



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/87

EC/15, LE/7

16/8/04

Révision

23/8/04

**Anglais, espagnol
et français seulement***

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE ET COMMISSION JURIDIQUE

- Point 27 :** Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien
- Point 35 :** Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

ASSURANCES AERONAUTIQUES

(Note présentée par la Commission européenne)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Après les événements tragiques du 11 septembre 2001, et leurs répercussions sur le marché des assurances aéronautiques, la Communauté européenne a décidé de prendre différentes mesures de nature législative et économique pour que les services de transport aérien, à destination, à l'intérieur et au départ de la Communauté, ne soient pas perturbés, et pour que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs de toute nationalité soient soumis aux mêmes exigences transparentes, neutres et non discriminatoires en matière d'assurances et de procédures de surveillance de leur application.

La Commission a préparé un acte législatif, qui a été adopté le 21 avril 2004 par le Parlement européen et le Conseil. Les nouvelles règles s'appliqueront à partir du 30 avril 2005 et vont avoir une influence sur les exigences en matière d'assurance que les États membres vont désormais imposer aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus de leur territoire.

* Traduction fournie par la Commission européenne.

1. HISTORIQUE

1.1 Depuis le mois de septembre 2001, l'attention des institutions de la Communauté européenne a été attirée à plusieurs reprises à la question des assurances aéronautiques¹. La Commission a accepté la mise en place de régimes nationaux de garantie d'État apportant aux entreprises de transport aérien la couverture d'assurance nécessaire vis-à-vis des risques de guerre et de terrorisme, et a approuvé leur prorogation temporaire jusqu'au 31 octobre 2002. Elle a également suivi de près les travaux menés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le secteur privé européen concernant des initiatives visant à mettre en place des fonds mutuels dans le domaine de la navigation aérienne.

2. LES NOUVELLES REGLES COMMUNAUTAIRES

2.1 Le règlement relatif aux exigences minimales en matière d'assurance², qui a été adopté le 21 avril 2004, est un instrument juridique entièrement indépendant de l'introduction des garanties gouvernementales temporaires apportant une couverture d'assurance aux entreprises de transport aérien en Europe. Il est également indépendant des initiatives du secteur privé européen et de l'OACI visant à mettre en place un fonds mutuel destiné à couvrir la responsabilité à l'égard des tiers contre les risques de guerre et de terrorisme. Il est néanmoins évident que la création éventuelle d'un fonds mutuel à l'échelle mondiale permettrait aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, y compris ceux des pays tiers, de s'assurer à des conditions raisonnables, et les aiderait à satisfaire aux exigences minimales proposées en matière d'assurance. Les travaux préparatoires qui ont conduit à l'adoption de ces règles ont reçu un soutien massif de la part de toutes les institutions de la Communauté européenne.

2.2 Le règlement relatif aux exigences minimales en matière d'assurance est le premier pas nécessaire vers l'établissement d'un ensemble plus complet d'exigences que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs devront respecter pour pouvoir assurer des vols à l'intérieur, à destination, au départ ou au-dessus du territoire d'un État membre de la Communauté européenne. Les bases de ces règles existent déjà dans le contexte de la législation aérienne relative aux licences des transporteurs aériens³. Les règles adoptées clarifient l'exigence générale de s'assurer qui est imposée transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs indépendamment de leur nationalité et créent des conditions de concurrence égales en établissant un système harmonisé de mise en œuvre. Elles fixent des exigences minimales inspirées par les pratiques en vigueur à l'échelon européen (CEAC) et international, conformément à l'esprit de la législation internationale dans les domaines régis par la convention de Montréal en ce qui concerne les passagers, les bagages et le fret, et à la structure de la convention de Rome en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers.

2.3 Les exigences minimales en matière d'assurance introduites au niveau de la Communauté sont sans préjudice des différents régimes de responsabilité qui existent dans le monde entier et qui sont régis par des règles fixées dans des conventions internationales, comme les conventions de Varsovie et de Montréal en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des voyageurs, des bagages et du fret, et la

¹ COM(2001) 574 final du 10.10.2001 *Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil Conséquences pour l'industrie du transport aérien après les attentats aux Etats-Unis*, et COM(2002) 320 final du 2.7.2002 *Communication de la Commission concernant l'assurance du secteur du transport aérien après les attentats perpétrés aux États-Unis le 11/9/2001*.

² Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, JO L 138 du 30.04.2004, p.1.

³ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens.

convention de Rome en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers, dans le droit communautaire⁴, et dans le droit national.

3. PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DES RÈGLES

3.1 Comme les dispositions législatives relatives aux exigences minimales en matière d'assurance sont conçues pour agir en interaction avec la convention de Montréal et la future convention de Rome, la Commission européenne attire l'attention de l'assemblée de l'OACI sur les grands principes et les concepts de la nouvelle réglementation exposés ci-après.

- Tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps les risques de base ainsi que les risques découlant des actes de guerre ou de terrorisme à l'égard des voyageurs, des bagages, du fret et des tiers, pour être autorisés à effectuer des vols dans la Communauté.
- Les transporteurs aériens et, lorsqu'il y a lieu, les exploitants d'aéronefs apportent la preuve qu'ils satisfont aux exigences établies par le règlement en déposant auprès des autorités compétentes de l'«État membre concerné» un certificat d'assurance ou une autre preuve d'assurance valable.
- Le règlement oblige les États membres de la Communauté européenne à s'assurer que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les règles communautaires. Si cela est nécessaire, les États membres peuvent demander des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de l'assureur concerné.
- Les États membres de la Communauté européenne ont l'obligation de sanctionner les infractions aux nouvelles règles en prenant des mesures effectives, proportionnées et dissuasives. En ce qui concerne les transporteurs aériens communautaires, ces sanctions peuvent comprendre le retrait de la licence d'exploitation, sous réserve des dispositions appropriées des règles relatives aux licences des transporteurs aériens et dans le respect de ces dispositions. En ce qui concerne les transporteurs aériens non communautaires et les exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté, les sanctions peuvent comprendre le refus du droit d'atterrir sur le territoire d'un État membre de la Communauté européenne.
- Lorsque les États membres estiment que les conditions du nouveau règlement ne sont pas respectées, ils interdisent le décollage d'un aéronef tant que le transporteur aérien ou l'exploitant d'aéronefs concerné n'a pas produit la preuve d'une assurance adéquate conformément aux nouvelles règles.

⁴ Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (JO L 285 du 17.10.1997, p.1) modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002, applicable aux transporteurs aériens de la Communauté (JO L 140 du 30.5.2002, p.2).

- Dans les cas exceptionnels de défaillance du marché des assurances, une procédure spécifique est prévue qui permet à la Commission de déterminer les mesures appropriées pour assurer l'application des principes des nouvelles règles.
- Les exigences minimales en matière d'assurance en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des voyageurs transportés sont les suivantes :

Catégorie d'aéronef	Assurance minimale (DTS par passager)
MMD ≤ 2700 kg en exploitation non commerciale	100.000
MMD ≤ 2700 kg en exploitation commerciale	250.000
MMD > 2700kg pour tous types d'exploitation	250.000

- Les exigences minimales en matière d'assurance en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des bagages sont fixées à 1 000 DTS par passager pour les aéronefs en exploitation commerciale.
- Les exigences minimales en matière d'assurance en ce qui concerne la responsabilité à l'égard du fret sont fixées à 17 DTS par kilogramme pour les aéronefs en exploitation commerciale.
- Les exigences minimales en matière d'assurance en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers sont les suivantes :

Catégorie	MMD (kg)	Assurance minimale (en millions de DTS par accident, pour chaque aéronef)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2 700	3
4	< 6 000	7
5	< 12 000	18
6	< 25 000	80
7	< 50 000	150
8	< 200 000	300
9	< 500 000	500
10	≥ 500 000	700

- Si, à tout moment, la couverture d'assurance par accident pour des dommages causés à des tiers, dus à des risques de guerre ou de terrorisme, n'est pas disponible pour tout transporteur aérien ou exploitant d'aéronef, ces transporteurs ou ces exploitants peuvent satisfaire à leur obligation d'assurance contre de tels risques en s'assurant sur la base d'un agrégat. La Commission a l'obligation de suivre de près l'application de cette disposition afin de veiller à ce que cet agrégat soit au moins équivalent au montant approprié prévu dans le tableau.

- Le règlement sera directement applicable dans tous les États membres de la Communauté européenne à partir du 30 avril 2005, soit un an après sa publication au Journal officiel des Communautés européennes⁵. Dans l'intervalle, les États membres sont tenus de respecter l'obligation générale prévue à l'article 10 du traité instituant la Communauté européenne. En particulier, cela signifie qu'ils doivent prendre toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du traité ou résultant des actes des institutions de la Communauté. Ils ont également l'obligation de faciliter l'accomplissement des tâches de la Communauté et de s'abstenir de toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation des buts du traité. Dans la pratique, les États membres devront s'abstenir d'arrêter des mesures qui empêcheraient l'application du règlement à partir du 30 avril 2005.

— FIN —

⁵ JO L 138 du 30.04.2004, article 11.