

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>34076</b>	<b>De M. Bernard Bouley ( Les Républicains - Essonne )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; assurances</b>	<b>Tête d'analyse</b> > Contrats d'assurance des avions de collection	<b>Analyse &gt; Contrats d'assurance des avions de collection.</b>
Question publiée au JO le : <b>24/11/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>06/07/2021</b> page : <b>5428</b>		

### Texte de la question

M. Bernard Bouley appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le problème des coûts d'assurance pour les aéronefs de collection de plus de 12 tonnes. En effet, un règlement européen impose de nouveaux seuils de couverture en responsabilité civile à tous les opérateurs d'aéronefs. Or la spécificité des avions de collection n'a pas été prise en compte lors de la rédaction de ce règlement, qui catégorise les avions par tranches de poids, avec pour chaque catégorie un minimum de couverture. Ainsi, un B-17, un DC-3 ou un Noratlas, se retrouve dans la même catégorie qu'un Boeing 737 appartenant à une compagnie aérienne de transport public et donc doit payer la même prime d'assurance de plusieurs dizaines de milliers d'euros. Or un B-17, un DC-3 ou un Noratlas est généralement préservé par une association de loi de 1901, ne vole que 30 à 40 heures par an contre plusieurs centaines ou milliers d'heures pour un Boeing 737 d'une compagnie aérienne et ne peut pas emporter de passagers payants. Il en résulte soit un refus pur et simple d'assurer ces vieux avions soit un quintuplement de la prime d'assurance de ces avions historiques par les compagnies d'assurance (soit environ 30 000 euros à l'année) qu'il est impossible de financer pour une association à but non-lucratif (voir règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 qui s'applique 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 et qui définit un minimum d'assurance variant selon dix catégories d'aéronefs classés selon leur poids). Dès lors, dans la mesure où il conviendrait ici de ne pas renouveler l'erreur tragique de 1949 de l'administration française qui considérant que « la France n'a que faire d'un navire vaincu » préféra voir détruire le Duguay Trouin (vaisseau de ligne de 74 canons construit à Rochefort entre 1796 et 1800, capturé à la bataille de Trafalgar et vieux de 149 ans), entraînant la perte d'un élément majeur du patrimoine historique naval français, il lui demande s'il entend revoir le code des assurances afin d'obliger les compagnies d'assurance à remplir leur rôle en proposant des contrats d'assurance pour ces vieux aéronefs en CNRAC à des prix compatibles avec ceux pouvant être payés par un particulier ou une association afin de pouvoir continuer à les voir voler lors des meeting aériens.

### Texte de la réponse

Le Code des Assurances français ne régit pas les niveaux de garantie d'assurance imposées aux aéronefs, qu'ils soient utilisés en transport aérien, en aviation générale ou qu'ils relèvent du patrimoine historique tel que les avions de collection. Il reprend le règlement européen 785-2004 du 21 avril 2004 modifié par le règlement 285/2010 du 6 avril 2010 en fixant un montant minimal de garanties en responsabilité civile (RC) à respecter vis-à-vis des tiers et vis-à-vis de chaque passager transporté. Il est également applicable sans caractère dérogatoire aux aéronefs de collection. L'article 7 de ce règlement définit les minima de limites de responsabilité civile vis-à-vis des tiers en

fonction de la Masse Maximale certifiée au Décollage (MDD) d'un aéronef. Les minima de limites de responsabilité civile vis-à-vis des passagers transportés sont fixés par le règlement européen mais aussi par la convention de Montréal (articles 21 et 22). Une revue de cette convention est effectuée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) tous les cinq ans pour définir si ces limites de responsabilité doivent être réévaluées. Le 28 décembre 2019, l'OACI a déterminé que le coefficient relatif à l'inflation, appliqué depuis le 30 décembre 2009, date d'entrée en vigueur des précédentes limites révisées de la convention, avait dépassé les 10 % soit le seuil de déclenchement d'un ajustement des limites de responsabilité. En conséquence, celles-ci ont été revues puis transposées dans le règlement européen après adoption par la commission européenne le 27 avril 2020, rendant ainsi ces nouvelles limites applicables dans tout Etat membre de l'Union Européenne. La France a été très attentive à ce que ces réévaluations, qui touchent principalement les exploitations commerciales, n'aient pas une incidence sur l'ensemble de l'aviation générale et en particulier sur les primes d'assurance relatives aux aéronefs de collection. Elles ne justifient pas par elles-mêmes le quintuplement des primes qui est évoqué. En revanche, la sinistralité à laquelle les assureurs de grands risques mondiaux font face ces dernières années peut conduire à une augmentation liée au partage de risque global, même si la sinistralité d'un secteur donné n'est pas en forte évolution. Les fortes augmentations signalées par M. le député doivent donc être étudiées avec les acteurs du secteur de l'assurance, en lien avec le ministère de l'économie, des finances et de la relance.