

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

2002/0234(COD) - 05/12/2003 - Position du Conseil

La position commune a été adoptée à la majorité qualifiée, avec l'abstention de la délégation allemande. Elle intègre en totalité ou en partie 16 des 24 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les principales modifications introduites par le Conseil consistent à : - exclure le "courrier" du champ d'application du règlement dans la mesure où les exigences en matière d'assurance à l'égard du transport du courrier sont couvertes par le règlement 2407/92/CE ; - exclure certains types d'aéronefs et d'aérodynes du champ d'application du règlement; - intégrer les clauses "Gibraltar"; - supprimer certaines définitions, réviser les définitions des expressions "exploitant d'aéronef" et "vol" et ajouter de nouvelles définitions concernant les termes "passagers", "tiers" et "exploitation commerciale" ; - reformuler les principes d'assurance afin de préciser quelles exigences les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs doivent respecter en matière d'assurance; - souligner que les exigences minimales en matière d'assurance prévues par le règlement ne portent pas atteinte aux règles en matière de responsabilité définies par les règles des conventions internationales, du droit communautaire et du droit interne des États membres; - supprimer l'ancien art.5 (2), relatif aux exigences spécifiques imposées aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs enregistrés dans un pays tiers; - préciser que les États membres survolés peuvent exiger que les transporteurs aériens apportent la preuve qu'ils ont souscrit une assurance valable conformément au règlement. Le Conseil a également : - confirmé que, à l'égard des passagers, la couverture minimale de l'assurance était de 250.000 DTS par passager. Toutefois, afin de tenir compte de la situation particulière des exploitants utilisant de petits aéronefs à des fins privées, le Conseil a prévu une exception à cette règle, précisant que, dans le cadre de l'exploitation non commerciale d'un aéronef de 2.700 kg ou moins, les États membres ont la possibilité de fixer un montant minimum inférieur pour la couverture minimale de l'assurance à condition que le montant de ladite couverture ne soit pas inférieur à 100.000 DTS par passager; - abaissé la couverture minimale de l'assurance à l'égard des tiers et approuvé une classification plus détaillée des aéronefs qui permet de déterminer plus précisément la couverture minimale de l'assurance dans chaque cas; - clarifié les dispositions sur l'application et les sanctions eu égard au droit communautaire en vigueur; - précisé que le règlement entrera en vigueur 12 mois après le jour de sa publication au JO. Le Conseil a pu adhérer à l'objectif d'une grande majorité des amendements concernant : - la validité dans l'ensemble de la Communauté du dépôt de la preuve de l'assurance par les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs de l'UE. Le champ d'application de la mesure a néanmoins été limité aux seuls transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs de l'UE afin de ne pas porter atteinte aux obligations des États membres découlant de la convention de Montréal; - les personnes qui seront soumises au règlement en élargissant la définition du "passager"; - l'exclusion des aéronefs d'État du champ d'application du règlement; - l'inclusion des vols locaux dans le champ d'application du règlement; - la définition de la masse maximale au décollage (MTOW) reformulée pour correspondre à la description de l'acronyme MTOM; - la référence aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs couverts par le champ d'application du règlement; - les catégories d'aéronefs et les exigences minimales en matière d'assurance pour les dommages subis par des tiers. Tous les aéronefs couverts par le champ d'application du règlement, exploités par des transporteurs aériens et/ou des exploitants d'aéronefs, doivent être assurés contre des dommages subis par des tiers, notamment à la suite d'actes de guerre ou de terrorisme. La position commune contient plus de catégories d'aéronefs (MTOM < 25 tonnes) que dans les propositions de la Commission et du Parlement européen, et des exigences en matière d'assurance différentes par rapport à celles proposées par la Commission et le Parlement européen; - la pratique commerciale des montants globaux actuellement applicable à la couverture d'assurance pour les risques de guerre et de terrorisme; - les sanctions contre les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs de pays tiers; - les sanctions contre les aéronefs qui ont atterri sans assurance suffisante; - le retrait de la licence

d'exploitation des transporteurs aériens de l'UE comme sanction en cas de violation du règlement. En revanche, le Conseil n'a pas inclus dans la position commune les amendements : - concernant les survols; - concernant une application générale plus stricte des exigences en matière d'assurance prévues dans le règlement par des inspections supplémentaires improvisées; - prévoyant de sanctionner les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs de pays tiers ayant enfreint les dispositions du règlement par une interdiction de survol du territoire d'un État membre (le Conseil est arrivé à la conclusion que l'application de cette sanction serait très difficile dans la pratique); - visant à rendre facultative la mesure donnant aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs de pays tiers des possibilités alternatives d'assurance et à étendre la mesure aux garanties d'État; - prévoyant d'imposer aux transporteurs aériens de veiller avant le début du vol à ce que leur couverture d'assurance demeure en vigueur jusqu'au prochain atterrissage en sécurité; - visant à préciser la notion de location à court terme; - visant à préciser les cas où les États membres peuvent demander des preuves supplémentaires d'une assurance valable.