Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►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		
		nº	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
►M3	Règlement (UE) 2019/1243 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

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

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) n° 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.

▼B

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.

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) n° 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;

▼B

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

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.

▼B

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. 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.

▼M3

5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 8 *bis* modifiant les montants visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, si des modifications des traités internationaux concernés le rendent nécessaire.

▼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

▼B

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.

▼M3

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 8 *bis* modifiant les montants visés au paragraphe 1 du présent article, si des modifications des traités internationaux concernés le rendent nécessaire.

▼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.

▼M3

Article 8 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 5, et à l'article 7, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juillet 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

▼M3

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 6, paragraphe 5, et à l'article 7, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([1]).

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 6, paragraphe 5, et de l'article 7, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

▼B

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ([2]).

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.

▼M3

_____

▼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.

([1]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.
([2]) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

▼B

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.