

N° 108  
—  
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 9 décembre 1981.

R A P P O R T

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi relatif au relèvement de la limite de responsabilité  
du transporteur de personnes en transport aérien intérieur.*

Par M. Bernard LEGRAND,

Sénateur.

---

(1) *Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Régnauld, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Splingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.*

Voir le numéro :  
Sénat : 66 (1981-1982).

---

Transports aériens. — Responsabilité civile - Code de l'aviation civile.

**Projet ayant pour objet de relever le plafond de responsabilité des transporteurs aériens français sur le réseau domestique.**

Mesdames, Messieurs,

La compréhension du texte soumis à votre examen nécessite un rappel historique de l'évolution du niveau de couverture du risque aérien qui a dérogé depuis l'avènement de l'aviation commerciale aux principes généraux de la responsabilité d'un transporteur vis-à-vis de son client, le titre de transport valant, en la matière, « prime d'assurance ».

En effet, comme l'indiquait notre collègue M. Richard Pouille dans le rapport très complet qu'il présentait au Sénat le 15 avril 1975 sur le dernier projet de loi soumis au Parlement concernant le même objet, le transport aérien commercial constituait, à ses débuts, une aventure si périlleuse que le montant des primes d'assurance à prévoir, à la hauteur des risques encourus, aurait pratiquement rendu impossible l'expansion de cette activité.

Cette difficulté n'avait pas échappé aux Etat intéressés, dès la fin de la première guerre mondiale, au développement des liaisons aériennes et, pour sa part, la France avait résolu la question de façon un peu drastique en prévoyant par l'article 48 de la loi du 31 mai 1924 une clause d'exonération de toute responsabilité en faveur des exploitants d'aéronefs pour les accidents indépendants de leur volonté.

Il fallut attendre cinq ans pour que la Communauté internationale se penche sur ce problème et lui apporte une première solution. Tel fut l'objet de la Convention de Varsovie signée le 12 octobre 1929 qui constitue, encore aujourd'hui, la base de la réglementation en matière de responsabilité des transporteurs aériens internationaux.

Aux termes de cet accord, la responsabilité pécuniaire desdits transporteurs était plafonnée à 125 000 francs « Poincaré » par passager, sauf pour les victimes ou leurs ayant-droits à faire la preuve qu'il y a eu « faute intentionnelle ou téméraire » des agents de la Compagnie concernée.

Dans la pratique, un tel système conduisait à l'institution d'une sorte de tarification forfaitaire des victimes des accidents aériens et les ayants-droits n'avaient pratiquement d'autre ressource que d'accepter le dédommagement qui leur était proposé, étant pratiquement hors d'état de réunir les éléments leur permettant de poursuivre valablement en justice les compagnies aériennes et courant alors le risque d'être déboutés.

En raison, à la fois, des progrès réalisés en matière de sécurité, de l'augmentation du nombre des usagers et de l'accroissement des ressources des compagnies, il apparut cependant bien vite que le plafond établi était insuffisant mais, si cette prise de conscience était nette dans les pays les plus avancés techniquement et les plus fortunés, il n'en était bien évidemment pas de même pour les nations moins avancées où le transport aérien était encore fragile ; aussi fallut-il de longues années et d'âpres négociations pour que le texte de base élaboré à Varsovie soit amendé par un **protocole signé à La Haye le 28 septembre 1955** qui doublait le plafond de responsabilité en le portant de 125 000 à 250 000 francs Poincaré.

Ces dispositions, qui ne s'appliquaient, notons-le, qu'aux liaisons internationales, étaient étendues par la France à son transport aérien intérieur par la **loi du 3 avril 1958**.

Mais, en dépit de ce relèvement, le nouveau chiffre (92 200 francs actuels) restait très inférieur aux indemnités couramment accordées aux victimes d'accidents de transport terrestre. C'est pourquoi de nombreux pays demandaient que soit révisé non seulement le plafond fixé, mais encore le principe de cette limitation.

C'est, dans ces conditions, que les Etats-Unis, forts de leur place prééminente au plan de l'aéronautique commerciale, imposèrent pratiquement à leurs partenaires, en 1966, un relèvement à 52 000 dollars (équivalent à 300 000 francs courants) de la limite de responsabilité, correspondant à plus du triple du plafond existant, pour les transporteurs aériens touchant leur territoire, cette limite restant, bien entendu, franchissable en cas de « faute lourde ». Ces dispositions furent entérinées par l'accord de Montréal, signé le 4 mai 1966, par 80 transporteurs.

En dépit de son caractère limité, ce protocole inter-compagnies qualifié « intérimaire » provoqua une relance des négociations et conduisit à la signature à Guatemala-City, le 8 mars 1971, d'un troisième

protocole modificatif tendant à porter de 250 000 à 1 500 000 francs Poincaré, soit environ 500 000 francs actuels, le plafond fixé par la Convention de Varsovie, étant entendu, en contre partie, qu'il s'agissait cette fois d'une limite infranchissable, quelle que soit la responsabilité encourue.

Des difficultés tenant aux réticences d'un certain nombre d'états mais aussi à la définition monétaire du plafond (qui continuait à faire référence au franc Poincaré) ne permirent malheureusement pas à cet accord d'entrer en application et il fallut attendre le 25 septembre 1975 pour qu'un nouveau protocole — dit protocole n° 3 — signé à Montréal fixe le plafond de responsabilité à 100 000 D.T.S. (droits de tirage spéciaux) soit 550 000 francs.

En dépit de cette actualisation plus satisfaisante de la référence monétaire, cet accord a connu jusqu'ici le même sort que le précédent et, **au plan des obligations internationales, seul donc reste aujourd'hui en vigueur la Convention de Varsovie amendée à La Haye avec son « plafond » de 250 000 francs Poincaré, soit, rappelons-le, 92 200 francs actuels.**

Toutefois, comme nous le soulignons l'exposé des motifs du présent projet, la plupart des compagnies européennes ont, depuis le mois d'août 1976, décidé d'étendre à tous leurs vols internationaux les dispositions de l'accord qu'elles avaient conclu à Montréal en 1966 et c'est donc, pour ces transporteurs, le plafond de 300 000 Francs qui s'applique aujourd'hui à toutes leurs liaisons internationales, et même domestiques lorsqu'une loi nationale, telle celle adoptée par la France en juillet 1976, a étendu cette disposition aux dessertes intérieures.

Parallèlement à ces arrangements, les principaux responsables du transport aérien dans le monde ne désespèrent pas de parvenir à la ratification du protocole n° 3 de Montréal qui réglerait cette fois de façon définitive cet épineux problème.

Tout dépend en fait, aujourd'hui, des Etats-Unis qui, s'ils sont bien d'accord pour un relèvement du plafond, ont marqué jusqu'ici de sérieuses réticences à accepter le caractère intangible de celui-ci réclamé, au contraire, avec insistance par les pays en voie de développement. L'avis favorable donné récemment par la Commission des Affaires étrangères du Sénat américain à la ratification de ce Protocole permet toutefois d'augurer un vote favorable du Congrès qui débloquerait la situation en entraînant probablement une décision positive de nombreux pays.

Comme elle l'avait fait précédemment, la France, imitant en cela de nombreux pays occidentaux, a estimé ne pouvoir attendre cette issue favorable. C'est pourquoi, tout en recherchant un accord avec ses principaux partenaires pour un nouveau relèvement du plafond de responsabilité au plan international, le Gouvernement nous invite, sans plus attendre, par le présent texte, à l'autoriser à relever à 450 000 francs pour nos lignes « domestiques » ce plafond, fixé à 300 000 francs par la loi du 18 juin 1976.

Parallèlement à cette décision, le syndicat national des transporteurs aériens français a fait connaître au Gouvernement que ses membres étaient disposés à relever leur plafond contractuel de responsabilité à 80 000 D.T.S., à compter du 1<sup>er</sup> avril 1982, sur leur réseau international.

En se félicitant de cette double décision et de l'effet d'entraînement favorable que l'on peut en escompter, votre Commission vous propose d'adopter sans modification le présent projet de loi.