



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.01.1998
COM(1998) 41 final

98/0022 (SYN)

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 295/91 établissant des règles communes relatives à
un système de compensation pour refus d'embarquement
dans les transports aériens réguliers

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. INTRODUCTION

1. Le troisième paquet de libéralisation a créé un marché intérieur de l'aviation où les règles d'exploitation des services aériens - intérieurs ou internationaux - sont largement harmonisées. Les règles relatives au système de compensation pour refus d'embarquement sont définies par le règlement (CEE) n° 295/91¹ et constituent un élément important de la protection des intérêts des passagers. Toutefois, l'application de ce règlement au cours des cinq dernières années ainsi que les évolutions récentes dans le secteur ont montré la nécessité d'apporter un certain nombre d'adaptations aux règles communautaires applicables en la matière. La Commission a pris en compte lors de la préparation de cette proposition les résultats de la consultation des experts des Etats Membres et des parties intéressées qui a eu lieu le 5 mars 1997².
2. Le règlement (CEE) n° 295/91 a mis en place un système visant à indemniser de manière adéquate les passagers refusés à l'embarquement sur un vol surservé.

Cependant, dans les faits, la Commission a relevé un certain nombre de cas où le passager n'avait pas été indemnisé ou avait été indemnisé de manière incomplète. Le manque d'information des passagers explique, en grande partie, cet état de fait. D'une part, dans la grande majorité des cas, les passagers refusés à l'embarquement ne connaissent pas les droits existants en la matière. D'autre part, il s'avère que, malgré leurs obligations au titre de ce règlement, certaines compagnies aériennes n'informent pas ou informent de manière partielle les passagers sur leurs droits à compensation.

Lors de la réunion du 5 mars 1997, les organisations consultées ont reconnu la nécessité d'améliorer l'information délivrée aux passagers. Toutefois les compagnies aériennes ont demandé de veiller à ne pas introduire de nouvelles procédures lourdes à gérer et dont le coût serait prohibitif par rapport à l'objectif recherché.

On remarquera également que le montant des compensations n'a pas été révisé depuis 1991 puisque le règlement ne prévoit pas de mécanismes d'adaptation à l'évolution de la situation économique. Si la révision du montant de compensation soulève les réticences des associations de transporteurs aériens, elle est fortement soutenue par les organisations de consommateurs qui considèrent que le montant défini en 1991 ne doit pas constituer une donnée intangible.

3. Le secteur aérien a connu un certain nombre d'évolutions qui pourraient également avoir une incidence sur le fonctionnement du système communautaire de compensation pour refus d'embarquement.

¹ JO L 36 du 8.2.1991, p 5

² Organisations consultées: Association of European Airlines, International Air Transport Association, European Regions Airline Association, Federation of Air Transport Users Representation in Europe, Bureau Européen des Unions des Consommateurs, Guild of European Business Travel Agents, Airports Council International, Group of National Travel Agents and Tour Operators Association within the E.U., Independent Air Carriers of the EC (ACE), European Conference of Civil Aviation (ECAC), Efta Surveillance Authority.

- a) Le développement d'accords commerciaux variés tel que les accords de partage de code (code sharing) peut conduire à une situation où ce n'est pas le transporteur aérien qui a confirmé la réservation et vendu le billet qui refuse, lors de l'enregistrement, l'embarquement du passager. Une telle évolution ne doit pas porter préjudice au droit du passager d'obtenir les paiements et prestations prévus par ce règlement et il y a donc lieu de prévoir, afin que le passager dispose de remèdes rapides et efficaces que c'est le transporteur aérien qui refuse l'embarquement qui doit assumer les obligations envers le passager suite à ce refus. Le transporteur aérien qui assumera les obligations à l'égard du passager au titre de ce règlement, pourra toujours prévoir d'obtenir des dédommagements, dans le cadre de son accord commercial, auprès du transporteur associé qui est à l'origine de la surréservation.
- b) On constate une tendance à la suppression du billet sous forme papier (ticketless travel) et sa substitution par un ticket électronique. L'IATA (International Air Transport Association) vient d'ailleurs d'adopter des standards relatifs au ticket électronique³. Le billet est désormais "contenu" sous forme électronique dans la base de données du transporteur. On remarquera également que certains transporteurs ne procèdent plus que par réservation téléphonique, le passager ne disposant alors que d'un simple numéro de réservation. Dans tous ces cas de figure, le passager ne se présente plus à l'enregistrement muni d'un billet sous forme papier, mais doit simplement fournir une ou des pièces justificatives de son identité. Le développement de ces nouvelles formes de titre de transport ne doit cependant pas permettre au transporteur aérien d'échapper aux obligations qui lui incombent en cas de refus d'embarquement sur un vol surréservé.
- c) La différence entre services aériens réguliers et non réguliers tend également, d'un point de vue commercial, à s'estomper. Il n'existe plus d'ailleurs de différence en ce qui concerne l'accès aux liaisons intra-communautaires depuis le premier janvier 1993 en vertu du troisième paquet de mesures de libéralisation.

En règle générale, les places sur un vol non-régulier sont vendues par des tours opérateurs dans le cadre d'un voyage à forfait, c'est-à-dire que le transport par voie aérienne fait partie d'une combinaison préétablie de services (hébergement, etc.). Or, on constate, de manière croissante, la mise à disposition sur des services aériens non réguliers de produits de transport aérien pur, c'est-à-dire que le transporteur aérien met à la disposition du consommateur soit directement, soit par ses agents agréés, des sièges qui ne sont pas combinés avec d'autres services ("seat-only"). En sens inverse, il est devenu pratique courante de voyager sur un vol régulier dans le cadre d'un voyage à forfait.

Dans le cas de figure d'un passager ayant acheté son titre de transport dans le cadre d'un voyage à forfait, et qui est refusé à l'embarquement, celui-ci reçoit un dédommagement en vertu de la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait⁴. Par contre, dans le cas, d'un passager ayant acheté un produit de transport aérien pur et refusé sur un vol non-régulier, celui-ci n'est ni couvert par la directive 90/314/CEE qui ne s'applique que si la vente de siège fait

³ il s'agit des "expedited resolutions and recommended practices" adoptés lors de la 17ème réunion JPSC (Joint IATA/ATA Passenger Services Conference) qui s'est tenue à Los Angeles du 15 au 17.10.1996.

⁴ JO L 158 du 23.6.1990, p.59

partie d'une combinaison préétablie de services, ni couvert par le règlement (CEE) n° 295/91 qui ne s'applique qu'aux vols réguliers. Il existe donc un risque qu'une certaine catégorie de passagers refusée à l'embarquement sur un vol non-régulier ne reçoive pas de compensation.

Il n'apparaît donc plus justifié de distinguer le passager voyageant sur un vol régulier de celui empruntant un vol non-régulier. La distinction qui demeure toutefois légitime du fait de la différence dans les obligations contractuelles est celle entre le passager voyageant à forfait qui doit être dédommagé pour la combinaison de services concernée et le passager en "seat-only".

4. Certains transporteurs aériens pratiquent toujours une politique de reconfirmation et exigent que les passagers respectent cette condition pour qu'ils puissent avoir droit à compensation en cas de refus d'embarquement. Une telle démarche est contraire aux objectifs du règlement. En effet, même si le passager reconfirme son billet, il n'obtiendra aucune preuve de l'avoir fait, et, si une erreur ou faute a été commise par le transporteur, il pourra se voir refusé d'embarquement de manière injustifiée. Donc il convient de stipuler que le non-respect d'une telle reconfirmation ne permet pas au transporteur aérien de retirer au passager son droit à compensation en cas de refus d'embarquement.
5. Même si certains transporteurs aériens prétendent qu'ils ne pratiquent pas une politique commerciale de surréservation, cela ne constitue pas une garantie suffisante que le vol ne sera pas surréservé (une erreur dans le système de réservation peut toujours se produire; l'appareil prévu pour le vol est parfois remplacé par un appareil de plus petite capacité; un transporteur aérien associé dans le cas d'un vol en code sharing peut avoir fait de la surréservation de son côté, etc.). Etant donné que le règlement établit les règles pour la simple situation de fait du refus d'embarquement provenant d'une surréservation sans égard à son origine, il n'y a aucune raison de distinguer entre les transporteurs suivant leurs pratiques commerciales.

B. ACTION COMMUNAUTAIRE

6. Dans ce contexte, la Commission estime qu'une révision du règlement (CEE) n° 295/91 s'avère nécessaire afin d'assurer que des conditions équitables de transport soient effectivement offertes aux usagers des transports aériens, tout en maintenant une situation acceptable pour le secteur des transports aériens. Dans son analyse, la Commission a pris particulièrement en compte les éléments suivants:
 - tous les passagers doivent être couverts de manière adéquate quel que soit le vol au départ d'un aéroport de la Communauté,
 - les passagers doivent être suffisamment informés de leurs droits en matière de compensation lors d'un refus d'embarquement,
 - les Etats Membres devraient vérifier en particulier que des notices d'information seront correctement affichées dans les aéroports sur leur territoire,

- les évolutions récentes dans le transport aérien ainsi qu'en matière de billetterie ne doivent pas constituer une entrave à la bonne application du système communautaire de compensation,
- les passagers devraient bénéficier d'une compensation juste et équitable, adaptée à la fois à l'évolution de la situation économique et au développement de la qualité des services de transport aérien,
- des sanctions suffisamment dissuasives, tout en étant proportionnées, devraient être imposées aux transporteurs qui ne respectent pas les dispositions en la matière,
- l'application du règlement ces cinq dernières années a également montré la nécessité d'apporter un certain nombre de clarifications.

7. Pour ces raisons, la proposition de la Commission prévoit notamment:

- de supprimer la distinction entre vols réguliers et non réguliers au titre de ce règlement (article 1) sans préjudice de l'application de la directive 90/314/CEE (article 5),
- de renforcer l'information au passager, notamment par la mise en place d'une notice affichée aux comptoirs d'enregistrement (article 3),
- d'adapter le règlement (CEE) n° 295/91 afin de tenir compte du développement de nouvelles formes de titres de transport (article 2),
- d'assurer que toute la capacité disponible de l'avion sera utilisée avant de refuser l'embarquement (article 3),
- de préciser que le passager aura le droit au remboursement du prix du billet y compris pour la partie du voyage qui est devenue inutile aux fins de son plan de voyage (article 4),
- d'augmenter les seuils de compensation en fonction des taux d'inflation depuis 1991 (article 4),
- de clarifier le fait que le non-respect par le passager de conditions supplémentaires exigées par le transporteur aérien, telle que la reconfirmation de sa réservation par le passager dans un certain délai avant le vol, ne constitue pas un élément permettant au transporteur aérien de lui retirer son droit à compensation en cas de refus d'embarquement (article 1),
- de préciser que c'est le transporteur aérien refusant l'embarquement qui doit payer la compensation au passager, indépendamment du fait qu'il soit ou non celui qui lui a vendu le billet et confirmé la réservation (article 4).

8. La Commission prévoit aussi d'entamer une action d'information pour faire connaître au grand public leurs droits en matière de compensation pour refus d'embarquement du même type que celle déjà existante sous l'action Citoyen d'Europe.

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 295/91 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

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

vu la proposition de la Commission⁵,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C en coopération avec le Parlement européen⁶,

vu l'avis du Comité économique et social⁷,

considérant que l'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens doit viser à assurer un haut niveau de protection des intérêts des usagers;

considérant que le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil⁸ a établi certaines normes minimales communes en cette matière;

considérant qu'à la lumière de l'application dudit règlement, il convient d'assurer une protection renforcée des droits du passager en la matière;

considérant que les passagers doivent être mieux informés de leurs droits en cas de refus d'embarquement;

considérant qu'il convient de clarifier certaines dispositions du règlement (CEE) n° 295/91;

considérant qu'afin d'éviter tout désaccord quant au délai requis pour se présenter à l'enregistrement avant le départ annoncé, il convient de fixer ce délai à 30 minutes sauf avis contraire communiqué au préalable et par écrit au passager;

considérant qu'étant donné que la différence entre services aériens réguliers et non réguliers tend, d'un point de vue commercial, à s'estomper, la limitation de la portée du règlement (CEE) n° 295/91 aux seuls vols réguliers n'est plus soutenable; qu'il importe, dès lors, d'étendre le bénéfice dudit règlement aux passagers des vols non-réguliers;

considérant que pour assurer une protection efficace des passagers, il y a lieu de clarifier qu'il ne doit pas pouvoir être dérogé par clause contractuelle aux obligations du transporteur aérien en vertu du règlement (CEE) n° 295/91;

⁵

⁶

⁷

⁸

JO L 36 du 8.2.1991, p 5

considérant qu'afin de s'assurer d'une protection rapide et efficace du passager, il y a lieu de prévoir que les obligations au titre du présent règlement envers le passager refusé à l'embarquement incombent au transporteur aérien qui refuse l'embarquement sans préjudice du droit de ce transporteur de demander réparation à un tiers conformément au droit national applicable ;

considérant qu'afin de s'assurer que le transporteur aérien ne puisse échapper aux obligations qui lui incombent en cas de refus d'embarquement, il faut aussi tenir compte du développement de nouvelles formes de titres de transport;

considérant qu'afin de s'assurer que tous les passagers seront traités conformément aux objectifs du présent règlement, une réservation confirmée indique l'existence d'un contrat de transport entre le transporteur aérien et le passager et que la qualification de réservation confirmée ne peut être soumise à des conditions supplémentaires telle que la reconfirmation;

considérant qu'afin de veiller à ce que le passager soit informé de manière adéquate de ses droits en cas de refus d'embarquement, il convient de prévoir une notice d'information aux comptoirs d'enregistrement, qu'il est, à cet égard, particulièrement important que les États Membres veillent au respect de ces dispositions dans l'ensemble des aéroports sur leur territoire;

considérant qu'il faut s'assurer que le transporteur aérien utilisera toute la capacité disponible avant de refuser l'embarquement, même si cela implique que le passager sera transporté dans une autre classe que celle pour laquelle son billet a été payé;

considérant qu'une compensation adéquate pour le passager refusé à l'embarquement doit consister dans le remboursement du prix du billet relatif à toute partie du voyage que, en raison dudit refus, le passager n'effectuera pas et de toute partie qui est devenue inutile pour la réalisation de son plan de voyage;

considérant qu'en raison de l'évolution de la situation économique, il est d'ores et déjà nécessaire d'ajuster les seuils de compensation;

considérant qu'afin que les dispositions en la matière soient respectées, des sanctions suffisamment dissuasives tout en étant proportionnées, devront être mises en oeuvre; qu'il convient en conséquence de mettre en place un système approprié permettant leur adaptation;

considérant qu'il convient, en conséquence, de modifier le règlement (CEE) n° 295/91,

A ARRETE LE PRESENT REGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 295/91 est modifié comme suit.

- 1) Le terme "réguliers" est supprimé dans le titre du règlement.

2) Les articles 1 à 4 sont remplacés par le texte suivant:

“Article premier

1. Le présent règlement établit les règles minimales communes applicables aux passagers refusés à l'embarquement d'un vol sursérvé pour lequel ils disposent d'une réservation confirmée, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et soumis aux dispositions du traité, quels que soient l'Etat dans lequel est établi le transporteur aérien, la nationalité du passager et le lieu de destination.
2. Les obligations des transporteurs aériens en application du présent règlement ne peuvent être limitées ou écartées à l'égard du passager notamment par une clause limitative ou exonératoire figurant dans le contrat de transport.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "refus d'embarquement", le refus d'embarquer des passagers qui:
 - disposent d'une réservation confirmée pour le vol concernéet
 - se sont présentés à l'enregistrement dans les conditions requises et 30 minutes avant le départ annoncé ou en cas de délais requis supplémentaires, dans les délais tels que communiqués au préalable et par écrit au passager par le transporteur aérien ou par son agent de voyage agréé;
- b) "billet", un billet ou un titre de transport équivalent, matériel ou immatériel, y compris sous forme électronique, en cours de validité, vendu par le transporteur aérien ou par son agent de voyage agréé;
- c) "réservation confirmée", le fait, que le passager dispose, à l'exclusion de toute autre condition, d'un billet, qui:
 - (i) dans le cas d'un billet
 - précise le numéro, la date et l'heure du volet
 - porte dans le cadre réservé la mention "OK",
 - ou
 - (ii) dans le cas d'un titre de transport équivalent à un billet, matériel ou immatériel, indique que la réservation a été enregistrée et confirmée;

- d) "vol surréservé", tout vol effectué à titre onéreux et sur lequel le nombre de passagers disposant d'une réservation confirmée et se présentant à l'enregistrement dans les délais et conditions requis dépasse le nombre de sièges disponibles, y compris les cas où l'aéronef prévu pour effectuer le vol a été remplacé par un autre;
- e) "volontaire", une personne qui:
- dispose d'une réservation confirmée
- et
- est prête à céder, lorsque le transporteur aérien en fait la demande, sa réservation confirmée en échange d'une compensation;
- f) "destination finale", la destination figurant sur le billet présenté à l'enregistrement ou, s'il y a plusieurs vols successifs, la destination correspondant au dernier vol. Les vols de correspondance qui peuvent être effectués sans problème, même si le refus d'embarquement a provoqué un retard, ne sont pas pris en considération.

Article 3

1. Le transporteur aérien doit utiliser toute la capacité disponible dans l'avion avant de refuser l'embarquement.

Si le passager est placé dans une classe supérieure à celle pour laquelle le billet a été payé, le transporteur aérien ne demandera aucun supplément.

Si le passager accepte de voyager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été payé, il a droit, en complément de la compensation conformément aux paragraphes 2, 4 et 5 de l'article 4, au remboursement de la différence du prix.

2. Tout transporteur aérien doit fixer les règles qu'il suivra en cas de refus d'embarquement des passagers dans le cas d'un vol surréservé, y compris les règles fixant les priorités d'embarquement des passagers. Ces règles doivent inclure l'ensemble des obligations découlant du présent règlement. Il notifie ces règles et toutes les éventuelles modifications à l'Etat membre concerné et à la Commission, qui les mettra à la disposition des autres Etats membres. Les éventuelles modifications entreront en vigueur un mois après leur notification.
3. Les règles visées au paragraphe 2 sont mises à la disposition du public par les transporteurs.

La personne juridique responsable pour l'enregistrement des passagers doit s'assurer qu'une notice comprenant le texte suivant, dont les lettres ont une hauteur d'au moins deux centimètres, est affichée aux comptoirs d'enregistrement de façon clairement visible pour les passagers:

“Si vous êtes refusés à l'embarquement, demandez à ce comptoir d'enregistrement le texte reprenant vos droits notamment en matière de compensation.”

4. Les règles visées au paragraphe 2 doivent, lorsque cela est techniquement possible, prévoir l'éventualité d'un recours à des volontaires disposés à renoncer à l'embarquement.
5. En tout état de cause, le transporteur aérien doit prendre en considération les intérêts des passagers devant être acheminés en priorité pour des raisons légitimes, tels que les personnes à mobilité réduite et les enfants non accompagnés.
6. Les règles visées au paragraphe 2 font partie des conditions de transport du transporteur aérien.

Article 4

1. En cas de refus d'embarquement, le transporteur aérien refusant l'embarquement doit offrir au passager le choix entre:

- le remboursement sans pénalité du prix du billet pour toute partie du voyage non effectuée ou devenue inutile par rapport à son plan de voyage initial,
- le réacheminement dans des conditions de transport aérien comparables et dans les meilleurs délais jusqu'à la destination finale

ou

- le réacheminement dans des conditions de transport aérien comparables à une date ultérieure à la convenance du passager.

2. Indépendamment du choix effectué par le passager dans le cas visé au paragraphe 1, le transporteur aérien refusant l'embarquement, paie, immédiatement après le refus d'embarquement, une compensation minimale, sans préjudice des paragraphes 4 et 5, égale à :

- 185 écus pour les vols jusqu'à 3 500 kilomètres,
- 370 écus pour les vols de plus de 3 500 kilomètres,

compte tenu de la destination finale prévue dans le billet.

3. La Commission, en conformité avec la procédure établie à l'article 9 bis peut ajuster les montants visés au paragraphe 2 si l'évolution économique le rend nécessaire.

4. Lorsque le transporteur refusant l'embarquement offre un réacheminement jusqu'à la destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée n'excède pas celle programmée pour le vol initialement réservé de deux heures dans le cas des liaisons allant jusqu'à 3 500 kilomètres et de quatre heures dans le cas des liaisons de plus de 3 500 kilomètres, les compensations prévues au paragraphe 2 peuvent être réduites de 50 %.
5. Les montants des compensations peuvent être limités au prix du billet correspondant à la destination finale.
6. Les compensations sont payées en espèces ou, avec l'accord écrit du passager, en bons de voyage et/ou d'autres services.
7. Les distances indiquées aux paragraphes 2 et 4 sont mesurées en fonction de la méthode de la distance du plus grand cercle (route orthodromique)."

- 3) La phrase introductive de l'article 6 paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant:

"Outre les compensations minimales prévues à l'article 4, le transporteur aérien refusant l'embarquement offre gratuitement aux passagers refusés à l'embarquement:"

- 4) L'article 6 bis suivant est inséré:

"Article 6 bis

Dans les cas où un transporteur aérien aura payé une compensation ou rempli les autres obligations lui incombant au titre du présent règlement, aucune disposition de celui-ci ne pourra être interprétée comme limitant son droit de demander réparation à un tiers conformément au droit national applicable."

- 5) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"Article 8

Les transporteurs aériens refusant l'embarquement doivent fournir à chaque passager refusé à l'embarquement une notice exposant les règles de compensation en cas de refus d'embarquement."

- 6) Les articles 9 bis, 9 ter et 9 quater suivants sont insérés:

"Article 9 bis

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé des représentants des Etats membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant au vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque Etat membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 9 ter

Les Etats membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les Etats membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 30 juin 1998 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 9 quater

Les Etats membres font, chaque année, un rapport synthétique des cas de refus à l'embarquement survenus dans les aéroports de leur territoire du fait de sursréservations. Ces rapports sont transmis à la Commission avant le 31 mars de l'année suivant celle couverte par le rapport."

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le point 5 de l'article premier ne s'applique que six mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

EVALUATION D'IMPACT

Impact de la proposition sur les entreprises,
et en particulier les petites et moyennes entreprises

Titre de la proposition

Règlement du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 295/91 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers

Numéro de référence du document :

La proposition :

Impact sur les entreprises

1. Qui sera affecté par la proposition ?

- Quels secteurs des affaires ?
Transporteurs aériens.
- Quelles sont les dimensions des entreprises affectées (quelle est la concentration des petites et moyennes entreprises) ?

La structure du marché européen est essentiellement constituée de grandes entreprises (AEA) représentant 31 % du marché. Les compagnies de charters (ACE) représentent 56 % du marché communautaire de l'aviation. Les compagnies moyennes (ACE) et régionales (ERA) représentent respectivement 7% et 6%. La part des petites compagnies est extrêmement marginale⁹.

- Ces entreprises sont-elles situées dans des zones géographiques spécifiques de la Communauté ?
Non.

2. Quelles démarches les entreprises devront-elles entreprendre pour se conformer à la proposition ?

Pour se conformer au présent règlement, les transporteurs aériens devront informer, de manière appropriée, les passagers et leur accorder des compensations en cas de refus d'embarquement.

⁹ Communication de la Commission au Conseil et Parlement européen relatif à l'impact du troisième paquet de mesures de libéralisation du transport aérien (COM(96) 514 final, 22.10.1996).

3. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir ?

- sur l'emploi :
aucun.
- Sur les investissements et la création de nouvelles entreprises :
aucun.
- Sur la position concurrentielle des entreprises :

Le système de compensations pour refus d'embarquement s'applique pour tous les vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté quel que soit l'Etat dans lequel est établi le transporteur aérien. Il existe, d'autre part, des dispositions équivalentes hors de la Communauté, notamment aux Etats-Unis.

4. La proposition contient-elle des mesures destinées à prendre en compte la situation spécifique des petites et moyennes entreprises ?

Non.

Consultation

5. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et principales réactions

- Les experts des gouvernements des Etats membres ainsi que les parties intéressées* ont reconnu la nécessité d'améliorer l'information au passager relatif à ses droits en cas de refus d'embarquement.
- Les associations des consommateurs ont soutenu la proposition de la Commission alors que les compagnies aériennes se sont montrées plus réticentes mettant, en particulier, en avant les éventuels coûts additionnels engendrés.

*Organisations consultées: Association of European Airlines, International Air Transport Association, European Regions Airline Association, Federation of Air Transport Users Representation in Europe, Bureau Européen des Unions de Consommateurs, Guild of European Business Travel Agents, Airports Council International, Group of National Travel Agents and Tour Operators Association within the E.U., Independent Air Carriers of the EC (ACE), European Conference of Civil Aviation (ECAC), Efta Surveillance Authority.

ISSN 0254-1491

COM(98) 41 final

DOCUMENTS

FR

07 08 10 06

N° de catalogue : CB-CO-98-041-FR-C

ISBN 92-78-30403-4

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg