Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **RÈGLEMENT (CE) Nº 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 30.4.2004, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 1137/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008	L 311	1	21.11.2008
►**M2**	Règlement (UE) nº 285/2010 de la Commission du 6 avril 2010	L 87	19	7.4.2010

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social européen ([2]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) Dans le cadre de la politique commune des transports, et afin de renforcer la protection des consommateurs, il importe d'assurer un niveau d'assurance minimal adéquat pour couvrir la responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers.

(2) Sur le marché des transports aériens de la Communauté, la distinction entre transports aériens nationaux et internationaux a été éliminée et il convient dès lors de fixer, pour les transporteurs aériens communautaires, des exigences minimales en matière d'assurance.

(3) Une action commune est nécessaire pour veiller à ce que ces exigences s'appliquent également aux transporteurs aériens des pays tiers, afin de garantir des conditions de concurrence équitables avec les transporteurs aériens communautaires.

(4) Dans sa communication du 10 octobre 2001 sur les conséquences des attentats terroristes perpétrés aux États-Unis d'Amérique pour le secteur du transport aérien, la Commission a fait part de son intention d'examiner les montants et les conditions d'assurance exigés pour l'octroi des licences d'exploitation par les États membres afin d'assurer une approche harmonisée. Dans sa communication du 2 juillet 2002 concernant l'assurance du secteur du transport aérien après les attentats terroristes perpétrés aux États-Unis le 11 septembre 2001, la Commission a en outre déclaré qu'elle continuerait à suivre l'évolution du marché de l'assurance dans le domaine aérien en ce qui concerne la révision des montants et des conditions d'assurance requis dans le cadre de la délivrance des licences d'exploitation par les États membres.

(5) Par la décision 2001/539/CE du Conseil ([4]), la Communauté a conclu la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international adoptée à Montréal le

([1]) JO C 20 E du 28.1.2003, p. 193.
([2]) JO C 95 du 23.4.2003, p. 16.
([3]) Avis du Parlement européen du 13 mai 2003 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 5 décembre 2003 (JO C 54 E du 2.3.2004, p. 40), position du Parlement européen du 11 mars 2004 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mars 2004.
([4]) JO L 194 du 18.7.2001, p. 38.

▼B

28 mai 1999 («convention de Montréal»), qui fixe de nouvelles règles en matière de responsabilité en ce qui concerne le transport aérien international de personnes, de bagages ou de marchandises. Ces règles devraient remplacer à terme celles de la convention de Varsovie de 1929, avec ses modifications ultérieures.

(6) L'article 50 de la convention de Montréal requiert des parties de veiller à ce que les transporteurs aériens contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de ladite convention. La convention de Varsovie de 1929, avec ses modifications ultérieures, continuera de coexister avec la convention de Montréal pour une durée indéterminée. Les deux conventions prévoient la possibilité d'une responsabilité illimitée.

(7) L'article 7 du règlement (CEE) nº 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens ([1]) impose aux transporteurs aériens de contracter une assurance couvrant la responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, sans toutefois fixer les montants minimaux à assurer ni les conditions de l'assurance.

(8) Il convient de tenir compte du fait que la conférence européenne de l'aviation civile a adopté, le 13 décembre 2000, la résolution CEAC/25-1 sur le niveau minimal de couverture d'assurance pour la responsabilité à l'égard des passagers et des tiers, qui a été modifiée le 27 novembre 2002.

(9) Il est nécessaire de définir des exigences d'assurance minimales pour la couverture des passagers, des bagages, du fret et des tiers, auxquelles doivent satisfaire tant les transporteurs aériens que les exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre, y compris ses eaux territoriales.

(10) Les obligations d'assurance devraient incomber aux transporteurs aériens disposant d'une licence d'exploitation en cours de validité et, dans le cas des transporteurs aériens de la Communauté, d'une licence d'exploitation en cours de validité octroyée conformément au règlement (CEE) nº 2407/92. L'absence ou l'expiration d'une telle licence ne libère pas l'entreprise de cette obligation.

(11) Si la convention de Montréal réglemente en particulier la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du fret, la responsabilité en ce qui concerne le courrier est soumise, conformément à l'article 2 de ladite convention, aux «règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales». Au sein de la Communauté, l'assurance relative à cette responsabilité est suffisamment réglementée par l'article 7 du règlement (CEE) nº 2407/92.

(12) Il n'y a pas lieu d'exiger une assurance obligatoire pour les aéronefs d'État ni pour certains autres types d'aéronefs.

(13) Une couverture d'assurance minimale devrait être prévue dans les situations où un transporteur aérien ou un exploitant d'aéronef est responsable à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers en vertu des règles prévues par les conventions internationales, le droit communautaire ou le droit national, sans aller à l'encontre desdites règles.

(14) L'assurance devrait couvrir la responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. En ce qui concerne les passagers, les bagages et le fret, l'assurance devrait inclure une couverture en cas de décès et de préjudice corporel résultant d'accidents et en cas de perte ou de

([1]) JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

▼B

destruction des bagages et du fret ou de dommage subi par ces derniers. En ce qui concerne les tiers, l'assurance devrait inclure une couverture en cas de décès, de préjudice corporel et de dommages matériels résultant d'accidents.

(15) Le présent règlement ne devrait pas être interprété comme exigeant une double assurance. Étant donné que le transporteur contractuel et le transporteur de fait au sens de l'article 39 de la convention de Montréal peuvent être tenus responsables du même dommage, les États membres peuvent établir des mesures spécifiques pour éviter une double assurance.

(16) Les agrégats constituent une pratique de marché qui peut faciliter la couverture d'assurance, notamment pour les risques de guerre et de terrorisme, en permettant aux assureurs de mieux maîtriser leurs engagements, mais cette pratique ne libère pas un transporteur aérien ou un exploitant d'aéronefs de l'obligation de respecter les exigences minimales en matière d'assurance lorsque l'agrégat déterminé par son contrat d'assurance est atteint.

(17) Il est nécessaire de prévoir pour les transporteurs aériens l'obligation de fournir la preuve qu'ils respectent à tout moment les exigences minimales en matière d'assurance en vue de couvrir la responsabilité conformément au présent règlement. En ce qui concerne les transporteurs aériens communautaires, et en ce qui concerne les exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés dans la Communauté, le dépôt d'une preuve d'assurance dans un État membre devrait être suffisant pour l'ensemble des États membres, ladite assurance étant établie par une entreprise autorisée à cette fin selon le droit applicable.

(18) En ce qui concerne les survols du territoire d'un État membre par des transporteurs aériens non communautaires ou des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté, qui ne comportent pas d'atterrissage ni de décollage dans un État membre, tout État membre survolé peut, conformément au droit international, demander la preuve du respect des exigences en matière d'assurance prévues dans le présent règlement, par exemple en procédant à des contrôles aléatoires.

(19) Il convient de réexaminer les exigences minimales en matière d'assurance après un certain délai.

(20) Les procédures de surveillance de l'application des exigences minimales en matière d'assurance devraient être transparentes et non discriminatoires et ne devraient en aucun cas entraver la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux.

(21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences conférées à la Commission ([1]).

(22) Lorsque des règles additionnelles sont nécessaires pour établir une assurance appropriée couvrant la responsabilité spécifique de l'activité aérienne sur des aspects qui ne sont pas visés par le présent règlement, les États membres devraient avoir la possibilité d'élaborer de telles règles.

(23) Des arrangements prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été conclus le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni et sont contenus dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères de ces deux pays. Ces arrangements ne sont pas encore entrés en vigueur.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

(24) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'introduction d'exigences minimales en matière d'assurance qui peuvent contribuer aux objectifs du marché intérieur des transports aériens en réduisant les distorsions de concurrence, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement a pour objet de 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.

2. En ce qui concerne le transport du courrier, les exigences en matière d'assurance sont celles prévues par le règlement (CEE) nº 2407/92 ainsi que par les législations nationales des États membres.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les transporteurs aériens et à tous les exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État membre auquel le traité s'applique.

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux aéronefs d'État visés à l'article 3, point b), de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

b) aux modèles réduits d'aéronefs d'une MMD inférieure à 20 kg;

c) aux aérodynes à décollage à pied (y compris paramoteurs et delta-planes motorisés);

d) aux ballons captifs;

e) aux cerfs-volants;

f) aux parachutes (y compris les parachutes ascensionnels);

g) 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.

3. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

▼B

4. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements contenus dans la déclaration conjointe du 2 décembre 1987 faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité;

b) «transporteur aérien communautaire», un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, octroyée par un État membre conformément au règlement (CEE) nº 2407/92;

c) «exploitant d'aéronef», la personne ou l'entité qui, sans être transporteur aérien, gère effectivement de manière continue l'utilisation ou l'exploitation de l'aéronef; la personne physique ou morale au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé est présumé être l'exploitant, sauf si cette personne peut prouver que l'exploitant est une autre personne;

d) «vol»:
— pour les passagers et les bagages non enregistrés, la durée du transport des passagers par aéronef y compris leur embarquement et leur débarquement,

— pour le fret et les bagages enregistrés, la durée du transport des bagages et du fret depuis le moment où les bagages ou le fret sont remis au transporteur aérien jusqu'au moment de leur livraison au destinataire habilité,

— pour les tiers, l'utilisation d'un aéronef depuis le moment où ses moteurs sont mis en marche aux fins du roulage au sol ou du décollage proprement dit, jusqu'au moment où il est sur l'aire de stationnement et où ses moteurs ont été complètement arrêtés; on entend en outre par ce terme le déplacement d'un aéronef par des véhicules de remorquage et de refoulement ou par des forces qui sont typiquement à l'origine de la poussée et de la portance d'un aéronef, en particulier les courants atmosphériques;

e) «DTS», un droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international;

f) «MMD», la masse maximale au décollage, qui correspond à une valeur certifiée spécifique pour tous les types d'aéronefs, telle qu'elle figure dans le certificat de navigabilité de l'aéronef;

g) «passager», toute personne effectuant un vol avec l'accord du transporteur aérien ou de l'exploitant d'aéronef, à l'exception des membres tant de l'équipage de conduite que de l'équipage de cabine;

h) «tiers», toute personne physique ou morale, à l'exception des passagers et des membres tant de l'équipage de conduite que de l'équipage de cabine;

i) «exploitation commerciale», une exploitation à titre onéreux et/ou par location.

▼B

Article 4

Principes d'assurance

1. Les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2 sont assurés conformément au présent règlement quant à leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret et des tiers. Les risques assurés couvrent les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils.

2. Les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tout vol soit couvert par une assurance, que l'aéronef utilisé leur appartienne ou qu'il fasse l'objet d'un accord de location, ou d'un accord d'opérations communes, de franchise, de partage de code ou de tout autre accord de même nature.

3. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux règles en matière de responsabilité qui découlent:

— des conventions internationales auxquelles les États membres et/ou la Communauté sont parties,

— du droit communautaire, et

— du droit interne des États membres.

Article 5

Respect du règlement

1. Les transporteurs aériens et, lorsqu'il y a lieu, les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2 apportent la preuve qu'ils satisfont aux exigences en matière d'assurance établies par le présent règlement en déposant auprès des autorités compétentes de l'État membre concerné un certificat d'assurance ou une autre preuve d'assurance valable.

2. Aux fins du présent article, on entend par «État membre concerné» l'État membre qui a accordé la licence d'exploitation au transporteur aérien communautaire ou l'État membre dans lequel l'aéronef de l'exploitant d'aéronef est immatriculé. Pour les transporteurs aériens non communautaires et les exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté, on entend par «État membre concerné» l'État membre à destination ou en provenance duquel les vols sont effectués.

3. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres survolés peuvent exiger que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2 apportent la preuve qu'ils ont souscrit une assurance valable conformément au présent règlement.

4. En ce qui concerne les transporteurs aériens communautaires et les exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés dans la Communauté, le dépôt d'une preuve d'assurance dans l'État membre visé au paragraphe 2 est suffisant pour l'ensemble des États membres, sans préjudice de l'application de l'article 8, paragraphe 6.

5. Dans les cas exceptionnels de défaillance du marché des assurances, la Commission peut déterminer, conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, les mesures appropriées pour l'application du paragraphe 1.

Article 6

Couverture de la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du fret

1. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, la couverture minimale de l'assurance est de 250 000 DTS par passager.

▼B

Toutefois, dans le cadre de l'exploitation non commerciale par un aéronef dont la MMD est de 2 700 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.

▼M2

2. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des bagages, la couverture minimale de l'assurance est de 1 131 DTS par passager dans le cadre de l'exploitation commerciale.

3. En ce qui concerne la responsabilité relative au fret, la couverture minimale de l'assurance est de 19 DTS par kilogramme dans le cadre de l'exploitation commerciale.

▼B

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux vols effectués au-dessus du territoire des États membres par des transporteurs aériens non communautaires ou par des exploitants d'aéronefs utilisant des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté, qui ne comportent pas d'atterrissage sur ledit territoire, ni de décollage depuis celui-ci.

▼M1

5. Les montants visés au présent article peuvent être adaptés, s'il y a lieu, si des modifications des traités internationaux concernés le rendent nécessaire. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 3.

▼B

Article 7

Couverture de la responsabilité à l'égard des tiers

1. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers, la couverture minimale de l'assurance par accident, pour chaque aéronef, est de:

Catégorie	MMD (kg)	Assurance minimale (millions de DTS)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	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 suit étroitement l'application de la présente disposition afin de veiller à ce que cet agrégat soit au moins équivalent au montant approprié prévu dans le tableau.

▼M1

2. Les montants visés au présent article peuvent être adaptés, s'il y a lieu, si des modifications des traités internationaux concernés le rendent nécessaire. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 3.

▼B

Article 8

Application et sanctions

1. Les États membres veillent à ce que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2 respectent le présent règlement.

2. Aux fins du paragraphe 1 et sans préjudice du paragraphe 7, en ce qui concerne les survols par des transporteurs aériens non communautaires ou des aéronefs immatriculés en dehors de la Communauté, qui ne comportent pas d'atterrissage ni de décollage dans un État membre, et en ce qui concerne les escales effectuées dans les États membres par ces aéronefs à des fins autres que le trafic aérien, l'État membre concerné peut demander la preuve du respect des exigences minimales en matière d'assurance fixées par le présent règlement.

3. 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.

4. Les sanctions prises à la suite d'infractions au présent règlement sont effectives, proportionnées et dissuasives.

5. En ce qui concerne les transporteurs aériens communautaires, ces sanctions peuvent comprendre le retrait de la licence d'exploitation, sous réserve des dispositions appropriées du droit communautaire et dans le respect de ces dispositions.

6. 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.

7. Lorsque les États membres estiment que les conditions du présent 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 au présent règlement.

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 du règlement (CEE) nº 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ([1]).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

▼M1

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis,* paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision

([1]) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

▼M1

1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼B

4. Le comité peut en outre être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du présent règlement.

Article 10

Rapports et coopération

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du présent règlement au plus tard le 30 avril 2008.

2. Les États membres communiquent à la Commission, à sa demande, des informations sur l'application du présent règlement.

Article 11

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur douze mois après le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.