COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.12.1995
COM(95) 724 final

95/0359 (SYN)

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

relatif à la responsabilité des transporteurs aériens
en cas d'accident

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. GÉNÉRALITÉS

1. La responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents de transport aérien international est essentiellement régie par la Convention de Varsovie de 1929 (CV) pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international - à laquelle tous les États membres, mais non la Communauté, sont parties contractantes - ainsi que par un certain nombre d'autres instruments qui, avec la convention, constituent ce qu'il est convenu d'appeler le système de Varsovie (SV)[1]. La Convention de Varsovie a été instituée par la communauté mondiale des transports aériens pour créer un système mondial de normes et règles pour le transport aérien de voyageurs, et en particulier de règles en matière de responsabilité à l'égard des voyageurs et du fret en cas d'accidents, de pertes de bagages et de retards dans les transports aériens internationaux, tout en limitant les coûts pour les transporteurs. Elle comporte entre autres une disposition élémentaire selon laquelle la compagnie aérienne est présumée responsable (article 17) mais cette responsabilité est généralement limitée (article 22) à un plafond de quelque 10.000 dollars US. Quoi qu'il en soit, le voyageur et le transporteur peuvent décider par contrat spécial d'une limite de responsabilité plus élevée (article 22 paragraphe 1). Le transporteur peut se défendre au titre de la convention contre toute demande de dédommagement s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage, auquel cas il ne peut être tenu pour responsable (article 20 paragraphe 1). De plus, le transporteur est autorisé à réduire sa responsabilité s'il prouve que la victime a contribué aux dommages par sa négligence (article 21). Enfin, l'article 25 interdit aux transporteurs de se prévaloir de toute clause limitant ou excluant sa responsabilité si lui-même ou ses agents sont coupables d'une faute volontaire.

2. Le système de Varsovie a été très généralement accepté dans la mesure où il représente une tentative viable d'éliminer, ou du moins de réduire, les conflits de lois et de juridictions par l'adoption d'une législation internationale uniforme. Toutefois, il est généralement reconnu aujourd'hui que le système de Varsovie n'atteint plus ses objectifs économiques. En bref, la raison en est que les limites de responsabilité établies par le système de Varsovie sont plafonnées à un niveau trop bas eu égard à la situation monétaire actuelle et à ce qu'est devenu le marché des transports aériens.

---

(1) Outre la Convention de Varsovie initiale, les autres instruments incluent le Protocole de La Haye de 1955 et la Convention de Guadalajara de 1961. On trouve au nombre des autres instruments liés au système mais non encore en vigueur - le nombre de pays ayant à l'heure actuelle ratifié ces instruments étant insuffisants : le Protocole de Guatemala City de 1971 et les quatre protocoles signés à Montréal en 1975. L'accord intertransporteurs de Montréal (MIA) doit également être mentionné dans la mesure où il s'agit d'un accord "volontaire" entre des compagnies aériennes pour inclure certaines conditions dans leurs contrats de transports

3. Plusieurs tentatives ont été faites dans le cadre du système de Varsovie pour relever ces plafonds. Aucune n'a abouti faute d'un nombre suffisant de ratifications des modifications proposées. Le système de Varsovie ne comporte en effet aucun système d'adaptation automatique qui tiendrait compte de l'inflation et de l'évolution du revenu réel.

4. La seule possibilité qu'ont à l'heure actuelle les victimes ou leurs parents proches d'obtenir un dédommagement supérieur aux limites fixées par le système Varsovie est de prouver la faute volontaire du transporteur aérien. Cette obligation de prouver la faute volontaire pour pouvoir prétendre à un dédommagement supérieur aux limites fixées conduit à des procédures longues et coûteuses non seulement pour les voyageurs, mais aussi pour les transporteurs, qui doivent, en général, supporter le coût de ce système complexe. Cet état de choses est, d'une manière générale, préjudiciable aux intérêts des transports aériens.

5. On a également essayé d'adapter les limites de responsabilité en dehors du cadre de la Convention de Varsovie. En 1966, la CV a été complétée par un accord librement consenti entre les transporteurs, qui est applicable à tous les transporteurs qui assurent des vols à destination ou au départ des États-Unis, ou qui y font escale. Cet accord, connu sous le nom d'accord de Montréal, porte à 75.000 USD le plafond de dédommagement en cas de décès ou de blessure des voyageurs. Il introduit en outre un autre élément important en ce sens qu'il renonce aux moyens de défense prévus par l'article 20 paragraphe 1 de la CV, et qu'il instaure ainsi une responsabilité non restreinte. Le 20 novembre 1992, les lignes aériennes japonaises sont convenues, par l'incorporation d'un contrat particulier dans les conditions et les tarifs de transport, d'éliminer toutes les limitations de responsabilité dans les transports internationaux sans restrictions de responsabilité pour des demandes de dédommagement pouvant s'élever jusqu'à 100.000 DTS (environ 119.600 écus). En adoptant la "Licensing of Air Carriers Regulation 1992 SI 1992/2992" (réglementation sur l'attribution des licences aux transporteurs aériens), le Royaume-Uni a imposé aux transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation valable attribuée par l'autorité de l'aviation civile britannique de conclure un contrat spécial de 100.000 DTS avec les voyageurs transportés pour le compte de tiers. Il convient de souligner que l'Italie, en adoptant la loi 274 du 7 juillet 1988, a exigé de toutes les compagnies aériennes desservant une destination en Italie qu'elles adoptent un contrat spécial de 100.000 DTS. Au cours de ces dernières années, la plupart des Etats européens ont introduit, à l'échelon national mais également international pour leurs propres transporteurs nationaux, une limite de responsabilité pour les voyageurs supérieure à celle prescrite par le protocole de La Haye (voir annexe I).

B. ACTION COMMUNAUTAIRE

6. Le troisième paquet de libéralisation a créé un marché intérieur de l'aviation ou les règles d'exploitation des services aériens - intérieurs ou internationaux - sont largement harmonisées. Les règles relatives à la nature et aux limites de la responsabilité civile d'un transporteur aérien constituent un élément essentiel des clauses du contrat de transport aérien entre le transporteur et le voyageur.

L'article 7 du règlement (CE) n° 2407/92 du Conseil, qui fait partie du troisième paquet, exige que les transporteurs soient assurés pour couvrir leur responsabilité en cas d'accident. Cependant, le règlement ne prévoit pas les modalités de mise en conformité avec cette décision. Or, étant donné que, comme nous l'avons déjà dit, plusieurs États membres ont pris différentes initiatives pour relever le plafond des dédommagements prévus par la Convention de Varsovie, et même dans certains cas pour modifier la nature des responsabilités ouvrant droit à une demande de dédommagement, provoquant ainsi des différences de responsabilité dans les conditions de transport, et que des différences subsistent pour l'établissement des responsabilités entre les vols intérieurs et les vols internationaux, il est clair que la situation actuelle comporte un risque de fragmentation du marché intérieur des transports aériens dans l'état d'achèvement qu'il a atteint.

7. Par ailleurs, la qualité et la sûreté des services joue un rôle essentiel dans tous les modes de transport, et bien entendu dans les transports aériens. Or, on ne saurait nier le lien qui existe entre la sûreté des transports et la responsabilité des transporteurs. À l'origine, le plafond assez bas fixé par la Convention de Varsovie était en partie censé protéger une industrie naissante dont les facteurs de risques étaient largement ignorés, et donc supposés élevés. Dans de telles conditions, il y avait intérêt à limiter autant que possible la responsabilité financière des transporteurs, même au détriment des voyageurs. Actuellement, la situation a changé ; les transports aériens sont considérés comme un des modes de transport les plus sûrs. Or, cette image est démentie par le maintien d'un système qui laisse supposer que le voyageur prend un risque qui justifie un faible niveau de dédommagement en cas d'accident. En outre, la nécessité de démontrer la faute volontaire du transporteur pour obtenir un dédommagement raisonnable nuit très souvent à la réputation de sûreté des transports aériens. L'objectif poursuivi par la Communauté dans sa politique des transports aériens est non seulement d'assurer que ce mode de transport demeure le plus sûr, mais qu'il reste perçu comme tel. C'est pourquoi il convient de soumettre les questions de responsabilité et de dédommagement à une législation adaptée à la situation actuelle du secteur de l'aviation.

8. Le marché intérieur des transports aériens doit également tenir compte des besoins des usagers. Comme nous l'avons déjà indiqué, les plafonds actuellement en vigueur sont largement insuffisants pour les victimes d'un accident aérien ou pour leurs ayants droit. De plus, l'obligation de prouver la faute volontaire du transporteur rend le règlement des litiges longs, coûteux et incertains. En outre, en raison de la complexité du système - c'est-à-dire des différences qui existent entre les plafonds en vigueur et les obligations imposées aux transporteurs par les différentes législations nationales - les voyageurs sont mal informés, ou pas informés du tout, du régime applicable. On peut d'ailleurs remarquer, à ce propos, que dans les indications figurant sur le titre de transport standard, aucune information n'est donnée sur la limite précise qui s'applique au voyage en cause. Bien que les voyageurs aient bien entendu toujours la possibilité de s'assurer à titre individuel, il leur est impossible, dans la situation confuse qui règne actuellement, de décider en connaissance de cause quelle assurance ils conviennent de prendre. Bref, les voyageurs et leurs proches ne sont pas

seulement insuffisamment couverts par les limites actuelles, mais ils sont aussi confrontés à l'incertitude et au manque de transparence des recours lorsqu'ils sont amenés à réclamer un dédommagement supérieur au plafond imposé. Comme en témoigne l'article 129 A du traité, il est généralement reconnu que la Communauté doit contribuer à assurer une meilleure protection des consommateurs. La présente proposition va tout-à-fait dans ce sens.

9. En conclusion, on peut admettre que le rôle de la responsabilité dans le secteur de l'aviation est loin d'être négligeable.

10. Consciente des problèmes posés par le plafonnement trop bas des niveaux de dédommagement, et des risques que la situation actuelle fait planer non seulement sur l'unité du marché intérieur mais aussi sur la protection des usagers des transports aériens, la Commission a estimé qu'une réévaluation fondamentale de la situation s'imposait. A cette fin, elle a commandé en 1989 une étude[2] afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation sur le plan de la ratification des conventions, de la législation et des pratiques dans le domaine de la responsabilité des transporteurs aériens dans les Etats membres ainsi que dans d'autres pays. Les résultats de ces analyses ont, en mars 1991, débouché sur une étude concernant "les possibilités d'action communautaire pour harmoniser les limites de la responsabilité à l'égard des voyageurs et accroître les montants des dédommagements pour les victimes d'accidents des transports aériens internationaux"[3]. Sur la base des conclusions du rapport, la Commission a publié un mémorandum consultatif intitulé "La responsabilité à l'égard des voyageurs dans les accidents d'aéronefs - la Convention de Varsovie et les exigences du marché intérieur[4]". Le mémorandum consultatif, tout en reconnaissant la nécessité d'accroître et d'harmoniser la limite de la responsabilité des transporteurs aériens pour les blessures et la mort de voyageurs dans les Etats membres, était destiné à encourager une discussion sur la meilleure méthode permettant de réaliser cet objectif dans le cadre de l'Union européenne. Plusieurs organisations et parties intéressées ont transmis leur opinion sur la question à la Commission. Elles estiment qu'il est nécessaire d'augmenter d'urgence les limites pour atteindre des montants se situant entre 300.000 et 500.000 DTS (358.800 - 598.000 écus), toute limite devant faire l'objet d'une réévaluation régulière tenant compte des taux d'inflation. Toutefois, ces limites accrues devraient s'appliquer à l'ensemble des transporst aériens à destination et en partance de l'Union européenne, quelle que soit la nationalité de la compagnie aérienne. Pour ce qui concerne les procédures, les avis étaient partagés entre l'adoption d'une approche réglementaire - par exemple par le biais de critères de licences modifiés pour les assurances - et un accord volontaire intertransporteurs[5].

---

(2) "La responsabilité du transporteur aérien à l'égard des voyageurs et des expéditeurs de marchandises", J. Naveau, juin 1989, mise à jour en septembre 1989

(3) Etude livrée le 15 septembre 1991 par Swen Brise, consultant

(4) Réf. : VII.C.1 - 174/92-8

(5) L'article 22 paragraphe 1de la Convention de Varsovie autorise le transporteur et le voyageur à décider d'une limite de responsabilité plus élevée par contrat spécial

11. Une "table ronde" réunissant les Etats membres et les parties intéressées s'est tenue le 23 mars 1993. Elle a confirmé ces éléments et a recommandé qu'une étude soit commandée sur les implications financières des différentes limites et sur l'incidence de l'augmentation des limites sur les frais de contentieux. La Commission a lancé cette étude[6], dont les résultats ont été disponibles en février 1994. Selon les principales conclusions de l'étude, la façon dont le marché des assurances réagira à une augmentation des limites de responsabilité obligatoires dépendra de l'état du marché au moment de son introduction. Les augmentations des primes seraient basées sur les risques tels qu'ils sont perçus, tant pour le transporteur individuel que pour le marché dans son ensemble. Toutefois, dans l'ensemble, on a estimé que la réaction du marché serait modérée. Si les limites sont suffisantes pour couvrir les demandes de dédommagement, ou en l'absence de limites, il y aura vraisemblablement une certaine réduction des coûts pour la partie demanderesse puisqu'un certain nombre de demandeurs ne devront pas intenter d'action. Les assureurs et d'autres parties intéressées semblent généralement confiants et estiment que la capacité financière sera disponible, quel que soit le niveau choisi pour la limite.

12. Parallèlement aux efforts de la Commission, d'autres actions ont été déployées pour arriver à une solution. Ainsi, lors de sa réunion triennale des 22-24 juin 1994, la CEAC a adopté une recommandation visant à accroître les limites de manière à garantir le paiement d'une somme forfaitaire. La recommandation de la CEAC invitait également instamment les transporteurs aériens à conclure un accord sur ce point. En réponse à cette initiative, l'association des compagnies européennes de navigation aérienne a créé une task force afin d'envisager la conclusion d'un tel accord. À cette fin, elle a obtenu une immunité anti-trust de la part des États-Unis et une lettre de soutien de la Commission. Un accord intertransporteurs a été conclu à Kuala Lumpur lors de l'assemblée générale annuelle de l'IATA (30 octobre 1995), et signé par douze grands transporteurs aériens mondiaux, parmi lesquels figuraient les transporteurs européens suivants : Austrian Airlines, KLM, SAS et Swissair.

13. La solution adoptée par l'IATA élimine les limites de responsabilité de l'article 22 de la Convention de Varsovie pour les compagnies aériennes participantes (voir annexe II). Les dommages-intérêts compensatoires recouvrables peuvent être déterminés et attribués par référence à la législation du domicile du voyageur. L'accord intertransporteurs constitue le plus petit dénominateur commun. Les transporteurs pourront toujours offrir davantage, soit de leur propre initiative, soit poussés par leur gouvernement. Les transporteurs signataires devront mettre en oeuvre les dispositions de l'accord au plus tard le 1er novembre 1996.

---

(6) "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" Frere Cholmeley Bischoff, livrée en février 1994

14. Le projet d'accord intertransporteurs a été discuté avec les parties intéressées[7] lors d'une réunion tenue le 23 octobre 1995. Tous les participants étaient d'avis que l'accord améliorerait considérablement la situation. Toutefois, la conclusion d'un tel accord n'est pas la solution à toutes les questions de responsabilité. L'efficacité de l'accord dépendra notamment du niveau de participation des compagnies aériennes. À l'heure actuelle, cet accord n'a toujours pas été signé par certains transporteurs de la Communauté. En l'absence d'un accord de l'ensemble des transporteurs de la Communauté, le risque de fragmentation du marché intérieur de l'aviation dû à l'application de normes différentes non seulement subsistera, mais pourrait encore s'accroître. De ce fait la situation pourrait devenir encore plus confuse pour les consommateurs.

15. Dans ce contexte, et considérant les conclusions des deux études mentionnées plus haut, la Commission estime qu'une action communautaire doit être entreprise afin de créer une situation acceptable pour le secteur des transports aériens en établissant, dans les conditions de transport, des règles de responsabilité communes indépendantes de la nature des opérations, et des conditions équitables pour les usagers des transports aériens. Dans cette perspective, la Commission a pris les éléments suivants en compte :

- Le fait que tout le monde admet que les plafonds obligatoires actuels sont trop bas, et que le système de Varsovie, en dépit de ses déficiences économiques, fournit une base légale uniforme reconnue mondialement pour le règlement des demandes de dédommagement des voyageurs en cas d'accidents d'aéronefs. Par conséquent, tout effort visant à améliorer la situation actuelle doit préserver les éléments fondamentaux du système de responsabilité en vigueur.

- Le fait que les États membres ont pris différentes mesures pour relever les limites du système de Varsovie, et qu'ils ont même dans certains cas modifié la nature de la responsabilité, et que des différences subsistent entre les règles de responsabilité applicables aux services intérieurs et aux transports internationaux risque de fragmenter le marché intérieur de l'aviation dans son état d'achèvement actuel. Par conséquent, tout changement doit garantir l'égalité de traitement des transporteurs, indépendamment du point de départ, du type de service (vol intérieur ou international), etc.

---

(7) Association des compagnies européennes de navigation aérienne, compagnies aériennes régionales européennes, chambre internationale de commerce, union internationale des assureurs de l'aviation. La fédération des représentants des utilisateurs des transports aériens européens, l'association européenne des compagnies de charter et le comité européen des assurances ont transmis des déclarations écrites

- A priori, les dommages-intérêts devraient probablement être alignés sur ceux actuellement versés dans les pays industrialisés[8] aux victimes d'accidents dans d'autres secteurs que les transports aériens.

- Il faut garantir des procédures simples et rapides aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs. Il est intolérable que les victimes ou leurs familles doivent attendre les résultats de longues actions en justice. Les accidents aériens sont généralement graves et ont des conséquences dramatiques ; ils concernent en outre très souvent un grand nombre de personnes résidant loin du lieu de l'accident. Il est dès lors raisonnable de suivre la recommandation de la CEAC qui prévoit le paiement d'une somme forfaitaire destinée à couvrir les conséquences financières immédiates.

- Pour ces raisons, la proposition de la Commission prévoit notamment
  * l'élimination de toutes les limites ;
  * l'introduction d'une responsabilité totale jusqu'à une limite de 100.000 écus. Cette disposition protégera les voyageurs même en cas d'attaques terroristes qui, à défaut, laisseraient le voyageur innocent sans couverture. En outre, en agissant de la sorte, la Communauté légalisera une pratique acceptée depuis de nombreuses années par les compagnies aériennes, et officialisée dans certaines cas[9].

- Il serait préférable que tous les transporteurs desservant une destination dans la Communauté adoptent un système identique. Les transporteurs de pays tiers non soumis aux règles communautaires devraient être invités à en informer adéquatement et clairement les voyageurs.

- Les voyageurs devraient avoir le choix de la juridiction devant laquelle ils veulent intenter l'action. Ceci doit inclure la possibilité d'intenter une telle action devant les tribunaux des Etats membres où le voyageur a son domicile. Cette disposition écarterait les possibilités de confusion susceptibles de découler d'une référence à la loi du pays domicile.

- Ultérieurement, la priorité devrait être accordée à l'amélioration de la situation concernant les bagages des voyageurs et le fret s'il s'avère que les efforts des transporteurs et/ou des gouvernements au niveau international ne débouchent pas sur une solution satisfaisante.

---

(8) Par exemple, la mort d'un cadre de 40 ans ayant un revenu annuel de 97.082 écus et laissant une veuve et deux enfants en bas âge pourrait donner lieu à une compensation de quelque 647.218 écus. S'il est tué dans un accident de la route, ce montant sera totalement recouvrable. Par contre, s'il s'agit d'un accident d'avion exploité par un transporteur qui a souscrit aux limites du système de Varsovie (20.000 dollars US), le recouvrement pourrait représenter le montant dérisoire de 17.647 écus, soit moins de 3 % de la pleine valeur de la demande de dédommagement ! (The Journal of Personal Injury Litigation, 2e édition, NEGEL P. TAYLOR) (voir annexe III)

(9) Le MIA a introduit en 1996 des limites accrues à 75.000 USD sur une base de responsabilité stricte pour les vols à destination et en provenance des Etats-Unis, et avec une escale prévue aux Etats-Unis. Depuis nombre 1992, les compagnies aériennes japonaises ont renoncé aux limites de la responsabilité sur leurs vols, avec un niveau de responsabilité stricte s'élevant à 100.000 DTS maximum

- Selon les études citées plus haut, l'action communautaire envisagée aurait des implications financières minimales parce que les coûts actuels d'assurance en responsabilité pour les compagnies européennes représentent généralement de 0,1 % à 0,2 % de l'ensemble des coûts d'exploitation. Une augmentation ou une élimination de la limite ne représentera par conséquent qu'un accroissement minimum de ces coûts[10] - soit de 0,1 à 0,35 % de l'ensemble des coûts d'exploitation.

- L'action de la Communauté doit être considérée comme une mesure qui contribuera à l'adaptation des conventions internationales existantes (système de Varsovie). En adoptant le règlement proposé, la Communauté favorisera une telle évolution, déjà amorcée au Japon et aux États-Unis. En tout état de cause, la Communauté et ses États membres, en coopération avec la CEAC, devront faire tout ce qui est en leur pouvoir pour presser l'organisme internationale approprié - l'OACI - à mettre à jour les instruments internationaux en vigueur.

16. Ces éléments et considérations ont amené la Commission à proposer un règlement qui en établissant des règles communes en matière de responsabilité indépendantes de la nature des services aériens, contribueront au bon fonctionnement du marché intérieur de l'aviation déjà mis en place par le "troisième paquet", et assureront en outre un haut niveau de protection des utilisateurs des transports aériens.

C. JUSTIFICATION DE L'ACTION

17. L'action communautaire envisagée peut être analysée en termes de principe de subsidiarité en répondant aux questions suivantes :

a) Quels sont les objectifs de la proposition par rapport aux obligations de la Communauté et quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple, combien y a-t-il d'Etats membres impliqués et quelle est la solution à l'heure actuelle) ?

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 à la nature et aux limites de la responsabilité civile d'un transporteur aérien constituent un élément essentiel du contrat de transport aérien entre le transporteur et le voyageur. Or, étant donné que les États membres ont pris différentes mesures pour relever le plafond des dédommagements prévus par la Convention de Varsovie, et même dans certains cas pour modifier la nature des responsabilités ouvrant droit à une demande de dédommagement, et que des différences subsistent entre les règles de responsabilité pour les vols

---

(10) Il convient de signaler que les progrès considérables de la sécurité des avions depuis 1929 sont tels que l'aviation est le moyen de transport le plus sûr; le nombre moyen de décès de voyageurs au cours de ces dernières années a été inférieur à 700 par an. Cette situation contribue au faible niveau actuel des primes

intérieurs et les vols internationaux, il est clair que la situation actuelle comporte un risque de fragmentation du marché intérieur des transports aériens dans l'état d'achèvement qui est le sien. En outre, les voyageurs et leurs proches ne sont pas seulement insuffisamment couverts par les limites fixées par la Convention de Varsovie, mais ils sont aussi confrontés à l'incertitude et au manque de transparence des recours lorsqu'ils sont amenés à réclamer un dédommagement supérieur à la limite obligatoire.

b) *L'action envisagée concerne-t-elle une compétence exclusive de la Communauté ou une compétence partagée avec les Etats membres ?*

L'action envisagée ne relève pas d'une compétence exclusive de la Communauté.

c) *Mesures communautaires ou mesures des États membres : quelle est la solution la plus efficace ?*

La distinction entre les transports intérieurs et les transports internationaux n'étant plus valable pour l'exploitation de services aériens depuis la création du marché unique de l'aviation, le niveau communautaire est le plus approprié pour la recherche d'une solution.

d) *Quelle est la valeur ajoutée apportée par la proposition d'action communautaire et quel serait le coût d'une non-action ?*

La valeur de l'action communautaire réside dans l'amélioration de la position concurrentielle des transporteurs aériens et de la protection des usagers lorsque les limites actuelles de la responsabilité auront été éliminées en assurant un dédommagement équitable et une sécurité juridique. Elle permettra également aux voyageurs de bénéficier de procédures rapides. Il faut souligner que le système actuel est extrêmement complexe, que les droits des voyageurs et les obligations des transporteurs varient en fonction du point de départ, du type de service (intérieur ou international), notamment, et que le voyageur moyen est la plupart du temps mal ou pas informé de la limite précise appliquée à son voyage. Les voyageurs impliqués dans des accidents à l'étranger doivent faire face à des situations juridiques différentes de celles qu'ils connaissent dans leur pays d'origine. L'accord intertransporteurs adopté par l'IATA n'éliminera pas toutes les difficultés. En outre, certains transporteurs européens risquent de ne pas adhérer à cet accord volontaire, ce qui rendrait la situation encore plus confuse. Les coûts d'une non-action seraient une protection insuffisante des voyageurs en cas d'accident et la persistance au sein de la Communauté d'un système beaucoup trop complexe pour les transporteurs aériens de la Communauté.

e) Quels types d'action sont à la disposition de la Communauté (recommandation, assistance financière, réglementation, reconnaissance mutuelle ...) ?

Afin d'assurer une protection homogène et efficace des usagers dans ce domaine, il convient d'introduire des mesures juridiques, sous la forme d'une directive ou d'un règlement. En établissant un large système communautaire sous la forme d'un cadre législatif, on évitera l'adoption de mesures nationales.

f) Est-il nécessaire d'avoir une réglementation uniforme ou suffit-il de proposer une directive décrivant les objectifs généraux tout en laissant les modalités d'exécution aux Etats membres ?

En raison du caractère international des activités du secteur, une action uniforme est souhaitable afin d'élaborer un système garantissant une protection égale à tous les voyageurs des transports aériens dans la Communauté en évitant, d'une part, un traitement discriminatoire et des situations marquées d'incertitudes et, d'autre part, en garantissant un niveau de protection adéquat. Comme les résultats attendus de l'action devraient être appliqués aux transporteurs aériens exploitant un trafic dans une très large mesure transfrontière et avec des voyageurs de nombreuses nationalités différentes, le règlement constitue le meilleur instrument juridique.

Proposition de

REGLEMENT (CE) DU CONSEIL

relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

---

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 Commission[1],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C en coopération avec le Parlement européen[2],

vu l'avis du Comité économique et social[3],

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 international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 ou par cette Convention telle que modifiée à La Haye le 28 septembre 1955, quelle que soit la convention applicable; que la Convention de Varsovie est appliquée partout dans le monde au profit tant des voyageurs que des transporteurs aériens et doit être préservée ;

considérant que les règles relatives à la nature et à la limitation de la responsabilité en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur font partie des conditions de transport fixées dans le contrat de transport entre le transporteur et le voyageur ; que les règlements (CEE) n^{os} 2407/92[4], 2408/92[5], modifié par l'Acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède et 2409/92[6] du Conseil ont créé un marché intérieur de l'aviation où il convient que les règles relatives à la nature et aux limites de la responsabilité soient harmonisées ;

considérant que les limites de la responsabilité telles qu'elles sont fixées par la Convention de Varsovie sont beaucoup trop basses eu égard aux conditions économiques et sociales actuelles ; que les États membres ont en conséquence relevé ces limites dans des proportions variables et ont ainsi établi des conditions de transport différentes dans la Communauté ;

considérant en outre que la Convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux ; que la distinction entre transports nationaux et internationaux est

---

(1)

(2)

(3)

(4) JO n° L 240 du 24.8.1992, p. 1

(5) JO n° L 240 du 24.8.1992, p. 8

(6) JO n° L 240 du 24.8.1992, p. 15

considérant en outre que la Convention de Varsovie ne s'applique qu'aux transports internationaux ; que la distinction entre transports nationaux et internationaux est supprimée 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 ;

considérant que le niveau trop bas auquel la responsabilité est actuellement limitée conduit à des actions en justice de longue durée qui nuisent à l'image des transports aériens ;

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

considérant que pour créer des conditions de transport harmonisées en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens, et pour assurer une protection effective de haut niveau des usagers, il est préférable, conformément au principe de subsidiarité, d'agir au niveau de la Communauté ;

considérant qu'il convient d'éliminer toutes les limitations de responsabilité en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur ;

considérant qu'afin d'éviter que des victimes innocentes d'accidents inévitables ne soient pas dédommagées, les transporteurs doivent à l'égard 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 à toute défense au titre de l'article 20 paragraphe 1 de la Convention de Varsovie à concurrence d'un montant de 100.000 écus ;

considérant que les voyageurs ou les parents proches devraient percevoir une somme forfaitaire dès que possible afin de faire face à leurs besoins immédiats ;

considérant que les personnes ayant droit à un dédommagement devraient bénéficier de la transparence juridique en cas d'accident ; qu'elles doivent être pleinement et préalablement informées des règles applicables ; qu'il est nécessaire d'éviter des procédures de réclamation de longue durée ; qu'il convient en outre de leur donner la possibilité de saisir la Justice de l'État membre où où elles ont leur domicile ou leur résidence permanente ;

considérant qu'afin d'éviter toute distorsion de concurrence il est souhaitable que les transporteurs des pays tiers informent adéquatement les voyageurs de leurs conditions de transport ;

considérant que l'amélioration de la situation des bagages et du fret est à l'heure actuelle prise en charge au niveau de l'OACI et ne doit pas être abordée avec la même urgence que la situation des voyageurs ;

considérant qu'il est non seulement utile mais nécessaire que les montants indiqués dans le présent règlement soient augmentés en fonction de l'évolution de la situation économique ; qu'il convient d'habiliter la Commission à décider de telles augmentations après avis d'un comité consultatif,

Article premier

Le présent règlement définit les obligations des transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne la couverture de leur responsabilité à l'égard des voyageurs en cas d'accident.

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 de la Communauté", une entreprise de transport aérien au sens du règlement (CEE) n° 2407/92 ;

   c) "personnes ayant droit à un dédommagement", les victimes et/ou les personnes qui aux yeux de la loi sont habilitées à représenter les victimes en vertu d'une disposition légale, d'une décision judiciaire ou en application d'un contrat particulier ;

   d) "montant forfaitaire", un versement anticipé aux voyageurs ou aux ayants droit pour leur permettre de répondre aux besoins les plus urgents, sans préjuger du règlement rapide de l'ensemble du dédommagement ;

   e) "écu", l'unité de compte adoptée lors de l'établissement du budget général des Communautés européennes conformément aux articles 207 et 209 du traité ;

   f) "Convention de Varsovie", la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ainsi que l'ensemble des instruments internationaux qui la complètent ou en découlent.

2. Les notions contenues dans le présent règlement qui ne sont pas définies au paragrapahe 1 sont équivalentes à celles utilisées dans la Convention de Varsovie.

Article 3

1. La responsabilité d'un transporteur aérien de la Communauté en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur n'est réduite par aucune limite légale ou contractuelle.

2. Pour tout dommage, et à concurrence d'une indemnité de 100.000 écus, le transporteur ne peut rejeter ou limiter sa responsabilité en prouvant que lui ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 4

1. Sans délai et au plus tard dix jours après l'accident cause du dommage, le transporteur paie ou met à la disposition des personnes ayant droit à une indemnité une somme forfaitaire de 50.000 écus maximum en fonction du dommage encouru, et de 50.000 écus sans restrictions en cas de mort.

2. Le montant forfaitaire peut être déduit de toute somme payée ultérieurement en raison de la responsabilité du transporteur aérien de la Communauté mais n'est remboursable en aucune circonstance.

Article 5

1. Les prescriptions énoncées aux articles 3 et 4 doivent figurer dans les conditions de transport du transporteur aérien de la Communauté.

2. Une information adéquate sur les prescriptions énoncées aux articles 3 et 4 est communiquée aux voyageurs sur demande, par les agences du transporteur de la Communauté, les agences de voyages et aux comptoirs d'embarquement; et un résumé de ces prescriptions doit figurer sur le titre de transport.

3. Les transporteurs aériens établis à l'extérieur de la Communauté et non soumis aux prescriptions des articles 3 et 4 doivent au moment de l'achat du billet en informer expressément et clairement les voyageurs dans les agences du transporteur, dans les agences de voyages ou aux comptoirs d'embarquement situés sur le territoire d'un Etat membre. Sur demande, les transporteurs aériens fournissent aux voyageurs un formulaire précisant leurs conditions. Le fait que la limite figure sur le billet ne constitue pas une information suffisante.

Article 6

Une fois par an, les autorités des Etats membres notifient la liste des transporteurs aériens des pays tiers non soumis aux dispositions du présent règlement aux organisations des usagers des transports aériens concernées et à la Commission qui la met à la disposition des autres Etats membres.

Article 7

Les personnes ayant droit à un dédommagement en cas d'accident impliquant des transporteurs aériens de la Communauté peuvent, outre les possibilités offertes par l'article 28 de la convention de Varsovie, intenter une action en dommages-intérêts devant les cours et tribunaux des Etats membres où le voyageur a son domicile ou sa résidence permanente.

Article 8

La Commission peut, conformément à la procédure prévue à l'article 9 paragraphe 1, décider par un règlement d'augmenter de manière appropriée les montants indiqués aux articles 3 et 4 si l'évolution de la situation économique indique qu'une telle décision s'impose.

Article 9

1. 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 à un 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.

2. Le comité peut, en outre, être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application du règlement.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur six mois 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 tous les États membres.

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 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accidents d'aéronefs

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 représentant 65,4 % du marché. Les compagnies de charters représentent 26,7 % du marché européen de l'aviation. Les petites et moyennes entreprises ne représentent que 0,5 % du marché, avec une part de 0,4 % de l'ensemble du marché pour les transporteurs aériens régionaux et une part de 0,1 % pour les transporteurs généraux - essentiellement les exploitants d'avions taxis et d'avions d'affaires[1].

   - 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 ?

   Le règlement du Conseil CEE/2407/92 exige déjà que tous les titulaires de licences d'exploitation contractent une assurance en responsabilité, le montant de la couverture ayant été laissé jusqu'à présent à la discrétion des Etats membres. Pour se conformer au présent règlement, les transporteurs aériens devront renégocier leur assurance en responsabilité pour permettre la suppression de la limite de la responsabilité à l'égard des voyageurs.

---

(1) "The competitiveness of the European Community's air transport industry" étude par AVMARK inc., préparée pour la Commission, 28 février 1992

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 marché des assurances de l'aviation réagira en augmentant quelque peu le montant des primes que doivent payer les transporteurs aériens. Le taux de cette augmentation variera en fonction de la situation du moment sur le marché, des caractéristiques particulières des transporteurs aériens, et notamment de leurs performances en matière de sécurité, et de la position de force des compagnies aériennes lorsqu'il s'agira de renégocier ces primes. De la sorte, les transporteurs régionaux et les exploitants d'aviation générale seront susceptibles de supporter une augmentation proportionnellement plus élevée en raison de la faiblesse relative de leur position. Les transporteurs aériens par charters seront affectés dans une moindre mesure.

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

   Non. En fait, les coûts actuels d'assurance en responsabilité pour les transporteurs aériens européens représentent généralement une faible proportion des coûts d'exploitation. Ils constituent de 0,1 à 0,2 % environ de l'ensemble de ces coûts ,ce pourcentage étant généralement plus élevé pour les petites compagnies aériennes. L'élimination des limites accroîtrait les coûts d'assurance de 0,1 % à 0,35 %[2] du total des coûts d'exploitation. Ceci signifie que l'augmentation sera insignifiante, même pour les plus petits transporteurs qui pourraient être davantage touchés par une telle augmentation.

Consultation

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

   - Les experts des gouvernements des Etats membres ont exprimé un très large consensus sur la nécessité d'accroître les limites actuelles, de garantir des procédures rapides et simples en cas d'accidents d'aéronefs et de couvrir tous les transports aériens à l'intérieur, à destination et en provenance de la Communauté, quelle que soit la nationalité de la compagnie aérienne concernée.

---

(2) "The cost implications of higher mandatory compensation limits for passengers involved in air accidents" Frere Cholmeley Bischoff, livrée en février 1994

- Toutes les organisations intéressés[3] ont été consultées. Elles ont toutes considéré qu'il était nécessaire d'améliorer le système tout en conservant les éléments essentiels du système international en vigueur à l'heure actuelle. Elles estiment que toute amélioration du système dans la CE doit être appliquée à l'ensemble des transporteurs desservant la Communauté.

---

(3) Organisations consultées : Bureau Européen Union des Consommateurs, International Organisation of Consumer Unions, European Community Travel Agents and Tour Operators Association, International Council of Aircraft Owner and Pilot Association, International Air Transport Association, Association of European Airlines, International Chamber of Commerce, Federation of Air Transport User Representatives in the EC, International Union of Aviation Insurers, Association Européenne des Constructeurs de Matériel Aérospatial, European Regional Airlines

ANNEXE I

LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ DANS LES PAYS DE LA CE[1]

V/LH :limites de Varsovie/La Haye, converties en fonction des règles nationales (ou augmentées comme indiqué)[2]

Autriche : Responsabilité établie par le contrat de transport à concurrence de 430.000 OS par personne
Assurance accidents des voyageurs de 550.000 OS par voyageur
100.000 DTS pour le transporteur national

Belgique : V/LH appliquées à tous les services
Pas de service intérieur
100.000 DTS pour la Sabena et ses filiales
58.000 USD pour les services charter et avion-taxi

Danemark : 100.000 DTS pour tous les services aériens
Les limites pour les dommages autres que la mort et les blessures sont différentes pour les services aériens intérieurs et internationaux

France : 100.000 DTS pour tous les services
Les limites autres que pour la mort et les blessures sont celles de V/LH pour tous les services aériens.

Finlande : V/LH appliquées aux services internationaux. Lorsque le pays de destination n'est pas partie aux conventions de V/LH, ce sont les limites du MP3 qui s'appliquent (100.000 DTS)
100.000 DTS pour les vols intérieurs
100.000 DTS pour les vols internationaux sur Finnair

Allemagne : V/LH appliquées aux services aériens internationaux, sur la base de la loi concernant les taux de conversion (par exemple : 250.000 francs Poincaré = 53.600 DM)
150.000 DM pour la Lufthansa
320.000 DM pour les vols intérieurs

Grèce : V/LH appliquées à tous les services
En l'absence d'une législation sur les taux de conversion, certaines décisions de justice sont contradictoires. La législation nationale fixe une limite de 4 millions de drachmes pour les vols intérieurs en cas de mort ou de blessure (la limite ne peut être dépassée si les dédommagements sont attribués sous la forme de paiements périodiques).

---

(1) Etude de Sven Brise, voir note en bas de page n° 5. L'étude n'a pas envisagé la situation en Autriche, en Finlande et en Suède

(2) Pour ce qui concerne toutes ces limites (à l'exception du Portugal pour le transport domestique), le transporteur peut utiliser les moyens de défense prévus par l'article 20 paragraphe 1 de la CV)

Irlande : V/LH appliquées à tous les services
100.000 DTS sur Aer Lingus (services aériens internationaux)
Même montant pour les autres exploitants immatriculés en Irlande.

Italie : V/LH converties par la loi en DTS (services internationaux) et en lires italiennes (services intérieurs), appliquées à tous les services. Les limites fixées sont :
100.000 DTS pour les services aériens internationaux
195 millions de lires italiennes pour les services aériens intérieurs.

N.B. : il faut souligner que les compagnies aériennes étrangères opérant en Italie sont soumises à la législation imposant la limite internationale de 100.000 DTS.

Luxembourg : V/LH appliquées à tous les services aériens
Pas de service intérieur
100.000 DTS sur tous les transporteurs de voyageurs immatriculés au Luxembourg

Pays-Bas : V/LH appliquées à tous les services aériens
100.000 DTS (tous les grands transporteurs immatriculés aux Pays-Bas).

Portugal : Responsabilité sans faute (services intérieurs)
Sur tous les services : 12 millions d'escudos par voyageur ; bagages régis par La Haye.

Espagne : Sur tous les services : 3.500.000 pesetas par voyageur; bagages régis par La Haye.

Suède : 100.000 DTS sur les vols internationaux et intérieurs

Royaume-Uni : V/LH appliquées à tous les services aériens, augmentées à 100.000 DTS

ANNEXE II

ACCORD INTERTRANSPORTEURS IATA SUR LA RESPONSABILITE A L'EGARD DES VOYAGEURS

Considérant : que le système de la Convention de Varsovie présente un avantage considérable pour les transports aériens internationaux; et

notant que : les limites de responsabilité de la Convention qui n'ont pas été modifiées depuis 1955, sont maintenant tout à fait inadéquates dans la plupart des pays et que les compagnies aériennes internationales ont antérieurement pris ensemble des mesures pour les accroître au profit des voyageurs.

Les transporteurs soussignés décident

1. D'entreprendre une action pour renoncer à la limite de la responsabilité pour les dommages compensatoires recouvrables de l'article 22 paragraphe 1 de la Convention de Varsovie concernant les demandes des dédommagements pour mort, blessures ou autres dommages corporels d'un voyageur au sens de l'article 17 de la Convention de sorte que les dommages compensatoires recouvrables puissent être déterminés et accordés par référence à la loi du domicile du voyageur.

2. De réserver toutes les défenses disponibles en vertu des dispositions de la Convention; tout transporteur peut cependant renoncer à toute défense, y compris la renonciation à toute défense jusqu'à un montant financier spécifié de dommages compensatoires recouvrables en fonction des circonstances.

3. De réserver leurs droits de recours contre toute autre personne, y compris les droits de contribution ou d'indemnité, eu égard à toute somme payée par le transporteur.

4. D'encourager d'autres compagnies aériennes participant au transport international de voyageurs à appliquer les termes du présent accord à ce transport.

5. De mettre en oeuvre les dispositions du présent accord au plus tard le 1er novembre 1996 ou sur réception de l'approbation requise du gouvernement, à la plus tardive de ces deux échéances.

6. Que rien dans le présent accord ne peut affecter les droits des voyageurs ou des requérants disponibles par ailleurs au titre de la Convention.

7. Que le présent accord peut être signé en tout nombre de copies, qui toutes constituent un accord. Tout transporteur peut devenir partie au présent accord en signant une copie et en la déposant auprès du directeur général de l'Association de transport aérien internationale (IATA).

8. Que tout transporteur partie au présent accord peut y renoncer moyennant préavis écrit de douze mois adressé au directeur général de l'IATA et aux autres transporteurs parties au présent accord.

ACCORD INTERTRANSPORTEURS SUR LA RESPONSABILITE A L'EGARD DES VOYAGEURS

NOTE EXPLICATIVE DE L'IATA

L'accord intertransporteurs est un accord-cadre; les droits et les responsabilités précis des transporteurs signataires à l'égard des voyageurs sont précisés dans les conditions de transport et tarifs applicables.

Les transporteurs signataires de l'accord s'engagent à renoncer conformément à l'accord aux limites de responsabilité fixées par la Convention de Varsovie (1929), le Protocole de La Haye (1955), l'Accord de Montréal de 1966 et/ou de renoncer aux limites qu'ils peuvent avoir antérieurement décidé de mettre en oeuvre ou dont la mise en oeuvre était auparavant exigée par leurs gouvernements.

Cette renonciation par un transporteur peut se faire dans la mesure requise pour permettre que la loi du domicile du voyageur régisse la façon dont sont déterminés et accordés les dommages compensatoires recouvrables au titre de l'accord intertransporteurs. Il s'agit cependant d'une option. Si un transporteur souhaite renoncer aux limites de la responsabilité mais n'insiste pas pour appliquer la loi du domicile du voyageur régissant le calcul des dommages compensatoires recouvrables ou n'est pas requis de le faire par une autorité gouvernementale, il peut s'en remettre à la législation des cours et tribunaux auxquels les cas sont soumis.

Les défenses du système de la Convention de Varsovie restent disponibles, en tout ou en partie, pour les transporteurs signataires de l'accord, sauf si un transporteur décide d'y renoncer ou si une autorité gouvernementale l'exige.

ANNEXE III

NIVEAU EUROPEEN DES DOMMAGES[3] EN CAS D'ACCIDENT DE LA ROUTE

Tableau 1 : victimes : homme, 40 ans, marié, 2 enfants à charge, médecin

Dommage	Royaume -Uni	Belgique Bf 59,6	Grèce Dr 25	Pays-Bas HFl 3.26	Italie Lires2,124	France Ff 9.73	Allemagne Dm 2.90	Danemark Kr 11.02	Irlande Ir £ 1.08	Luxembourg Lux f 59.55	Espagne Pta 178.45	Portugal Esc 254
Mort instantanée	311,000	325,779	195,007	224,540	464,900	307,098	331,034	81,347	461,806	351,098	168,114	229,724
Brûlure (A) (B) (C)	89,000 99,000 79,000	81,978	71,088 to 86,316	18,098 to 21,166	55,085 to 120,835	109,198 to 127,790	132,759 to 148,276	37,659	93,981 126,389 93,981	83,985	16,811 28,019 16,811	24,016
Paraplégie	526,500	449,457	310,947	498,466 to 567,485	474,710	705,576	637,931 to 672,414	110,254 to 237,296	607,407	453,830	280,191	288,937
Perte d'acuité visuelle - cécité totale	572,500	531,871	363,333	466,258 (486,258)	674,795	744,853	586,207 to 603,488 (623,448)	225,499	613,889	537,871	56,038	290,465

Source : Davies Arnold Cooper: dédommagement personnel pour blessures dans les pays de la CE sur une base illimitée en cas de mort ou de blessures graves.

---

(3) Les chiffres n'incluent pas les intérêts, avant ou après le jugement. Les Pays-Bas et l'Allemagne ont deux séries de chiffres pour le même système. Les chiffres entre parenthèses incluent les dépenses médicales estimées qui ne sont pas couvertes par l'Etat. Tous les chiffres ont été convertis en livres sterling et arrondis à la livre. Taux de change du 21 juin 1990

Tableau 2: Victime : femme, 20, ans, célibataire, étudiante en médecine

Dommage	Royaume-Uni	Belgique Bf 59,6	Grèce Dr 25	Pays-Bas HFl 3.26	Italie Lires 2,124	France Ff 9.73	Allemagne Dm 2.90	Danemark Kr 11.02	Irlande Ir £ 1.08	Luxembourg Lux f 59.55	Espagne Pta 178.45	Portugal Esc 254
Mort instantanée	1,250	6,292	14,912	2,147	210,122	15,416	2,069	1,089	8,102	6,795	67,246	4,528
Brûlures												
(A)	44,000		7,579	21,779	61,205	62,025	63,793		63,426		16,811	
(B)	54,000	47,723	to	to	to	to	to	26,770	95,833	46,434	33,623	5,937
(C)	34,000		8,870	24,847	83,729	81,398	79,310		63,426		16,811	
Paraplégie	452,250	370,569	234,723	498,466 to 567,485 (1,074,985)	318,710	563,759	431,034 to 465,517	90,290 to 166,515	529,630	376,246	168,114 to 224,152	360,840
Perte d'acuité visuelle cécité totale	478,250	415,323	251,404	466,258 (486,258)	517,514	537,196	472,414 to 489,655 (509,655)	157,441	421,296	423,013	67,246	**325,465**

Source : Davies Arnold Cooper: Dédommagement personnel pour blessures dans les pays de la CE sur une base illimitée en cas de mort ou de blessures graves.

ISSN 0254-1491

COM(95) 724 final

DOCUMENTS

FR 07

N° de catalogue : CB-CO-95-777-FR-C

ISBN 92-77-99243-3

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg