

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

2002/0234(COD) - 23/07/2003 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient tels quels 13 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Ces amendements ont trait aux points suivants de la proposition : - Objet : le texte est clarifié en ce qui concerne les passagers (ajout des "autres personnes à bord"); - Champ d'application : la formulation a été simplifiée de manière à traduire l'objet du règlement proposé; le champ d'application du règlement proposé a été élargi de manière à être également applicable aux vols locaux ; simultanément, les aéronefs d'État ont été exclus du champ d'application; - Définitions : la définition relative à la base de classification des aéronefs par catégories (poids maximum au décollage - MTOW - ou masse maximale au décollage - MTOM comme on dit dans l'industrie) a été clarifiée du point de vue rédactionnel sans modifier le sens de la disposition ; - Principes d'assurance : le texte a été clarifié sans modifier le sens de la disposition ; - Respect du règlement : il est clairement dit que lorsque les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs déposent des preuves d'assurance auprès de l'autorité compétente d'un État membre, cela suffit pour tous les États membres. De plus, dans le même contexte, en ce qui concerne le survol, les États membres ont l'obligation, plutôt que la possibilité, d'exiger des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs de fournir des preuves d'une assurance contractée conformément au règlement; - Responsabilité à l'égard des tiers : le nouveau texte stipule clairement que, pour ce qui est de la couverture de responsabilité civile pour risques de guerre et de terrorisme, les montants d'assurance seront applicables globalement (cette modification fait écho aux réactions de l'industrie aéronautique et des assureurs qui ne sont pas encore en mesure d'accorder une couverture d'assurance pour de tels risques selon la pratique contractuelle en vigueur avant les événements du 11 septembre 2001) ; - Sanctions : les sanctions sont rendues plus efficaces en permettant aux États membres de procéder à des inspections supplémentaires afin de vérifier l'existence d'assurances appropriées. Dans le même contexte, lorsque des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs ne respectent pas les exigences en matière d'assurance du règlement, les États membres sont tenus de leur refuser l'accès à la Communauté. Simultanément, il faut rappeler que, lorsque des transporteurs aériens de l'UE ne sont pas correctement assurés, les États membres ne peuvent pas maintenir leur licence d'exploitation, comme prévu à l'article 3 du règlement 2407/92/CEE du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens. Les États membres sont tenus de ne pas permettre aux aéronefs dépourvus de couverture d'assurance appropriée, de décoller de l'aéroport avant d'avoir fourni des preuves d'une assurance valable. La Commission a également accepté en principe ou partiellement 5 amendements portant sur : la définition du "passager"; le champ d'application du règlement en ce qui concerne les exploitants d'aéronefs ; les catégories et les montants d'assurance pour la responsabilité civile ; la définition d'un vol ; les Sanctions /Application (acceptable uniquement pour les transporteurs de pays tiers mais pas pour ceux de la Communauté). Enfin, la Commission a rejeté 6 amendements relatifs : aux garanties d'État ; à la validité de l'assurance ; à la définition des contrats de courte durée ; à une description détaillée des doutes pesant sur l'assurance effective ; à l'élargissement de la définition de l'assureur.