



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/238*
LE/19
27/9/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 34 : Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952
Point 37 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

« SAISIE ARRÊT », « SAISIE CONSERVATOIRE » ET « MESURES DE PRÉCAUTION » EN CAS DE DOMMAGE CAUSÉ À DES TIERS ET AUTRES CAS DE RESPONSABILITÉ AÉRONAUTIQUE

(Note présentée par la République de Colombie)

SOMMAIRE

La présente note de travail examine le point de savoir s'il est souhaitable d'analyser la question de la révision des dispositions concernant les notions de « saisie arrêt », « saisie conservatoire » et autres « mesures de précaution » dans les travaux du Comité juridique de l'OACI concernant la modernisation de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers et d'autres conventions internationales se rapportant à la responsabilité liée aux activités aéronautiques.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la 32^e session du Comité juridique de l'OACI¹, le principal point de l'ordre du jour concernait la modernisation de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952².

* Version espagnole fournie par la République de Colombie.

¹ La 32^e session du Comité juridique de l'OACI s'est tenue à Montréal du 15 au 21 mars 2004.

² Doc 7364 de l'OACI.

1.2 Lors de cette réunion, la délégation de la Colombie a appuyé sans réserve les travaux réalisés par l'Organisation³ et en particulier le rapport du rapporteur⁴, estimant que la modernisation de la Convention est d'une importance vitale dans la situation actuelle et compte tenu de la nécessité d'adapter aux besoins qui se sont récemment manifestés les instruments internationaux relatifs aux dommages causés aux tiers à la surface, et de les harmoniser avec les normes juridiques internationales pertinentes.

1.3 Reconnaissant l'importance des travaux d'unification du droit aérien international, particulièrement en matière de conflits de lois, réalisés par le CITEJA⁵ et le Comité juridique de l'OACI, les experts de la Colombie se sont intéressés à la question de savoir s'il était souhaitable d'envisager d'introduire des dispositions qui faciliteraient l'adoption et l'exécution de mesures de précaution et autres types de mesures de sûreté visant à garantir l'efficacité des jugements portant sur les dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers.

2. QUELQUES FAITS NOUVEAUX SURVENUS À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

2.1 Cette proposition a pour origine l'importance que les différentes juridictions, traditions juridiques et instruments internationaux ont accordé à cette question. Les juridictions telles que celles des États-Unis reconnaissent les concepts d'« *Attachment* » (saisie arrêt) et d'« *Arrest* » (saisie conservatoire), reconnaissant même dans certains cas extraordinaires la possibilité de saisies arrêts préalables à tout jugement⁶. De même, le Royaume-Uni et d'autres pays de la « *Common Law* » ont élaboré des institutions telles que l'« *Attachment* », le « *Writ in Rem* » et le « *Mareva Injunction* »⁷. De façon générale, les régimes juridiques relevant de la tradition civile contiennent des normes relatives à la saisie arrêt préventive des biens afin d'éviter que le débiteur ne dilapide ses biens de façon à devenir insolvable⁸.

³ À cet égard, voir la note LC/32-WP/3-7 présentée par la Colombie.

⁴ Voir la note LC/32-WP/3-3, rapport du rapporteur sur la modernisation de la Convention de Rome, présentée par M. Jennison (États-Unis).

⁵ Comité international technique d'experts juridiques aériens.

⁶ Les décisions qui ont trait à cette question sont : *Ownbey v. Morgan* 256 U.S. 94 (1921) ; *Sniadach v. Family Finance Corp.* 395 U.S. 337 (1969) ; *Fuentes v. Shevin* 407 U.S. 67 (1972) ; *Mitchell v. W.T. Grant Co.* 416 U.S. 600 (1974) ; *Calero-Toledo v. Pearson Yacht Leasing* 416 U.S. 600 (1974) ; *Shaffer v. Heitner* 433 U.S. 186 (1977), entre autres.

⁷ Pour de plus amples explications concernant l'élaboration du droit comparatif des aspects liés à ces mesures de précaution et à d'autres mesures, voir « *Maritime Liens and Claims* » de Tetley et William, deuxième édition (Montréal, BLAIS, 1998), p. 933 et suivantes.

⁸ Voir par exemple la loi 91-650 du 9 juillet 1991 et le décret 92-755 du 31 juillet 1992 portant réforme de la législation française en ce qui concerne les mesures de police et réglementant la saisie conservatoire. Voir aussi la plupart des codes de procédures civiles des pays d'Amérique latine qui contiennent des concepts tels que la saisie arrêt et la saisie préventive des biens.

2.2 Il existe aussi des précédents dans les instruments internationaux qui traitaient de ce problème. À ce titre, nous pouvons mentionner dans le cas de l'Union européenne la « *Convention de Bruxelles* » de 1968⁹ et la « *Convention de Lugano* » de 1988¹⁰, et dans les Amériques, la « *Convention interaméricaine sur l'exécution des mesures préventives* », signée à Montevideo le 8 mai 1979¹¹, qui a toutefois une portée limitée. En droit maritime, la « *Convention sur la saisie conservatoire* » de 1952¹² et la « *Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires* » de 1999¹³ (qui n'est pas encore en vigueur) intègrent certaines dispositions qui unifient et réglementent de façon détaillée l'exécution de ces types de mesures de précaution en ce qui concerne les navires de mer.

2.3 La délégation de la Colombie juge opportun de souligner que la question soulevée n'est pas étrangère aux travaux de l'Organisation. En fait, la « *Convention sur la saisie conservatoire des aéronefs* » de 1933¹⁴ définit certaines questions liées à la saisie conservatoire des aéronefs, mais ne jouit que d'un faible niveau d'acceptation¹⁵. Plus récemment, l'OACI et son Comité juridique, en collaboration avec UNIDROIT, se sont occupés de la reconnaissance internationale des droits et des garanties portant sur les matériels d'équipement mobiles¹⁶ et en particulier ont adopté un Protocole aéronautique¹⁷ qui régit la reconnaissance, l'enregistrement et l'application de certains droits et garanties. Il serait souhaitable que cet important travail d'unification se poursuive compte tenu des aspects liés à la saisie arrêt préventive pour l'exécution des jugements, en vue de moderniser les dispositions existantes et de les harmoniser avec d'autres conventions internationales.

2.4 Bien que les articles 17¹⁸, 18¹⁹, 19²⁰ et 20²¹ du « *Projet de Convention sur les dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers* » visent les aspects de procédure concernant la

⁹ Voir la « *Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale* », sur le site [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927\(01\)&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927(01)&model=guichett).

¹⁰ Voir la « *Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale* », Lugano, 16 septembre 1988, sur le site http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett.

¹¹ Voir le texte à l'adresse <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-42.html>.

¹² « *Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des navires de mer* », adoptée à Bruxelles le 11 mai 1952 et en vigueur depuis le 24 février 1956.

¹³ Pour le texte de l'acte final et de la Convention, voir <http://www.unctad.org/fr/docs/imo99d6.fr.pdf>.

¹⁴ « *Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs* », signée à Rome en mai 1933. Voir <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/ArrestofAircraft.html#1>.

¹⁵ Les États qui ont ratifié cette Convention sont les suivants : Allemagne, Belgique, Brésil, Danemark (Groenland exclu), Espagne (colonies exclues), Guatemala, Hongrie, Italie Norvège, Pologne, Roumanie, Royaume des Pays-Bas (colonies exclues) et Suisse. Les États qui ont adhéré sont les suivants : Algérie, Finlande, Haïti, Mali, Mauritanie, Nigéria, Sénégal, Suède et Zaïre.

¹⁶ Voir le Doc 9793, « *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* », faite au Cap le 16 novembre 2001, à l'adresse <http://www.unidroit.org/french/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf>.

¹⁷ Voir le Doc 9794, « *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* », à l'adresse <http://www.unidroit.org/french/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf>.

reconnaissance et l'exécution des jugements, la délégation de la Colombie estime qu'il est souhaitable que le Comité juridique de l'Organisation poursuive ses travaux sur l'unification de certains aspects reliés aux « saisies arrêts », « saisies conservatoires », « mesures de précaution » et autres types de mesures visant à garantir l'exécution des jugements dans les cas de dommages causés à des tiers et d'autres cas de responsabilité aérienne.

2.5 Ces travaux pourraient être entrepris moyennant un élargissement du mandat du Comité juridique visant à y inclure le travail de modernisation de la « *Convention sur la saisie conservatoire des aéronefs* » de 1933, ou en tant que tâche indépendante pour l'examen et l'élaboration d'un protocole unifiant et modernisant les questions liées aux mesures préventives pour l'exécution des jugements qui attribuent les responsabilités aériennes.

3. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

3.1 Les États sont invités à prendre acte des aspects exposés ci-dessus et à faire connaître leurs vues sur la proposition présentée au paragraphe 2.5.

— FIN —

¹⁸ Voir le texte du projet dans l'Appendice à la note LC/32-WP/3-1, article 17, Primauté des procédures dans l'État d'occurrence.

¹⁹ Ibid., article 18, Exécution lorsque des limites de responsabilité s'appliquent.

²⁰ Ibid., article 19, Reconnaissance et exécution des jugements.

²¹ Ibid., article 20, Exécution.