

AFFRÈTEMENT D'UN TRANSPORTEUR AERIEN PAR UN ORGANISATEUR DE VOYAGES

Ce document s'adresse aux nouveaux arrivants dans le domaine de l'affrètement et aux affréteurs occasionnels.

Il a pour but de leur fournir les éléments nécessaires à la sécurisation de leur activité, tant au plan juridique qu'opérationnel.

Ce document ne détient aucune valeur réglementaire

QUELQUES DEFINITIONS

Transporteur aérien

- transporteur contractuel : au sens de la Convention de Montréal (art. 39), le transporteur contractuel est l'opérateur qui conclut un contrat de transport avec un passager ou un représentant de ce dernier.
- transporteur effectif : au sens de cette même Convention, le transporteur de fait est celui qui effectue le vol. Ce peut donc être le transporteur contractuel ou tout autre transporteur agissant pour le compte de celui-ci (partage de codes, affrètement...).

Affrètement

Au sens du code des transports (art. L. 6400-2), l'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur (la compagnie aérienne) met à la disposition d'un affréteur (autre transporteur aérien, agence de voyages, organisateur de voyages...) un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous l'autorité du fréteur.

Contrat d'affrètement

Un contrat d'affrètement comporte généralement des conditions générales et des conditions particulières.

Les conditions générales comprennent les dispositions applicables en toutes circonstances, telles que les régimes de responsabilité, les consignes à observer en matière de sûreté, force majeure, composition du prix, etc.

Les conditions particulières comprennent les dispositions spécifiques aux opérations projetées : vols devant être effectués, horaires, prestations à bord, conditions de substitution des aéronefs, modalités de paiement, etc.

Conventions de Varsovie et Montréal

La Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 établit un régime de responsabilité applicable en matière de responsabilité civile des transporteurs aériens à l'égard des dommages causés aux passagers. Cette convention prévoit un plafond de responsabilité du transporteur fixé d'abord à 8 300 DTS, puis porté à 16 600 DTS par son protocole additionnel de La Haye de 1955. Ce plafond peut être dépassé si la victime prouve la faute du transporteur. Cette convention a été ratifiée par 152 Etats parties.

La Convention de Montréal du 28 mai 1999 a considérablement rénové le régime issu de la Convention de Varsovie et de son protocole modificatif dans un sens plus protecteur des intérêts des passagers. Elle institue désormais un principe de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels :

- un premier niveau fixe une responsabilité objective de plein droit : la responsabilité du transporteur est automatiquement engagée jusqu'à concurrence de 100 000 DTS, montant porté à 113 100 DTS, depuis le 31 décembre 2009¹ ;
- un second niveau est basé, sans limite de responsabilité, sur la présomption de faute du transporteur. Il doit réparer à hauteur du préjudice subi s'il n'est pas en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence.

La liste des Etats ayant ratifié la Convention de Varsovie est consultable à l'adresse suivante : http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_FR.pdf

Pour la Convention de Montréal, il convient de se référer à l'adresse :

http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf

Les deux conventions coexistent : la Convention de Varsovie continue à régir les transports internationaux entre les Etats parties à la Convention de Montréal et ceux qui ne l'ont pas encore ratifiée.

Important : il convient de noter que ces deux conventions ne s'appliquent pas aux vols intérieurs. S'il s'agit de vols intracommunautaires, les dispositions du règlement (CE) n° 889/2002 du 13 mai 2002, modifiant le règlement n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, s'appliquent. S'il s'agit de vols intérieurs effectués au sein d'Etat tiers à l'Union européenne, la réglementation nationale de ces Etats s'applique.

Nota : Le droit de tirage spécial (DTS) est une unité de compte définie par le Fonds monétaire international (FMI). Sa valeur, déterminée à partir d'un panier de devises, est très fréquemment actualisée. On peut la consulter à l'adresse suivante :

http://www.imf.org/external/np/fin/data/param_rms_mth.aspx

¹ L'article 24 de la convention de Montréal prévoit un mécanisme périodique de révision des limites de responsabilité.

LES POINTS SUR LESQUELS L’AFFRÉTEUR DOIT FAIRE PORTER SA VIGILANCE A L’OCCASION DE L’ELABORATION DU CONTRAT

Type d’avion mis à disposition de l’affréteur - Nombre maximum de passagers admis

L’affréteur doit s’assurer que l’aéronef mis à sa disposition dispose du nombre de sièges suffisant pour assurer le transport des passagers avec lesquels il a contracté.

Le nombre maximum de passagers admis pour le type d’appareil prévu doit figurer au contrat qui mentionnera également que ce nombre peut varier en fonction des dispositions adoptées par le transporteur en cas de conditions météorologiques et/ou techniques défavorables ainsi que dans le cas de la substitution d’un aéronef de dimension différente.

Conditions de substitution de l’avion

En cas d'impossibilité de mettre à la disposition de l'affréteur un avion du type prévu au contrat, le transporteur peut se réserver le droit d'effectuer le transport au moyen d'un avion d'un autre type ou de recourir aux services d'un autre transporteur qui effectuera à sa place et pour son compte le transport au moyen d'un de ses avions du même type ou d'un autre type que celui prévu au contrat.

S'agissant des transporteurs aériens français, la substitution d'un aéronef s'effectuera conformément à l'article R. 330-9 du Code de l'aviation civile et des dispositions prévues par l'arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France.

Horaires et le parcours

Le contrat doit mentionner l'itinéraire selon lequel devra s'effectuer le transport. Il doit également être indiqué que les horaires mentionnés sont indicatifs et ne deviennent définitifs qu'à compter d'une date à convenir entre les parties.

Il faut noter que les horaires sont parfois donnés en temps universel (TU) et non en horaire local.

Opérations d'embarquement

Le contrat doit mentionner expressément que les passagers doivent être présents pour l'embarquement dans un délai déterminé avant l'heure du départ.

Tout retard du fait de l'affréteur ou du transporteur lors de l'embarquement des passagers est susceptible d'engager leur responsabilité propre, à raison d'un barème à convenir dans le contrat.

Franchises bagages

Le contrat précisera le poids total des bagages autorisé par passager, à la fois en soute et en bagage à main.

Il mentionnera que des dispositions différentes peuvent être prises par le transporteur en cas de conditions météorologiques défavorables et/ou de problèmes techniques.

Le contrat prévoira qu'il incombe au passager de payer l'excédent de bagages. Il précisera également les modalités de prise en charge des bagages particuliers (grandes dimensions). Cette information sera portée à la connaissance du passager.

L'affréteur s'engagera à informer les passagers de l'ensemble de ces dispositions.

Délais de transmission de la liste des passagers au transporteur

L'affréteur communiquera au transporteur la liste des passagers dans les délais prescrits compte tenu des normes en vigueur dans les pays desservis.

A cette occasion, l'affréteur indiquera au transporteur si des passagers ont fait état de leur situation particulière au regard de leurs conditions de transport (personnes handicapées ou à mobilité réduite, mineurs non accompagnés, etc).

L'affréteur doit être en mesure de déclarer pouvoir disposer des données de son fichier clients et avoir rempli ses obligations auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (notamment au titre de la déclaration du fichier). Il décharge le transporteur de toute responsabilité à ce titre.

Le transporteur affrété ne doit pas figurer pas sur une liste d'exclusion ou de restriction d'exploitation

L'affréteur s'assurera que le transporteur avec lequel il envisage de contracter ne figure pas sur la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Le contrat d'affrètement devra comporter des clauses de résiliation prévoyant expressément le cas où un transporteur viendrait à être inscrit sur cette liste alors même qu'un programme de vols est en cours d'exécution.

Cette liste communautaire ne s'applique pas aux vols reliant des aéroports situés dans des Etats tiers à l'Union européenne. Toutefois, il serait déraisonnable de recourir à des transporteurs ayant été inscrit sur cette liste.

Par ailleurs, toute personne physique ou morale qui commercialise un titre de transport sur les vols d'un transporteur aérien effectif figurant sur cette liste communautaire doit informer de manière claire et non ambiguë le passager ou l'acquéreur, si celui-ci n'est pas l'utilisateur du billet, de cette situation et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement, sous peine d'une amende administrative de 7 500 € par titre de transport (article L. 6421-2-1 du code des transports) et sans préjudice des poursuites pouvant être engagées au titre de l'article 121-3 du code pénal.

Régulièrement mise à jour, la liste communautaire peut être consultée à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/air-ban/doc/list_fr.pdf

De même, l'affréteur vérifiera que le transporteur ne figure pas sur une liste d'exclusion ou de restriction d'exploitation émanant de l'autorité de tutelle d'un Etat tiers à l'Union.

Les contremarques

Le contrat d'affrètement doit prévoir les conditions d'accès à bord des passagers et notamment les modalités selon lesquelles les contremarques délivrées par l'affréteur aux passagers seront échangées contre les titres de transport ou, le cas échéant, les cartes d'embarquement.

Afin d'assurer l'information des passagers, les contremarques indiqueront expressément qu'elles ne constituent pas des titres de transport opposables au transporteur et devront contenir des indications portant notamment sur les régimes de responsabilité, tant à l'égard de l'affréteur que du transporteur, et un rappel des principales mesures de sûreté applicables.

Rappel : Un billet est un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique (e-ticket), délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé. Le billet peut être individuel ou collectif.

Les prestations à bord

Le contrat d'affrètement doit préciser les prestations qui seront fournies aux passagers à bord des avions, à titre gratuit ou non, en particulier en matière de restauration et de divertissements (disponibilité d'écrans, programmation multimédia, fourniture de jeux aux enfants, etc.).

S'agissant plus particulièrement des prestations de restauration, le contrat devra mentionner si le transporteur est tenu de fournir des repas chauds et des repas spéciaux (végétariens, sans sel, tenant compte des interdits alimentaires).

Le contrat devra mentionner le délai au sein duquel l'affréteur sera tenu de fournir au transporteur la liste des passagers nécessitant des besoins spéciaux en ce sens.

LES POINTS SUR LESQUELS LE TRANSPORTEUR DOIT FAIRE PORTER SA VIGILANCE À L'OCCASION DE L'ÉLABORATION DU CONTRAT

Composition du prix

Le prix doit comprendre les dépenses de carburant et de lubrifiant, le dégivrage, les traitements et indemnités du personnel navigant (technique et commercial), les frais d'entretien des aéronefs, les frais d'assistance en escale, la taxe additionnelle d'assurance ainsi que les taxes d'aéroport. En revanche, il ne comprend pas les redevances aéroportuaires.

Toutes les autres dépenses concernant les passagers, bagages et marchandises tels que les frais de transport au sol aux points de départ et d'arrivée, taxe sur les passagers ou le fret, frais de visas, d'inspection douanière, droits de douanes... ainsi que tous les frais spéciaux payés à l'occasion du voyage en cas d'atterrissage forcé ne doivent pas être compris dans le prix d'affrètement.

Le prix de l'affrètement doit rester intégralement dû même au cas où l'affréteur n'utilise pas la totalité de la charge marchande ou des sièges disponibles prévue au contrat.

Le prix stipulé est susceptible de varier en fonction du coût des assurances, des taxes aéroportuaires, des taux de change, de l'inflation, du prix du carburant et d'une modification de programme demandée par l'affréteur et acceptée par le transporteur. Dans cette hypothèse, le contrat précisera les modalités de variation du prix (clauses d'indexation, délai en deçà duquel il ne sera plus possible de faire varier le prix, etc.).

Des informations relatives aux taxes et redevances sont disponibles sur le site de la DGAC : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Taxes-et-redevances-.html> à la rubrique Espace professionnel : Budget, redevances et taxes.

Conditions de paiement

Le principe : l'affréteur doit avoir intégralement payé le transporteur le jour où celui-ci effectue le vol concerné.

Le paiement peut obéir à des modalités différentes suivant qu'il s'agit d'affrètements ponctuels ou d'affrètements en série.

Des mécanismes de fractionnement du paiement peuvent intervenir à des échéances convenues à l'avance entre les parties. Si des délais de paiement doivent être accordés à l'affréteur, il convient que ce dernier produise des garanties quant à sa capacité de mobiliser les financements nécessaires à l'acquittement de ses obligations à la date prévue.

Le non-respect des délais de paiement prévus au contrat peut donner lieu au versement de pénalités de retard.

Détection des incidents de paiement

Des contacts à intervalles réguliers, surtout dans le cas d'affrètements en série, sont fortement conseillés afin d'anticiper tout problème éventuel de paiement.

Le transporteur veille particulièrement à ce que le dernier versement soit effectué à la date prévue au contrat et prend l'attache de l'affréteur dans l'hypothèse contraire.

Heures de vols supplémentaires

L'affréteur est redevable au transporteur du prix d'heures de vol supplémentaires si la durée du voyage ou le nombre d'heures de vol prévu est augmenté en raison de tout fait inhérent à l'affréteur, ses préposés ou agents.

Frais d'annulation

Au cas où l'affréteur serait conduit à annuler tout ou partie du programme prévu, il est tenu de verser au transporteur les frais d'annulation qui doivent figurer dans le contrat et dont le montant varie en fonction du nombre de jours existant entre le début des opérations et la date de notification de l'annulation.

Non paiement du transporteur

Deux cas sont à distinguer :

- aucun paiement n'a été effectué à la date limite fixée par le contrat et, en toute hypothèse, avant le début des opérations du transporteur

Le transporteur peut résilier de plein droit le contrat, sans que pour autant l'affréteur soit dégagé de ses obligations d'acquitter le prix des prestations réalisées et de verser une indemnité pour les prestations annulées selon le barème des frais d'annulation figurant au contrat.

La résiliation ne peut avoir d'effets que sur des rotations complètes.

- l'affréteur n'est pas en mesure d'honorer le solde du paiement alors que le transporteur a effectué une partie du programme prévu au contrat

Le transporteur peut résilier de plein droit le contrat, sans que pour autant l'affréteur soit dégagé de ses obligations d'acquitter le prix des prestations réalisées et de verser une indemnité pour les prestations annulées selon le barème des frais d'annulation dont les parties seront convenues aux termes du contrat.

Toutefois, la résiliation ne peut concerner que des rotations complètes. Elle ne saurait avoir pour effet, par exemple, de laisser sans vol de retour des passagers acheminés dans un premier temps à destination.

Faillite

Chacune des parties peut mettre fin au contrat avant la date prévue du voyage par simple lettre si l'autre fait l'objet d'une procédure collective ou si ses biens font l'objet d'une saisie partielle ou totale avant le jugement déclaratif de liquidation judiciaire de l'entreprise ou en exécution de ce jugement.

AVANT DE SE LANCER DANS L'ACTIVITE D'AFFRETEMENT

QUELQUES CONSEILS

- Se rapprocher des banques, assureurs et experts comptables pour apprécier et évaluer les risques économiques d'une telle entreprise ;
- S'assurer que les opérations projetées entrent bien dans le cadre des activités prévues pour l'exercice de la profession d'agent de voyage ou assimilé ;
- S'informer sur ses responsabilités à l'égard des passagers et des transporteurs ;
- L'affréteur doit vérifier auprès de son assureur qu'il est correctement assuré en responsabilité civile pour les opérations d'affrètement ;
- L'affréteur doit vérifier, s'agissant de vols effectués entre Etats tiers à l'Union européenne, que le transporteur dispose d'une couverture en responsabilité civile pour les dommages causés aux passagers, à leurs bagages et aux tiers, en fonction des législations nationales applicables ;
- Vérifier, avant que les premiers vols ne soient effectués, que le contrat d'affrètement a bien été signé par les deux parties ;
- Demander conseil auprès des organisations professionnelles référentes.

LES BASES JURIDIQUES

- Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, amendée par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955, pour ses dispositions relatives aux régimes de responsabilité ;
- Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, pour ses dispositions relatives aux régimes de responsabilité ;
- Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, tel que modifié par le règlement CE n° 889/02 ;
- Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 ;
- Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;
- Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE ;
- Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;
- Décret (codifié) n° 2007-669 du 2 mai 2007 relatif à l'obligation d'informer les passagers de l'identité du transporteur aérien et modifiant les codes de l'aviation civile et du tourisme ;
- Arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement et de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France.

- D'une manière générale, l'ensemble des textes régissant le droit des contrats commerciaux.