



N° 675

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 mars 2003.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR :

- LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*,

- LE PROJET DE LOI, ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, *autorisant la ratification du protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues*,

PAR M. CHRISTIAN PHILIP,

Député

Voir les numéros :

Sénat : 387, 388 (2001-2002), 41, 42 et T.A. 56, 57 (2002-2003)

Assemblée nationale : 554, 555

Traités et conventions

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I - LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL	7
A - LA NECESSITE D'HARMONISER LES REGLES APPLICABLES EN MATIERE DE RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR.....	7
B - LES REponses APORTEES PAR LA CONVENTION SIGNEE A MONTREAL EN 1999	9
C - LA RATIFICATION DE LA CONVENTION SIGNEE A MONTREAL EN 1999...	13
II - LE PROTOCOLE COORDONNANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE « EUROCONTROL »	16
A - EUROCONTROL : UNE ORGANISATION CONFRONTEE AU DEVELOPPEMENT RAPIDE DU TRANSPORT AERIEN.....	16
B - LA NECESSAIRE MODERNISATION DES STRUCTURES D'EUROCONTROL	18
PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR.....	21
EXAMEN EN COMMISSION	23

Mesdames, Messieurs,

L'Assemblée nationale est saisie de deux projets de loi traitant du transport aérien : le premier autorise la ratification de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (n° 554) et le second autorise la ratification du protocole coordonnant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « Eurocontrol » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues (n° 555).

Le Sénat a adopté ces deux projets de loi au cours de sa séance publique du 16 janvier 2003 sur le rapport de M. André Rouvière¹. Votre Rapporteur a, pour sa part, auditionné des représentants de la Direction générale de l'aviation civile sur ces deux conventions de nature technique dont il présente les grandes lignes dans le présent rapport.

¹ *Rapports faits au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées n° 41 et n° 42 (2002-2003)*

I - LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

La Convention de Varsovie signée en 1929 a défini les principes fondamentaux du régime de responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des passagers, des bagages et des marchandises. Elle regroupe 150 Etats, mais la conclusion par certains d'entre eux d'arrangements particuliers comme le développement concomitant du transport aérien ont rendu nécessaire l'harmonisation et l'actualisation des règles relatives à la responsabilité des transporteurs. Pour cette raison les signataires de la convention de Varsovie, membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont abouti le 28 mai 1999 à la signature à Montréal de la présente convention.

A - La nécessité d'harmoniser les règles applicables en matière de responsabilité du transporteur

- *Les règles en vigueur*

Le régime de responsabilité des transporteurs aériens a été mis en place par la convention de à Varsovie. Selon les principes définis par cette convention, la responsabilité du transporteur est engagée en cas de présomption de faute. Dans ce cadre, tout dommage résultant d'une des causes visées par la convention (retard dans l'acheminement des personnes, des bagages et des marchandises, perte ou détérioration de bagages et de marchandises, décès ou blessure corporelle des passagers) est censé, *a priori*, entraîner la mise en jeu de la responsabilité du transporteur aérien.

La victime (ou ses ayants droits en cas de décès) devra établir la preuve d'un dommage survenu à l'occasion d'un transport aérien - c'est-à-dire l'existence du préjudice dont elle demande réparation et son lien de causalité avec l'opération de transport aérien - pour être en droit de réclamer une indemnisation à ce titre. Mais elle n'a pas à apporter la preuve d'une faute du transporteur aérien, la responsabilité de ce dernier étant présumée dès lors qu'un des dommages couverts par la convention a été subi lors du transport.

Cette responsabilité n'étant pas fondée sur une présomption irréfragable par conséquent le transporteur aérien a la possibilité de se

soustraire à l'obligation de réparation mise à sa charge en apportant la preuve contraire d'absence de faute.

Le régime institué par la convention de Varsovie ouvre ainsi au transporteur aérien la possibilité de s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui en démontrant (outre la faute de la victime qui constitue une cause d'exonération totale ou partielle commune à tous les systèmes de responsabilité) que lui ou ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage (ce qui revient à prouver qu'aucune faute résultant de l'activité du transporteur et en relation avec le dommage n'a été commise) ou qu'il leur était impossible de les prendre (expression qui s'apparente approximativement à la notion juridique de force majeure). C'est au transporteur aérien qu'incombe la charge de la preuve de l'une des causes d'exonération de responsabilité figurant dans cette convention.

Enfin, en contrepartie de la présomption de faute qu'il fait ainsi peser sur le transporteur aérien, ce régime se caractérise par le plafonnement de sa responsabilité et par conséquent de l'indemnisation susceptible d'être versée à la victime. Les limites de responsabilité du transporteur fixées par la convention de Varsovie s'établissent à environ 11 200 € pour les dommages corporels ainsi qu'en cas de retard dans le transport de personnes et à environ 22 € en cas de retard, détérioration ou perte de bagages enregistrés ou de marchandises.

Pour avoir droit à réparation intégrale du préjudice subi, la victime (ou ses ayants droit en cas de décès) doit alors prouver que le transporteur a commis une faute inexcusable ; faute dont la démonstration, à la charge des victimes, contraint ces dernières à s'engager dans des procédures judiciaires souvent longues et coûteuses dans l'espoir d'obtenir une indemnisation d'un niveau supérieur à celui prévu par le plafond légal.

- *La multiplication des arrangements particuliers*

Plusieurs textes ont modifié les règles posées par la convention de Varsovie. Le nombre variable de leurs signataires a eu pour conséquence d'instaurer un régime de responsabilité des transporteurs aériens à géométrie variable.

— **Le protocole de la Haye du 28 septembre 1955** (128 Etats parties) a ainsi doublé le plafond de responsabilité en cas de dommage corporel en portant le plafond à 22 400 €. Il a également simplifié la documentation relative au contrat de transport en diminuant le nombre de mentions obligatoires.

— **La convention complémentaire de Guadalajara signée le 18 septembre 1961** (80 Etats parties) ouvre aux passagers la possibilité d'agir en responsabilité indifféremment contre le transporteur qui leur a

vendu les titres de transport ou celui qui a effectivement assuré leur déplacement en cas d'affrètement.

— **Le protocole de Guatemala City signé le 8 mars 1971** (12 Etats parties) vise à améliorer la protection des victimes et à faciliter le règlement des litiges. Ce protocole instaure notamment un régime de responsabilité objective du transporteur et relève à 135 000 € le plafond d'indemnisation. Mais, compte tenu du faible nombre d'Etats ayant adhéré à ce protocole, il n'est jamais entré en vigueur.

— **Les quatre protocoles additionnels de Montréal signés le 28 septembre 1975** : les protocoles n° 1 et 2 ont substitué à la référence monétaire figurant dans la convention de Varsovie (francs-or Poincaré) les DTS (droits de tirage spéciaux, unité de compte du Fonds monétaire international) ; ils sont en vigueur depuis 1996 et ont respectivement 42 et 44 Etats parties ; le protocole n° 3 prolonge l'accord signé à Guatemala en 1971 et il n'est jamais entré en vigueur ; le protocole n° 4, entré en vigueur en 1998, réforme les dispositions relatives au transport aérien des marchandises, afin d'intégrer le recours aux nouveaux procédés électroniques d'établissement de la documentation relative aux transports, il regroupe 43 Etats parties.

— **Le règlement communautaire 2027/97 du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident**, entré en vigueur le 17 octobre 1998, s'avère très proche, en ce qui concerne la réparation des dommages corporels, du système de responsabilité du transporteur aérien adopté au niveau international, dans le cadre de la convention de Montréal. Toutefois, il continue à s'inscrire dans le cadre du régime instauré par la convention de Varsovie, en particulier pour les causes d'exonération au delà du seuil objectif de responsabilité de 100 000 DTS (environ 130 000 €) et les juridictions compétentes pour connaître de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien. Il ne couvre en outre que les seuls dommages corporels subis par les passagers.

B - Les réponses apportées par la Convention signée à Montréal en 1999

La multiplication des régimes de responsabilité différents des transporteurs aériens et le souci d'améliorer le régime de responsabilité en faveur des passagers ont conduit les membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale à négocier et à signer une nouvelle convention unifiant les règles applicables. Les principales stipulations de ce texte sont les suivantes :

- *Mise en place d'un régime de responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels*

Dans le souci d'améliorer la protection des victimes et de faciliter le règlement des litiges, la convention de Montréal substitue au régime de responsabilité pour faute présumée, en cas de dommages corporels, un régime de responsabilité objective ou de plein droit du transporteur jusqu'à hauteur de 100 000 DTS.

Cela signifie que le transporteur aérien ne sera plus habilité, en deçà de ce seuil, à démontrer qu'il n'a commis aucune faute ou qu'il a été confronté à la force majeure de nature à l'exonérer de sa responsabilité à l'égard des victimes d'accidents aériens. Sa responsabilité étant engagée indépendamment de toute faute de sa part du seul fait qu'un dommage corporel a été occasionné à un passager au cours d'un transport aérien. Seule la preuve d'une faute de la victime, dont la démonstration est à la charge du transporteur, pourra conduire à exonération totale ou partielle de responsabilité. Les victimes bénéficieront donc désormais, sauf faute de leur part, d'un droit automatique à réparation des préjudices corporels subis jusqu'à concurrence de 100 000 DTS.

La convention de Montréal pose également, toujours en ce qui concerne les dommages corporels, le principe de la responsabilité civile illimitée du transporteur, objective jusqu'à 100 000 DTS, pour faute présumée au delà. Elle opère de surcroît, par rapport à la convention de Varsovie, un renversement de la charge de la preuve, supportée par le transporteur au delà du premier niveau d'indemnisation. Ce dernier ne pourra s'exonérer de sa responsabilité, pour la partie des dommages qui excéderait le seuil de 100 000 DTS, qu'en prouvant qu'il n'a commis aucune faute ou que le dommage est dû à la faute exclusive d'un tiers. A défaut, le passager aura droit à réparation intégrale de son préjudice.

Ce nouveau dispositif améliore très sensiblement le régime d'indemnisation des passagers victimes d'accidents aériens. Il constitue un progrès indiscutable en matière de protection des droits des victimes, en désignant une seule personne redevable de dommages et intérêts à leur égard. Il leur procure également un avantage indéniable, en accélérant le versement des réparations sans avoir à affronter d'interminables procédures contentieuses. Le transporteur conserve, quant à lui, le cas échéant, un droit de recours (action récursoire) contre le tiers qui serait à l'origine du dommage.

- *La reconnaissance du principe de versement de paiements anticipés d'allocations de premier secours*
- *L'introduction d'une nouvelle possibilité de recours*

La convention de Varsovie limite à quatre le nombre de juridictions compétentes pour connaître de l'action en responsabilité à l'encontre du transporteur aérien (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). La convention de Montréal ouvre désormais la possibilité, pour les victimes de dommages corporels, d'intenter une action en justice devant une juridiction supplémentaire.

Les actions en réparation du préjudice subi pourront ainsi être portées devant le tribunal du pays où, au moment de l'accident, le passager victime avait sa résidence principale et permanente, dès lors que le transporteur aérien à l'encontre duquel le recours est exercé exploite des services en provenance ou à destination de ce pays (soit avec ses propres aéronefs, soit au moyen des aéronefs d'un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial) et que ce transporteur dispose d'une présence physique dans ce pays (soit parce qu'il y loue ou possède des locaux, soit parce que le transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial y loue ou y possède des locaux).

L'introduction de cette « cinquième juridiction » sera sans conteste de nature à faciliter le recours des victimes d'accidents aériens (ou de leurs ayants droit) devant les tribunaux, en élargissant l'accessibilité à une juridiction située à proximité de leur lieu de vie habituel. Par ailleurs, les victimes disposent du choix de se pourvoir devant l'une ou l'autre des juridictions énumérées dans la convention de Montréal. Le choix entre ces différentes voies de recours présente toutefois un caractère alternatif, excluant toute possibilité pour une victime d'ester simultanément, pour une même affaire, devant des tribunaux de plusieurs Etats parties.

Enfin, aucune disposition de la nouvelle convention ne prohibe expressément la conclusion de transaction amiable dans le cadre de laquelle les personnes indemnisées s'engageraient, en contrepartie de l'indemnisation perçue, à renoncer à toute action devant les tribunaux. Il convient à cet égard d'observer que la validité de telles transactions est admise en droit interne, qui leur confère d'ailleurs, entre les parties, l'autorité de la chose jugée en dernier ressort. Il s'agit par ailleurs d'une pratique usitée dans le domaine des assurances. L'objectif principal du nouveau système d'indemnisation institué au plan international, en faveur des victimes de dommages corporels, est de privilégier la recherche de solutions transactionnelles de préférence au recours à la voie judiciaire. En tout état de cause, toute transaction qui aurait pour effet d'octroyer un dédommagement inférieur à la limite fixée par la convention de Montréal devrait nécessairement, compte tenu des termes de cette convention prohibant toute clause de cette nature, être frappée de nullité.

- *Le relèvement du plafond d'indemnisation*

Pour ce qui est des dommages (retard, perte ou détérioration) causés aux bagages transportés, la nouvelle convention augmente sensiblement les limites de responsabilité du transporteur. A l'actuel plafond basé sur le poids, en ce qui concerne les bagages enregistrés, et s'élevant à 17 DTS par kilo(soit environ 22 €), est en effet substitué un plafond global par sinistre dont le montant est désormais fixé à la somme de 1000 DTS (1300 € environ). Ce système de dédommagement s'avère plus avantageux pour la plupart des passagers.

En cas de retard dans l'acheminement des passagers, la nouvelle convention ne comporte en revanche aucune avancée significative par rapport à l'actuelle convention de Varsovie, la responsabilité du transporteur aérien en ce domaine étant désormais plafonnée à 4 150 DTS (soit environ 5 400 €). Cette nouvelle limite paraît toutefois de nature à couvrir une grande majorité de litiges liés à un retard aérien, étant précisé qu'en cas de preuve d'une faute inexcusable du transporteur le passager lésé pourra prétendre à réparation intégrale du préjudice que lui aurait causé un retard (il lui appartiendra également de prouver ce préjudice).

- *La modernisation des documents de transport*

La convention de Montréal prend en compte les nouveaux moyens d'émission par systèmes d'information automatisées (billets et lettres de transport aérien électroniques). Ces nouvelles dispositions ont pour objectif de supprimer à terme le recours systématique au support « papier » au profit du support électronique, compte tenu de l'utilisation accrue de ces nouvelles technologies dans le secteur aérien, sans faire disparaître pour autant les obligations auxquelles peuvent être soumis les transporteurs en matière de transmission des données aux autorités étatiques compétentes ou de rapprochement documentaire aux fins de vérification de l'identité des personnes transportées et de contrôle de leurs bagages.

- *La clarification du régime de responsabilité du transporteur en cas de « codes partagés »*

Le partage de codes devient une réalité opérationnelle de plus en plus développée dans le secteur du transport aérien. La convention de Montréal unifie sur ce point les 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 ce type. En ce sens, c'est désormais le même texte de référence qui s'appliquera indifféremment à la compagnie aérienne qui émet le titre de transport (transporteur contractuel) et à celle assurant matériellement le déplacement du passager (transporteur de fait), lorsque la compagnie émettrice du billet confie l'exécution de cette tâche à un autre transporteur.

Ces dispositions figurent actuellement dans la convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, complémentaire à celle de Varsovie, mais dont le nombre d'Etats parties était nettement inférieur (80 contre 150 pour la convention de Varsovie). Une grande majorité de passagers ne bénéficient donc pas, à l'heure actuelle, d'un recours direct envers le transporteur effectif à défaut de lien contractuel les liant à ce dernier. L'intégration de ces règles dans un instrument unique assurera ainsi l'uniformisation du cadre juridique applicable en cas de transports opérés dans le cadre des accords de partage de codes.

- *L'institution généralisée au plan mondial de l'obligation d'assurance des transporteurs aériens*
- *L'introduction d'une clause permettant aux organisations d'intégration économique régionale d'adhérer à la nouvelle convention (actuellement cette clause concerne la seule Union européenne)*

C - La ratification de la Convention signée à Montréal en 1999

Signée à ce jour par 80 Etats et par l'Union européenne, la Convention de Montréal devrait entrer en vigueur dans les six mois suivant le dépôt des instruments de ratification par le trentième Etat signataire, ce qui devrait se produire courant 2003.

L'Union européenne ayant signé la convention de Montréal, elle a d'ores et déjà modifié le règlement communautaire du 9 octobre 1997, afin que celui-ci soit compatible avec les stipulations de la nouvelle convention².

La ratification par la France de la convention de Montréal devrait conduire les autorités françaises, dans un souci d'uniformité du régime applicable, à envisager une modification des parties législative et réglementaire du code de l'aviation civile traitant de la responsabilité civile du transporteur aérien, qui ne font actuellement référence qu'à la seule convention de Varsovie et à ses instruments complémentaires ou modificatifs.

Cette modification des dispositions du droit interne ne devrait pas se réduire à un seul changement de référence mais devrait également se traduire par une refonte rédactionnelle des articles concernés afin de les

² Le règlement 889/2002 du 13 mai 2002 entrera en application lors de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal et il s'appliquera également aux dommages occasionnés aux bagages des passagers ou aux dommages résultant d'un retard dans l'acheminement des passagers ou de leurs bagages.

mettre en cohérence avec le nouveau régime de responsabilité instauré par la convention de Montréal.

II - LE PROTOCOLE COORDONNANT LA CONVENTION INTERNATIONALE DE COOPERATION POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENNE « EUROCONTROL »

L'organisation européenne pour la sécurité et la navigation aérienne, Eurocontrol, découle d'un accord passé le 13 décembre 1960 entre six pays européens (Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Luxembourg et Pays-Bas). L'augmentation du nombre de membres d'Eurocontrol (31 Etats aujourd'hui) et l'accroissement du trafic aérien ont conduit à plusieurs modifications du texte d'origine intervenues en 1960, 1981 et 1997. Le présent protocole vise à intégrer ces différentes modifications et à modifier les mécanismes de prise de décision au sein de l'organisation.

A - Eurocontrol : une organisation confrontée au développement rapide du transport aérien

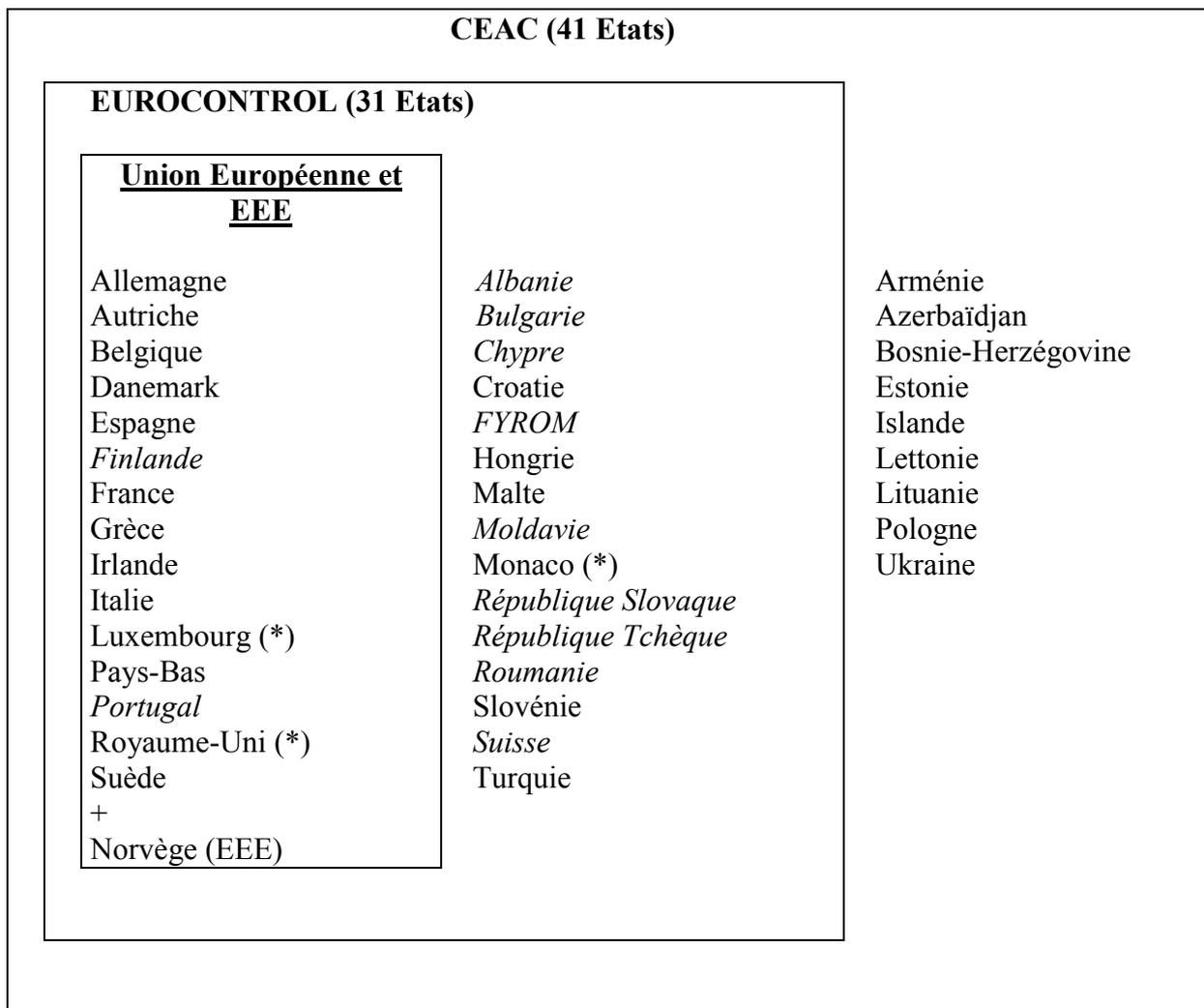
L'organisation Eurocontrol a compétence pour édicter des prescriptions réglementaires, mais elle exerce aussi des activités de services, coordonne des évolutions opérationnelles impliquant les Etats, les prestataires de services de navigation aérienne et les usagers de l'espace aérien. Elle réalise également des développements de systèmes en commun pour 31 des Etats européens qui en sont parties contractantes. Ces derniers sont liés par les décisions prises par cette organisation. Les missions d'Eurocontrol s'exercent dans le cadre réglementaire défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), créée en 1944 par la Convention de Chicago. Chacune de ces deux organisations participe d'ailleurs en tant qu'observateur aux travaux de l'autre.

Les organismes de services de navigation aérienne des Etats membres d'Eurocontrol ne sont en revanche pas directement soumis aux décisions de cette organisation ni de l'OACI. Tout en prenant part aux groupes de travail d'Eurocontrol, ils ne relèvent que de la réglementation et de la tutelle de leur Etat.

Depuis sa création, Eurocontrol a vu ses attributions s'accroître : il dispose d'un centre de contrôle en route, définit la politique de gestion des flux et gère le système de perception des droits de route institué par un accord multilatéral de 1981. Un système de gestion des flux, dénommé CFMU (*Control flow management unit*), exploité par Eurocontrol à Bruxelles, a par ailleurs été institué en 1996. Il est vrai que le trafic aérien

s'est considérablement accru, puisque le nombre de vols relevant d'Eurocontrol est passé de 864 180 à 2 516 578 entre 1973 et 2000, soit une augmentation de près de 66 %.

Le nombre des membres d'Eurocontrol a parallèlement augmenté puisqu'il est passé de 6 en 1960 à 31 aujourd'hui. La liste des Etats membres d'Eurocontrol et de la conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) s'établit comme suit :



FYROM : ancienne république yougoslave de Macédoine

Les Etats indiqués en italique ont ratifié la convention révisée de 1997

(*) Les Etats signalés par un astérisque doivent ratifier le protocole de manière imminente

La Pologne a demandé à adhérer à Eurocontrol, ainsi que l'Ukraine, l'Arménie et la Bosnie-Herzégovine ; ces candidatures ont été acceptées et le processus d'adhésion se poursuit.

B - La nécessaire modernisation des structures d'Eurocontrol

Le protocole faisant l'objet du projet de loi soumis à l'Assemblée nationale vise à étendre le champ d'application d'Eurocontrol. A cette fin, la réalisation et l'exploitation d'un système européen de gestion des courants de trafic aérien, articulé autour du centre commun mis en place en 1996, sont confiées à l'organisation européenne. Exploité par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne, il est installé dans des locaux contigus au siège de celle-ci et travaille en liaison avec des positions de travail spécialisées situées dans les centres de contrôle en route et dans les centres de contrôle d'approche des plus grands aéroports des Etats contractants.

L'idée d'externaliser ce centre commun a parfois été avancée, afin d'en faire une activité commerciale. Toutefois, l'importance stratégique que revêt la délivrance de créneaux de décollage au quotidien plaide pour le maintien de cette activité dans un centre neutre. De fait, ce centre est également un observatoire unique permettant d'appréhender les points d'amélioration possible du réseau de routes aériennes, de sa gestion, et de la sectorisation de l'espace.

Le protocole modifie également la structure décisionnelle d'Eurocontrol, actuellement organisée autour de la commission permanente pour la sécurité aérienne, qui définit la politique générale de l'Organisation et l'Agence pour la navigation aérienne, qui la met en œuvre. Après l'entrée en vigueur du présent protocole, Eurocontrol disposera d'un troisième niveau de décision : l'actuelle commission permanente sera remplacée par une Assemblée générale, composé des ministres concernés des Etats parties et un Conseil, qui réunira les directeurs des autorités aériennes civiles et militaires.

Cette nouvelle organisation s'accompagnera de la limitation de la règle de l'unanimité dans les prises de décision aux seules délibérations portant sur les demandes d'adhésion à la convention et sur celles portant sur les modifications des limites de l'espace aérien. Un système de majorité qualifiée est prévu pour les décisions s'imposant aux instances contractantes (75 % du nombre des votants et des voix pondérées) et pour celles concernant la seule Agence (50 %).

Les statuts de l'Agence sont pour leur part actualisés conformément aux stipulations de l'annexe IV du protocole. Son Directeur général sera nommé pour 5 ans par l'Assemblée générale sur proposition du Conseil.

Enfin, cette nouvelle organisation est renforcée par la création de trois nouvelles commissions : la première, composée d'experts

indépendants, est chargée d'évaluer les résultats des organismes de contrôle aérien des Etats parties ; la deuxième est chargée d'élaborer une réglementation commune en matière de sécurité aérienne ; la troisième est un comité permanent d'interface civil et militaire, associant des représentants de l'aviation civile et des armées.

*

* *

Votre Rapporteur vous propose d'adopter ces deux projets de loi, dont l'objet est de moderniser les règles applicables en matière de transport aérien, afin de tenir compte de son récent développement.

PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

- M. Pierre PAPE, Chef du Bureau des usagers et de la concurrence à la Direction des Transports aériens (Direction générale de l'Aviation civile)
- M. Gilles MANTOUX, Conseiller du Directeur de la navigation aérienne (Direction générale de l'Aviation civile)
- Mme Catherine BAFLAST, expert juridique à la Direction des transports aériens (bureau des usagers et de la concurrence)

EXAMEN EN COMMISSION

La Commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 5 mars 2003.

Après l'exposé du Rapporteur, **M. Roland Blum** a posé les questions suivantes : en cas de dommage corporel, le montant de l'indemnité prévu par la Convention de Montréal est-il limité ? Quel sera le régime de responsabilité applicable dans les Etats qui n'auront pas signé la nouvelle convention ?

Le Rapporteur a indiqué qu'en application de cette nouvelle convention, les victimes de dommages corporels seraient automatiquement indemnisées à hauteur de 100 000 DTS (soit environ 130 000 euros), sauf en cas de faute de la victime, et qu'elle reconnaissait au-delà le principe d'une responsabilité civile illimitée du transporteur fondée sur le régime de la faute présumée. Quant à la convention, elle a d'ores et déjà été signée par 80 Etats et les Etats qui n'y seraient pas partie resteront soumis aux stipulations de la convention de Varsovie.

Suivant les conclusions du Rapporteur, *la Commission a adopté les projets de loi (n^{os} 554 et 555).*

*

* *

La Commission vous demande donc d'*adopter*, dans les conditions prévues à l'article 128 du Règlement, les présents projets de loi.

NB : Les textes de la convention et du protocole figurent en annexe aux projets de loi (n^{os} 554 et 555).

N° 675 – Rapport de M. Christian PHILIP sur :

- le projet de loi (adopté Sénat) sur la convention relative au transport aérien international,
- le projet de loi (adopté Sénat) : convention pour la sécurité de la navigation aérienne « eurocontrol »