



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 7 maggio 2008
(OR. en)**

9131/08

**AVIATION 103
ECOFIN 164**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data: 25 aprile 2004
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto: Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio – Requisiti assicurativi applicabili agli esercenti di aeromobili nell'Unione europea – Relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM (2008) 216 definitivo.

All.: COM (2008) 216 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.4.2008
COM (2008) 216 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Requisiti assicurativi applicabili agli esercenti di aeromobili nell'Unione europea –
Relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Requisiti assicurativi applicabili agli esercenti di aeromobili nell'Unione europea – Relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004

1. Introduzione

Fino a non molto tempo fa le norme comunitarie in materia di rilascio delle licenze ai vettori aerei prescrivevano semplicemente che i vettori aerei fossero “assicurati in materia di responsabilità in caso di incidenti, in particolare per quanto riguarda i passeggeri, il bagaglio, le merci trasportate, la posta e i terzi”¹, senza fissare alcun criterio, condizione o importo specifico. Nel 2002, per garantire un'applicazione trasparente, uniforme e non discriminatoria dei requisiti assicurativi minimi, la Commissione europea propose un regolamento sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili².

Il 30 aprile 2005 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili, che impone obblighi assicurativi minimi ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili non commerciali per quanto concerne la responsabilità nei confronti dei passeggeri, del bagaglio, delle merci trasportate e dei terzi.

Il regolamento si applica a tutti i vettori e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuano voli all'interno del territorio dell'UE, a destinazione o in provenienza dallo stesso o, entro certi limiti, che lo sorvolano, fatta eccezione per gli aeromobili di Stato, gli aeromobili con una massa massima al decollo (MTOM) inferiore a 20 kg, le macchine volanti con decollo mediante rincorsa, i palloni frenati (ancorati al suolo), i cervi volanti e i paracadute. Il regolamento stabilisce in tal modo condizioni omogenee per tutti gli esercenti di aeromobili europei e dei paesi terzi nel momento in cui effettuano voli all'interno del territorio comunitario, a destinazione o in provenienza dallo stesso.

Il principio fondante del regolamento consiste nell'obbligo per tutti i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili di essere assicurati in modo da coprire specificamente la propria responsabilità, nell'ambito del trasporto aereo, nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi; la copertura include i rischi connessi ad atti di guerra e di terrorismo (articolo 4, paragrafo 1).

Dall'entrata in vigore del regolamento, la Commissione ha convocato quattro riunioni del gruppo ad hoc sulle assicurazioni, cui hanno partecipato rappresentanti degli Stati membri e del settore per discutere gli sviluppi del mercato. Non è stato necessario convocare una riunione del comitato (per l'accesso al mercato), a norma della procedura di cui all'articolo 9 del regolamento, per esaminare gli obblighi assicurativi minimi o le carenze del mercato delle assicurazioni.

¹ Articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio.

² COM(2002) 521 - Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili.

Il 21 settembre 2007 la Commissione ha lanciato una consultazione pubblica per raccogliere le osservazioni delle parti interessate sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004. Sono pervenuti 68 contributi³, che sono stati discussi nell'ambito di una riunione del gruppo ad hoc sulle assicurazioni tenutasi il 1° febbraio 2008.

La Commissione ha elaborato la presente relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004 a tre anni dalla sua entrata in vigore, come previsto dall'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento.

2. Assicurazione aeronautica e responsabilità civile del trasporto aereo

Il regolamento (CE) n. 785/2004 prescrive obblighi minimi per la copertura assicurativa della responsabilità nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi. Il regolamento dispone che i vettori e gli esercenti di aeromobili siano assicurati in modo da coprire specificamente la loro responsabilità nell'ambito del trasporto aereo. Il regolamento lascia tuttavia impregiudicate le norme vigenti in materia di responsabilità derivanti da convenzioni internazionali, dal diritto comunitario e dal diritto interno degli Stati membri. La presente relazione sui requisiti assicurativi fa quindi riferimento anche alle norme vigenti in materia di responsabilità civile.

a) Responsabilità nei confronti dei passeggeri e del bagaglio

Le norme generali sulla responsabilità dei vettori aerei verso i passeggeri e il loro bagaglio sono state stabilite dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale (convenzione di Montreal). La Comunità europea ha ratificato la convenzione di Montreal e ne ha attuato le disposizioni mediante il regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti.

La convenzione di Montreal prevede un regime di responsabilità illimitata in caso di decesso o lesione dei passeggeri. Per danni fino a 100 000 DSP⁴ il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento, il che significa che la sua responsabilità è considerata responsabilità oggettiva. Per i danni che eccedono tale importo il vettore aereo non è ritenuto responsabile se può dimostrare di aver avuto un comportamento esente da colpa o colpa grave. Il regolamento (CE) n. 785/2004 impone un minimo assicurativo di 250 000 DSP per passeggero, a coprire non solo la responsabilità oggettiva, ma anche la responsabilità da atto illecito.

La convenzione di Montreal limita a 1 000 DSP la responsabilità in caso di ritardo, distruzione, perdita o danno del bagaglio. Per la responsabilità verso i bagagli, la copertura assicurativa minima imposta dal regolamento (CE) n. 785/2004 è pari a 1 000 DSP per passeggero.

b) Responsabilità nei confronti delle merci

La responsabilità nei confronti delle merci è anch'essa contemplata nella convenzione di Montreal. I requisiti assicurativi minimi del regolamento (CE) n. 785/2004, fissati a 17 DSP per kilo, riprendono quanto stabilito dalla convenzione di Montreal.

³ Una sintesi dei contributi è stata pubblicata il 10 gennaio 2008 alla pagina http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm. Nello stesso sito è possibile consultare tutti i contributi non riservati.

⁴ Diritti speciali di prelievo. 1 DSP = 1,04 EUR [al 28.3.2008].

c) Responsabilità verso terzi

Non esistono attualmente norme armonizzate a livello comunitario in materia di responsabilità verso terzi. Il regolamento (CE) n. 785/2004 impone requisiti assicurativi minimi riferiti alla massa massima al decollo (MTOM) dell'aeromobile indicata nel certificato di aeronavigabilità. Questa prassi tiene conto del rapporto tra il peso e il danno potenziale che i diversi tipi di aeromobile possono arrecare a terzi. Vari Stati membri dispongono di norme in base alle quali la responsabilità degli esercenti di aeromobili nei confronti di terzi sorge se è provata la negligenza o qualsiasi atto illecito colposo o doloso. Altri Stati membri applicano il principio della responsabilità oggettiva, che in taluni casi è illimitata, in altri casi limitata a determinati importi.

A livello internazionale ci si sta tuttavia impegnando a fondo per stabilire norme armonizzate in materia di responsabilità civile applicabili agli esercenti di aeromobili. Al momento della pubblicazione della presente relazione, il comitato giuridico dell'ICAO sta discutendo un progetto di convenzione sulla compensazione per danni causati a terzi da aeromobili in caso d'interferenza illecita. Vi si propone che la responsabilità degli esercenti di aeromobili nei confronti di terzi in caso d'interferenza illecita sia limitata agli importi da assicurare a norma dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 785/2004, secondo la stessa classificazione degli aeromobili per categoria di peso.

Quando la Commissione ha proposto il regolamento sui requisiti assicurativi era del parere che “non esistessero motivi sufficientemente validi per imporre il principio della responsabilità oggettiva dei vettori aerei nei confronti dei terzi per i rischi connessi ad atti di guerra e di terrorismo”⁵. Dalla consultazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004 è emerso tuttavia che alcune parti interessate e vari Stati membri riterrebbero utile armonizzare le norme sulla responsabilità nei confronti di terzi per instaurare pari condizioni nel settore.

La Commissione è consapevole del fatto che molti vettori ed esercenti di aeromobili ritengono che spetti agli Stati, e non agli esercenti di aeromobili, farsi carico del rischio di attacchi terroristici. La convenzione di Montreal fa però ricadere sui vettori aerei la responsabilità nei confronti dei passeggeri in caso di atti terroristici. Secondo la legislazione nazionale della maggior parte degli Stati membri, gli esercenti di aeromobili sono responsabili per i danni provocati a terzi da atti terroristici e, se le norme sulla responsabilità non vengono modificate, non possono sottrarsi all'obbligo di copertura assicurativa contro atti di terrorismo. Qualora il progetto di convenzione sulla compensazione per danni causati a terzi da aeromobili in caso d'interferenza illecita non riuscisse a fissare norme generali, la Commissione riesaminerà la situazione e potrebbe proporre l'armonizzazione a livello comunitario delle norme in materia di responsabilità verso terzi.

3. Applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004

Nei tre anni successivi alla sua entrata in vigore, il regolamento ha di fatto garantito che tutti gli esercenti di aeromobili che effettuano voli all'interno del territorio comunitario, a destinazione o in provenienza dallo stesso sottoscrivano un'assicurazione. Sono rari i casi di esercenti che non hanno rispettato i requisiti assicurativi. Le autorità nazionali dell'aviazione civile degli Stati membri hanno riferito che alcuni vettori di paesi terzi – generalmente vettori

⁵ COM (2002) 521 del 24.9.2002, pag. 6.

charter provenienti dall'Asia centrale – hanno sospeso la loro attività dopo l'entrata in vigore del regolamento. Il mercato delle assicurazioni offre a tutti gli esercenti di aeromobili la copertura richiesta dal regolamento.

Dai contributi alla consultazione si ricava che il regolamento è chiaro e di facile applicazione. Con poche eccezioni, i vettori e gli esercenti di aeromobili hanno dimostrato di rispettare i requisiti assicurativi previsti all'articolo 5, paragrafo 1, presentando un certificato di assicurazione. Se i vettori e gli esercenti di aeromobili dei paesi terzi non forniscono prova della copertura assicurativa, gli Stati membri negano loro il diritto di atterraggio a norma dell'articolo 8, paragrafo 6. Tale sanzione si è dimostrata assai efficace e dissuasiva, inducendo alcuni vettori di paesi terzi sprovvisti della debita copertura assicurativa a non effettuare voli con destinazione nel territorio comunitario. Quanto ai vettori e agli esercenti di aeromobili comunitari, sono estremamente pochi i casi in cui gli Stati membri hanno dovuto far ricorso alle sanzioni, il che dimostra come i requisiti assicurativi minimi prescritti dal regolamento siano chiari e proporzionati all'obiettivo da raggiungere.

Gli Stati membri si avvalgono in misura limitata della possibilità, prevista all'articolo 8, paragrafo 2, di richiedere prova di un'assicurazione valida ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili che sorvolano il loro territorio. Molti Stati membri la chiedono unicamente ai vettori che sorvolano il loro territorio con merci pericolose.

Alcuni Stati membri si sono avvalsi della possibilità offerta dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento, che consente di fissare un livello di copertura assicurativa minima inferiore per le operazioni non commerciali con aeromobili di MTOM pari o inferiore a 2 700 kg, purché tale copertura sia almeno di 100 000 DSP per passeggero. Ne deriva che i requisiti assicurativi minimi applicati attualmente alle operazioni non commerciali degli aeromobili leggeri per coprire la responsabilità nei confronti di terzi variano da uno Stato membro all'altro: alcuni chiedono una copertura di 100 000 DSP per passeggero, altri di 250 000 DSP. Non risulta che queste differenze, pur causando talvolta difficoltà agli esercenti di aeromobili leggeri dell'aviazione generale che effettuano voli transfrontalieri, abbiano mai ostacolato la libera circolazione delle persone. I servizi della Commissione non reputano quindi necessario modificare il regolamento per armonizzare i requisiti assicurativi relativi ai passeggeri per le suddette operazioni non commerciali degli aeromobili leggeri.

Vi è tuttavia una serie di aspetti connessi all'attuazione del regolamento da parte delle autorità nazionali che risulta necessario chiarire. Se ne dà una trattazione qui di seguito.

- Certificato di assicurazione

Dai contributi delle parti interessate e delle autorità dell'aviazione emerge un vasto consenso a favore di un certificato di assicurazione standard. Un formato standard semplificherebbe le procedure, faciliterebbe il controllo dell'ottemperanza alle norme e alleggerirebbe gli adempimenti burocratici cui sono soggetti gli esercenti di aeromobili. I servizi della Commissione non ritengono tuttavia opportuno prevedere per legge un certificato di assicurazione standard, che, giuridicamente vincolante, ridurrebbe la capacità di adeguarsi a nuove circostanze. Va osservato che il mercato delle assicurazioni ha già elaborato modelli, sia per i vettori aerei commerciali sia per gli esercenti di aeromobili dell'aviazione generale, i quali sono ampiamente diffusi e idonei a dimostrare il rispetto dei requisiti del regolamento (CE) n. 785/2004. Nell'allegato della presente relazione figurano i modelli di certificato di assicurazione elaborati dal London Market Insurance Brokers Committee e dall'International Union of Aviation Insurers. La Commissione si compiace di queste iniziative del mercato

delle assicurazioni per favorire l'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004. All'ora attuale in due Stati membri vigono requisiti specifici nazionali in materia di certificato di assicurazione. La Commissione intende stimolare il settore e gli Stati membri a continuare a dibattere su come migliorare i modelli di certificati, affinché siano accolti in tutti i 27 Stati membri.

- Rilascio del certificato di assicurazione

Alcuni Stati membri hanno messo in discussione il fatto che i certificati di assicurazione possano essere rilasciati dai mediatori di assicurazione. È comune, nel campo dell'assicurazione aeronautica, che per ripartire il rischio un aeromobile sia assicurato da vari assicuratori. Di conseguenza i certificati di assicurazione sono spesso rilasciati dai mediatori di assicurazione piuttosto che dagli assicuratori. Il regolamento (CE) n. 785/2004 prescrive ai vettori ed agli esercenti di aeromobili di dimostrare l'osservanza dei requisiti assicurativi prescritti dal regolamento stesso mediante la presentazione di un certificato di assicurazione. Ai fini del regolamento il certificato può essere rilasciato indifferentemente dagli assicuratori stessi, da un mediatore di assicurazione o da un agente che agisce per conto dell'assicuratore.

- Connessioni tra certificato di assicurazione e condizioni generali di polizza

Il regolamento (CE) n. 785/2004 prescrive requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili. Il regolamento non entra nel merito delle disposizioni contrattuali che intercorrono tra gli esercenti di aeromobili e gli assicuratori. Pur tuttavia, dal momento che i certificati di assicurazione risentono spesso delle condizioni, delle clausole restrittive e delle esclusioni stabilite dalla polizza assicurativa, le autorità dell'aviazione possono esigere la prova che tali condizioni generali non impediscono all'esercente di aeromobili di ottemperare ai requisiti assicurativi minimi (ad esempio, escludendo i rischi di atti terroristici). Il regolamento comunque non impone alle autorità dell'aviazione di esaminare le condizioni generali della polizza assicurativa.

4. Andamento del mercato delle assicurazioni aeronautiche dopo l'entrata in vigore del regolamento

Il regolamento (CE) n. 785/2004 si applica agli esercenti di aeromobili, non agli assicuratori del trasporto aereo. L'evoluzione del mercato delle assicurazioni in questo settore costituisce tuttavia il contesto generale che determina le ripercussioni economiche dei requisiti assicurativi sugli esercenti di aeromobili.

Quando, nel 2002, la Commissione propose un regolamento sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori e agli esercenti di aeromobili, il mercato delle assicurazioni per il trasporto aereo era fortemente scosso dai fatti dell'11 settembre 2001. Le spese di assicurazione erano notevolmente aumentate. La soppressione della copertura assicurativa contro gli atti di guerra e terrorismo decisa in seguito agli attentati dell'11 settembre aveva suscitato forti inquietudini circa la copertura dei vettori e degli esercenti di aeromobili⁶.

⁶ COM(2001) 574 del 10.10.2001 - Ripercussioni degli attentati negli Stati Uniti sull'industria dei trasporti aerei, pagg. 4-5. COM(2002) 320 del 2.7.2002 – Comunicazione in materia di assicurazione nel settore del trasporto aereo a seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti, pag. 2.

Dall'entrata in vigore del regolamento si è osservato un miglioramento delle condizioni di mercato. La presenza di nuova capacità nel mercato delle assicurazioni aeronautiche ha fatto aumentare la concorrenza, il che, a sua volta, ha ridotto il costo delle assicurazioni di questo tipo. Inoltre, il bilancio del trasporto aereo in termini di sicurezza, caratterizzato da tassi di perdita piuttosto bassi, ha contribuito ulteriormente a ridurre in modo significativo i premi assicurativi a partire dal 2004.

Tra il 2004 e settembre 2006 i premi per il rinnovo hanno registrato un calo annuo del 5-10%. Nell'ottobre del 2006, periodo del rinnovo delle assicurazioni, si è verificata una riduzione dei premi superiore al 20%, con una riduzione media per il 2006 pari al 16%⁷. Nella prima metà del 2007 i premi per il rinnovo sono di nuovo scesi di circa il 20%. Il periodo di rinnovo alla fine del 2007 ha visto un'ulteriore riduzione dei premi di circa l'11%⁸. Va osservato che tali riduzioni hanno coinciso con una maggiore esposizione imputabile all'aumento sia del numero di passeggeri che dei valori medi delle flotte. Il totale dei premi di riferimento "corpi" e "responsabilità civile" è sceso da 3,4 miliardi USD nel 2002 a 1,5 miliardi nel 2007. Per i vettori aerei europei, il totale dei suddetti premi è sceso al di sotto dei 500 milioni USD nel 2006⁹.

Al momento dell'adozione del regolamento, la Commissione stava esaminando la compatibilità di alcune pratiche del mercato delle assicurazioni aeronautiche con le norme comunitarie in materia di concorrenza. Dall'esame è emerso che le strutture su cui si fonda la cooperazione tra gli assicuratori aeronautici impedivano al mercato di funzionare al meglio. Nel marzo del 2005, per tutelarsi da un'eccessiva cooperazione, gli assicuratori europei di questo settore hanno avviato una riforma delle loro pratiche¹⁰. L'AICG (Aviation Insurance Clauses Group – Gruppo per le clausole assicurazioni aeronautiche), creato nel giugno del 2005 dalla Lloyd's Market Association e dall'International Underwriting Association of London, elabora formule standard non vincolanti, nonché clausole e varianti, da utilizzare nelle polizze assicurative aeronautiche. Gli utenti sono consultati sulle clausole proposte e possono a loro volta proporre delle varianti. Gli atti delle riunioni dell'AICG e i progetti di formulazioni e di clausole sono pubblicati¹¹. Queste pratiche, oltre ad aumentare notevolmente la trasparenza a favore dei vettori aerei, hanno facilitato alla Commissione e alle autorità nazionali il compito di sorvegliare il mercato delle assicurazioni.

In seguito agli attentati dell'11 settembre, gli assicuratori aeronautici hanno istituito un mercato dell'assicurazione per responsabilità terzi secondo rischio per rischi di guerra (Excess Third Party War Liability), reintegrando i rischi di guerra e terrorismo¹². I premi di questo tipo di assicurazione sono scesi notevolmente, da 1,7 miliardi USD nel 2001 a 0,13 miliardi nel 2007. L'assenza di perdite e le condizioni di mercato hanno fatto sensibilmente diminuire

⁷ Fonte: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

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

⁹ Fonte: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ Comunicato stampa IP/05/361 del 23 marzo 2005. "Competition: aviation insurers commit to reforms to promote competition and transparency".

¹¹ www.aicg.co.uk.

¹² Il regolamento include espressamente i rischi di terrorismo nei requisiti assicurativi minimi. Le polizze assicurative per il trasporto aereo escludono i rischi di guerra, dirottamento e terrorismo mediante una clausola specifica d'esclusione. Tali rischi sono tuttavia ripresi in un'appendice che estende la copertura delle responsabilità per il trasporto aereo.

le spese di assicurazione. A quanto pare, i premi di assicurazione per responsabilità terzi secondo rischio sono scesi di circa il 40% per passeggero nel 2007¹³.

L'AICG ha riesaminato la clausola di esclusione dei rischi di guerra, dirottamento e assimilati e le relative clausole di reinclusione ("write-back"). Nell'agosto del 2006 l'AICG ha pubblicato nuove clausole di esclusione e clausole di reinclusione delle coperture assicurative di responsabilità civile¹⁴. La clausola di esclusione AVN48C ricompresa nella clausola di estensione AVN52H esclude dalla polizza assicurativa tutti i rischi connessi alle armi di distruzione di massa. La variante AVN48D ricompresa nella clausola di estensione AVN52K copre un livello limitato di rischio connesso alle armi di distruzione di massa, quelle nucleari escluse. Dopo aver consultato gli Stati membri, la Commissione, nel gennaio 2007, ha comunicato agli assicuratori che l'esclusione dalle polizze assicurative di tutti i rischi connessi alle armi di distruzione di massa pone gli esercenti di aeromobili in posizione di inottemperanza dei requisiti assicurativi minimi prescritti dal regolamento.

Dal momento della loro pubblicazione ad opera dell'AICG, le suddette clausole non sono ancora state utilizzate nei contratti di assicurazione aeronautica. Tenuto conto del contesto attuale, non si prevede che il mercato introduca le nuove clausole nell'immediato futuro. Nulla indica al momento che la copertura assicurativa dei rischi connessi alle armi di distruzione di massa offerta dal mercato sia insufficiente. La Commissione continuerà a sorvegliare attentamente l'andamento del mercato, sia per garantire il rispetto del regolamento che per consentire agli esercenti di aeromobili di svolgere la loro attività.

5. Ripercussioni economiche per i vettori e gli esercenti di aeromobili

È evidente che i requisiti armonizzati hanno causato ripercussioni economiche maggiori per gli esercenti di aeromobili che non erano soggetti a requisiti assicurativi minimi rigorosi prima dell'entrata in vigore del regolamento. Ne hanno risentito in maniera limitata gli operatori che avevano già sottoscritto, prima della sua entrata in vigore, un'assicurazione più onerosa rispetto alla copertura imposta da quest'ultimo.

Per la maggior parte dei vettori aerei, le ripercussioni economiche del regolamento sono state contenute. Di fatto, per ragioni legate alla gestione dei rischi aziendali, i grandi vettori aerei sottoscrivono coperture assicurative che vanno oltre i requisiti minimi. Le imprese di locazione di aeromobili di norma esigono una copertura assicurativa maggiore di quella prevista dal regolamento, pertanto i vettori aerei che noleggiavano aeromobili dispongono di un'assicurazione che garantisce una copertura superiore ai requisiti minimi. Anche i vettori che operano con aeromobili di piccole dimensioni in genere sottoscrivono assicurazioni con copertura superiore ai requisiti minimi. Tenuto conto delle condizioni di mercato, le spese di assicurazione costituiscono attualmente un fattore di costo di lieve entità per i vettori aerei. Dopo l'11 settembre le spese di assicurazione sono aumentate, situandosi tra 1,30 USD e 1,85 USD per passeggero¹⁵. Nel 2007 la spesa media di assicurazione per il settore aereo dell'UE era pari a 0,54 USD per passeggero e per volo¹⁶.

Per quanto riguarda l'impatto economico sull'aviazione generale, la situazione varia da uno Stato membro all'altro. Prima dell'entrata in vigore del regolamento, alcuni Stati membri

¹³ Fonte: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁴ Clausole pubblicate in www.aicg.co.uk.

¹⁵ COM (2002) 320, pag. 4.

¹⁶ Fonte: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

chiedevano già agli esercenti di aeromobili non commerciali di sottoscrivere un'assicurazione simile o persino con una maggiore copertura. Nella maggior parte degli Stati membri l'aviazione generale non ne ha seriamente risentito. In linea di massima, le ripercussioni iniziali, conseguenti all'entrata in vigore del regolamento, sono state più pesanti, ma negli ultimi anni le condizioni del mercato delle assicurazioni aeronautiche sono state tali da generare notevoli riduzioni dei premi. In alcuni Stati membri, tuttavia, in particolare in alcuni di quelli nuovi, le spese di assicurazione per gli esercenti di aeromobili non commerciali hanno subito un forte aumento a causa del regolamento. Tre Stati membri hanno riferito aumenti superiori al 100%. Alcuni esercenti di aeromobili leggeri hanno apparentemente dovuto far fronte a consistenti aumenti delle spese, ad esempio quelli che operano con deltaplani, mongolfiere, idrovolanti ultraleggeri, e lo stesso dicasi per gli esercenti di aeromobili storici pesanti (quali il B-17 "Sally B").

Poiché il regolamento si è tradotto in un esorbitante innalzamento del livello di copertura assicurativa per alcuni velivoli storici dotati di un'alta MTOM certificata, si teme da più parti che si possa arrivare al fermo degli aeromobili storici pesanti. Secondo gli esercenti degli aeromobili storici, i rischi di danni a terzi causati da questo tipo di aeromobile sono assai inferiori rispetto a quelli arrecati dagli aeromobili moderni appartenenti alla stessa categoria di peso, a causa dell'uso limitato e delle restrizioni operative cui sono soggetti. Pur tuttavia, molti contributi alla consultazione indicano che il mercato assicurativo sta tenendo nella dovuta considerazione le suddette caratteristiche. Sebbene le categorie di peso previste nel regolamento possano non essere del tutto idonee a tenere conto degli aeromobili storici pesanti, sarebbe difficile giustificare una deroga alle norme generali. L'esperienza degli Stati membri che possiedono grandi flotte di aerei storici, in particolare il Regno Unito, tende a confermare che i requisiti del regolamento (CE) n. 785/2004 sono adeguati per ogni tipo di aeromobile, sia moderno che storico. L'esempio recente di un bombardiere Vulcan restaurato, con una MTOM di 79 379 kg, ha dimostrato che il mercato delle assicurazioni è in grado di fornire soluzioni flessibili agli esercenti di aeromobili storici conformi ai requisiti del regolamento¹⁷. Tenuto conto del bilancio delle soluzioni di mercato, la Commissione ritiene che al momento non vi siano ragioni che giustifichino la necessità di modificare il regolamento. I mediatori di assicurazione e gli assicuratori sono in grado di valutare adeguatamente i rischi di danni causati a terzi dagli aeromobili storici e di fornire soluzioni di mercato agli esercenti di tali aeromobili. La Commissione non intende quindi introdurre per il momento complesse disposizioni di deroga destinate a un numero ristretto di esercenti di aeromobili, bensì si affida alla capacità del mercato di fornire soluzioni flessibili, continuando comunque a sorvegliare attentamente la situazione.

6. Aspetti connessi che non rientrano nel campo d'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004

Il regolamento (CE) n. 785/2004 prevede che gli esercenti di aeromobili siano assicurati in modo da coprire specificamente la loro responsabilità nell'ambito del trasporto aereo nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi. La copertura minima per la posta trasportata è stabilita dalle amministrazioni nazionali. Il principio generale secondo il quale i vettori aerei

¹⁷ Dopo l'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 785/2004, la Commissione ha vivamente incoraggiato a ricercare una soluzione di mercato per il "Sally B".

devono essere assicurati per coprire la loro responsabilità nei confronti della posta trasportata rientra tra le norme comunitarie sul rilascio delle licenze¹⁸.

Provvedendo a che i vettori aerei sottoscrivano un'assicurazione che copre adeguatamente la loro responsabilità nei confronti dei passeggeri e dei bagagli, il regolamento ha contribuito ad assicurare un livello elevato di tutela dei passeggeri nell'Unione europea. Alcuni casi recenti hanno mostrato che i passeggeri possono dover far fronte a difficoltà nell'eventualità di problemi della compagnia aerea, quali la bancarotta o la revoca della licenza d'esercizio. A tale riguardo, la Commissione ha approfittato della sopra citata consultazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004 per esplorare in che modo migliorare la tutela dei passeggeri in casi del genere. Dalle risposte alla consultazione non si desume che vi siano ragioni imperiose che giustifichino l'introduzione di ulteriori requisiti assicurativi per tutelare i passeggeri in caso di fallimento del vettore aereo. Sebbene esistano sul mercato, perlomeno in alcuni Stati membri, assicurazioni per questo tipo di rischio, si tratta di assicurazioni specifiche contro l'insolvenza che non sono comunemente offerte nel settore delle assicurazioni aeronautiche. Molte parti interessate e autorità nazionali ritengono che il modo migliore per far fronte a questo genere di situazioni sia di sorvegliare attentamente l'idoneità finanziaria dei vettori aerei in possesso di licenza d'esercizio, sorveglianza che è stata rafforzata in sede di revisione del terzo pacchetto¹⁹. La Commissione è consapevole delle difficoltà che i passeggeri possono incontrare e continuerà quindi ad esaminare tutti gli aspetti della questione, insieme alle possibili soluzioni.

7. Conclusioni

La Commissione è al corrente del fatto che in alcuni Stati membri, dall'entrata in vigore del regolamento, alcune categorie di esercenti di aeromobili hanno subito un notevole aumento delle spese di assicurazione. A suo parere, tuttavia, non vi sono elementi che denotino un problema di carattere generale dovuto al regolamento. L'intenzione del Consiglio e del Parlamento era di creare condizioni eque e fissare requisiti assicurativi uniformi per tutti gli esercenti di aeromobili - commerciali e non commerciali, europei e stranieri - per garantire un congruo risarcimento ai passeggeri e a terzi coinvolti in quanto vittime. Le risposte hanno confermato che questo obiettivo continua ad essere valido e che sarebbe controproducente reintrodurre la possibilità di emanare norme nazionali (ad esempio, per le attività non commerciali degli aeromobili leggeri).

Tale armonizzazione ha prodotto necessariamente ripercussioni maggiori sugli esercenti di alcuni Stati membri rispetto ad altri, anche se nella maggior parte di essi i requisiti minimi previsti dal regolamento non hanno causato seri problemi. Pertanto, nonostante le inquietudini manifestate da alcuni Stati membri - e dagli esercenti di aeromobili interessati -, i requisiti assicurativi fissati dal regolamento non possono essere ritenuti eccessivamente gravosi per alcune categorie, come gli aeromobili leggeri²⁰. A tale proposito occorre rilevare che la

¹⁸ Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei e COM(2006) 396 - Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (rifusione).

¹⁹ COM(2006) 396 - Proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi di trasporto aereo nella Comunità (rifusione). Cfr. comunicato stampa IP/07/1831 della Commissione del 30 novembre 2007.

²⁰ Come implicitamente confermato dal Consiglio nelle conclusioni del 7/8 aprile 2008 relative alla comunicazione della Commissione - Agenda per un futuro sostenibile nell'aviazione generale e di affari.

copertura assicurativa minima prevista dal regolamento per gli aeromobili con MTOM inferiore a 2 700 kg è molto meno elevata di quella proposta in origine dalla Commissione.

Nei tre anni dalla sua entrata in vigore, il regolamento (CE) n. 785/2004 ha raggiunto l'obiettivo prefissato, ossia ha garantito che tutti gli esercenti di aeromobili che utilizzano lo spazio aereo comunitario fossero muniti di un'adeguata copertura assicurativa, nei confronti di passeggeri, bagagli, merci e terzi. Al momento non vi siano elementi che giustifichino la necessità di modificare il regolamento. La Commissione ritiene che i chiarimenti contenuti nella presente relazione contribuiranno a migliorare ulteriormente l'applicazione del regolamento e continuerà, insieme agli Stati membri e alle parti interessate, in particolare nell'ambito del gruppo sulle assicurazioni, a sorvegliarne attentamente l'attuazione.

ALLEGATO A) Modello di certificato di assicurazione per i vettori aerei

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.

ALLEGATO B) Modello di certificato di assicurazione per gli esercenti di aeromobili²¹

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 Questo modello di certificato è stato elaborato dal London Insurance Market Brokers Committee, in collaborazione con l'autorità britannica dell'aviazione civile.

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			

ALLEGATO C) Progetto di modello di certificato di assicurazione per l'aviazione generale²²

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

To whom it may concern

Certificate of Insurance

This is to certify that an insurance contract has been signed between us and the insured named above in accordance with information given in the schedule.

The insurance is valid for the owner and/or user of the insured aircraft.

A condition for the validity of the insurance contract is that premium instalments are duly paid.

²²

Questo progetto di modello di certificato è stato elaborato dall'International Union of Aviation Insurers. Si tratta di una prima pagina che attesta il rispetto dei requisiti del regolamento (CE) n. 785/2004, cui i singoli Stati possono aggiungere gli eventuali obblighi nazionali supplementari.

Subject to the terms, definitions, conditions, limitations and exclusions of the Policy.