Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►B REGOLAMENTO (CE) N. 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 aprile 2004

relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili

(GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione del 6 aprile 2010	L 87	19	7.4.2010
►M3	Regolamento (UE) 2019/1243 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019	L 198	241	25.7.2019

Rettificato da:

►C1	Rettifica, GU L 349 del 5.12.2014, pag. 67 (785/2004)

▼B

REGOLAMENTO (CE) N. 785/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 21 aprile 2004

relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili

Articolo 1

Scopo

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti assicurativi minimi per i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili in relazione all'assicurazione dei passeggeri, dei bagagli, delle merci e dei terzi.

2. In relazione al trasporto della posta i requisiti assicurativi sono quelli fissati nel regolamento (CEE) n. 2407/92 e nel diritto nazionale degli Stati membri.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica a tutti i vettori aerei e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuino voli all'interno del territorio di uno Stato membro cui si applica il trattato, a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano.

2. Il presente regolamento non si applica:

a) agli aeromobili di Stato di cui all'articolo 3, lettera b), della convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;

▼C1

b) agli aeromodelli con un MTOM inferiore a 20 kg;

▼B

c) alle macchine volanti con decollo mediante rincorsa (inclusi parapendii e deltaplani entrambi a motore);

d) ai palloni frenati (ancorati al suolo);

e) ai cervi volanti;

f) ai paracadute (compresi i paracadute ascensionali);

g) agli aeromobili inclusi gli alianti, con un MTON inferiore a 500 kg, e agli ultraleggeri che:

— sono utilizzati per scopi non commerciali, oppure

— sono utilizzati per corsi di pilotaggio a livello locale senza attraversamento delle frontiere internazionali,

nella misura in cui ciò riguarda gli obblighi assicurativi previsti dal presente regolamento relativamente ai rischi di guerra e terrorismo.

▼B

3. Resta inteso che l'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale è situato detto aeroporto.

4. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi previsti dalla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza d'esercizio;

b) «vettore aereo comunitario», un vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del regolamento (CEE) n. 2407/92;

c) «esercente di aeromobili», una persona o organismo che pur non essendo un vettore aereo ha la reale continuativa disponibilità dell'utilizzo o dell'esercizio dell'aeromobile; la persona fisica o giuridica a nome della quale è immatricolato l'aeromobile si presume sia l'esercente, a meno che tale persona non possa dimostrare che l'utilizzatore è un'altra persona;

d) «volo»,
   — per quanto riguarda i passeggeri e i bagagli non registrati, il periodo di trasporto dei passeggeri mediante aeromobile, inclusi imbarco e sbarco,

   — per quanto riguarda le merci e i bagagli registrati, il periodo di trasporto dei bagagli e delle merci dal momento in cui i bagagli o le merci sono affidati al vettore aereo fino al momento della consegna al destinatario designato,

   — per quanto riguarda i terzi, l'utilizzo di un aeromobile dal momento in cui i motori sono accesi ai fini del rullaggio o dell'effettivo decollo fino al momento in cui esso è al suolo e i suoi motori sono completamente fermi; inoltre la movimentazione di aeromobili per mezzo di veicoli da traino o spinta o per mezzo di forze che sono appositamente utilizzate per lo spostamento e il sollevamento di aeromobili, particolarmente mediante correnti d'aria,

e) «DSP», i diritti speciali di prelievo così come definiti dal Fondo monetario internazionale;

f) «MTOM», la massa massima al decollo, che corrisponde a un totale certificato, specifico per ogni tipo di aeromobile quale figura nel certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile;

g) «passeggero», ogni persona che è su un volo con il consenso del vettore aereo o dell'esercente dell'aeromobile, esclusi i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio;

h) «terzo», ogni persona fisica o giuridica, esclusi i passeggeri e i membri dell'equipaggio di volo e di cabina in servizio;

▼B

i) «operazione commerciale», operazione eseguita a fronte di un corrispettivo e/o un nolo.

Articolo 4

Norme fondamentali in materia di assicurazione

1. I vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 sono assicurati ai sensi del presente regolamento in materia di responsabilità specifica nei trasporti aerei per quanto concerne i passeggeri, i bagagli, le merci e i terzi. I rischi assicurati includono atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobile e tumulti popolari.

2. I vettori aerei e gli esercenti di aeromobili assicurano una copertura assicurativa minima per ciascun volo, sia che essi dispongano dell'aeromobile in quanto di loro proprietà sia che ne dispongano in base a qualsiasi tipo di accordo di noleggio, o attraverso operazioni in comune o in franchising, codici condivisi (code sharing) o per qualsiasi altro accordo della stessa natura.

3. Il presente regolamento lascia impregiudicate le norme in materia di responsabilità derivanti da:

— convenzioni internazionali delle quali sono parte gli Stati membri e/o la Comunità,

— il diritto comunitario, e

— il diritto nazionale degli Stati membri.

Articolo 5

Rispetto degli obblighi

1. I vettori aerei e, quando richiesto, gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 dimostrano di rispettare i requisiti assicurativi minimi stabiliti dal presente regolamento depositando presso le autorità competenti dello Stato membro interessato un certificato di assicurazione o fornendo un'altra prova di un'assicurazione valida.

2. Ai fini del presente articolo per Stato membro interessato si intende lo Stato membro che ha rilasciato la licenza d'esercizio al vettore aereo comunitario o lo Stato membro in cui è immatricolato l'aeromobile dell'esercente di aeromobili. Per i vettori aerei non comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano un aeromobile immatricolato al di fuori della Comunità, per Stato membro interessato si intende lo Stato membro verso il quale o dal quale sono effettuati i voli.

3. In deroga al paragrafo 1, gli Stati membri il cui territorio è sorvolato possono esigere che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 forniscano la prova di una valida copertura assicurativa ai sensi del presente regolamento.

4. Per quanto riguarda i vettori aerei comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati nella Comunità, la presentazione della prova della copertura assicurativa nello Stato membro di cui al paragrafo 2 è sufficiente per tutti gli Stati membri, fatta salva l'applicazione dell'articolo 8, paragrafo 6.

5. In casi eccezionali di carenze del mercato delle assicurazioni la Commissione può determinare conformemente alla procedura stabilita all'articolo 9, paragrafo 2, le misure appropriate per l'applicazione del paragrafo 1.

▼B

Articolo 6

Assicurazione della responsabilità per i passeggeri, i bagagli e le merci

1. Per la responsabilità riguardo ai passeggeri, la copertura assicurativa minima ammonta a 250 000 DSP per passeggero. Tuttavia, per le operazioni non commerciali con aeromobili di MTOM pari o inferiore a 2 700 kg gli Stati membri possono stabilire un livello di copertura assicurativa minima inferiore, purché tale copertura sia almeno pari a 100 000 DSP per passeggero.

▼M2

2. Per la responsabilità riguardo ai bagagli la copertura assicurativa minima ammonta a 1 131 DSP per passeggero nelle operazioni commerciali.

3. Per la responsabilità riguardo alle merci la copertura assicurativa minima ammonta a 19 DSP per kilogrammo nelle operazioni commerciali.

▼B

4. I paragrafi 1, 2 e 3 non si applicano per quanto riguarda i voli sopra il territorio degli Stati membri effettuati da vettori aerei non comunitari e da esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, che non implichino un atterraggio in tale territorio o un decollo dallo stesso.

▼M3

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 *bis*, con cui modifica i valori di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 del presente articolo nel caso in cui modificazioni delle pertinenti convenzioni internazionali lo rendano necessario.

▼B

Articolo 7

Assicurazione concernente la responsabilità verso i terzi

1. Per quanto riguarda la responsabilità verso i terzi, la copertura assicurativa minima per incidente per ciascun aeromobile ammonta a:

Categoria	MTOM (kg)	Copertura minima (in milioni di DSP)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Se, in qualsiasi momento, la copertura assicurativa per danni a terzi derivanti da rischi di guerra o terrorismo non fosse disponibile per qualsiasi vettore aereo o esercente di aeromobile su base di incidente, tale vettore o esercente di aeromobile può soddisfare il suo obbligo di

▼B

assicurare tali rischi mediante assicurazione su base aggregata. La Commissione segue da vicino l'applicazione di questa disposizione per assicurare che tale aggregato sia almeno equivalente all'importo pertinente che figura nella tabella.

▼M3

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 *bis*, con cui modifica i valori di cui al paragrafo 1 del presente articolo nel caso in cui modificazioni delle pertinenti convenzioni internazionali lo rendano necessario.

▼B

Articolo 8

Applicazione e sanzioni

1. Gli Stati membri assicurano che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di cui all'articolo 2 rispettino il presente regolamento.

2. Ai fini del paragrafo 1 e fatto salvo il paragrafo 7, per quanto concerne i sorvoli effettuati da vettori aerei non comunitari o da aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità che non comportano un atterraggio o un decollo da alcuno Stato membro, e per quanto riguarda gli scali tecnici effettuati negli Stati membri da tali aeromobili, lo Stato membro interessato ha la facoltà di chiedere la prova della conformità con i requisiti assicurativi stabiliti dal presente regolamento.

3. Gli Stati membri, se necessario, possono chiedere prove supplementari al vettore aereo, all'esercente dell'aeromobile o all'assicuratore interessato.

4. Le sanzioni per le violazioni del presente regolamento sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

5. Per quanto riguarda i vettori aerei comunitari, dette sanzioni possono includere il ritiro della licenza di esercizio, tenuto conto e ai sensi delle pertinenti disposizioni del diritto comunitario.

6. Per quanto riguarda i vettori aerei non comunitari e gli esercenti di aeromobili che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori della Comunità, le sanzioni possono includere il divieto di atterraggio nel territorio di uno Stato membro.

7. Gli Stati membri, ove ritengano che non siano soddisfatte le condizioni di cui al presente regolamento, vietano il decollo a un aeromobile finché il vettore aereo o l'esercente dell'aeromobile interessato non abbia presentato la prova di un'adeguata copertura assicurativa a norma del presente regolamento.

▼M3

Articolo 8 bis

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 6, paragrafo 5, e all'articolo 7, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 luglio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

▼M3

3. La delega di potere di cui all'articolo 6, paragrafo 5, e all'articolo 7, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ([1]).

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, e dell'articolo 7, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

▼B

Articolo 9

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ([2]).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

▼M3

_____

▼B

4. Il comitato può inoltre essere consultato dalla Commissione in relazione ad ogni altra questione relativa all'applicazione del presente regolamento.

Articolo 10

Relazione e cooperazione

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento entro 30 aprile 2008.

([1]) GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.
([2]) GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

▼B

2. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione, a richiesta, informazioni concernenti l'applicazione del presente regolamento.

Articolo 11

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore dodici mesi dopo la data della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.