

Transport aérien: assurance applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

2002/0234(COD) - 24/04/2008 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux exploitants d'aéronefs dans l'UE. Entré en vigueur le 30 avril 2005, ce règlement impose des obligations d'assurance minimales aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs non commerciaux en ce qui concerne leur responsabilité civile à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Il s'applique à tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou - dans une certaine mesure - au-dessus du territoire de l'UE.

Le rapport constate qu'au cours des trois années qui ont suivi son entrée en vigueur, le règlement a atteint son objectif: faire en sorte que tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'espace aérien à l'intérieur, à destination ou au départ de la Communauté souscrivent une assurance. Les exploitants d'aéronefs qui n'ont pas satisfait aux exigences en matière d'assurance sont très peu nombreux. Les autorités de l'aviation civile des États membres ont indiqué que certains transporteurs de pays tiers (généralement des compagnies de charters d'Asie centrale) ont suspendu leurs activités après l'entrée en vigueur du règlement. La consultation des parties intéressées a montré que le règlement était clair et facile à appliquer. À quelques rares exceptions près, les transporteurs aériens ont démontré qu'ils satisfaisaient aux exigences en matière d'assurance définies par le règlement en déposant un certificat d'assurance. Si des transporteurs de pays tiers ne fournissent pas la preuve qu'ils sont assurés, les États membres peuvent leur refuser le droit d'atterrir sur leur territoire. Cette sanction s'est avérée très efficace et dissuasive. S'agissant des transporteurs communautaires, les cas dans lesquels des États membres ont dû prendre des sanctions sont très rares.

En revanche, il est nécessaire de clarifier plusieurs points liés à l'application du règlement par les autorités nationales :

- **le certificat d'assurance** : les parties intéressées et des autorités de l'aviation ont exprimé leur soutien en faveur d'un certificat d'assurance type. Les services de la Commission estiment néanmoins qu'un certificat juridiquement contraignant réduirait la capacité des intéressés à s'adapter à de nouvelles circonstances. La Commission encouragera le secteur et les États membres à poursuivre leurs discussions en vue d'améliorer les certificats types et d'obtenir ainsi le soutien des 27 États membres.

- **ladélivrance des certificats d'assurance** : certains États membres ont remis en cause le fait que des courtiers d'assurance puissent délivrer des certificats d'assurance. La Commission estime cependant qu'aux termes du règlement, il est indifférent que le certificat d'assurance soit délivré par les assureurs mêmes ou par un courtier d'assurance ou un agent représentant l'assureur.

- **le lien entre le certificat d'assurance et les conditions générales de la police d'assurance** : le règlement impose des exigences en matière d'assurance aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs. Il n'interfère pas dans les dispositions contractuelles liant les exploitants d'aéronefs aux assureurs. Toutefois, comme les certificats d'assurance sont souvent soumis aux conditions générales et aux clauses de limitation et d'exclusion fixées dans la police d'assurance, les autorités de l'aviation peuvent exiger la preuve que ces conditions générales ne font pas obstacle au respect des exigences minimales en matière d'assurance par l'exploitant d'aéronef (p. ex. en excluant les risques de terrorisme).

Par ailleurs, le règlement n'impose pas aux autorités de l'aviation d'examiner les conditions générales de la police d'assurance.

La Commission sait que, dans certains États membres, certaines catégories d'exploitants d'aéronefs doivent faire face à une hausse sensible de leurs frais d'assurance depuis l'entrée en vigueur du règlement. Selon elle, rien n'indique toutefois que le règlement pose un problème d'ordre général. La consultation des parties intéressées a confirmé qu'il serait contreproductif de réintroduire des règles nationales (p. ex. pour l'exploitation non commerciale des aéronefs légers). Dans la plupart des États de l'UE, les exigences minimales du règlement n'ont engendré aucun problème de taille. Par conséquent, en dépit des inquiétudes exprimées par certains États membres (et par les exploitants d'aéronefs concernés), les exigences en matière d'assurance établies par le règlement ne peuvent être jugées disproportionnées pour certaines catégories comme les aéronefs légers.

Au cours des trois années qui ont suivi son entrée en vigueur, le règlement (CE) n° 785/2004 a atteint l'objectif consistant à garantir une assurance appropriée couvrant la responsabilité de tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'espace aérien communautaire à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Aucun élément ne démontre actuellement la nécessité de modifier le règlement.