



Bruxelles, le 24.4.2008
COM (2008) 216 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

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

1. Introduction

Il n'y a pas si longtemps, les règles communautaires régissant l'octroi des licences de transporteurs aériens se bornaient à exiger que les transporteurs aériens «aient souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers»¹, sans fixer de critères ni de montants à respecter. En 2002, afin de garantir l'application transparente, non discriminatoire et harmonisée des exigences minimales en matière d'assurance, la Commission européenne a proposé un règlement relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.²

Le règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs est entré en vigueur le 30 avril 2005. Il 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.

Le règlement 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, à l'exception des aéronefs d'État, des modèles réduits d'aéronefs dont la masse maximale au décollage (MMD) est inférieure à 20 kg, des aérodynes à décollage à pied, des ballons captifs, des cerfs-volants et des parachutes. Il crée donc des conditions équitables pour tous les exploitants d'aéronefs européens et de pays tiers qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination ou en provenance de la Communauté.

Le principe fondamental du règlement veut que tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs soient assurés de manière à couvrir leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Les risques assurés englobent les risques de guerre et de terrorisme (article 4, paragraphe 1).

Depuis l'entrée en vigueur du règlement, la Commission a convoqué quatre réunions du groupe ad hoc chargé des assurances avec les États membres et le secteur, afin de débattre l'évolution du marché. Il n'a pas été nécessaire de convoquer une réunion du comité (chargé de l'accès aux marchés) dans le cadre de la procédure prévue à l'article 9 du règlement en vue d'une révision des exigences minimales en matière d'assurance ou en raison d'une défaillance du marché de l'assurance.

¹

Article x du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil.

²

COM (2002) 521, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relative aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

La Commission a engagé une consultation ouverte le 21 septembre 2007 pour inviter les parties intéressées à soumettre leurs observations sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004. La Commission a reçu 68 contributions³ et les a examinées en détail au cours d'une réunion du groupe ad hoc chargé des assurances le 1^{er} février 2008.

La Commission a rédigé le présent rapport sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 trois ans après son entrée en vigueur, conformément à son article 10, paragraphe 1.

2. Assurance et responsabilité du secteur aérien

Le règlement (CE) n° 785/2004 impose des obligations d'assurance minimales en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Il veille à ce que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs soient assurés de manière à couvrir leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne. Le règlement ne porte toutefois pas atteinte aux règles de responsabilité existantes qui découlent des conventions internationales, du droit communautaire et du droit interne des États membres de l'UE. Le rapport sur les exigences en matière d'assurance doit donc aussi aborder les dispositions existantes en matière de responsabilité.

a) Responsabilité à l'égard des passagers et des bagages

Les dispositions générales régissant la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers et de leurs bagages ont été définies par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal). La Communauté européenne a ratifié la convention de Montréal et mis en œuvre ses dispositions au moyen du règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

La convention de Montréal prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers. Pour les dommages d'un montant maximal de 100 000 DTS⁴, le transporteur aérien ne peut contester les demandes d'indemnisation, ce qui signifie que la responsabilité est objective. Pour les dommages dépassant ce montant, le transporteur aérien n'est pas responsable s'il peut apporter la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, le règlement (CE) n° 785/2004 impose des exigences minimales en matière d'assurance s'élevant à 250 000 DTS par passager. Ces exigences minimales couvrent non seulement la responsabilité objective, mais aussi la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle.

En cas de retard dans la restitution des bagages, de destruction, de perte ou de détérioration des bagages, la convention de Montréal limite la responsabilité à un montant de 1 000 DTS. En conséquence, le règlement (CE) n° 785/2004 impose des exigences minimales en matière d'assurance s'élevant à 1 000 DTS par passager pour la responsabilité à l'égard des bagages.

b) Responsabilité à l'égard du fret

³ Une synthèse des contributions reçues a été publiée le 10 janvier 2008 à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/air_portal/consultation/2007_17_11_en.htm Toutes les contributions non confidentielles peuvent être consultées sur ce site.

⁴ Droits de tirage spéciaux. 1 DTS = 1,04 EUR (au 28/3/2008).

La responsabilité à l'égard du fret est également couverte par la convention de Montréal. Fixées à 17 DTS par kilo, les exigences minimales en matière d'assurance établies par le règlement (CE) n° 785/2004 correspondent aux plafonds de responsabilité de la convention de Montréal.

c) Responsabilité à l'égard des tiers

La Communauté ne dispose actuellement d'aucune règle harmonisée en matière de responsabilité à l'égard des tiers. Le règlement (CE) n° 785/2004 impose des exigences minimales en matière d'assurance qui sont fonction de la masse maximale au décollage (MMD) de l'aéronef indiquée dans le certificat de navigabilité. Cette approche témoigne, pour chaque type d'aéronef, du lien entre son poids et les dommages qu'il est susceptible d'occasionner à des tiers. Plusieurs États membres disposent de règles en vertu desquelles la responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des tiers est délictuelle ou quasi-délictuelle. D'autres États membres appliquent le principe de la responsabilité objective – de manière illimitée ou dans les limites de certains montants.

Des efforts considérables sont néanmoins déployés au plan international pour établir des règles harmonisées concernant la responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des tiers. À l'heure où le présent rapport est publié, le comité juridique de l'OACI examine un projet de convention relative à l'indemnisation des dommages causés à des tiers par des aéronefs en cas d'intervention illicite. Ce projet de convention limite la responsabilité des exploitants d'aéronefs à l'égard des tiers en cas d'intervention illicite aux montants à assurer en vertu de l'article 7 du règlement (CE) n° 785/2004, selon la même classification des aéronefs par catégorie de poids.

Lorsque la Commission a proposé le règlement relatif aux exigences en matière d'assurance, elle a estimé «qu'il n'existe pas de motifs suffisants pour imposer le principe de la responsabilité objective des transporteurs aériens à l'égard des tiers en matière de risques liés aux actes de guerre et de terrorisme»⁵. La consultation sur le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 a toutefois démontré qu'un certain nombre de parties concernées et d'États membres pourraient tirer profit de l'établissement de règles harmonisées en matière de responsabilité à l'égard des tiers, lesquelles visent à créer des conditions équitables.

La Commission sait que de nombreux transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs estiment que les risques d'attentats terroristes doivent être supportés par les États et non par les exploitants d'aéronefs. Cependant, la convention de Montréal ne décharge pas les transporteurs aériens de leur responsabilité à l'égard des passagers en cas d'acte terroriste. Le droit national de la plupart des États membres dispose que les exploitants d'aéronefs sont responsables des dommages causés à des tiers par des actes terroristes. À moins d'une modification des règles en matière de responsabilité, il est impossible de se soustraire à l'obligation de souscrire une assurance contre les actes terroristes. Si le projet de convention relative à l'indemnisation des dommages causés à des tiers par des aéronefs en cas d'intervention illicite devait échouer à établir des règles internationales, la Commission évaluera la situation et pourrait proposer une harmonisation communautaire des règles en matière de responsabilité à l'égard des tiers.

3. Fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004

⁵ COM(2002) 521 du 24.9.2002, p. 6.

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. Le marché de l'assurance propose la couverture requise par le règlement à tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs.

Les contributions à la consultation ont montré que le règlement était clair et facile à appliquer. À quelques rares exceptions près, les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs ont démontré qu'ils satisfaisaient aux exigences en matière d'assurance définies à l'article 5, paragraphe 1, en déposant un certificat d'assurance. Si des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs 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, conformément à l'article 8, paragraphe 6. Cette sanction s'est d'ailleurs avérée très efficace et dissuasive puisqu'elle a dissuadé certains transporteurs de pays tiers dépourvus d'assurance adéquate d'utiliser l'espace aérien à destination de la Communauté. S'agissant des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs communautaires, les cas dans lesquels des États membres ont dû prendre des sanctions sont très rares. Cela montre que les exigences minimales en matière d'assurance établies par le règlement sont claires et proportionnées à l'objectif visé.

Les États membres font un usage limité de la possibilité prévue à l'article 8, paragraphe 2, d'exiger un certificat d'assurance en bonne et due forme des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs survolant leur territoire. Bon nombre d'États membres se bornent à demander ce certificat aux transporteurs qui survolent leur territoire avec des substances dangereuses.

Certains États membres ont recours à l'option prévue à l'article 6, paragraphe 1, du règlement de fixer un montant minimal inférieur pour l'assurance couvrant l'exploitation non commerciale d'un aéronef d'une MMD inférieure à 2 700 kg, à condition que le montant de la couverture ne soit pas inférieur à 100 000 DTS par passager. Il en résulte que des exigences minimales en matière d'assurance différentes s'appliquent à l'exploitation non commerciale des aéronefs légers en ce qui concerne leur responsabilité à l'égard des tiers. Certains États membres exigent ainsi une couverture de 100 000 DTS par passager, d'autres de 250 000 DTS. Ces différences ont parfois causé des difficultés aux exploitants d'aéronefs légers transfrontaliers de l'aviation générale. Rien n'indique toutefois qu'elles ont entravé la libre circulation des personnes. Par conséquent, les services de la Commission estiment qu'il n'est pas nécessaire de modifier le règlement pour harmoniser les exigences en matière d'assurance à l'égard des passagers pour l'exploitation non commerciale des aéronefs légers.

Par contre, il semble nécessaire de clarifier plusieurs points liés à l'application du règlement par les autorités nationales. Il s'agit des points suivants:

- Le certificat d'assurance

Les contributions des parties intéressées et des autorités de l'aviation témoignent d'un large soutien en faveur d'un certificat d'assurance type. Un modèle type contribuerait à simplifier les procédures, à faciliter la surveillance réglementaire, à améliorer la clarté et à réduire le fardeau réglementaire qui pèse sur les exploitants d'aéronefs. Les services de la Commission

estiment néanmoins qu'il n'est pas nécessaire d'inclure un certificat d'assurance type dans la législation. En effet, un certificat juridiquement contraignant réduirait la capacité des intéressés à s'adapter à de nouvelles circonstances. Il faut noter par ailleurs que le marché de l'assurance a déjà mis au point des modèles - largement acceptés - pour les transporteurs aériens commerciaux et les exploitants d'aéronefs de l'aviation générale. Ces modèles permettent de démontrer le respect des exigences du règlement (CE) n° 785/2004. Les certificats d'assurance types élaborés par le London Market Insurance Brokers Committee et l'Union internationale des assureurs aéronautiques sont annexés au présent rapport. La Commission se félicite des initiatives prises par le marché de l'assurance pour faciliter le fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004. À l'heure actuelle, deux États membres disposent d'exigences nationales spécifiques concernant le certificat d'assurance. 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.

- La délivrance des certificats d'assurance

Certains États membres ont remis en cause le fait que des courtiers d'assurance puissent délivrer des certificats d'assurance. Il est courant, dans le secteur de l'assurance du transport aérien, que plusieurs assureurs assurent un aéronef de manière à répartir les risques. Il en résulte que les certificats d'assurance sont plus souvent délivrés par des courtiers d'assurance que par des assureurs. Le règlement (CE) n° 785/2004 impose aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs de démontrer qu'ils satisfont aux exigences en matière d'assurance définies dans le règlement par le dépôt d'un certificat d'assurance. 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 (CE) n° 785/2004 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.

4. Évolution du marché de l'assurance aviation depuis l'entrée en vigueur du règlement

Le règlement (CE) n° 785/2004 s'applique aux exploitants d'aéronefs et non aux assureurs du secteur aérien. Néanmoins, l'évolution du marché de l'assurance dans ce secteur constitue le contexte qui détermine l'impact économique des exigences en matière d'assurance sur les exploitants d'aéronefs.

En 2002, lorsque la Commission a proposé un règlement relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, le marché de l'assurance aviation avait été fortement ébranlé par la tragédie du 11 septembre 2001. Les frais d'assurance avaient connu une hausse sensible. La suppression de la couverture d'assurance contre les actes de guerre et de terrorisme décidée au lendemain des attentats du

11 septembre avait suscité de graves inquiétudes quant à la couverture des transporteurs aériens et des exploitants d'aéronefs.⁶

Depuis l'entrée en vigueur du règlement, les conditions du marché se sont améliorées. L'apparition de nouvelles capacités sur le marché de l'assurance aviation a accru la concurrence, qui a réduit à son tour le coût des assurances dans le secteur. En outre, le bilan du transport aérien en matière de sécurité, qui se caractérise par des taux de pertes assez faibles, a contribué à réduire de manière significative les primes d'assurance depuis 2004.

Entre 2004 et septembre 2006, les primes de renouvellement ont diminué de 5 à 10 % par an. En octobre 2006, la saison de renouvellement a été marquée par une baisse des primes supérieure à 20 %, portant la réduction moyenne pour 2006 à 16 %. Au cours du premier semestre de 2007, les primes de renouvellement ont de nouveau chuté d'environ 20 %. La saison de renouvellement à la fin de 2007 a vu une réduction des primes d'environ 11 %. Il convient de noter que ces réductions ont coïncidé avec une exposition accrue imputable à la hausse du nombre de passagers aériens et des valeurs forfaitaires de flotte. Le total des primes de référence «corps d'aéronef» et «responsabilité civile» est passé de 3,4 milliards de dollars en 2002 à 1,5 milliard en 2007. Pour les transporteurs aériens européens, le total de ces primes est tombé sous la barre des 500 millions de dollars en 2006.⁷

Au moment de l'adoption du règlement, la Commission a examiné la compatibilité de certaines pratiques du marché de l'assurance aviation avec les règles de concurrence communautaires. Il est ressorti de cet examen que les structures de coopération entre les assureurs du secteur empêchaient le marché de fonctionner de manière optimale. En mars 2005, les assureurs aviation européens se sont engagés à réformer leurs pratiques¹⁰ afin de se prémunir contre une coopération excessive. Le groupe «clauses d'assurance aviation» (AICG) a été institué en juin 2005 par la Lloyd's Market Association et par l'International Underwriting Association of London. L'AICG rédige des libellés, des clauses et des variantes standard non contraignants des polices d'assurance aviation. Les utilisateurs sont consultés sur les clauses proposées et peuvent eux-mêmes proposer des variantes. Les procès-verbaux des réunions de l'AICG et les projets de libellés et de clauses sont publiés¹¹. Ces pratiques ont sensiblement renforcé la transparence au profit des transporteurs aériens et ont également permis à la Commission et aux autorités nationales de surveiller plus facilement le marché de l'assurance.

À la suite des attentats du 11 septembre, les assureurs aviation ont créé un marché de l'assurance de responsabilité civile complémentaire pour risques de guerre (Excess Third Party War Liability) réintégrant les risques de guerre et de terrorisme¹². Ces primes

⁶ COM (2001) 574 du 10.10.2001, Conséquences pour l'industrie du transport aérien après les attentats aux États-Unis, pp. 4 et 5. COM (2002) 320 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 septembre 2001, p. 2.

⁷ Source: Aon Airline Insurance Market Review 2006.

⁸ Source: Willis Global Aviation Bulletin; Aon Airline Insurance Market Review 2007.

⁹ Source: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁰ IP/05/361 du 23 mars 2005. «Concurrence: les assureurs aviation s'engagent à entreprendre des réformes pour promouvoir la concurrence et la transparence»

www.aicg.co.uk

¹² Le règlement inclut expressément les risques de terrorisme dans les exigences minimales en matière d'assurance. Les polices d'assurance aviation excluent les risques de guerre, de détournement illicite et

d'assurance ont fortement baissé, passant de 1,7 milliard de dollars en 2001 à 0,13 milliard en 2007. L'absence de pertes et les conditions du marché ont entraîné une réduction significative des frais d'assurance. Il semble que les primes d'assurance de responsabilité civile complémentaire ont baissé de près de 40 % par passager en 2007.¹³

Le groupe «clauses d'assurance avion» a révisé la clause d'exclusion des risques de guerre et de détournement illicite et assimilés (War, Hi-Jacking and Other Perils) et les clauses de réintégration («write-back») associées. En août 2006, l'AICG a publié de nouvelles clauses d'exclusion et des clauses de réintégration des couvertures d'assurance de responsabilité civile.¹⁴ La clause d'exclusion AVN48C réintégrée dans la clause d'extension AVN52H exclut de la police d'assurance tous les risques liés aux ADM. La variante d'exclusion AVN48D réintégrée dans la clause d'extension AVN52K couvre un niveau de risque limité pour les ADM, sauf les risques nucléaires. Après consultation des États membres, la Commission a fait savoir aux assureurs en janvier 2007 que le fait d'exclure tous les risques liés aux ADM de la police d'assurance placerait tous les exploitants d'aéronefs en contravention avec les exigences minimales en matière d'assurance établies par le règlement.

Depuis leur publication par l'AICG, ces clauses n'ont pas encore été utilisées dans les contrats d'assurance aviation. Compte tenu du contexte actuel, le marché ne devrait pas introduire de nouvelles clauses dans un avenir proche. Rien n'indique actuellement que la couverture d'assurance des risques liés aux ADM proposée par le marché est insuffisante. La Commission continuera de surveiller étroitement l'évolution du marché afin de garantir le respect des exigences du règlement et de permettre aux exploitants d'aéronefs de poursuivre leurs activités.

5. Impact économique sur les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs

Conséquence logique de l'harmonisation des exigences, l'impact économique a été plus fortement ressenti par les exploitants d'aéronefs qui n'étaient pas soumis à des exigences d'assurance minimales strictes avant l'entrée en vigueur du règlement. Le règlement n'a eu qu'un impact limité sur les exploitants qui avaient déjà souscrit une assurance allant au-delà des exigences minimales du règlement avant son entrée en vigueur.

L'impact économique du règlement a été limité pour la plupart des transporteurs aériens. En effet, pour une question de gestion des risques d'entreprise, les grands transporteurs souscrivent des assurances qui vont au-delà des exigences minimales. Les entreprises de location d'avions demandent généralement une couverture plus large que celle exigée par le règlement. Par conséquent, les transporteurs aériens qui louent des avions disposent d'une assurance allant bien au-delà des exigences minimales. Même les transporteurs aériens qui exploitent des aéronefs de petite taille souscrivent habituellement une assurance qui excède ces exigences. Compte tenu des conditions du marché, les frais d'assurance constituent aujourd'hui un facteur de coût assez limité pour les transporteurs aériens. Après le 11 septembre 2001, les frais d'assurance ont augmenté pour atteindre 1,30 dollar à 1,85 dollar

¹³ de terrorisme au moyen d'une clause d'exclusion portant sur ces risques. Ces derniers sont toutefois repris dans un avenant de couverture supplémentaire des assurances de responsabilité civile aviation.

¹⁴ Source: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

Clauses publiées à l'adresse suivante: www.aicg.co.uk.

par passager.¹⁵ En 2007, les frais d'assurance moyens du secteur du transport aérien européen s'élevaient à 0,54 dollar par passager et par vol¹⁶.

Quant à l'impact économique sur l'aviation générale, il varie selon les États membres. Avant l'entrée en vigueur du règlement, certains États membres avaient déjà demandé aux exploitants d'aéronefs non commerciaux de souscrire une assurance similaire, voire plus large. Dans la plupart des États membres, l'aviation générale n'a pas été sérieusement touchée. En règle générale, l'impact initial consécutif à la mise en œuvre du règlement a été plus important, mais les conditions du marché de l'assurance aviation ont engendré des réductions significatives des primes au cours des dernières années. Par contre, dans certains États membres, et plus particulièrement dans plusieurs nouveaux États membres, les frais d'assurance des exploitants d'aéronefs non commerciaux ont sensiblement augmenté du fait du règlement. Trois États membres ont signalé des hausses supérieures à 100 %. Certains exploitants d'aéronefs légers ont apparemment dû faire face à de fortes augmentations de coûts, notamment les exploitants de planeurs, de ballons à air chaud et d'hydravions ultra-légers. Il en va de même pour les exploitants d'aéronefs anciens de poids élevé (comme le B-17 «Sally B»).

Le règlement a entraîné une forte hausse du niveau des exigences en matière d'assurance applicables à certains aéronefs anciens affichant une MMD certifiée élevée. Certains se sont dès lors inquiétés que le règlement n'entraîne une immobilisation au sol des aéronefs anciens de poids élevé. Selon les exploitants d'aéronefs anciens, les risques de dommages causés à des tiers par ces appareils sont beaucoup plus faibles que pour les aéronefs modernes de la même catégorie de poids, étant donné l'usage limité des aéronefs anciens et les limitations d'exploitation qui leur sont imposées. Pourtant, bon nombre de contributions à la consultation montrent que le marché de l'assurance prend correctement en compte ces spécificités. S'il est possible que les catégories de poids spécifiées dans le règlement ne conviennent pas parfaitement aux aéronefs anciens de poids élevé, on pourrait toutefois difficilement justifier une exception à la règle générale. L'expérience des États membres qui disposent d'une grande flotte d'aéronefs anciens, notamment le Royaume-Uni, tend à confirmer que les exigences du règlement (CE) n° 785/2004 conviennent à n'importe quel type d'aéronef, qu'il soit moderne ou ancien. L'exemple récent d'un bombardier Vulcan restauré affichant une DDM de 79 379 kg a montré que le marché de l'assurance était en mesure de proposer aux exploitants d'aéronefs anciens des solutions flexibles conformes aux exigences du règlement¹⁷. Étant donné le bilan concernant les solutions fondées sur le marché, la Commission estime que rien ne justifie aujourd'hui la nécessité de réviser le règlement. Les courtiers d'assurance et les assureurs sont capables d'évaluer correctement les risques de dommages causés à des tiers par des aéronefs anciens et de proposer des solutions fondées sur le marché aux exploitants de ces aéronefs. Par conséquent, la Commission n'entend pas, pour l'heure, introduire des règles complexes de dérogation destinées à un nombre très limité d'exploitants d'aéronefs et mise sur la capacité du marché à fournir des solutions flexibles. La Commission continuera néanmoins de suivre la situation de près.

6. Questions connexes ne relevant pas du champ d'application du règlement (CE) n° 785/2004

¹⁵ COM(2002)320, p. 4.

¹⁶ Source: Aon Airline Insurance Market Review 2007.

¹⁷ Après l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 785/2004, la Commission a aussi vivement encouragé l'adoption d'une solution fondée sur le marché pour le «Sally B».

Le règlement (CE) n° 785/2004 exige que les exploitants d'aéronefs souscrivent une assurance couvrant leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. La couverture d'assurance minimale concernant la responsabilité à l'égard du courrier est déterminée par les administrations nationales. Le principe général selon lequel les transporteurs aériens doivent s'assurer pour couvrir leur responsabilité à l'égard du courrier est intégré aux dispositions communautaires régissant les licences des transporteurs aériens.¹⁸

En faisant en sorte que les transporteurs aériens souscrivent une assurance appropriée couvrant leur responsabilité à l'égard des passagers et des bagages, le règlement a contribué à assurer une protection élevée des passagers dans l'UE. Des cas récents ont montré que des passagers pouvaient faire face à des difficultés en cas de défaillance d'une compagnie aérienne (faillite ou retrait de la licence d'exploitation, par exemple). Dans ce contexte, la Commission a profité de la consultation relative au fonctionnement du règlement (CE) n° 785/2004 pour étudier les possibilités d'améliorer la protection des passagers dans ces cas de figure. Il ressort des contributions à la consultation qu'il n'est pas parfaitement justifié d'introduire de nouvelles exigences en matière d'assurance pour protéger les passagers contre l'insolvabilité d'un transporteur aérien. Si le marché offre bien des assurances contre ce type d'éventualité, du moins dans certains États membres, ces assurances spécialisées ne doivent pas être proposées dans le cadre d'une assurance de responsabilité spécifique de l'activité aérienne. Bon nombre de parties prenantes et d'autorités nationales considèrent qu'une étroite surveillance de la capacité financière des transporteurs aériens titulaires d'une licence constitue la meilleure solution (cette surveillance est améliorée dans le cadre de la révision du troisième paquet¹⁹). Consciente des difficultés que les passagers pourraient rencontrer, la Commission continue d'étudier tous les aspects de cette question, notamment les solutions envisageables.

7. Conclusions

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. Le Conseil et le Parlement ont voulu créer des conditions équitables et établir des exigences harmonisées en matière d'assurance pour tous les exploitants d'aéronefs – commerciaux ou non commerciaux, européens ou étrangers – afin de garantir une indemnisation adéquate des passagers et des tiers victimes. Les contributions à la consultation ont confirmé que cet objectif restait valable et qu'il serait contreproductif de réintroduire des règles nationales (p. ex. pour l'exploitation non commerciale des aéronefs légers).

Par sa nature même, cette harmonisation touche davantage les exploitants de certains États membres que d'autres. Toutefois, 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

¹⁸ Règlement (CEE) n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens et proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté.

¹⁹ Proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté. Voir le communiqué de presse de la Commission IP/07/1831 du 30 novembre 2007.

jugées disproportionnées pour certaines catégories comme les aéronefs légers²⁰. Dans ce contexte, il convient également de faire observer que les exigences minimales en matière d'assurance applicables aux aéronefs présentant une MMD inférieure à 2 700 kg sont beaucoup moins élevées que celles initialement proposées par la Commission.

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. La Commission considère que les éclaircissements du présent rapport contribueront à améliorer encore le fonctionnement du règlement et ses services continueront de surveiller étroitement l'application du règlement avec le concours des États membres et des parties concernées, notamment dans le cadre du groupe chargé des assurances.

²⁰ Comme l'a confirmé implicitement le Conseil dans ses conclusions des 7 et 8 avril 2008 relatives à la communication de la Commission sur un programme pour un avenir durable dans le domaine de l'aviation générale et commerciale.

ANNEX A) Model Insurance Certificate for air carriers

Certificate of Insurance

[Broker's Letterhead]

Aviation

[Address]

tel: [.....]

fax: [.....]

th February 2005

TO WHOM IT MAY CONCERN

[reference]

THIS IS TO CERTIFY that we, in our capacity as Insurance Brokers, have placed Insurance with Lloyds Underwriters and Certain Insurance Companies who have authorised us to issue this Certificate on their behalf in the name of **[Insured name]** covering their fleet of aircraft against the following risks and up to the limits stated whilst operating anywhere in the World:

AIRCRAFT THIRD PARTY, PASSENGER (INCLUDING BAGGAGE AND PERSONAL EFFECTS), CARGO, MAIL AND AIRLINE AVIATION GENERAL THIRD PARTY LEGAL LIABILITY for a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of at least USD[.....],000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability.

The coverage provided includes WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS in accordance with the Extended Coverage Endorsement AVN52E deleting all paragraphs other than (b) of the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause AVN48B, but Aircraft Third Party, Cargo and Mail whilst not on board an aircraft and Airline Aviation General Third Party Legal Liability is subject to an overall sub-limit of US\$[.....],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined. This sub-limit is part of the above Combined Single Limit and not addition thereto and does not apply to Cargo and Mail whilst on board an aircraft, Passengers and Passenger Baggage Legal Liability.

Furthermore, a separate EXCESS THIRD PARTY WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY insurance has been placed to provide a limit of

US\$[...],000,000 any one occurrence and in the annual aggregate for all aircraft and aviation operations combined excess of the sub-limit above for an overall MAXIMUM TOTAL LIMIT for THIRD PARTY WAR , TERRORISM AND ALLIED PERILS LEGAL LIABILITY of US\$[.....],000,000 over both insurances at inception.

IT IS FURTHER CERTIFIED THAT the amounts of insurance stated above are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) no 785/2004 based on (a) the rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, (b) third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, and (c) it being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.

Subject to the coverage, terms, conditions, limitations, exclusions, excesses and cancellation provisions of the relative Policies, Numbered [.....] and [.....], which are in force from [.....] until [.....].

[Broker]

AUTHORISED SIGNATORY

SEVERAL LIABILITY NOTICE - The subscribing insurers' obligations under policies to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing insurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing insurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

ANNEX B) Model Insurance Certificate for aircraft operators²¹

Certificate Rationale

The CAA is conscious of the varying styles of certificate issued by insurance companies worldwide.

The aim of this certificate is to provide a consistent, common framework to enable the level of insurance cover to be checked by the CAA's staff (many of whom will not be insurance specialists).

The use of such a common certificate will hopefully reduce the potential risk of an aircraft being detained. The certificate is broken in to two parts:

- 1) A "Regulatory Box" in to which details of the aircraft and the level of cover required to meet the requirements of Council Regulation 285/2004 will be outlined.
- 2) A second section into which requirements specific to a particular policy can be detailed by the broker/underwriter as required. Note this second section cannot be inconsistent with the Regulatory Box.

The CAA having had expert input from the insurance industry and after a period of consultation believes that the model certificate attached will enable it to enforce Council Regulation 785/2004. The certificate is not however approved by the CAA and its ownership and responsibility for its accuracy remains with the insurance company/broker concerned.

Airline Licensing & Consumer Issues

Civil Aviation Authority

London

March 2005

²¹ This model certificate for aircraft operators has been developed by the London Insurance Market Brokers Committee in collaboration with the UK Civil Aviation Authority.

ABC CERTIFICATE OF AVIATION INSURANCE

TO WHOM IT MAY CONCERN 1 January 2005

This is to Certify that		G-XXXX	(<i>Aircraft type</i>)	[MTOM xxxx kgs]
has declared a maximum of (XXX) passengers to be carried and is engaged in commercial/non-commercial* operations and				
is issued on behalf of Certain Insurance Companies and/or Lloyd's Underwriters. (<i>complete as applicable</i>)~				
Policy Number:	MU04YYYYYY			
In the name(s) of	e.g. Joe Bloggs Aviation and/or Associated and/or subsidiary Companies and/or Agents and/or Employees for their respective rights and interests.			
For the period:	(<i>complete as applicable</i>) e.g. 00.01 GMT 1 January 2005 to midnight GMT 1 January 2006			
against all risks in flight or on the ground anywhere in (<i>complete as applicable</i>) e.g. EUROPE, THE MEDITERRANEAN, CANARY ISLANDS AND COUNTRIES BORDERING THE MEDITERRANEAN				
and coverage includes LEGAL LIABILITY to THIRD PARTIES and PASSENGERS up to the following Limit of Indemnity:				
Part A				
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)				
EXCLUDING WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS: £[] ,000,000 any one occurrence, any one aircraft and in the annual aggregate in respect of product liability Edit Note product liability may not be applicable for all policies and reference to it maybe deleted				
Part B				
COMBINED SINGLE LIMIT (PASSENGER, PASSENGER BAGGAGE*, CARGO, MAIL & THIRD PARTY LIABILITY)				
WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS ONLY**: The limit shown in Part A above applies except that within such limit THIRD PARTY LIABILITY including off aircraft Cargo and Mail is limited to £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.				
Part C Edit Note this paragraph will be inserted only when there is an additional policy Furthermore a separate EXCESS WAR, TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance including off aircraft Cargo and Mail been placed for: £[] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate				
Part D The MAXIMUM TOTAL LEVEL OF WAR TERRORISM AND ALLIED PERILS THIRD PARTY LIABILITY insurance available is £[Part B +C] ,000,000 any one occurrence and in the annual aggregate.				
The amounts of insurance stated herein are in accordance with the minimum insurance cover requirements of Articles 6 and 7 of Regulation (EC) No 785/2004 based on:				
(a) The rates of exchange applicable to Special Drawing Rights at inception of the insurances, (b) Third party war, terrorism and allied perils being insured on an aggregate basis as above, as permissible in accordance with Article 7.1 of EC Regulation 785/2004. (c) It being understood that such aggregate limits may be reduced or exhausted during the policy period by virtue of claims made against aircraft or other operational interest covered by the insurances.				
Signed: for and on behalf of ABC Limited				
Date:				
*Delete as appropriate				
~ The CAA reserves its right under Section 84 of the Civil Aviation Act 1982 to request full list of insurers.				
** Cover is in accordance with Extended Coverage Endorsement AVN52E writing back of all paragraphs other than (b) of War Hijacking and other Perils Exclusion Clause AVN48B.				
Subject to the policy terms, conditions, limitations exclusions and deductibles				

ANNEX C) Draft Model Insurance Certificate for general aviation²²

Certificate of Insurance

Policy No.

Aviation Insurance

Insured	Issuing Date	
	Period of Insurance	
	Type of Aircraft	MTOM Kg
	Reg. Mark	Number of Passengers
Territorial Scope of Coverage		
EU Regulation EC 785/2004 on Liability Limits Third Party and Passenger Legal Liability Insurance The coverage is in accordance with EU regulation (EC) 785/2004 for Third Party and Passenger Legal Liability.	<u>Sum insured</u> Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage/ Passenger Legal Liability any one accident, in all Third Party Legal Liability Bodily Injury, any one accident, in all Property Damage, any one accident, in all Combined Single Limit Bodily Injury/Property Damage any one accident, in all Passenger Legal Liability Bodily Injury, each passenger each occurrence	
Minimum limits of indemnity, including acts of war, terrorism, hijacking, acts of sabotage, unlawful seizure of aircraft and civil commotion, in the regulation are: Passenger Legal Liability SDR 250.000 per passenger Third Party Legal Liability Category MTOM (kg) Limits of indemnity 1 < 500 SDR 750.000 2 < 1.000 SDR 1.500.000 3 < 2.700 SDR 3.000.000 4 < 6.000 SDR 7.000.000 5 < 12.000 SDR 18.000.000 6 < 25.000 SDR 80.000.000 7 < 50.000 SDR 150.000.000 8 < 200.000 SDR 300.000.000 9 < 500.0000 SDR 500.000.000 10 ≥ 500.0000 SDR 700.000.000 In addition for commercial operators: Baggage SDR 1.000 per passenger Cargo SDR 17 per kilogram Delay SDR 4150		

To whom it may concern

Certificate of Insurance

This is to certify that an insurance contract has been signed between us and the insured named above in accordance with information given in the schedule.

The insurance is valid for the owner and/or user of the insured aircraft.

A condition for the validity of the insurance contract is that premium instalments are duly paid.

Subject to the terms, definitions, conditions, limitations and exclusions of the Policy.

²²

This draft model certificate for aircraft operators has been developed by the International Union of Aviation Insurers. It is a coversheet demonstrating compliance with the requirements Regulation 785/2004 under which individual States could affix any additional national requirements where necessary.