artikkel 5

Overholdelse

1. Luftfartsselskapene og, når det kreves, luftfartøyoperatørene som nevnt i artikkel 2, skal bevise at de oppfyller forsikringskravene som er fastsatt i denne forordning, ved å legge fram for den berørte medlemsstatens vedkommende myndighet et forsikringsbevis eller et annet bevis på gyldig forsikring.
2. I denne artikkel menes med «berørt medlemsstat» den medlemsstat som har utstedt lisensen til EF-luftfartsselskapet eller den medlemsstat der luftfartøyoperatørens luftfartøy er registrert. Med hensyn til luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører utenfor Fellesskapet som anvender luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, menes med «berørt medlemsstat» den medlemsstat som det flys til eller fra.

3. Som unntak fra nr. 1 kan medlemsstater som overflyges, kreve at luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som nevnt i nr. 2, framlegger bevis for gyldig forsikring i samsvar med denne forordning.
4. Med hensyn til EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer som er registrert i Fellesskapet, er framlegging av forsikringsbevis i den medlemsstat som er nevnt i nr. 2, tilstrekkelig for alle medlemsstater, uten at anvendelsen av artikkel 8 nr. 6 berøres.
5. Dersom forsikringsmarkedet unntaksvis svikter, kan Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, fastsette passende tiltak for anvendelse av nr. 1.

Artikkel 6

Forsikring for erstatningsansvar for passasjerer, bagasje og frakt

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for passasjerer, skal være 250 000 SDR per passasjer. Ved ikke-kommersiell drift med luftfartøy med en MTOM på høyst 2 700 kg, kan medlemsstatene imidlertid fastsette et lavere minstenivå for forsikring, forutsatt at dekningen er på minst 100 000 SDR per passasjer.
2. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for bagasje, skal være 1 000 SDR per passasjer ved kommersiell drift.
3. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for frakt, skal være 17 SDR per kg ved kommersiell drift.
4. Nr. 1, 2 og 3 får ikke anvendelse på flyginger over medlemsstatenes territorium som ikke innebærer landing på eller avgang fra dette territoriet, av luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer registrert utenfor Fellesskapet.
5. Beløpene i denne artikkel kan eventuelt endres i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, dersom endringer i relevante internasjonale traktater gjør det nødvendig.

Artikkel 7

Forsikring for erstatningsansvar for tredjemann

1. Minstenivået for forsikring til dekning av erstatningsansvar for tredjemann, skal per ulykke for hvert enkelt luftfartøy være minst:

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

Kategori	MTOM (kg)	Minste forsikring (millioner SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1 000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

Dersom et luftfartsselskap eller en luftfartøyoperatør på et gitt tidspunkt ikke kan oppnå forsikringsdekning per ulykke for skade på tredjemann som følge av risiko for krig eller terrorisme, kan luftfartsselskapet eller luftfartøyoperatøren oppfylle sin forpliktelse til forsikring mot slike risikoer ved å forsikre seg på grunnlag av et totalt forsikringsbeløp. Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av denne bestemmelsen nøye for å sikre at det totale beløpet minst tilsvarer det relevante beløpet i tabellen.

2. Beløpene nevnt i denne artikkel kan eventuelt endres i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, dersom endringer i relevante internasjonale traktater gjør det nødvendig.

Artikkel 8

Gjennomføring og sanksjoner

1. Medlemsstatene skal sikre at luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som nevnt i artikkel 2, overholder denne forordning.
2. Med hensyn til overflyging av en medlemsstats territorium av luftfartsselskaper som ikke er fra Fellesskapet eller luftfartøy som er registrert utenfor Fellesskapet, som ikke innebærer landing i eller avgang fra en medlemsstat, samt når det gjelder mellomlanding i medlemsstatene av slike luftfartøy som ikke er av trafikkmessige grunner, kan den berørte medlemsstat, med hensyn til nr. 1 og uten at nr. 7 berøres, anmode om bevis for overholdelse av forsikringskravene fastsatt i denne forordning.
3. Medlemsstatene kan om nødvendig anmode om ytterligere bevis fra luftfartsselskapet, luftfartøyoperatøren eller den berørte forsikringsgiver.
4. Sanksjonene for overtredelse av denne forordning skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

5. Med hensyn til EF-luftfartsselskaper kan disse sanksjonene omfatte inndragning av lisensen, med forbehold for og i samsvar med de relevante bestemmelser i fellesskapsretten.
6. Med hensyn til luftfartsselskaper som ikke er EF-luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører som anvender luftfartøyer som er registrert utenfor Fellesskapet, kan sanksjonene omfatte forbud mot landing på en medlemsstats territorium.
7. Dersom medlemsstatene ikke er overbevist om at vilkårene i denne forordning er overholdt, skal de ikke tillate luftfartøyet å ta av før det berørte luftfartsselskapet eller den berørte luftfartøyoperatøren har framlagt bevis på tilstrekkelig forsikring i samsvar med denne forordning.

Artikkel 9

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 11 i rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet⁷.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8. Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.
4. Kommisjonen kan rådspørre komiteen om ethvert spørsmål som gjelder anvendelsen av denne forordning.

Artikkel 10

Rapport og samarbeid

1. Innen 30. april 2008 skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om forordningens anvendelse.
2. Medlemsstatene skal på anmodning framlegge for Kommisjonen opplysninger om anvendelsen av denne forordning.

Artikkel 11

Rapport og samarbeid

Denne forordning trer i kraft tolv måneder etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

⁷ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8. Sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører)

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 21. april 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

D. ROCHE.

Formann



Trykk: A/S O. Fredr. Amesen, April 2005