

תקנות ביטוח כלי טייס במרחב הקהילה האירופית

בסוף חודש אפריל השנה נכנסו לתוקף תקנות חדשות בדבר דרישות ביטוח לכלי טייס המשתמשים במרחב האווירי של הקהילה האירופית. רבים מהטייסים ובעלי כלי הטייס פונים אלינו בשאלות על מנת לקבל הבהרות בנושא. בשורות אילו ננסה להבהיר לטייסים ובעלי מטוסים את עיקרי התקנות החלות במרחב האווירי האירופי ואת משמעותן.

א. רקע

הקהילה האירופית כוללת את רוב מדינות באירופה המערבית וחלק ממדינות אירופה המזרחית, מקפריסין ויוון הקרובות אלינו ועד שוודיה ופינלנד בצפון. הקהילה רואה עצמה כגוש כלכלי ומדיני אחד ומתוך תפישה זו מקיימת מוסדות פוליטיים שונים ובהם פרלמנט אירופי ומועצה.

הפרלמנט האירופי מוסמך ע"י המדינות החברות בקהילה לתקן תקנות וחוקים בעלי תחולה בכל המדינות החברות בקהילה.

בשנים האחרונות עלה נושא הביטוח של כלי טייס במרחב האירופי לדיון במוסדות הקהילה ולבסוף גובש נוסח סופי לכדי חוק שנכנס לתוקף ב- 29/4/2005.

מטרות החוק כפי שמופיעות בדברי ההסבר הינן בין השאר ליצור מדינות אחידה בנושא הביטוח בין המדינות החברות בקהילה ולהגן על האזרחים והמשתמשים בתעופה ע"י יצירת רמה מינימלית של ביטוח לכל המשתמשים במרחב האווירי של הקהילה.

ההחלטה בשמה הרשמי נקראת :

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and Council

והיא כאמור בתוקף מיום 29/4/05 בכל המרחב האווירי של הקהילה האירופית כולל המים הטריטוריאליים.

ב. מי חייב בביטוח לפי התקנה?

- כל מפעילי המטוסים במרחב הקהילה
- כל חברות התעופה בקהילה
- מטוסים הרשומים בקהילה ומחוץ לקהילה בעת
- טיסות סדירות ולא סדירות
- טיסות מסחריות ופרטיות
- כל מי שטס במרחב האווירי של הקהילה

ג. מי פטור?

- מטוסים בבעלות מדינות (לפי אמנת שיקגו 1944)
- מיקרולייטים, דאונים ומטוסים במשקל פחות מ 500 ק"ג, המשמשים בשימוש פרטי בלבד או משמשים להדרכה מקומית ואינם חוצים גבולות בין לאומיים.
- טיסנים עד 20 ק"ג
- גלשנים
- בלונים מעוגנים לקרקע
- עפיפונים
- מצנחים

ד. איזה ביטוח נדרש?

הביטוח הנדרש ע"פ התקנה מחולק לפי קטגוריות המפורטות להלן:

1. ביטוח אחריות כלפי הנוסעים

לפי מינימום SDR 250,000 (שער ה- SDR = 1.5 \$) כלומר כ- \$375,000 בגין כל נוסע. הכוונה בתקנה לכיסוי בגין מספר הנוסעים המקסימלי אותם רשאי כלי הטייס להוביל לפי מסמכי הרישוי שלו.

2. ביטוח אחריות כלפי צד שלישי

בגבול אחריות הנגזר במדרגות לפי משקל ההמראה המקסימלי המותר של כלי הטייס. הדרישה מחלקת את כלי הטייס ל 10 קטגוריות ע"פ משקל כלי הטייס. לדוגמא:

קבוצה ראשונה כלי טייס במשקל עד 500 ק"ג ובה נדרש ביטוח צד שלישי מינימלי של **SDR 750,000** (כ- \$ 1,250,000).

קבוצה שניה לכלים עד משקל 1,000 ק"ג ובה נדרש ביטוח מינימלי של **SDR 1,500,000** (כ- \$ 2,250,000). הטבלה המקורית המופיעה בנוסח התקנה מוצגת בהמשך.

Insurance in respect of liability for third parties

1. In respect of liability for third parties, the minimum insurance cover per accident, for each and every aircraft, shall be:

Category	MTOM (kg)	Minimum insurance (million SDRs)
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

3. כיסוי לכבודת נוסעים לפי SDR 1,000 (כ \$ 1,500 לנוסע)

4. כיסוי למטען לפי SDR 17 (כ-25 \$ לקלוגרם מטען)

5. מלחמה וטרור- הרחבה של הכיסויים הנ"ל יחד לכלול כיסוי לנזקי מלחמה וטרור

ה. דוגמה לחישוב סכום הביטוח:

לדוגמה נחשב הביטוח הנדרש לכלי טייס מסוג פיפר אצטק בעל קיבולת של 5 נוסעים ומשקל המראה מקסימלי של 2,360 ק"ג

SDR 1,250,000	• ביטוח נוסעים : 5 נוסעים X SDR 250,000
SDR 3,000,000	• ביטוח צד ג' לפי קטגוריה 3
SDR 5,000	• ביטוח כבודה 5 נוסעים X SDR 1,000
SDR 170	• ביטוח מטען (לפי הנחה של 100 ק"ג)
SDR 4,255,170	סה"כ ב SDR
US \$ 6,382,755	סה"כ ב US\$

היות ומקובל לעגל סכומי לצורך נוחיות וגם בשל שינויים אפשריים בשערי בין מטבעות הרי שגבול האחריות נכון שיעמוד על סך של **\$ 6,500,000**.

לפיכך ע"מ לעמוד בדרישת הביטוח האירופית על כלי הטייס להיות מבוטח לפי כיסוי כולל בגבול אחריות של \$ 6,500,000 וכן עליו לכלול הרחבה לביטוח נזקי טרור באמצעות הוספת סעיף מיוחד לפוליסה המכונה **AVN52E**

ו. מי אמור לאכוף את התקנה

- האכיפה בעקרון באחריות המדינות חברות הקהילה
- האחריות לקיום הביטוח תהיה על מפעיל המטוס
- כנראה שבפועל הפיקוח יבוצע ע"י CAA מקומי
- ללא מסמכים מתאימים לא תורשה המראה/נחיתה
- במידה ולא ברור מי מפעיל המטוס חזקה שהבעלים הרשום אחראי על קיום הביטוח
- יופעלו סנקציות על מפירי התקנה
- הסנקציות יופעלו עד כדי שלילת רשיון ממפעילים אירופאים ושלילת זכות נחיתה ממפעילים זרים

ז. מי אחראי על קיומו של הביטוח?

- החוק מחיל אחריות כוללת על מפעיל המטוס לקיום דרישת הביטוח
- עלולה להיות חשיפה של מפעילים/בעלים לאי קיום דרישה ע"י המשתמש במטוס

ח. משמעויות לגבי כלי טייס וטייסים בישראל

רוב הטיסות הבין לאומיות של התעופה הקלה בישראל עוברות במרחב האווירי או המים הטריטוריאליים של קפריסין או יוון. היות וקפריסין ויוון חברות בקהילה האירופית הרי שבאופן מעשי כמעט כל טיסה בין לאומית של התעופה הכללית היוצאת מישראל מחוייבת בהתאמת הכיסוי הביטוחי לנדרש בתקנות.

בטורקיה ובחלק ממדינות הבלקן ומזרח אירופה כולל רוסיה רומניה ואוקראינה, התקנה אינה חלה היות ומדינות אילו עדיין לא חברות בקהילה האירופית.

התקנה מאפשרת פטור בתנאים מסויימים לטוס מעל מדינות הקהילה בין השאר בתנאי שטיסה שאינה כוללת נחיתה בשטח הקהילה. במקרה של טיסות מעל שטח הקהילה ליעדים עליהם התקנה אינה חלה מומלץ לבדוק ספציפית לפני כל טיסה את דרישות החוק לגבי הנתיב הנבחר.

סיכום

הקהילה האירופית דורשת מהמשתמשים במרחב האווירי שלה דרישות מינימום ביטוח לצד שלישי ונוסעים. אנו ממליצים לכל טייס ובעל כלי טייס להתאים הכיסוי הביטוחי לנדרש בתקנות כך שיוכל לעמוד בדרישות החוק המקומי במדינות בהן הוא מבקר. בחלק מהפוליסות המבטחים מאפשרים לבצע התאמה לטיסה בודדת ואילו אחרים מחייבים רכישת הכיסוי לשנה מלאה. כלי טייס היוצאים לטיסות במרחב האווירי של הקהילה, טוב יעשו באם יצטידו מראש באישור מתאים המעיד על קיומו של הביטוח כנדרש.

הכותב טל אנגל הינו מנכ"ל ארוספייס סוכנות ביטוח מקבוצת אנגל סימקין, מוסמך במשפטים ובעל נסיון של מעל 10 שנים בביטוח תעופתי בין לאומי. ארוספייס סוכנות ביטוח מתמחה בביטוח כלי טייס בישראל ובעולם ומבטחת כיום את מרבית כלי הטייס של התעופה הכללית בישראל. בשאלות נוספות ניתן לפנות בדוא"ל tal@aerospace.co.il או בטלפון 03 – 6243380

נספח:
הגדרת SDR:

'SDR' means a Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund;

הגדרת MTOM:

'MTOM' means the Maximum Take Off Mass, which corresponds to a certified amount specific to all aircraft types, as stated in the certificate of airworthiness of the aircraft;

רשימת המדינות החברות בקהילה:

אוסטריה, אירלנד, איטליה, אסטוניה, בלגיה, בריטניה, בלגיה, גרמניה, דנמרק, הולנד, הונגריה, יוון, לטביה, ליטואניה, לוקסמבורג, מלטה, סלובקיה, סלובניה, ספרד, פולין, פורטוגל, צרפת, צ'כיה, קפריסין, שוודיה.