

N° 41

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 30 octobre 2002

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international,

Par M. André ROUVIÈRE,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, président ; MM. Robert Del Picchia, Guy Penne, Jean-Marie Poirier, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, secrétaires ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Boroira, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Robert Calmejane, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Paul Dubrulle, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, André Ferrand, Philippe François, Jean François-Poncet, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Xavier Pintat, Jean-Pierre Placade, Bernard Plasait, Jean Puech, Yves Rispat, Roger Romani, Henri Torre, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir le numéro :

Sénat : 387 (2001-2002).

Traités et conventions.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION	4
I. UNE NÉCESSAIRE HARMONISATION DES DIFFÉRENTS RÉGIMES EN VIGUEUR EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR	6
A. LE RÉGIME D'INDEMNISATION PRÉVU PAR LA CONVENTION DE VARSOVIE	6
B. DES MODIFICATIONS SUBSTANTIELLES ONT ÉTÉ APPORTÉES, AU FIL DES ANNÉES, À LA CONVENTION DE VARSOVIE.....	7
II. LA CONVENTION SIGNÉE EN 1999 À MONTRÉAL PROCÈDE À UNE ACTUALISATION COHÉRENTE DU RÉGIME JURIDIQUE QUI ENCADRE ACTUELLEMENT LE TRANSPORT AÉRIEN	8
A. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS EN VIGUEUR À FAIRE ÉVOLUER	8
B. LES APPORTS DE LA CONVENTION SIGNÉE À MONTRÉAL EN 1999	9
C. L'ÉTABLISSEMENT EN 1997 D'UN RÈGLEMENT EUROPÉEN PORTANT SUR LA RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS A ANTICIPÉ LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION.....	10
CONCLUSION	12
EXAMEN EN COMMISSION	13
PROJET DE LOI	14
ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT	15

Mesdames,

Messieurs,

La signature, le 28 mai 1999, de la Convention de Montréal sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international met un terme à une longue période d'instabilité juridique, qui a caractérisé ce domaine sensible.

En effet, la première base juridique du système de responsabilité des transporteurs aériens remonte à une **convention signée à Varsovie en 1929**. Alors qu'au fil des années, le contexte international marquant le transport aérien, tout comme la démocratisation de ce mode de déplacement, ont conduit à un trafic sans cesse accru de passagers, c'étaient les dispositions déterminées en 1929 qui continuaient à régir les rapports entre transporteurs et passagers, notamment en matière d'indemnisation en cas d'accident, pour les 150 Etats-parties à la convention de Varsovie.

Cependant, des arrangements spécifiques ont été conclus par certains de ces Etats, et sur des points particuliers. Le plus important d'entre eux fut le **Protocole de La Haye, signé en 1955** par cent trente-trois Etats, mais que tous n'appliquaient pas.

C'est pourquoi les actualisations successives de la Convention de Varsovie ont conduit à une fragmentation du régime de responsabilité en vigueur dans le monde, ainsi qu'à une inégalité dans les divers systèmes existants d'indemnisation des voyageurs.

De plus, l'Union européenne s'est dotée, pour sa part, en 1997, d'un règlement spécifique sur la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, qui régit tant les transports intérieurs, dans chaque Etat membre, que les transports internationaux assurés par des compagnies aériennes de l'Union.

Cet ensemble d'éléments a conduit les signataires de la convention de Varsovie, membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à se réunir en conférence, dont les travaux ont abouti à la signature de la présente convention, à Montréal, le 28 mai 1999.

Ce texte vise à contribuer au développement de l'exploitation du transport aérien international des passagers, des bagages et du fret par l'harmonisation et la codification des règles relatives au contrat de transport, et à la responsabilité civile des transporteurs aériens.

A l'heure où ce mode de transport voit son expansion freinée par une conjoncture mondiale très instable, les apports de cette convention sont particulièrement opportuns pour en conforter l'encadrement juridique.

I. UNE NÉCESSAIRE HARMONISATION DES DIFFÉRENTS RÉGIMES EN VIGUEUR EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

A. LE RÉGIME D'INDEMNISATION PRÉVU PAR LA CONVENTION DE VARSOVIE

La convention fondatrice du droit du transport aérien international, approuvée en 1929 à Varsovie, est toujours en vigueur, et a été ratifiée par 150 Etats¹.

Les principes alors établis en cas de dommages survenus au cours d'un transport aérien international sont fondés sur la présomption de faute du transporteur. Ce dernier ne peut s'en exonérer que sous la double condition :

- d'apporter la preuve d'une faute de la victime, et
- de démontrer qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage survenu.

En contrepartie de ce régime instaurant la responsabilité quasi-automatique du transporteur –car la double condition décrite plus haut est fort difficile à satisfaire-, **l'indemnisation pouvant être versée à la victime est plafonnée**, et son montant libellé en francs-or Poincaré. L'évaluation de ce montant s'établit aujourd'hui à environ 11 200 € pour les dommages corporels.

Pour que l'indemnité versée à la victime ou à ses ayants-droit soit déplafonnée, il leur faut démontrer que le transporteur a commis une faute inexcusable. Outre que cette démonstration est difficile, elle conduit à engager d'importants coûts de procédure.

Par ailleurs, la convention retient les éléments de procédure et de compétence suivants : prescription biennale de l'action en responsabilité à l'encontre du transporteur aérien, et limitation à quatre du nombre de juridictions compétentes pour connaître l'action en responsabilité (tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation, du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat de transport a été conclu ou tribunal du lieu de destination).

¹ On trouvera en annexe II la liste de ces Etats.

B. DES MODIFICATIONS SUBSTANTIELLES ONT ÉTÉ APPORTÉES, AU FIL DES ANNÉES, À LA CONVENTION DE VARSOVIE

Plusieurs conventions ont modifié l'architecture du texte de Varsovie mais elles ont eu une portée ou des signataires très divers.

*** La première modification la plus significative en matière de droit à réparation des victimes d'accidents aériens, a été introduite par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 (128 Etats parties), qui a doublé le plafond de responsabilité en cas de dommages corporels en le portant à environ 22 400 euros. Ce protocole a également simplifié la documentation relative au contrat de transport, en y réduisant le nombre de mentions obligatoires.**

*** La deuxième réforme résulte de la convention complémentaire de Guadalajara signée le 18 septembre 1961 (80 Etats parties), qui offre aux passagers la faculté d'agir en responsabilité indifféremment contre le transporteur qui leur a vendu leurs titres de transport (transporteur contractuel), ou celui qui a assuré matériellement leur déplacement. Cette convention régit, pour l'essentiel, le développement de l'affrètement.**

*** Le protocole de Guatemala City signé le 8 mars 1971 tendait, quant à lui, à réformer le régime de Varsovie modifié à La Haye, pour améliorer la protection des victimes et faciliter le règlement des litiges. Au régime de responsabilité pour faute présumée, ce protocole substituait un régime de responsabilité objective ou de plein droit du transporteur, et relevait fortement le montant des réparations dues aux victimes en cas de dommages corporels (environ 135 000 euros) ; mais ce protocole n'a recueilli l'adhésion que d'un nombre très limité d'Etats (12), et n'est donc jamais entré en vigueur.**

*** Enfin, quatre protocoles additionnels en date du 28 septembre 1975 ont été simultanément signés à Montréal.**

Les protocoles additionnels n^{os} 1 et 2 ont uniquement eu pour objet de substituer aux francs-or Poincaré (unité monétaire figurant dans la convention de Varsovie, le protocole de La Haye et celui de Guatemala) les Droits de Tirage Spéciaux (DTS¹, unité de compte adopté par le Fonds Monétaire International). Ces deux protocoles, en vigueur depuis 1996, comptent respectivement à ce jour 42 et 44 Etats parties.

¹ Droits de tirage spéciaux ; unité monétaire déterminée, à partir du cours de plusieurs monnaies de référence, par le Fonds Monétaire International.

Le protocole additionnel n° 4 de Montréal¹ réforme les dispositions relatives au transport aérien des marchandises afin d'intégrer le recours aux nouveaux procédés électroniques d'établissement de la documentation correspondante ; ce protocole allège ainsi le contenu de la lettre de transport aérien (LTA). Ce protocole n° 4 est entré en vigueur en 1998 (43 Etats parties).

Cette juxtaposition de textes divers en portée et en signataires a conduit les membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à souhaiter réunir dans un document unique l'ensemble des modifications apportées à la convention initiale. C'est l'origine de la résolution adoptée à l'issue de la première Conférence diplomatique organisée à Montréal en 1975.

II. LA CONVENTION SIGNÉE EN 1999 À MONTRÉAL PROCÈDE À UNE ACTUALISATION COHÉRENTE DU RÉGIME JURIDIQUE QUI ENCADRE ACTUELLEMENT LE TRANSPORT AÉRIEN

A. LES PRINCIPALES DISPOSITIONS EN VIGUEUR À FAIRE ÉVOLUER

La convention de Varsovie a été adoptée à une époque où l'aviation commerciale était une industrie naissante qu'il convenait de protéger afin d'assurer la pérennité de son développement.

Au fil des ans, les progrès de la technique, qui ont accru la sécurité des aéronefs, comme l'essor du mode de transport aérien, ont rendu inapproprié un plafond d'indemnisation dont le niveau, devenu dérisoire au regard de l'inflation.

Enfin, le morcellement consécutif aux diverses réformes du régime déterminé à Varsovie allait à l'encontre du principe d'unification du cadre juridique applicable au plan international qui avait présidé à l'élaboration de la convention initiale.

Il était donc devenu nécessaire de remplacer l'actuel système complexe de conventions, protocoles et amendements de protocoles par un dispositif juridique homogène plus cohérent et mieux adapté à l'évolution actuelle du secteur des transports aériens, avec une meilleure protection des intérêts des passagers.

¹ Le protocole n° 3, prolongeant l'accord signé à Guatemala en 1971, n'est, lui non plus, jamais entré en vigueur.

B. LES APPORTS DE LA CONVENTION SIGNÉE À MONTRÉAL EN 1999

C'est sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) que se sont réunis à Montréal les principaux acteurs du transport aérien.

Commencés en 1996, leurs travaux ont abouti, le 29 mai 1999, à l'élaboration d'une nouvelle convention internationale.

Les réponses obtenues par votre rapporteur présentent ainsi ses principaux éléments :

1) Adoption du principe de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels, articulé en deux niveaux :

- un premier niveau instaurant un régime de responsabilité objective de plein droit du transporteur jusqu'à hauteur de 100 000 DTS (environ 135 000 euros) ;

- au-delà de ce montant, un second niveau de responsabilité basé sur la faute présumée du transporteur dont ce dernier ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il n'a commis aucune faute ou que le dommage est dû à la faute exclusive d'un tiers dont la preuve est à sa charge ;

2) Reconnaissance du principe de versement de paiements anticipés d'allocations de premier secours, en cas de dommages corporels afin que les victimes ou leurs ayants-droit puissent faire face à leurs besoins économiques immédiats ;

3) Introduction d'une cinquième juridiction en cas de dommages corporels, offrant la possibilité pour le passager victime ou ses ayants-droit de se pourvoir, sous certaines conditions cumulatives, énumérées en 5) ci-dessous, devant les tribunaux de sa résidence principale ou permanente ;

4) Augmentation des limites de responsabilité du transporteur en cas de retard dans l'acheminement des passagers ainsi qu'en cas de dommages causés aux bagages (retard, perte ou détérioration) ;

5) Modernisation des documents relatifs au transport des passagers, bagages et marchandises par la prise en compte des nouveaux moyens d'émission par procédé informatique (billets et lettres de transport aérien électroniques) et simplification de leur contenu ;

6) Clarification des règles portant sur le régime de responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait, afin de

mieux répondre aux nouvelles pratiques commerciales liées aux accords de « partage de codes » ;

7) Institution généralisée au plan mondial de l'obligation d'assurance des transporteurs aériens ;

8) Introduction d'une clause dite régionale, permettant aux organisations d'intégration économique, telles que l'Union européenne, d'adhérer à la nouvelle convention.

C. L'ÉTABLISSEMENT EN 1997 D'UN RÈGLEMENT EUROPÉEN PORTANT SUR LA RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS A ANTICIPÉ LES PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Le règlement 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, entré en vigueur le 17 octobre 1998, a constitué une étape importante en matière d'indemnisation des passagers victimes d'accidents aériens.

Ce texte a en effet posé le principe du dé plafonnement de la responsabilité du transporteur aérien, en instaurant une responsabilité objective de plein droit à concurrence de 100 000 DTS (soit environ 135 000 euros) et une responsabilité illimitée pour faute présumée au-delà de ce seuil, la charge de la preuve d'une cause d'exonération incombant alors au transporteur auquel est reconnu la faculté d'exercer une action récursoire contre l'auteur réel du dommage. Des dispositions destinées à faciliter le droit à réparation des victimes, par le versement d'une avance pécuniaire, immédiate et la fixation d'un niveau minimal d'assurance obligatoire, ont également été prises.

Le système de responsabilité du transporteur aérien adopté dans le cadre de la convention de Montréal en matière de réparation des dommages corporels s'avère proche de celui mis en place au niveau communautaire, notamment pour ce qui touche au principe de responsabilité illimitée, au double niveau de responsabilité, à l'allocation de premier secours et à l'obligation d'assurance du transporteur, qui conserve un droit de recours à l'encontre des tiers.

Il faut souligner que ce règlement communautaire s'inscrit dans le cadre du régime varsovien, pour ce qui touche aux causes d'exonération au-delà du seuil objectif de responsabilité de 100 000 DTS, et aux juridictions compétentes pour connaître de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien.

Un règlement modificatif a donc été élaboré en vue d'aligner le dispositif communautaire sur les nouvelles dispositions internationales. Ce

règlement 889/2002 du 13 mai 2002 entrera en application lors de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal au plan international.

Des différences subsistent néanmoins entre les deux régimes, communautaire et international, en ce qui concerne leur champ d'application respectif.

La convention de Montréal, à l'instar de celle de Varsovie, s'applique aux seuls transports aériens internationaux et ce, indépendamment de la nationalité du transporteur aérien. Le dispositif communautaire ne vise que les seuls transporteurs aériens de la Communauté titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un Etat membre, mais ce texte est applicable tant aux transporteurs internes (à l'intérieur du territoire d'un Etat membre), qu'aux transports internationaux (à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'Union européenne) réalisés par ces transporteurs communautaires.

Enfin, le règlement communautaire en vigueur ne couvre que les seuls dommages corporels subis par les passagers. Le règlement modificatif 889/2002 permettra une application aux dommages occasionnés aux bagages des passagers, ou aux dommages résultant d'un retard dans l'acheminement des passagers ou de leurs bagages.

En revanche, les dommages causés aux marchandises transportées resteront en dehors du champ d'application du régime communautaire.

CONCLUSION

La ratification de la Convention de Montréal permettra de disposer d'un texte cohérent et adapté aux réalités modernes encadrant la responsabilité civile des transporteurs aériens. Cette convention prend également en compte la mise en œuvre des nouvelles technologies électroniques en matière de réservation et de paiement des titres de transport.

Fruit d'une conférence mondiale organisée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, cette convention permettra de substituer à la convention signée à Varsovie en 1929, et toujours partiellement en vigueur, un texte auquel ont contribué un grand nombre de pays membres de cette dernière.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa séance du jeudi 31 octobre 2002.

A la suite de l'exposé du rapporteur, M. Xavier de Villepin s'est interrogé sur les modalités d'association des compagnies d'assurance à cette convention qui les impliquent financièrement, notamment par la suppression d'un plafond de remboursement en cas d'accident de voyageur. Il a rappelé que cette convention conclue en 1999 n'intégrait pas les difficultés économiques qui affectent l'aviation civile depuis les événements du 11 septembre 2001.

M. Hubert Durand-Chastel a rappelé les fortes sommes qui avaient été versées aux victimes ou à leur famille à la suite de l'accident qui avait détruit un Concorde lors de son décollage de Paris.

En réponse, M. André Rouvière, rapporteur, a rappelé les sommes visées aux ayants-droit des victimes décédées lors de l'accident du Concorde découlaient, non de procédures judiciaires, mais d'une transaction proposée par la compagnie utilisatrice du Concorde, en l'occurrence Air France. Il a précisé, par ailleurs, que, dans le cadre de la présente convention, la responsabilité financière des transporteurs serait mise en œuvre sans plafond de responsabilité, et que les cotisations d'assurance leur incombant seront calculées à due concurrence.

Puis la commission a **adopté le projet de loi.**

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le Gouvernement)

Article unique¹

Est autorisée la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999, et dont le texte est annexé à la présente loi.

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 387 (2002-2003)

ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT¹

Projet de loi autorisant la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

I - Etat de droit et situation de faits existants et leurs insuffisances.

La convention de Varsovie du 12 octobre 1929 constitue actuellement la base juridique du système de responsabilité des transports aériens. Cette convention fut une étape importante dans l'histoire de la navigation aérienne internationale et elle continue de régler les rapports juridiques entre les transporteurs aériens et les passagers en matière, notamment, d'accidents survenant dans le cadre du trafic aérien international. Au fil du temps, elle a été complétée et amendée par de nombreux textes : le protocole de La Haye de 1955, la convention de Guadalajara de 1961, le protocole de Guatemala de 1971 et les quatre protocoles additionnels de Montréal de 1975.

Alors que la convention de Varsovie compte cent cinquante Etats-parties, les accords ultérieurs ne sont pas tous entrés en vigueur et, en outre, les Etats ayant adhéré à la convention de Varsovie n'ont pas tous ratifié l'ensemble des accords modificatifs, dont le nombre de Parties varie de cent trente-trois Etats pour le protocole de La Haye à quarante-sept pour le 1^{er} protocole de Montréal. En conséquence, sept systèmes différents coexistent à l'heure actuelle en droit international pour la matière traitée par la convention de Varsovie.

Cette situation a des conséquences négatives importantes au plan juridique, compte tenu notamment de la complexité qu'induit un tel système. Les actualisations successives et partielles ont conduit à une fragmentation du régime de responsabilité en vigueur au plan international et, corrélativement, à une multiplication des systèmes d'indemnisation des voyageurs. En outre, nombre d'éléments de la convention de Varsovie sont jugés inéquitables à l'égard des passagers et mal adaptés au développement de l'industrie du transport aérien.

C'est la raison pour laquelle les Etats-parties à la convention de Varsovie ont souhaité réformer cet accord, et ont participé à cette fin à une conférence diplomatique qui s'est achevée par la signature de la convention de Montréal le 28 mai 1999.

Enfin, il convient de préciser que l'Union européenne, qui souhaitait améliorer le traitement des passagers aériens et unifier le droit applicable en la matière en Europe, a adopté en 1997 un règlement relatif à la responsabilité

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

des transporteurs aériens en cas d'accident (règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997). Ce règlement régit à la fois les transports intérieurs dans chaque Etat membre et internationaux assurés par les compagnie aériennes communautaires et a constitué un utile instrument d'incitation à l'accélération des travaux de refonte de la convention de Varsovie.

II - Bénéfices escomptés en matière :

*** d'emploi :** sans objet.

*** d'intérêt général :**

La convention de Montréal établit un cadre juridique uniformisé et modernisé, qui remédie à la complexité juridique actuelle. Elle sécurisera ainsi les rapports entre les consommateurs et les transporteurs. En outre, par le renversement de la charge de la preuve qu'elle opère en faveur des victimes d'accidents aériens, elle améliorera sensiblement l'indemnisation des dommages corporels.

***financière :**

La convention de Montréal devrait permettre de réduire un certain nombre de coûts de fonctionnement pour les transporteurs aériens français avec, en particulier, la possibilité d'utiliser la lettre automatisée de transport aérien pour les marchandises, ce qui était présentement impossible du fait de la non ratification par la France du protocole n° 4 de Montréal. De même, la convention va inciter au développement du billet électronique, qui permet de limiter les échanges de documents et d'accélérer les formalités de réservation des billets.

*** de simplification des formalités administratives :**

L'introduction de documents simplifiés et modernisés, le paiement anticipé d'une partie des indemnités en cas de décès ou de lésion grave et la possibilité d'introduire un recours devant une juridiction du pays de résidence du passager constituent d'importantes avancées dont bénéficieront l'ensemble des usagers du transport aérien.

*** de complexité de l'ordonnancement juridique**

La convention de Montréal est destinée à remplacer la convention de Varsovie et six autres instruments juridiques ultérieurs. A ce titre, elle renforce la sécurité juridique internationale, en unifiant le régime de responsabilité et les règles applicables en matière d'indemnisation des victimes, tout en imposant de surcroît à chaque compagnie aérienne desservant un Etat-partie la souscription d'une police d'assurance.

III. Modalités de mise en œuvre en droit interne

Les principales dispositions de la convention de Montréal ont déjà été introduites dans l'ordre juridique interne du fait du règlement communautaire n° 2027/97 du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. En effet, les principes ayant présidé à l'élaboration de ce règlement (déplafonnement de la responsabilité du transporteur, instauration d'une responsabilité objective de plein droit jusqu'à hauteur de 100 000 DTS, soit environ 142 000 euros) ont été repris dans la convention de Montréal.

La ratification de la convention de Montréal par les Etats membres de l'Union européenne impliquera cependant une modification du règlement communautaire, qui s'inscrit actuellement dans le cadre juridique issu de la convention de Varsovie, pour l'aligner sur les dispositions de la nouvelle convention en ce qui concerne le transport aérien des passagers et de leurs bagages ou pour le compléter sur certains points non couverts par cette convention. Les travaux engagés à ce sujet au plan communautaire ont permis d'aboutir à une position commune du Conseil le 19 décembre 2001 et un règlement n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, qui sera applicable lors de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal à l'égard de la Communauté européenne et de ses Etats membres, a ainsi pu être adopté le 13 mai 2002.

En outre, le champ d'application de la convention et celui du règlement sont différents, ce dernier ne concernant que les seules compagnies aériennes communautaires. En effet, la convention de Montréal, à l'instar de la convention de Varsovie, régit les transports internationaux réalisés notamment, quelle que soit la nationalité du transporteur, entre les territoires des Etats qui en sont parties. Ainsi, l'entrée en vigueur de la convention de Montréal au plan international permettra qu'un régime de responsabilité équivalent à celui établi dans le cadre communautaire soit applicable aux transports internationaux réalisés par des compagnies d'Etats-tiers desservant les Etats de l'Union européenne et, s'agissant spécifiquement de la France, à ceux assurés par des transporteurs aériens français ne relevant pas du champ d'application du dispositif communautaire (cas, par exemple, des compagnies aériennes basées dans les territoires français d'outre-mer).

La ratification conduira également à modifier les articles législatifs du code de l'aviation civile relatifs à la responsabilité du transporteur aérien, afin d'étendre les dispositions de la nouvelle convention, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, à ceux des transports aériens internes qui ne sont pas couverts par le dispositif communautaire (cas, par exemple, des transports intérieurs de marchandises, des liaisons domestiques assurées dans les territoires de l'outre-mer, des vols locaux en métropole ou outre-mer...).