Informations de base

2002/0234(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport aérien: assurance applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs **Subject** 2.50.05 Assurances, fonds de retraite 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	NICHOLSON James (PPE-DE)	05/11/2002

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	NICHOLSON James (PPE-DE)	05/11/2002

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
JURI Juridique et marché intérieur	RIPOLL Y MARTÍNEZ DE BEDOYA Carlos (PPE-DE)	03/12/2002

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	2574	2004-03-30
Transports, télécommunications et énergie	2515	2003-06-05
Transports, télécommunications et énergie	2531	2003-10-09
Transports, télécommunications et énergie	2551	2003-12-05

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
24/09/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0521	Résumé
09/10/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/04/2003	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
24/04/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0129/2003	
12/05/2003	Débat en plénière		
13/05/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0203/2003	Résumé
05/06/2003	Débat au Conseil		
23/07/2003	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2003)0454	Résumé
05/12/2003	Publication de la position du Conseil	13910/1/2003	Résumé
15/01/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/02/2004	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
17/02/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0088/2004	
10/03/2004	Débat en plénière		
11/03/2004	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0171/2004	Résumé
30/03/2004	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
21/04/2004	Signature de l'acte final		
21/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2002/0234(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/19591

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture				

unique		A5-0129/2003	24/04/2003	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0203/2003 JO C 067 17.03.2004, p. 0029-0114 E	13/05/2003	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0088/2004	17/02/2004	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0171/2004 JO C 102 28.04.2004, p. 0648-0767 E	11/03/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15251/2003	25/11/2003	
Position du Conseil	13910/1/2003 JO C 054 02.03.2004, p. 0040-0047 E	05/12/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2002)0521 JO C 020 28.01.2003, p. 0193 E	24/09/2002	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2002)1030	27/09/2002	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2002)1031	27/09/2002	
Proposition législative modifiée	COM(2003)0454	23/07/2003	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2004)0006	09/01/2004	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2004)0255	14/04/2004	Résumé
Document de suivi	COM(2008)0216	24/04/2008	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0280/2003 JO C 095 23.04.2003, p. 0016-0021	26/02/2003	

Informations complémentaires

Source	Document	Date

Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2004/0785 JO L 138 30.04.2004, p. 0001-0006	Résumé

Actes délégués	
Référence	**Sujet**
2020/2627(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

2002/0234(COD) - 24/09/2002 - Document de base législatif

OBJECTIF : définir des exigences minimales d'assurance pour tous les transporteurs et opérateurs aériens volant en Europe. CONTENU : au lendemain des attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, les compagnies aériennes ont été brusquement laissées sans assurance, obligeant les gouvernements à intervenir et à assumer le rôle de l'assureur. Pour faciliter le retour rapide aux conditions du marché et rétablir la confiance à la fois dans l'aviation et dans le secteur de l'assurance, la Commission présente une proposition de règlement qui fixe les exigences minimales d'assurance pour tous les transporteurs et opérateurs aériens, applicables aux vols à destination et en provenance d'aéroports communautaires, ainsi qu'au survol du territoire de l'Union européenne. Le règlement proposé assure la sécurité juridique aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs de l'Union européenne et des pays tiers effectuant des vols à destination ou à l'intérieur de la Communauté, en prévoyant l'application transparente, non discriminatoire et harmonisée des exigences minimales d'assurance. Il instaure une approche harmonisée et une concurrence équitable pour tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs, indépendamment de leur nationalité, en exigeant un minimum d'assurance pour tous les types de responsabilités (passagers, bagages, marchandises, courrier et responsabilité à l'égard des tiers). Les règles proposées clarifient l'obligation générale faite à tous les transporteurs aériens communautaires d'être assurés et mettent en place des exigences minimales en matière d'assurance, sur base de la pratique des conventions européenne (la Conférence européenne de l'aviation civile - CEAC) et internationales. Les principaux aspects de la proposition sont les suivants: - passagers et bagages: tout transporteur aérien devra être assuré pour couvrir sa responsabilité en cas de décès, de blessure ou de tout autre dégât corporel subis par les passagers à raison d'au moins 250.000 DTS par passager. Cette assurance couvrira également des dommages subis en cas de destruction, de perte ou de dommages subis par les bagages enregistrés d'un passager; - marchandises: les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs devront être assurés pour couvrir leur responsabilité en cas de dégâts subis par destruction ou perte de marchandises transportées pour un montant minimal de 17 DTS par kilogramme, à condition que l'événement à l'origine des dommages subis ait lieu pendant le vol; - courrier: les États membres fixent les exigences minimales en matière d'assurance en valeur pour le transport de courrier par les transporteurs aériens ou les exploitants d'aéronefs, sans discrimination sur la base de la nationalité ni de l'identité; - responsabilité à l'égard des tiers: le règlement proposé prévoit que tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs effectuant des vols à destination ou en provenance de l'Union européenne, ou survolant son territoire, devront être assurés ou devront établir qu'ils observent à tout moment les exigences minimales en matière d'assurance pour les dommages subis par les tiers en cas d'accident, ainsi que d'actes de guerre et d'actes de terrorisme. En outre, les États membres devront procéder à des inspections régulières pour vérifier que les transporteurs aériens utilisant des aéroports situés sur leur territoire, ou les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs sous leur autorité respectent les dispositions du règlement. Si les États considèrent que les conditions ne sont pas respectées, ils refuseront au transporteur aérien ou à l'exploitant l'accès aux voies aériennes à destination ou en provenance de l'UE, n'autoriseront pas le droit de survoler leur territoire ou interdiront le décollage.

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

2002/0234(COD) - 13/05/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. James NICHOLSON (PPE-DE, UK) par 495 voix pour, 4 contre et 7 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition de règlement sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Le principal amendement exige que des catégories d'assurance plus faibles soient accordées aux avions plus petits. Selon le Parlement, les exigences minimales en matière d'assurance devraient être les suivantes: - Catégorie 1 : aéronefs d'une MTOW (masse maximale au décollage) inférieure à 2000 kg : 1,5 million de DTS; - Catégorie 2 : aéronefs d'une MTOW inférieure à 6.000 kg : 4,5 millions de DTS; - Catégorie 3 : aéronefs d'une MTOW inférieure à 14.000 kg : 9 millions de DTS; - Catégorie 4 : aéronefs d'une MTOW inférieure à 25.000 kg : 12 millions de DTS; - Catégorie 5 : aéronefs d'une MTOW

inférieure à 50.000 kg : 25 millions de DTS; - Catégorie 6 : aéronefs d'une MTOW inférieure à 100.000 kg : 50 millions de DTS; - Catégorie 7 : aéronefs d'une MTOW inférieure à 200.000 kg : 90 millions de DTS; - Catégorie 8 : aéronefs d'une MTOW supérieure à 200.000 kg : 250 millions de DTS. Cette disposition s'applique mutatis mutandis aux exploitants d'aéronefs, dans la mesure où il s'agit d'aéronefs immatriculés dans la Communauté. Par ailleurs, les États membres pourront refuser au transporteur aérien ou à l'exploitant d'aéronefs d'un État tiers l'accès aux voies aériennes ou le droit de survoler leur territoire si les conditions du règlement ne sont pas remplies. Enfin, les transporteurs aériens de la Communauté et les exploitants enregistrés dans la Communauté se verront retirer leur licence d'exploitation si le niveau prescrit de couverture d'assurance n'est pas respecté.

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

2002/0234(COD) - 11/03/2004 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. James NICHOLSON (PPE-DE, UK), le Parlement européen s'est prononcé en faveur de la position commune du Conseil avec toutefois quelques changements mineurs. Le Parlement est parti du principe que les ULM et les planeurs ne devraient pas tomber sous le coup du règlement étant donné les coûts excessifs que cela impliquerait pour ce domaine de l'aviation de loisir et que les risques posés par ce secteur sont particulièrement mineurs. Il souhaite donc exclure du champ d'application du règlement les aéronefs, y compris les planeurs, d'une MMD inférieure à 500 kg, et les ULM qui sont utilisés pour des opérations non commerciales, ou sont utilisés pour l'enseignement du pilotage au niveau local sans franchissement de frontières internationales, dans la mesure où cela concerne les exigences en matière d'assurance prévues par le présent règlement applicables aux risques liés aux actes de guerre et au terrorisme.

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.

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 aérienset 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.

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

2002/0234(COD) - 21/04/2004 - Acte final

OBJECTIF : fixer les exigences minimales en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 785/2004/CE du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs. CONTENU : le règlement établit un cadre juridique fixant les conditions d'assurance et les montants minimaux à respecter par les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs tant communautaires que des pays tiers pour être autorisés à exploiter des services à l'intérieur, à destination ou en provenance de la Communauté ou à survoler le territoire des États membres assujetti au traité. Ces exigences relatives à l'assurance concernent leur responsabilité envers les passagers, les bagages, le courrier, les marchandises et les tiers. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, la couverture minimale de l'assurance est de 250.000 DTS par passager. Toutefois, dans le cadre de l'exploitation non commerciale par un aéronef dont la MMD est de 2700 kg ou moins, les États membres peuvent fixer un montant minimal 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. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des bagages, la couverture minimale de l'assurance est de 1000 DTS par passager dans le cadre de l'exploitation commerciale. En ce qui concerne la responsabilité relative au fret, la couverture minimale de l'assurance est de 17 DTS par kilogramme dans le cadre de l'exploitation commerciale. Le présent règlement ne s'applique pas: - aux aéronefs d'État visés à la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944; - aux modèles réduits d'aéronefs d'une MMD inférieure à 20 kg; - aux aérodynes à décollage à pied (y compris paramoteurs et deltaplanes motorisés); - aux ballons captifs; - aux cerfs-volants; - aux parachutes (y compris les parachutes ascensionnels); - aux aéronefs, y compris les planeurs, d'une MMD inférieure à 500 kg et les ULM, qui sont utilisés pour des opérations non commerciales ou sont utilisés pour l'enseignement du pilotage au niveau local sans franchissement de frontières internationales, dans la mesure où cela concerne les exigences en matière d'assurance prévues par le présent règlement applicables aux risques liés aux actes de guerre et au terrorisme. Ce règlement devrait assurer la sécurité juridique en ce qui concerne les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs tant communautaires que non communautaires et créer des conditions équitables de concurrence en garantissant l'application transparente, non discriminatoire et harmonisée des exigences minimales en matière d'assurance dans l'ensemble de la Communauté. ENTRÉE EN VIGUEUR : 30/04/2005.

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

2002/0234(COD) - 14/04/2004 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter l'unique amendement à la position commune proposé par le Parlement européen en deuxième lecture. L'amendement concerne le champ d'application du règlement et touche aux exigences en matière d'assurance applicables aux petits aéronefs inférieurs à 500 kg, y compris les ULM et les planeurs. Il fait suite à la proposition initiale et porte principalement sur les petits aéronefs utilisés à des fins sportives et récréatives, que la Commission avait initialement proposé d'exclure du champ d'application du règlement. Il se fonde sur l'idée que, d'une part, les coûts d'assurance pour les risques de guerre et de terrorisme sont trop élevés et rendraient trop coûteuse l'aviation récréative et sportive, d'autre part que la probabilité d'un dommage du à la réalisation de tels risques est plutôt faible. C'est pourquoi l'amendement exclut du champ d'application du règlement l'assurance de ces aéronefs contre les risques de guerre et de terrorisme. Pour tous les autres risques, ces aéronefs sont couverts par les dispositions du règlement.

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 a 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 lestransporteurs 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.

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

2002/0234(COD) - 27/09/2002 - Document annexé à la procédure

Outre la proposition de règlement relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs (se reporter au résumé précédent), la Commission européenne présente deux documents de travail : le premier document dresse un panorama de la situation actuelle des marchés de l'assurance et des différentes options possibles, le second concerne la réponse coordonnée à la lettre d'État de l'OACI sur la mise en place d'un régime mondial d'assurance aéronautique pour les risques de guerre. Depuis les attaques terroristes du 11 septembre, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'industrie aérienne aux États-Unis et en Europe réfléchissent à la possibilité de mettre en place des fonds mutuels en vue de garantir en toutes circonstances et à des conditions plus raisonnables la couverture en responsabilité à l'égard des tiers pour les risques de guerre et de terrorisme. Après avoir suivi attentivement l'introduction par les États membres de garanties d'assurance pour les entreprises de transport aérien, ainsi que l'évolution des marchés de l'assurance dans le secteur aérien, la Commission européenne a étudié les propositions de l'industrie visant à créer un fonds mutuel au niveau européen (EUROTIME) et international (GLOBALTIME), sous les auspices de l'OACI. - La Commission européenne maintient sa position sur les fonds mutuels, en favorisant le niveau international, mais en envisageant le cas échéant la possibilité de mettre en place un fonds européen, semblable à ce que prévoit l'industrie américaine. Elle indique qu'à ce stade, dans l'hypothèse de la création d'un système de fonds mutuel à l'échelon international, des protections devraient y être intégrées pour garantir que le système en question ne perturbe pas indûment les conditions de concurrence sur les marchés commerciaux de l'assurance et de la réassurance, et qu'il n'empêche pas des concurrents potentiels de pénétrer sur ces marchés (notamment ceux qui ont restreint la couverture proposée et sont susceptibles de revenir sur le marché en offrant des niveaux d'assurance plus élevés). En outre, si la création d'un tel système impliquait une participation des États, il faudrait aussi veiller à ce que cette participation soit aussi restreinte que possible, afin de limiter au maximum les effets négatifs éventuels sur le marché commercial. - En ce qui concerne l'assurance des risques de guerre (Globaltime), les services de la Commission proposent que dans leur réponse à la lettre d'État de l'OACI, les États membres adoptent une attitude favorable à la création d'un régime mondial d'assurance aéronautique pour les risques de guerre, sous certaines conditions. Ces conditions visent à assurer que le régime soit compatible avec le droit communautaire et qu'il ne bouleverse pas indûment le marché commercial des assurances.

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

2002/0234(COD) - 09/01/2004 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission a pu accepter 18 des 24 amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Le Conseil a incorporé dans leur principe ou moyennant une reformulation 16 des amendements du Parlement. En particulier, le Conseil a pu adhérer à l'objectif d'une grande majorité des amendements proposés par le Parlement européen sans nécessairement utiliser la même formulation. Le Conseil a apporté un certain nombre de modifications à la proposition initiale et à la proposition modifiée de la Commission, qui sont acceptables dans la mesure où elles garantissent la réalisation des objectifs du règlement. Pour ces raisons, la Commission soutient la position commune adoptée à la majorité qualifiée.