

**Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement
(CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽¹⁾**

(2001/C 213 E/21)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(2001) 273 final — 2000/0145(COD)

(Présentée par la Commission le 21 mai 2001 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

⁽¹⁾ JO C 337 E du 28.11.2000, p. 68.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE,

Inchangé

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

(1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il est souhaitable d'assurer un niveau approprié d'indemnisation pour les passagers victimes d'accidents aériens.

(1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe d'assurer un niveau approprié d'indemnisation pour les passagers victimes d'accidents aériens.

(2) Une nouvelle convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée à Montréal le 28 mai 1999 fixant de nouvelles règles internationales sur la responsabilité en cas d'accidents pour les transports aériens internationaux, en remplacement de celles prévues dans la convention de Varsovie de 1929 et ses modifications ultérieures.

Inchangé

(3) Pour les transporteurs aériens de certains pays tiers, la convention de Varsovie continuera de coexister avec la convention de Montréal durant une période indéterminée.

(3) La convention de Montréal susmentionnée prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens.

(4) La convention de Montréal susmentionnée prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens.

(4) La Communauté a signé la convention de Montréal en manifestant son intention de devenir partie à l'accord en

(5) La Communauté a signé la convention de Montréal en manifestant son intention de devenir partie à l'accord en le concluant.

PROPOSITION INITIALE

- (5) Il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽¹⁾ afin de l'aligner sur les dispositions de la convention de Montréal, en créant ainsi un système uniforme de responsabilité pour les transports aériens internationaux.
- (6) Sur le marché intérieur de l'aviation, la distinction entre transport national et international a été éliminée et il est donc opportun d'avoir les mêmes niveaux et la même nature de responsabilité dans le transport international et national au sein de la Communauté européenne.
- (7) Conformément au principe de subsidiarité, une action au niveau communautaire est souhaitable afin de créer un ensemble unique de règles pour tous les transporteurs aériens communautaires.
- (8) Un système de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers est approprié dans le cadre d'un système de transport aérien sûr et moderne.
- (9) Des limites uniformes de responsabilité en cas de perte, détérioration ou destruction des bagages et pour les dommages occasionnés par des retards, s'appliquant à toutes les opérations réalisées par les transporteurs communautaires, constitueront des règles simples tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes et permettront aux passagers de déterminer si une assurance supplémentaire est nécessaire.
- (10) Il serait impraticable pour les transporteurs aériens communautaires et déroutant pour leurs passagers d'appliquer des régimes de responsabilité différents sur des trajets différents de leurs réseaux.
- (11) Il est souhaitable d'aider les victimes d'accidents et leurs ayants droit à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
- (12) L'article 50 de la convention de Montréal exige des parties qu'elles veillent à ce que les transporteurs aériens soient convenablement assurés, et il importe de tenir compte de l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens ⁽²⁾ dans l'application de cette disposition.

PROPOSITION MODIFIÉE

- (6) Il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽¹⁾ afin de l'aligner sur les dispositions de la convention de Montréal, en créant ainsi un système uniforme de responsabilité pour les transports aériens internationaux.
- (7) Sur le marché intérieur de l'aviation, la distinction entre transport national et international a été éliminée et il est donc opportun d'avoir les mêmes niveaux et la même nature de responsabilité dans le transport international et national au sein de la Communauté européenne.
- (8) Conformément au principe de subsidiarité, une action au niveau communautaire est souhaitable afin de créer un ensemble unique de règles pour tous les transporteurs aériens communautaires.
- (9) Un système de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers est approprié dans le cadre d'un système de transport aérien sûr et moderne.
- (10) Des limites uniformes de responsabilité en cas de perte, détérioration ou destruction des bagages et pour les dommages occasionnés par des retards, s'appliquant à toutes les opérations réalisées par les transporteurs communautaires, constitueront des règles simples et claires tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes et permettront aux passagers de déterminer si une assurance supplémentaire est nécessaire.
- (11) Il serait impraticable pour les transporteurs aériens communautaires et déroutant pour leurs passagers d'appliquer des régimes de responsabilité différents sur des trajets différents de leurs réseaux.
- (12) Il est souhaitable d'aider les victimes d'accidents et leurs ayants droit à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
- (13) L'article 50 de la convention de Montréal exige des parties qu'elles veillent à ce que les transporteurs aériens soient convenablement assurés, et il importe de tenir compte de l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens ⁽²⁾ dans l'application de cette disposition.

⁽¹⁾ JO L 285 du 17.10.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 285 du 17.10.1997, p. 1.

⁽²⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

PROPOSITION INITIALE

- (13) Les règles applicables à la responsabilité en cas d'accident devraient être incluses dans les conditions de transport des compagnies aériennes et il est opportun de permettre aux passagers d'accéder facilement à ces informations.
- (14) Il est souhaitable de fournir des informations de base sur les règles de responsabilité applicables à chaque passager pour qu'il puisse prendre des dispositions supplémentaires en matière d'assurance avant le voyage s'il y a lieu.
- (15) Il sera nécessaire de réviser les montants fixés dans le présent règlement afin de tenir compte de l'inflation et de toute révision des limites de responsabilité dans la convention de Montréal,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 2027/97 est modifié de la manière suivante:

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens»

2. L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

1. Le présent règlement fixe les obligations des transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne leur responsabilité pour les préjudices subis en cas de décès ou de lésion corporelle d'un voyageur dès lors que l'accident qui est à l'origine du décès ou de la blessure a eu lieu à bord d'un aéronef ou pendant toute opération d'embarquement ou de débarquement.

2. Le présent règlement étend certaines dispositions de la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international pour couvrir toutes les opérations de transport des personnes et de leurs bagages réalisées par les transporteurs aériens communautaires contre rémunération, y compris le transport entre des points au sein d'un État membre de la Communauté européenne. Il s'applique également à toutes les opérations de transport aérien de personnes et de bagages effectuées gratuitement par les transporteurs aériens communautaires.»

PROPOSITION MODIFIÉE

- (14) Les règles applicables à la responsabilité en cas d'accident devraient être incluses dans les conditions de transport des compagnies aériennes et il est opportun de permettre aux passagers d'accéder facilement à ces informations.
- (15) Il est souhaitable de fournir des informations de base sur les règles de responsabilité applicables à chaque passager pour qu'il puisse prendre des dispositions supplémentaires en matière d'assurance avant le voyage s'il y a lieu.
- (16) Il sera nécessaire de réviser les montants fixés dans le présent règlement afin de tenir compte de l'inflation et de toute révision des limites de responsabilité dans la convention de Montréal,

Inchangé

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages».

Inchangé

«Article premier

1. Le présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal concernant le transport aérien de passagers et de 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.»

Supprimé

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

3. L'article 2 est modifié de la manière suivante:

i) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«c) "personne ayant droit à indemnisation", le voyageur ou toute personne physique pouvant prétendre à réparation au titre dudit voyageur conformément au droit applicable;»

ii) Le point d) est supprimé remplacé par le texte suivant:

iii) Le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) "convention de Varsovie", la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, 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;»

iv) Le point g) suivant est ajouté:

«g) "convention de Montréal", la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999.»

v) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

4. L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

1. La responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté pour un dommage subi par un voyageur en cas de décès ou de lésion corporelle est régie par les dispositions exposées aux articles 17, 20 et 21 de la convention de Montréal.

2. L'obligation d'assurance visée à l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407 s'entend de l'obligation pour un transporteur de la Communauté d'être assuré à hauteur du montant permettant de garantir que toutes les personnes physiques ayant droit à indemnisation reçoivent la totalité de la somme à laquelle elles ont droit en vertu du présent règlement.»

Inchangé

i) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«c) "personne ayant droit à indemnisation", le voyageur ou toute personne pouvant prétendre à réparation au titre dudit voyageur conformément au droit applicable;»

ii) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) "bagage", à défaut d'autre définition, tout bagage enregistré ou non au sens de l'article 17, paragraphe 4, de la convention de Montréal.»

Inchangé

2. L'obligation d'assurance visée à l'article 7 du règlement (CEE) n° 2407/92, pour autant qu'il concerne la responsabilité envers les voyageurs s'entend de l'obligation pour un transporteur aérien de la Communauté d'être assuré à hauteur du montant permettant de garantir que toutes les personnes physiques ayant droit à indemnisation reçoivent la totalité de la somme à laquelle elles ont droit en vertu du présent règlement.»

PROPOSITION INITIALE

5. L'article 3 bis suivant est ajouté:

«Article 3 bis

1. La responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté pour un dommage causé par un retard et en cas de destruction, perte, détérioration ou retard des bagages transportés est régie par les dispositions exposées aux articles 19, 20, à l'article 22, paragraphes 1, 2, 5 et 6 et à l'article 31 de la convention de Montréal.

2. La somme supplémentaire qui, conformément à l'article 22, paragraphe 2, de la convention de Montréal, peut être demandée par un transporteur 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.

3. Dans les quatorze jours qui suivent la réception d'une plainte déposée par rapport aux dispositions du présent article, le transporteur aérien communautaire notifie au passager concerné que la plainte a été reçue et est examinée.»

6. L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée:

- comme désignant le transporteur aérien de la Communauté seule partie redevable de dommages-intérêts.
- comme portant préjudice à la question de savoir si une personne responsable des dommages selon ses dispositions a un droit de recours contre une autre personne quelconque.»

7. L'article 5, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas inférieure à l'équivalent en euros de 16 000 droits de tirage spéciaux par voyageur en cas de décès.»

PROPOSITION MODIFIÉE

Inchangé

2. 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.

Supprimé

Inchangé

8. L'article 5, paragraphe 3, est remplacé par le texte suivant:

«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.»

PROPOSITION INITIALE

8. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

1. Les dispositions des articles 3, 3 bis et 5 doivent figurer dans les conditions de transport du transporteur aérien de la Communauté.

2. Transporteur aérien fait en sorte qu'un des dispositions soit disponible à l'intention des passagers à les points de vente. Les transporteurs aériens garantissent qu'une information adéquate concernant les dispositions des 3, 3 bis et 5 est fournie aux voyageurs, à leur demande, par les agences du transporteur aérien de la Communauté par les agences de voyage, aux comptoirs d'embarquement et aux points de vente.

3. Outre les exigences d'information fixées au dans les conventions de Varsovie et de Montréal, les transporteurs donnent aux consommateurs, dans la Communauté qui achètent des services de transports aériens une note écrite expliquant en termes simples et facilement compréhensibles:

- 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 et avertissant que tout bagage dont la valeur est supérieure doit être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement ou 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.

4. Pour toutes les opérations de transport réalisées par les transporteurs communautaires, les limites indiquées, dans la note écrite sont celles établies par le présent règlement,

PROPOSITION MODIFIÉE

9. L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

Inchangé

2. Tout transporteur aérien vendant des services de transports aériens dans la Communauté fait en sorte qu'un résumé des principales dispositions régissant la responsabilité des voyageurs et de leurs bagages, notamment la notification des délais prévus pour intenter une action en indemnisation et la possibilité de contracter une assurance supplémentaire 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 du présent règlement.

3. Outre les exigences d'information fixées au paragraphe 2, tous les transporteurs aériens indiquent par écrit à tout consommateur de la Communauté qui achète des services de transports aériens:

Inchangé

4. Pour toutes les opérations de transport réalisées par les transporteurs aériens communautaires, les limites indiquées, conformément aux exigences d'information visées aux paragraphes 2 et 3, 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 2 et 3 ne peuvent s'appliquer qu'en ce qui concerne les transports effectués en provenance, à destination ou à l'intérieur de la Communauté.»

PROPOSITION INITIALE

5. »La non-conformité aux dispositions du paragraphe 3 n'a pas d'incidence sur l'existence ou la validité du contrat de transport qui, néanmoins, est soumis aux dispositions du présent règlement.»

9. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Au plus tard six ans après la, l'entrée en vigueur, la Commission établit un rapport sur l'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»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il s'applique à compter de la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal, selon celle qui a lieu en dernier.

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

PROPOSITION MODIFIÉE

Supprimé

10. L'article 7 est remplacé par le texte suivant:

Inchangé

Au plus tard trois ans après la date de mise en œuvre du présent règlement, la Commission établit un rapport sur l'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 recommandations du dépositaire de l'OACI.»

Inchangé

ANNEXE

NOTE D'INFORMATION AU SENS DE L'ARTICLE 6, PARAGRAPHE 2**Responsabilité des transporteurs aériens concernant les passagers et leurs bagages**

La présente note d'information résume les règles de responsabilité que doivent appliquer les transporteurs aériens communautaires en vertu du droit communautaire et de la convention de Montréal.

Ces règles reposent sur la convention de Montréal du 28 mai 1999, mise en œuvre dans la Communauté par le règlement (CE) n° 2027/97 (tel qu'il a été modifié). La note est un résumé et elle ne saurait servir à interpréter cette législation. En cas d'incohérence quelconque, les dispositions du règlement (CE) n° 2027/97 prévalent sur la présente note.

Les passagers sont invités à contracter une assurance adéquate couvrant leur déplacement pour compléter les droits que leur octroie la loi.

Indemnisation des passagers

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 droits de tirage spéciaux (équivalent approximatif en monnaie locale), le transporteur aérien ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. Au-delà de ce montant, le transporteur aérien peut se défendre contre des plaintes 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 voyageur, le transporteur aérien doit verser une avance pour couvrir les besoins économiques immédiats. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 16 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).

Retards

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

Bagages

Le transporteur est responsable en cas de destruction, perte, dommage ou retard des bagages, à concurrence de 1 000 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale) par passager. Dans le cas de bagages enregistrés, il est responsable même s'il n'y a pas faute de sa part, sauf si les dommages résultent d'un défaut inhérent des bagages. Dans le cas de bagages non enregistrés, le transporteur n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Un passager peut bénéficier d'une limite de responsabilité plus élevée pour des bagages enregistrés en faisant une déclaration spéciale et en acquittant une redevance supplémentaire.

Plaintes concernant des bagages

En cas de dommages survenus à des bagages enregistrés, le voyageur concerné doit se plaindre par écrit auprès du transporteur dans les sept jours suivant la date de réception des bagages. En cas de retard dans l'acheminement des bagages, le voyageur doit se plaindre par écrit au transporteur dans les vingt et un jours suivant 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 effectuant le vol n'est pas le même que le transporteur dont le nom ou le code figure sur le billet, le passager a le droit d'adresser une plainte ou une réclamation à l'un ou l'autre.

Délai de recours

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