



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

réglementation

Question écrite n° 78833

Texte de la question

M. Christian Kert attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le règlement CE n° 785/2004 du 21 avril 2004 qui impose de nouveaux seuils de couverture en responsabilité civile à tous les opérateurs d'aéronefs. En effet, il semble que la spécificité des avions de collection n'a pas été prise en considération lors de l'élaboration de cette réglementation qui catégorise les avions par tranches de poids, avec pour chaque catégorie un minimum de couverture. Ainsi un B-7 ou un Noratlas se retrouvent dans la même catégorie qu'un boeing 737... et donc doit payer la même prime d'assurance. Or ces avions dit de collection ne volent que 30 à 40 heures par an sans passager contre des centaines d'heures pour un avion de ligne qui transporte lui des milliers de passagers payants. Il en résulte un triplement au minimum des primes d'assurance de ces avions historiques. Une telle augmentation engendre un surcoût à l'heure de vol impossible à supporter par les associations qui restaurent entretiennent et font voler ces machines. Les vols seront arrêtés définitivement et ce patrimoine risque de ne plus être présent sur notre territoire. Au moment où le devoir de mémoire est constamment, à juste titre, mis en avant, il lui demande de bien vouloir prendre en compte cette situation et d'envisager une adaptation de cette réglementation afin que les avions de collection bénéficient d'un régime dérogatoire adapté.

Texte de la réponse

Le règlement européen CE n° 785/2004 du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien d'un État membre, entré en vigueur le 30 avril 2005, impose aux propriétaires d'avion de collection d'être assurés 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. En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers, le règlement définit la couverture minimale de l'assurance par accident, pour chaque aéronef selon dix tranches qui correspondent à la masse maximale au décollage de l'aéronef. Ce dispositif traduit que, lors de la chute d'un aéronef, les dégâts occasionnés aux tiers survolés augmentent avec la masse de l'aéronef. Les avions de collection sont soumis à un certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection (CRNAC), qui leur impose des conditions d'exploitation très particulières qui fait qu'ils ne sont jamais utilisés à leur masse maximale de décollage constructeur. Pour l'application du règlement relatif aux exigences en matière d'assurance, cette masse maximale peut tout à fait être remplacée par la masse opérationnelle déclarée maximale par le propriétaire et portée au manuel de vol. La différence est généralement sensible et positionne, de fait, l'aéronef concerné dans des tranches à montant de couverture plus faible, ce qui se traduit par une diminution des primes annuelles d'assurance.

Données clés

Auteur : [M. Christian Kert](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (11^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 78833

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 22 novembre 2005, page 10767

Réponse publiée le : 19 septembre 2006, page 9920