

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

2002/0234(COD) - 24/04/2003

La commission a adopté le rapport de M. Jim NICHOLSON (PPE-DE, UK) qui approuve la proposition dans les grandes lignes, sous réserve d'un certain nombre d'amendements (procédure de codécision, 1ère lecture). L'amendement-clé concerne les exigences minimales en matière d'assurance en vue de couvrir la responsabilité à l'égard des tiers en cas d'accident, d'acte de terrorisme ou de guerre. Selon les députés, les exigences minimales proposées ne sont pas suffisamment différenciées et sont trop élevées en général. En particulier, ils estiment que le seuil minimal fixé par la Commission (80 millions de DTS pour tout aéronef présentant une masse maximale au décollage (maximum take-off weight ou MTOW) de moins de 25 000 kg) constituerait un fardeau intolérable pour les exploitants de petits aéronefs. La commission parlementaire propose par conséquent de remplacer les quatre catégories d'aéronef proposées -et les exigences minimales en matière d'assurance y afférentes- par huit catégories allant de 1,5 million de DTS pour les avions présentant un MTOW de moins de 2000 kg jusqu'à 250 millions de DTS pour les avions présentant un MTOW de plus de 200 000 kg. Toutes les catégories proposées par la commission parlementaire comportent des montants sensiblement moins élevés par rapport à la proposition, y compris pour les avions plus lourds (par exemple, la Commission européenne propose un seuil minimal de 600 millions de DTS pour la catégorie la plus lourde). Les autres amendements sont comme suit : - les aéronefs au départ et à destination d'un même aéroport devrait aussi être inclus dans le règlement; - il faudrait prévoir la possibilité, pour les transporteurs aériens de pays tiers, d'être assurés sur le marché; - les États membres devront (et non simplement "peuvent") obliger les avions survolant leur territoire à répondre aux mêmes exigences que celles prévues par le règlement; - les exploitants qui ne sont pas tenus de posséder une licence d'exploitation devraient aussi être couverts par les dispositions législatives; - la définition de "location à court terme" doit être clarifiée; - le dépôt de la preuve de l'assurance effectué dans un seul État membre doit être suffisant pour l'ensemble des États membres, dans le cadre du marché interne; - les États membres peuvent procéder à des inspections improvisées pour vérifier la conformité avec les dispositions du règlement; - le refus d'accès aux voies aériennes à destination ou en provenance de la Communauté ou le refus du droit de survoler le territoire d'un État membre est une sanction qui devrait s'appliquer seulement aux transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs des pays tiers et pas aux compagnies intérieures.