



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation

Question écrite n° 5216

Texte de la question

M Jean Laurain appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur l'état actuel de la législation concernant l'indemnisation des préjudices moraux et patrimoniaux des victimes d'accidents aériens. La législation applicable en matière d'aviation civile mondiale repose sur la convention de Varsovie du 12 octobre 1929. Il apparaît que l'indemnisation des victimes et des passagers est soumise à des conditions très strictes et demeure incomplète alors que les victimes d'accidents de la route, passagers notamment, ont vu leur indemnisation s'accroître au fil des années avec la loi Badinter de juillet 1985. L'évolution des moyens de transports aériens nationaux et internationaux pose le problème de la responsabilité du transporteur par rapport au consommateur et de l'actualisation de l'indemnisation de ce dernier en cas d'accident. Il lui demande les mesures à caractères législatif et réglementaire qu'il compte prendre pour harmoniser et moderniser le droit dans ce domaine.

Texte de la réponse

Reponse. - Comme l'honorable parlementaire l'indique, la législation française actuelle en matière d'indemnisation des victimes d'accidents en transport aérien repose sur la convention de Varsovie de 1929 amendée par le protocole de La Haye. La France, qui est partie à cette convention régissant le transport aérien international, en applique également les principes en transport aérien intérieur (livre III, titre II, chapitres Ier et II du code de l'aviation civile). Les principes de la convention de Varsovie, qui a été ratifiée par environ cent trente États, dont les États-Unis et tous les pays européens, régissent l'indemnisation des victimes d'accidents aériens dans le monde entier. Les multiples tentatives d'amendement de ces textes notamment pour faire adopter un régime de responsabilité objective n'ont pas abouti et la Communauté internationale s'en tient pour l'instant à ce délicat équilibre. Il n'est pas envisageable dans ce contexte que la France prenne l'initiative de dénoncer un instrument universellement ratifié. Compte tenu de la spécificité du transport aérien, il n'est pas possible d'envisager un alignement du régime de responsabilité qui le régit sur les dispositions concernant les victimes d'accidents de la route. Les transporteurs aériens français, comme la plupart de leurs homologues étrangers, ont par accord contractuel porté leurs limites de responsabilité, sur une base volontaire, à 100 000 droits de tirages spéciaux du Fonds monétaire international en transport international et sur les départements et territoires d'outre-mer. Le plafond prévu par la convention de Varsovie pour l'indemnisation des passagers s'appliquant en régime interne, conformément à l'article L 322-3 du code de l'aviation civile, cet article a été modifié par une loi du 18 juin 1976 puis par une loi du 6 mai 1982 portant la limite de responsabilité à 500 000 francs, afin d'éviter une inégalité entre l'indemnisation en transport aérien intérieur et en transport aérien international. C'est dans ce même esprit d'équité qu'un projet de loi visant à élever ces limites à 750 000 francs (correspondant aux 100 000 DTS) va être déposé au début de l'année prochaine. Ce projet de loi ne sera pas isolé mais inclus dans une série de textes modifiant le code de l'aviation civile, pour renforcer notamment les dispositions relatives à la sécurité.

Données clés

Auteur : [M. Laurain Jean](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5216

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 14 novembre 1988, page 3211