

POSITION COMMUNE (CE) N° 14/2002

arrêtée par le Conseil le 19 décembre 2001

**en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2002 du Parlement européen et du Conseil du ...
modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs
aériens en cas d'accident**

(2002/C 58 E/02)

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

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

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

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (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 ⁽⁴⁾.
- (3) La convention de Varsovie continuera de coexister avec la convention de Montréal durant une période indéterminée.
- (4) La convention de Montréal prévoit un régime de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers aériens.
- (5) La Communauté a signé la convention de Montréal en manifestant son intention de devenir partie à l'accord en le ratifiant.

(6) Il est nécessaire de modifier le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽⁵⁾ 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) Le présent règlement et la convention de Montréal renforcent la protection des passagers et de leurs ayants droit et ne peuvent être interprétés d'une façon qui affaiblirait leur protection par rapport à la législation en vigueur à la date d'adoption du présent règlement.

(8) Sur le marché intérieur de l'aviation, la distinction entre transport national et international a été éliminée et il est donc opportun d'avoir le même niveau et la même nature de responsabilité dans le transport international et national au sein de la Communauté.

(9) 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.

(10) 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.

(11) Le transporteur aérien communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'article 21, paragraphe 2, de la convention de Montréal, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

(12) Des limites uniformes de responsabilité en cas de perte, de détérioration ou de 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.

(13) Il serait impraticable pour les transporteurs aériens communautaires et déroutant pour leurs passagers d'appliquer au sein de leurs réseaux des régimes de responsabilité différents selon les liaisons desservies.

⁽¹⁾ JO C 337 E du 28.11.2000, p. 68 et JO C 213 E du 31.7.2001, p. 298.

⁽²⁾ JO C 123 du 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 5 avril 2001 (JO C 21 E du 24.1.2002, p. 317), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 194 du 18.7.2001, p. 38.

⁽⁵⁾ JO L 285 du 17.10.1997, p. 1.

- (14) 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.
- (15) 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 ⁽¹⁾ dans l'application de cette disposition.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) Il incombe aux États membres de prévoir les dispositions supplémentaires éventuellement nécessaires pour mettre en œuvre la convention de Montréal sur des points qui ne sont pas couverts par le règlement (CE) n° 2027/97,
- 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;

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 2027/97 est modifié comme suit:

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»;

2) l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«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.»

3) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«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;

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.»

4) l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

⁽¹⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

5) l'article suivant est inséré:

«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.»

6) l'article 4 est supprimé;

7) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

1. Avec toute 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.

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.»

8) l'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«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, de perte ou de 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.»

9) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Au plus tard trois ans après la date à laquelle le règlement (CE) n° .../2002 (*) commence à s'appliquer, 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 notifications du dépositaire de l'OACI.

(*) JO L ...»

10) l'annexe suivante est ajoutée:

«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, de perte ou de 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, de retard, de perte ou de 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.

Délai de recours

Toute action en dommages-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° .../2002 et par la législation nationale des États membres.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier.

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

Fait à ...

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a présenté au Conseil, le 7 juin 2000, sa proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽¹⁾. Cette proposition, qui est fondée sur l'article 80, paragraphe 2, du traité, est soumise à la procédure de codécision conformément à l'article 251 du traité.

Le Comité économique et social a rendu son avis le 24 janvier 2001 ⁽²⁾ et le Comité des régions a été consulté mais a décidé de ne pas rendre d'avis.

Le Parlement européen a rendu son avis en première lecture le 5 avril 2001 ⁽³⁾. Par la suite, la Commission a présenté une proposition modifiée le 22 mai 2001 ⁽⁴⁾.

Le 19 décembre 2001, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251, paragraphe 2, du traité.

II. OBJECTIFS

Le principal objectif du règlement à l'examen est d'aligner le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident ⁽⁵⁾ sur les dispositions de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international («la convention de Montréal»), qui a été signée à Montréal le 28 mai 1999.

Les objectifs subsidiaires du règlement sont de fixer certaines dispositions supplémentaires concernant le transport aérien de passagers et de leurs bagages et d'étendre l'application des dispositions communautaires aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre.

On peut rappeler que le règlement (CE) n° 2027/97 a constitué une première tentative pour réexaminer, au niveau communautaire, le système de responsabilité des transporteurs aériens mis en place au niveau international par la convention de Varsovie de 1929. Au fil des ans, ce système a été considéré comme dépassé. Il a donc été complété et dépassé par des mesures de différents types, telles que des mesures unilatérales prises par certains États membres de la Communauté européenne et des mesures adoptées par l'Association du transport aérien international (IATA). À la suite de ces initiatives, l'OACI a organisé une conférence internationale de droit aérien en mai 1999 à Montréal afin de réviser la convention de Varsovie. La Communauté européenne a participé à cette conférence et a été autorisée, en tant qu'organisation régionale d'intégration économique, à être un des signataires de la convention de Montréal et, ensuite, une des parties contractantes à cette convention, qui a été le résultat de la conférence. La convention de Montréal peut être considérée comme un succès important pour la Communauté et ses États membres puisque les règles fixées dans cette convention s'inspirent largement de celles prévues par le règlement (CE) n° 2027/97.

III. MOTIVATION DU CONSEIL

Au cours de ses travaux, le Conseil a toujours tenu compte du souhait de renforcer autant que possible les droits des passagers. Dans sa position commune, il a suivi les orientations de la proposition de la Commission, en prenant en considération l'avis du Comité économique et social et, en particulier, les amendements demandés par le Parlement européen en première lecture. Les points spécifiques soulevés par le Conseil sont les suivants:

- a) le Conseil est convenu d'ajouter un nouveau considérant 7 afin de souligner que le règlement (CE) n° 2027/97, tel que modifié par le règlement à l'examen, renforce, conformément à la convention de Montréal, la protection des passagers et de leurs ayants droit. Par conséquent, il ne peut pas être interprété comme affaiblissant leur protection par rapport à la législation actuelle, à savoir la législation existant avant l'entrée en vigueur du règlement en question modifiant le règlement (CE) n° 2027/97;

⁽¹⁾ JO C 337 E du 28.11.2000, p. 68.

⁽²⁾ JO C 123 du 25.4.2001, p. 47.

⁽³⁾ JO C 21 E du 24.1.2002, p. 317.

⁽⁴⁾ JO C 213 E du 31.7.2001, p. 298.

⁽⁵⁾ JO L 285 du 17.10.1997, p. 1.

- b) en vue de renforcer les droits des passagers, le Conseil est convenu d'ajouter un nouveau considérant 11 qui prévoit qu'un transporteur aérien communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'article 21, paragraphe 2, de la convention de Montréal, concernant l'indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager lorsque les dommages dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires;
- c) le Conseil s'est félicité de la suggestion du Parlement européen concernant la notice d'information figurant à l'annexe du règlement, parce qu'elle permet de simplifier et de clarifier les informations relatives à la responsabilité du transporteur aérien qui doivent être fournies par les transporteurs aériens de la Communauté à leurs passagers. En raison de l'ajout de cette notice, le paragraphe 1 de l'article 6 du règlement (CE) n° 2027/97 est devenu superflu;
- d) en ce qui concerne l'article 2, premier alinéa, le Conseil est convenu d'adapter le texte à la lumière de la pratique selon laquelle un règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Pour ce qui est de la date à partir de laquelle le règlement doit s'appliquer, le Conseil a décidé de prévoir qu'il s'appliquerait à partir de la date de son entrée en vigueur ou de la date d'entrée en vigueur de la convention de Montréal pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier. L'objectif est d'assurer le parallélisme nécessaire entre le règlement et la convention de Montréal;
- e) le Conseil, suivi par la Commission, a fait observer que les dommages causés dans le cadre d'un transport aérien pourraient éventuellement entraîner une responsabilité au titre tant de la convention de Montréal ou du règlement (CE) n° 2027/97 que de la directive concernant les circuits à forfait⁽¹⁾. Les deux institutions ont donc ajouté à la position commune une déclaration commune indiquant que, afin de prévoir un régime de responsabilité cohérent, elles examineront la nécessité d'éclaircir ce point, avant l'entrée en vigueur de la convention de Montréal et du règlement (CE) n° 2027/97 modifié, le cas échéant en procédant à une révision de la directive concernant les circuits à forfait;
- f) le Conseil et la Commission ont en outre reconnu que le règlement (CE) n° 2027/97 ne couvre pas tous les transporteurs qui sont responsables au titre de la convention de Montréal et dont le siège principal d'exploitation se situe dans la Communauté. Le Conseil et la Commission ont dès lors indiqué dans la déclaration commune visée au point précédent que, en ce qui concerne ces transporteurs, il est souhaitable que les États membres adoptent des mesures appropriées en mettant en œuvre la convention de Montréal afin de prévoir un niveau tout aussi élevé de protection des passagers, notamment des normes en matière de responsabilité.

IV. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Conseil a suivi, intégralement ou sur le fond, tous les amendements du Parlement européen, très souvent sous la forme proposée par ce dernier. Les amendements 1 à 17 ont été acceptés intégralement ou légèrement modifiés afin d'accroître la clarté juridique ou linguistique.

L'amendement 18, qui concerne l'article 1^{er}, point 9 bis (nouveau point, annexe comportant une notice concernant les informations relatives à la responsabilité), a été accepté en substance. Néanmoins, afin d'accroître la clarté du texte et de l'aligner davantage sur les dispositions de la convention de Montréal, plusieurs modifications ont été apportées. En particulier, un nouvel alinéa concernant le «retard des bagages» a été inséré; plusieurs rubriques ont été ajoutées ou modifiées et le texte de certains paragraphes a été modifié. Le paragraphe concernant l'assurance privée a été supprimé, le Conseil estimant que cela pourrait prêter à des malentendus au sujet de l'étendue de la responsabilité (illimitée) des transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.

⁽¹⁾ Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, les vacances et les circuits à forfait (JO L 158 du 23.6.1990, p. 59).