

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

► B

► M1 RÈGLEMENT (CE) N° 2027/97 DU CONSEIL

du 9 octobre 1997

relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages ◀

(JO L 285 du 17.10.1997, p. 1)

Modifié par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <u>M1</u> Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002	L 140	2	30.5.2002

▼B
▼M1

RÈGLEMENT (CE) N° 2027/97 DU CONSEIL

du 9 octobre 1997

relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

▼B

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

- (1) considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'améliorer le niveau de protection des passagers victimes d'accidents aériens;
- (2) considérant que les règles en matière de responsabilité en cas d'accident sont régies par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou par cette convention telle qu'elle a été modifiée à La Haye le 28 septembre 1955 et par la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, selon la convention qui est applicable dans le cas d'espèce, chacune étant dénommée ci-après «convention de Varsovie»; que la convention de Varsovie est appliquée dans le monde entier au profit tant des voyageurs que des transporteurs aériens;
- (3) considérant que les limites de la responsabilité telles qu'elles sont fixées par la convention de Varsovie sont trop basses eu égard aux conditions économiques et sociales actuelles et conduisent souvent à des actions en justice de longue durée qui nuisent à l'image des transports aériens; que les États membres ont en conséquence relevé ces limites dans des proportions différentes et ont ainsi établi des conditions de transport qui varient au sein du marché intérieur de l'aviation;
- (4) considérant en outre que la convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux; que la distinction entre transports nationaux et internationaux n'existe plus dans le marché intérieur de l'aviation; qu'il convient donc que la nature et le degré de responsabilité soient identiques pour les transports nationaux et les transports internationaux;
- (5) considérant qu'un réexamen et une révision approfondis de la convention de Varsovie sont depuis longtemps attendus et constitueraient à long terme, à l'échelle internationale, une réponse plus homogène et plus facilement applicable à la question de la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident; qu'il convient de poursuivre, par la voie de négociations multilatérales, les efforts entrepris pour relever les limites de la responsabilité imposées par la convention de Varsovie;
- (6) considérant que, conformément au principe de subsidiarité, une action de la Communauté est souhaitable afin de parvenir à harmoniser le domaine de la responsabilité des transporteurs aériens et pourrait servir d'exemple pour une protection renforcée des voyageurs au niveau mondial;

⁽¹⁾ JO C 104 du 10. 4. 1996, p. 18 et JO C 29 du 30. 1. 1997, p. 10.

⁽²⁾ JO C 212 du 22. 7. 1996, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 17 septembre 1996 (JO C 320 du 28. 10. 1996, p. 30), position commune du Conseil du 24 février 1997 (JO C 123 du 21. 4. 1997, p. 89) et décision du Parlement européen du 29 mai 1997 (JO C 182 du 16. 6. 1997).

▼B

- (7) considérant qu'il convient d'éliminer toutes les limitations pécuniaires de responsabilité prévues par l'article 22 paragraphe 1 de la convention de Varsovie ou toute autre limitation juridique ou contractuelle, conformément aux tendances actuelles au niveau international;
- (8) considérant que, afin d'éviter que des victimes d'accidents ne soient pas dédommagées, les transporteurs aériens de la Communauté doivent, lors de toute demande de dommages-intérêts, pour la mort, les blessures ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur au sens de l'article 17 de la convention de Varsovie, renoncer aux défenses prévues à l'article 20 paragraphe 1 de la convention de Varsovie à concurrence d'un certain montant;
- (9) considérant que les transporteurs aériens de la Communauté peuvent être exonérés de leur responsabilité en cas de faute du passager concerné;
- (10) considérant qu'il est nécessaire de préciser les obligations découlant du présent règlement à la lumière de l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens⁽¹⁾; qu'à cet égard les transporteurs aériens de la Communauté devraient être assurés jusqu'à concurrence d'un certain montant fixé par le présent règlement;
- (11) considérant que les transporteurs aériens de la Communauté devraient toujours pouvoir engager une action récursoire;
- (12) considérant que le versement rapide d'avances peut aider dans une large mesure les passagers blessés ou les personnes physiques ayant droit à un dédommagement à faire face aux dépenses immédiates qui font suite à un accident aérien;
- (13) considérant que les règles relatives à la nature et à la limitation de la responsabilité en cas de décès, de blessure ou de toute autre lésion corporelle d'un voyageur font partie des conditions de transport fixées dans le contrat de transport entre le transporteur et le voyageur; que, afin de réduire les risques de distorsion de concurrence, les transporteurs de pays tiers devraient informer convenablement les voyageurs de leurs conditions de transport;
- (14) considérant qu'il est utile et nécessaire que les limites pécuniaires indiquées dans le présent règlement soient réexaminées afin de tenir compte de l'évolution de la situation économique et de l'évolution dans les enceintes internationales;
- (15) considérant que la révision de la convention de Varsovie est en cours au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI); que, en prenant entre-temps des mesures intérimaires, la Communauté accroîtra la protection des voyageurs; que le Conseil devrait revoir le présent règlement le plus rapidement possible après la révision de la convention de Varsovie par l'OACI,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

▼M1*Article premier*

Le présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal relatives au transport aérien de passagers et de leurs bagages, et fixe certaines dispositions supplémentaires. Il étend également l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.

⁽¹⁾ JO L 240 du 24. 8. 1992, p. 1.

▼M1

Article 2

1. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - a) «transporteur aérien»: une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable;
 - b) «transporteur aérien communautaire»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92;
 - c) «personne ayant droit à indemnisation»: le passager ou toute personne pouvant prétendre à réparation au titre dudit passager conformément au droit applicable;
 - d) «bagages»: à défaut d'autre définition, tout bagage enregistré ou non au sens de l'article 17, paragraphe 4, de la convention de Montréal;
 - e) «DTS»: les droits de tirage spéciaux tels que définis par le Fonds monétaire international;
 - f) «convention de Varsovie»: la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou la convention de Varsovie, telle que modifiée à La Haye le 28 septembre 1955, ou encore la convention complémentaire à la convention de Varsovie, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961;
 - g) «convention de Montréal»: la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.
2. Les notions contenues dans le présent règlement qui ne sont pas définies au paragraphe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la convention de Montréal.

Article 3

1. La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité.
2. L'obligation d'assurance visée à l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92, pour autant qu'elle concerne la responsabilité envers les passagers, s'entend de l'obligation pour un transporteur aérien communautaire d'être assuré à hauteur du montant permettant de garantir que toutes les personnes ayant droit à indemnisation reçoivent la totalité de la somme à laquelle elles peuvent prétendre en vertu du présent règlement.

Article 3 bis

La somme supplémentaire qui, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, peut être demandée par un transporteur aérien communautaire quand un passager fait une déclaration spéciale d'intérêt pour la livraison de ses bagages à destination, est basée sur un tarif qui est fonction des coûts supplémentaires entraînés par le transport et l'assurance des bagages concernés, en plus de ceux supportés pour les bagages évalués à concurrence de la limite de responsabilité. Le tarif est communiqué aux passagers sur demande.

Article 5

1. Avec toute la diligence nécessaire et, en tout état de cause, au plus tard quinze jours après que la personne physique ayant droit à indemnisation a été identifiée, le transporteur aérien communautaire verse à cette personne une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats, en proportion du préjudice matériel subi.
2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en euros de 16 000 DTS par passager en cas de décès.

▼M1

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en fonction de la responsabilité du transporteur aérien communautaire; elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas visés à l'article 20 de la convention de Montréal, ou lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

Article 6

1. Tout transporteur aérien, lorsqu'il vend des services de transport aérien dans la Communauté, fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité pour les passagers et leurs bagages, notamment les délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de faire une déclaration spéciale pour les bagages, soit disponible à l'intention des passagers à tous les points de vente, y compris la vente par téléphone ou par Internet. En vue de se conformer à cette obligation d'information, les transporteurs aériens communautaires font usage de la note figurant à l'annexe. Ce résumé ou cette note ne sauraient servir de base pour prétendre à une indemnisation, ni être utilisés pour interpréter les dispositions du présent règlement ou de la convention de Montréal.

2. Outre les exigences d'information fixées au paragraphe 1, tous les transporteurs aériens, eu égard aux services de transport aérien vendus ou achetés dans la Communauté, indiquent par écrit à chaque passager:

- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de blessure, si une telle limite existe,
- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte ou détérioration d'un bagage ainsi que l'avertissement que tout bagage dont la valeur est supérieure devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement ou être assuré entièrement par le passager avant le voyage,
- la limite applicable pour le vol concerné à la responsabilité du transporteur en cas de dommage occasionné par un retard.

3. Pour toutes les opérations de transport réalisées par les transporteurs aériens communautaires, les limites indiquées, conformément aux exigences d'information visées aux paragraphes 1 et 2, sont celles établies par le présent règlement, à moins que le transporteur aérien communautaire ne fixe, de son propre chef, des limites plus élevées. Pour toutes les opérations de transport réalisées par des transporteurs aériens non communautaires, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent qu'en ce qui concerne les transports effectués en provenance, à destination ou à l'intérieur de la Communauté.

Article 7

Au plus tard trois ans après la date à laquelle le règlement (CE) n° 889/2002⁽¹⁾ commence à s'appliquer, la Commission établit un rapport sur application du présent règlement. La Commission examine notamment la nécessité de réviser les montants mentionnés dans les articles correspondants de la convention de Montréal à la lumière de l'évolution de la situation économique et des notifications du dépositaire de l'OACI.

▼B*Article 8*

Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

⁽¹⁾ JO L 140 du 30.5.2002, p. 2.

▼ **M1***ANNEXE*

Responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers et de leurs bagages

La présente note d'information résume les règles de responsabilité appliquées par les transporteurs aériens communautaires comme l'exigent la législation communautaire et la convention de Montréal.

Indemnisation en cas de décès ou de blessure

Aucune limite financière n'est fixée à la responsabilité, en cas de blessure ou de décès d'un passager. Pour tout dommage à concurrence de 100 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale), le transporteur aérien ne peut contester les demandes d'indemnisation. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien peut se défendre contre une plainte en apportant la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière.

Versement d'avances

En cas de décès ou de blessure d'un passager, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retard des passagers

En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à 4 150 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retard des bagages

En cas de retard des bagages, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des bagages est limitée à 1 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Destruction, perte ou détérioration des bagages

Le transporteur aérien est responsable en cas de destruction, perte ou détérioration des bagages, à concurrence de 1 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale). Dans le cas de bagages enregistrés, il est responsable même s'il n'y a pas faute de sa part, sauf si les bagages étaient défectueux. Dans le cas de bagages non enregistrés, le transporteur n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Limites de responsabilité plus élevées pour les bagages

Un passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée en faisant une déclaration spéciale au plus tard au moment de l'enregistrement et en acquittant une redevance supplémentaire.

Plaintes concernant des bagages

En cas de détérioration, retard, perte ou destruction des bagages, le passager concerné doit se plaindre par écrit auprès du transporteur aérien dès que possible. En cas de dommages survenus à des bagages enregistrés et en cas de retard dans l'acheminement des bagages, le passager doit se plaindre par écrit dans un délai respectivement de sept jours et de vingt et un jours à compter de la date à laquelle ils ont été mis à sa disposition.

Responsabilité respective du transporteur avec lequel un contrat a été conclu et du transporteur effectif

Si le transporteur aérien effectuant le vol n'est pas le même que celui avec lequel un contrat a été conclu, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'un ou à l'autre. Si le nom ou le code d'un transporteur aérien figure sur le billet, ce transporteur est celui avec lequel un contrat a été conclu.

▼ **M1**

Délai de recours

Toute action en dommages et intérêts doit être intentée dans les deux ans suivant la date d'arrivée de l'avion, ou suivant la date à laquelle l'avion aurait dû atterrir.

Base des règles susmentionnées

Les règles décrites ci-dessus reposent sur la convention de Montréal du 28 mai 1999, mise en œuvre dans la Communauté par le règlement (CE) n° 2027/97 [tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002] et par la législation nationale des États membres.