



NOTE DE TRAVAIL

COMITÉ JURIDIQUE — 33^e SESSION

(Montréal, 21 avril – 2 mai 2008)

Point 3 : Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux

NOTE LIMINAIRE

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 On se rappellera qu'à sa 31^e session (Montréal, 28 août – 8 septembre 2000), le Comité juridique avait inscrit à son programme de travail la question intitulée « Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 », avec le rang de priorité n° 4. Une étude a été réalisée par le Secrétariat, sur la base des réponses reçues à un questionnaire envoyé aux États en 2001. Le 5 juin 2002, le Conseil est convenu d'instituer un groupe de travail du Secrétariat, qui a tenu quatre réunions et produit un projet de Convention sur les dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers. En mars 2002, M. M.B. Jennison (États-Unis) a été nommé Rapporteur du Comité juridique pour cette question. Le 25 novembre 2002, le Conseil a porté la question au rang de priorité n° 3 du Programme général des travaux du Comité juridique. C'est la principale question qui a été examinée à la 32^e session (Montréal, 15 – 21 mars 2004) du Comité juridique, qui a conclu qu'il fallait poursuivre les travaux de modernisation de la Convention de Rome. Le 31 mai 2004, ayant examiné le rapport du Comité, le Conseil a décidé d'instituer un Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 pour faire avancer les travaux.

1.2 À sa 35^e session (28 septembre – 8 octobre 2004), l'Assemblée a décidé de porter ce point au rang de priorité n° 2. Le 29 novembre 2005, le Conseil a porté ce point au rang de priorité n° 1 du Programme général des travaux du Comité juridique. Le 6 décembre 2006, le Conseil a amendé comme suit le titre de ce point : « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ».

2. TRAVAUX DU GROUPE SPÉCIAL

2.1 Le Groupe spécial a tenu deux réunions en 2005, trois en 2006, et une en 2007.

2.2 À sa première réunion, le groupe s'est mis d'accord sur certains points généraux d'entente, dont les suivants :

- 1) La protection des victimes devrait être au moins aussi bonne que celle qui est prévue dans la Convention de Montréal de 1999.
- 2) Il faudrait prévoir une protection suffisante du système de transport aérien (transporteurs aériens compris) portant expressément sur le problème des « pertes catastrophiques », qui se traduisent par des dommages à grande échelle faisant de nombreuses victimes.
- 3) Tout système soutenant les principes de la protection des victimes et de la protection du système de transport aérien doit être mis sur pied compte tenu de la disponibilité d'une couverture d'assurance sur le marché ou dans d'autres mécanismes.
- 4) Les attaques terroristes constituent la plus grande menace pour le système de transport aérien pour ce qui est des questions à l'examen, surtout si elles mènent à des pertes catastrophiques.
- 5) Il ne sera pas possible, dans le cadre actuel du système de dédommagement, de concilier les deux objectifs que sont le dédommagement adéquat des victimes et la protection appropriée du secteur de l'aviation civile.
- 6) Un mécanisme de financement supplémentaire pour les dédommagements pourrait combler le fossé entre ce qui constitue un niveau adéquat de protection des victimes et une protection appropriée du secteur de l'aviation civile, et assurer la durabilité du système.

2.3 À sa troisième réunion, le Groupe est convenu d'une « Offre de compromis sur les questions centrales ». En particulier, il est convenu que le projet de Convention émanant de la 32^e session du Comité juridique serait scindé en deux instruments, l'un portant sur les risques généraux et l'autre sur les risques liés au terrorisme. Il n'y aura pas de lien entre les deux conventions et les États auront l'option d'être partie à l'une ou à l'autre, ou aux deux. Les dispositions relatives à un mécanisme de dédommagement supplémentaire feraient partie intégrante de la convention relative aux risques liés au terrorisme.

2.4 Le Groupe a par la suite élaboré deux projets de conventions, à savoir :

- a) La Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») ;
- b) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs (communément appelée « Convention sur les risques généraux »).

2.5 Un résumé des principales dispositions de chacun de ces projets de conventions figure en **Appendice A**. Les textes des deux projets de conventions sont reproduits en **Appendices B** et **C** respectivement.

2.6 À l'issue de cette sixième et dernière réunion, le Groupe est convenu de faire savoir au Conseil qu'il avait fait d'importants progrès en ce qui concerne les politiques et ainsi que la rédaction des

deux conventions. En effet, il a achevé ses travaux et élaboré les textes dont il avait la charge. En ce qui concerne particulièrement la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, il a adopté un ensemble complet pour ce qui concerne les questions de base touchant l'équilibre entre la protection des victimes et celle du secteur du transport aérien. Cet ensemble est appuyé par une très grande majorité mais il a été reconnu que la solution appellera peut-être une mise au point pendant les débats futurs sur la question. La plus grande majorité est convenue que le texte est suffisamment mûr pour être examiné par une session du Comité juridique.

3. EXAMEN PAR LA 36^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

3.1 La Présidente de la Commission juridique de la 36^e session de l'Assemblée a résumé le débat sur ce point en déclarant que, à une exception près, toutes les délégations qui avaient pris la parole étaient convenues que les travaux du Groupe spécial avaient mené à un bon produit, bien qu'il soit admis que certaines questions restent à régler. La majorité est convenue que ces travaux étaient suffisamment mûrs pour être soumis au Comité juridique. Il a donc été conclu que cela englobait les deux projets de conventions. Cependant, deux délégations avaient des réserves sur l'importance relative du texte sur les risques généraux et sur le point de savoir s'il faudrait également en saisir le Comité.

3.2 La question est revenue sur le tapis lors de l'examen du point 47 de l'ordre du jour : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique. Présentant sa conclusion sur le point 47, la Présidente a noté que la majorité des délégations appuyaient la soumission des deux projets de textes au Comité juridique et a déclaré qu'il ne semblait pas s'être dégagé un consensus complet sur la question de la priorité. Elle a suggéré que le Conseil détermine avec soin les points à renvoyer au Comité juridique, compte tenu du temps et des ressources disponibles.

4. DÉCISIONS DE LA 182^e SESSION DU CONSEIL

4.1 Le Conseil a examiné cette question durant les huitième et douzième séances de sa 182^e session, en se fondant sur la note C-WP/13031 présentée par le Secrétaire général et sur la note C-WP/13087 présentée par l'Allemagne. Entre autres, le Conseil :

- a) est convenu de convoquer la 33^e session du Comité juridique à Montréal du 21 avril au 2 mai 2008 ;
- b) a décidé que le Comité juridique devrait accorder la même priorité au projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite et au projet de Convention sur les risques généraux ;
- c) a demandé que le Comité juridique tienne compte des points soulevés par l'Allemagne dans la note C-WP/13087. Le Comité devrait en particulier se concentrer sur les moyens possibles de protéger les intérêts des victimes de façon plus efficace et d'assurer la ratifiabilité de la Convention révisée et l'exploitabilité du mécanisme de financement ;
- d) a approuvé l'ordre du jour provisoire de la 33^e session du Comité juridique.

4.2 Le Conseil a décidé en outre que l'invitation à participer à la 33^e session du Comité juridique s'adresserait non seulement aux experts juridiques, mais aussi aux spécialistes d'autres domaines pertinents, tels que les finances et l'actuariat.

4.3 Les notes C-WP/13031 et C-WP/13087 sont accessibles sur le site ICAO-NET (www.icao.int/icaonet). Les observateurs qui n'ont pas accès à l'ICAO-NET recevront ces documents par courrier électronique.

5. SUITE RECOMMANDÉE AU COMITÉ JURIDIQUE

5.1 Le Comité juridique est invité à examiner les projets de conventions figurant en **Appendices B et C**.

APPENDICE A

RÉSUMÉ DES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS, EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE

1. Aux termes de l'article 2, § 1, la Convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol suite à un acte d'intervention illicite lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État, qu'il s'agisse ou non d'un État partie. L'article assure la réparation des dommages causés dans tout État partie, que l'exploitant soit d'un État partie ou non. La Convention s'applique également aux dommages causés dans un État non partie, dans certaines circonstances : lorsqu'un exploitant d'un État partie cause des dommages dans un État non partie, une Conférence des parties (CDP) à établir peut décider de fournir un appui financier à cet exploitant (voir article 26).
2. Bien que les dispositions du § 1 contiennent un élément international, le Groupe a estimé qu'il faudrait prévoir également une application potentielle aux situations essentiellement nationales. C'est pourquoi le § 2 de l'article 2 stipule que, si un État partie le souhaite, la Convention s'appliquera aussi aux dommages qui surviennent sur le territoire d'un État partie lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans cet État partie. Le Groupe a pris en considération les contributions financières potentielles liées aux vols intérieurs qui pourraient être versées à un Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS) à établir.
3. L'exploitant a une responsabilité stricte. L'article 3, § 1, indique simplement que l'exploitant est responsable des dommages subis par des tiers à la condition que ces dommages aient été causés par un aéronef en vol. Il n'est pas nécessaire que le demandeur prouve la faute. Cependant, on ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.
4. L'article 4 prévoit que la responsabilité de l'exploitant est limitée, en fonction du poids de l'aéronef, à un maximum de 750 000 droits de tirage spéciaux pour le plus petit aéronef à 700 000 000 (sept cents millions) DTS pour le plus gros aéronef. Ces chiffres sont encore entre crochets, ce qui indique qu'à ce stade ils ne sont qu'inclus aux fins de discussion. Cette limite de responsabilité ne peut être franchie que dans des circonstances exceptionnelles (voir § 13 ci-dessous).
5. Pendant plusieurs réunions, le groupe a examiné s'il convient de ne rendre responsable que l'exploitant et d'exempter de toute responsabilité les autres acteurs de l'industrie du transport aérien, comme les propriétaires, bailleurs ou financiers, constructeurs, fournisseurs de services de navigation aérienne, aéroports, fournisseurs de services de sûreté et fournisseurs de services d'assistance en escale. Cette question n'a été résolue qu'à la toute dernière réunion du groupe, lors de laquelle il a adopté une disposition sur le recours exclusif, semblable à celle qui se trouve dans la Convention de Montréal de 1999. L'article 27 du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite indique que toute action en réparation due à un acte d'intervention illicite ne peut être intentée que contre l'exploitant ; aucune autre personne ne pourra se voir demander réparation. Cependant, cette disposition ne s'applique pas à une action intentée contre un individu qui a intentionnellement commis un acte d'intervention illicite.
6. Un article a été inséré qui prévoit un mécanisme international permettant aux tiers essayant des dommages à bord d'un aéronef ayant subi une collision en vol de réclamer des réparations

de l'autre transporteur. Ils auraient déjà un droit contre leur propre transporteur en vertu de la Convention de Montréal de 1999, mais si leur transporteur n'était pas en tort, l'indemnisation serait limitée à 100 000 DTS en vertu de la Convention de Montréal de 1999. Le texte envisage la responsabilité conjointe et solidaire des exploitants en cause.

7. Au titre de l'article 8, il est envisagé de créer un organisme indépendant appelé le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS), dont l'objet principal est de verser des réparations aux personnes subissant des dommages sur le territoire d'un État partie, et de fournir un appui financier si un exploitant d'un État partie cause des dommages dans un État non partie (comme il est indiqué précédemment au § 1). Le MDS paiera des dédommagements dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites indiquées à l'article 4 (article 19). En d'autres termes, s'il y a un dommage dont l'exploitant est responsable, ce dernier paiera les réparations jusqu'à concurrence de son niveau maximal, et le MDS paiera la différence. On suppose que l'exploitant est en mesure d'obtenir une assurance jusqu'à concurrence du niveau maximal. Si l'assurance n'est pas disponible, ou si elle n'est disponible qu'à un coût incompatible avec la poursuite de l'exploitation du transport aérien, le MDS peut fournir un appui financier aux exploitants pour couvrir leur responsabilité au titre des articles 3 et 4. C'est ce que le Groupe spécial appelle la « descente au premier niveau (drop-down) » (article 19, § 3).

8. De façon générale, le montant maximal de réparation dont disposerait le MDS est actuellement établi, aux fins de discussion, à 3 milliards de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement (voir article 19, § 2).

9. Le Mécanisme serait composé, d'une part, d'une Conférence des parties (CDP), principal organe établissant les politiques générales et comprenant tous les États parties, et d'autre part, d'un Secrétariat dirigé par un directeur. La CDP serait chargée entre autres d'établir le règlement du MDS, des Lignes directrices en matière de dédommagement et des Lignes directrices en matière d'investissement, d'établir les cotisations à verser au MDS et de décider des cas où un appui financier devrait être accordé à l'exploitant pour des événements survenant dans des États non parties. L'article 9 contient la liste complète des pouvoirs et des fonctions de la CDP. La CDP se réunit une fois par an sauf décision contraire.

10. En vertu de l'article 12, les cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire sont des montants obligatoires perçus pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial international d'un aéroport d'un État partie. Lorsqu'un État partie a fait une déclaration d'inclusion des vols intérieurs en vertu de l'article 2, § 2, ces montants sont également perçus pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial entre deux aéroports de cet État partie. L'exploitant perçoit les montants obligatoires et les remet au Mécanisme de dédommagement supplémentaire. En général, le montant total des contributions perçues par le Mécanisme sur deux années consécutives ne dépassera pas 9 milliards de DTS (article 13).

11. L'article 15 prévoit que chaque État partie verse des cotisations initiales pour les passagers et le fret à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention pour ledit État, et aussi pour les passagers et le fret au départ de vols visés par la déclaration d'inclusion des vols intérieurs. Par ailleurs, les cotisations sont établies de manière que, en quatre ans, les fonds disponibles atteignent un certain pourcentage de la limite maximale de dédommagement payable par le Mécanisme.

12. Lorsqu'un exploitant ne verse pas de cotisations, le Directeur du MDS prend les mesures appropriées pour recouvrer le montant dû (article 16, § 2). Chaque État partie veille à ce que le MDS reçoive certaines données statistiques et autres, à défaut de quoi il peut être tenu pour responsable (article 17).

13. Comme l'indique le § 4 ci-dessus, les limites de responsabilité de l'exploitant peuvent être franchies dans des circonstances exceptionnelles. Si le montant total des dommages dépasse les limites de responsabilité de l'exploitant qui sont prévues à l'article 4, et si les montants payables par le Mécanisme au titre de l'article 9, § 2 (c'est-à-dire que le montant des dommages dépasse les premier et deuxième niveaux), les personnes qui ont subi un dommage peuvent demander une indemnisation supplémentaire à l'exploitant dans les circonstances exposées à l'article 24. Pour ce faire, il faut prouver que l'exploitant ou sa haute direction a intentionnellement commis l'acte d'intervention illicite, ou qu'il a contribué à l'événement par un acte ou une omission :

- 1) relevant de la responsabilité réglementaire et du contrôle effectif de l'exploitant ;
- 2) constituant, exception faite de l'acte d'intervention illicite, la cause principale de l'événement ;
- 3) commis sans tenir compte d'un risque, probable et imminent.

14. En vertu de l'article 25, si le Mécanisme a versé un dédommagement à des demandeurs, il a aussi un droit de recours contre l'exploitant dans les conditions prévues à l'article 24. De même, il a un droit de recours contre quelque personne que ce soit, sauf si cette personne ou sa haute direction a intentionnellement commis l'acte d'intervention illicite.

15. Enfin, les dispositions de procédure se trouvent au Chapitre VII. De façon générale, les actions en réparation peuvent être portées devant une juridiction unique, à savoir les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu (article 30, § 1). En outre, les jugements rendus par un tribunal, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie de ce tribunal, sont exécutoires dans tout autre État partie, bien que la reconnaissance et l'exécution d'un jugement puissent être refusées dans certaines circonstances précises (voir article 32).

RÉSUMÉ DES PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS

16. Cette convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite, lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État partie. Tout comme la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite décrite précédemment, cette deuxième convention donne aussi aux États le choix de la faire appliquer aux vols intérieurs (voir article 2).

17. En vertu de l'article 3, l'exploitant a une responsabilité stricte, jusqu'à concurrence d'un certain seuil, qui va provisoirement de 250 000 à 500 000 DTS. Au-delà de ce seuil, l'exploitant est responsable de tous les dommages, à moins de prouver qu'ils ne sont pas le résultat de sa négligence ou qu'ils sont dus uniquement à la négligence d'une autre personne. En d'autres termes, il n'y a pas de plafond à la responsabilité de l'exploitant. Ce système à deux niveaux est similaire au système prévu dans la Convention de Montréal de 1999.

18. Comme l'exploitant est potentiellement responsable du montant total des dommages causés, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire n'intervient pas dans ce cas.

19. Comme dans le cas de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, cette deuxième convention contient une disposition sur les abordages (article 4).

20. Au titre de l'article 10 *bis*, le propriétaire, le loueur ou le bailleur de fonds qui conserve le titre ou qui détient la garantie d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, ne sont pas responsables des dommages visés par la Convention ou la législation de quelque État partie que ce soit. Cet article est entre crochets parce que le groupe n'a pas pris une décision définitive sur son inclusion.

21. Les articles de procédure sont similaires à ceux qui figurent dans l'autre projet de convention. En particulier, et de façon générale, les actions en réparation ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu.

APPENDICE B

PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS, EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE

Chapitre I

Principes

Article premier — Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- a) « Acte d'intervention illicite » signifie un acte qui est défini comme étant un délit dans la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ou tout amendement ou Protocole à ces conventions qui est en vigueur entre les États parties intéressés.
- b) « Événement » signifie un événement dans lequel le dommage est causé par un aéronef en vol suite à un acte d'intervention illicite.
- c) Un aéronef est considéré comme « en vol » à tout instant à partir du moment où toutes ses portes extérieures sont fermées après l'embarquement ou le chargement jusqu'au moment où toute porte de ce genre est ouverte pour le débarquement ou le déchargement.
- d) « Masse maximale » signifie la masse maximale de l'aéronef certifiée au décollage, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu.
- e) « Exploitant » signifie la personne qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions. L'exploitant ne perd pas sa qualité d'exploitant par le fait qu'une autre personne commet un acte d'intervention illicite.
- f) « Personne » signifie toute personne physique ou morale, y compris un État.
- g) « État partie » signifie tout État à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur.
- h) « Tiers » signifie une personne autre que l'exploitant, le passager ou l'expéditeur ou destinataire de marchandises. Dans le cas d'un abordage, « tiers » signifie également l'exploitant, le propriétaire et l'équipage de l'autre aéronef et le passager ou l'expéditeur ou destinataire de marchandises à bord de l'autre aéronef.

Article 2 — Portée¹

1. La présente Convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol suite à un acte d'intervention illicite lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État, qu'il s'agisse ou non d'un État partie. La présente Convention s'applique également aux dommages ainsi définis qui surviennent dans un État non partie, comme il est prévu à l'article 26.

2. Si un État partie le déclare au dépositaire, la présente Convention s'applique aussi aux dommages qui surviennent sur le territoire dudit État partie lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans cet État partie.

3. Aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef évoluant en haute mer ou au-dessus de la haute mer, Zone économique exclusive comprise, est considéré comme partie du territoire de l'État dans lequel il est immatriculé. Les plates-formes de forage et autres installations fixées de façon permanente au sol dans la Zone économique exclusive ou la Plate-forme continentale sont considérées comme partie du territoire de l'État qui a compétence sur lesdites plates-formes de forage ou installations.

Chapitre II**Responsabilité de l'exploitant et questions connexes****Article 3 — Responsabilité de l'exploitant**

1. L'exploitant est responsable d'un dommage subi par des tiers, à la seule condition que le dommage provienne d'un aéronef en vol.

2. Il n'y a pas lieu à réparation aux termes de la présente Convention si le dommage n'est pas la conséquence directe de l'événement qui l'a produit.

3. Les dommages environnementaux sont réparables, si et dans la mesure où cette réparation est prévue par la législation de l'État partie sur le territoire duquel les dommages sont survenus.

4. On ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

5. Les dommages dus à un décès ou à une lésion corporelle et les dommages causés à des biens sont réparables. Les dommages dus à une lésion psychologique sont réparables s'ils sont causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant soit d'une lésion corporelle, soit d'une peur raisonnable d'être exposé à un risque de décès ou de lésion corporelle.

¹ Il se peut que le facteur de rattachement de l'exploitant à un État particulier appelle un complément d'étude si les définitions pertinentes sont modifiées à l'OACI.

Article 4 — Limite de responsabilité de l'exploitant

Le montant de la réparation dû par l'exploitant ne dépasse pas, pour chaque aéronef et chaque incident :

- [a) 750 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieure ou égale à 500 kilogrammes ;
- b) 1 500 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 kilogrammes mais ne dépasse pas 1 000 kilogrammes ;
- c) 3 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 1 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 2 700 kilogrammes ;
- d) 7 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 700 kilogrammes mais ne dépasse pas 6 000 kilogrammes ;
- e) 18 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 6 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 12 000 kilogrammes ;
- f) 80 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 12 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 25 000 kilogrammes ;
- g) 150 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 25 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 50 000 kilogrammes ;
- h) 300 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 50 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 200 000 kilogrammes ;
- i) 500 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 200 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 500 000 kilogrammes ;
- j) 700 000 000 droits de tirage spéciaux pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 000 kilogrammes.]

Article 5 — Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes

1. Lorsqu'un événement intervient entre plusieurs aéronefs et cause des dommages auxquels s'applique la présente Convention, les exploitants de ces aéronefs sont conjointement et solidairement responsables de tout dommage subi par un tiers.
2. Si plusieurs exploitants sont responsables, le recours entre eux est fonction de leurs limites de responsabilité respectives et de leur contribution au dommage.
3. Aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à sa responsabilité, si une telle limite existe.

Article 6 — Paiements anticipés

S'il y est tenu par la législation de l'État où les dommages se sont produits, l'exploitant verse sans retard des avances aux personnes physiques qui peuvent avoir droit à réparation aux termes de la présente Convention, pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par l'exploitant à titre de réparation.

Article 7 — Assurance

En ce qui a trait aux articles 4 et 19, paragraphe 3, les États parties exigent de leurs exploitants qu'ils contractent une assurance ou garantie suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente Convention. L'État partie à destination duquel un exploitant assure des services peut exiger la preuve qu'il maintient une assurance ou garantie suffisante. Ce faisant, l'État partie applique aux exploitants d'autres États parties les mêmes critères que ceux qu'il applique à ses propres exploitants.

Chapitre III

Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire²

Article 8 — Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire

1. Une organisation appelée le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est créée par la présente Convention. Ce Mécanisme est composé d'une Conférence des parties, constituée des États parties, et d'un Secrétariat, dirigé par un Directeur.
2. Les objectifs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire sont les suivants :
 - a) verser des indemnisations conformément à l'article 19, paragraphe 1, et assurer un appui financier conformément aux articles 19, paragraphe 2, et 26 ;
 - b) verser des avances conformément à l'article 20, paragraphe 1, et prendre des mesures raisonnables après un événement pour réduire au minimum ou atténuer les dommages causés par un événement, conformément à l'article 20, paragraphe 2 ;
 - c) s'acquitter d'autres fonctions directement compatibles avec ces objectifs.
3. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire a son siège [au même endroit que l'Organisation de l'aviation civile internationale].
4. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est doté de la capacité juridique internationale. Dans chaque État partie, le Mécanisme est reconnu comme étant une personne juridique capable en vertu de la législation de cet État d'assumer des droits et obligations et d'être partie à des actions en justice devant les tribunaux de cet État. Chaque État partie reconnaît que le Directeur du Mécanisme de dédommagement supplémentaire est le représentant juridique du Mécanisme.

² L'appellation du Mécanisme n'a pas encore été décidée.

5. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire jouit d'une exemption d'impôt et des autres privilèges qui sont convenus avec l'État hôte. Les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire[, et tout produit qui en découle,] sont exemptés de l'impôt dans tous les États parties.

6. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire jouit de l'immunité contre les actions juridiques et administratives, sauf en ce qui concerne les actions liées aux crédits obtenus en vertu de l'article 18 ou les dédommagements payables conformément à l'article 19. Le Directeur et les autres employés du Mécanisme de dédommagement supplémentaire jouissent de l'immunité contre les actions juridiques et administratives. L'immunité du Directeur peut être levée par la Conférence des parties. L'immunité des autres employés peut être levée par le Directeur³.

Article 9 — La Conférence des parties

La Conférence des parties :

- a) détermine son propre règlement intérieur et, à chaque réunion, élit son bureau ;
- b) établit le règlement du Mécanisme de dédommagement supplémentaire et les Lignes directrices en matière de dédommagement ;
- c) nomme le Directeur, détermine ses conditions d'emploi et, dans la mesure où l'autorité n'en a pas été déléguée au Directeur, détermine les conditions d'emploi des autres employés du Mécanisme de dédommagement supplémentaire ;
- d) délègue au Directeur, outre les pouvoirs prévus à l'article 11, les pouvoirs et l'autorité dont il peut être nécessaire ou souhaitable qu'il dispose pour accomplir les fonctions du Mécanisme de dédommagement supplémentaire, et révoque ou modifie ces délégations de pouvoirs à tout moment ;
- e) détermine la période et le montant des contributions initiales et établit les contributions à verser chaque année au Mécanisme de dédommagement supplémentaire jusqu'à la prochaine réunion de la Conférence des parties ;
- f) au cas où la limite globale a été appliquée aux cotisations conformément à l'article 13, détermine le montant global à déboursier aux victimes de tous les événements survenus pendant la période à l'égard de laquelle l'article a été appliqué ;

³ Les statuts du Fonds monétaire international et de l'Association internationale de développement, et la Convention portant création de l'Agence multilatérale de garantie des investissements prévoient que leurs Administrateurs, fonctionnaires et employés :

- 1) ne peuvent faire l'objet de poursuites en raison des actes accomplis par eux dans l'exercice officiel de leurs fonctions ;
- 2) bénéficient, lorsqu'ils ne sont pas des nationaux de l'État où ils exercent leurs fonctions, des mêmes immunités en matière de restrictions à l'immigration, de formalités d'enregistrement des étrangers et d'obligations militaires, et des mêmes facilités en matière de restrictions de change que celles qui sont accordées par les États parties concernés aux représentants, fonctionnaires et employés de rang comparable des autres États parties ;
- 3) bénéficient du même traitement, en ce qui concerne les facilités de voyage, que celui que les États parties accordent aux représentants, fonctionnaires et employés de rang comparable des autres États parties.

- g) nomme les vérificateurs ;
- h) vote les budgets et détermine les arrangements financiers du Mécanisme de dédommagement supplémentaire, y compris les Lignes directrices en matière d'investissement, passe en revue les dépenses, approuve les comptes du Mécanisme de dédommagement supplémentaire, et examine les rapports des vérificateurs et les observations connexes du Directeur ;
- i) examine les rapports du Directeur et y donne la suite voulue, y compris les rapports sur les demandes de réparation, et décide de toute autre question qui lui est renvoyée par le Directeur ;
- j) décide s'il faut appliquer l'article 26 et établit le montant maximal d'une telle assistance ainsi que les conditions supplémentaires qui s'y rattacheraient ;
- k) détermine les États non parties, les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales qui sont admis à prendre part, sans droit de vote, aux réunions de la Conférence des parties et de ses organes auxiliaires ;
- l) établit tout organe nécessaire pour l'aider dans ses fonctions, et notamment, si la chose est appropriée, un Comité exécutif composé de représentants d'États parties, et définit les pouvoirs de cet organe ;
- m) examine toute question relative à la Convention qu'un État partie lui a renvoyée.

Article 10 — Les réunions de la Conférence des parties

1. La Conférence des parties se réunit une fois par an, à moins qu'une conférence des parties ne décide de tenir la prochaine réunion à un autre intervalle. La réunion est convoquée par le Directeur en temps et lieu opportuns.
2. Le Directeur convoque une réunion extraordinaire de la Conférence des parties :
 - a) à la demande d'au moins un cinquième du nombre total des États parties ;
 - b) si un aéronef a causé des dommages qui entrent dans le cadre de la présente Convention, et s'il est vraisemblable que les dommages dépassent la limite de responsabilité applicable conformément à l'article 4 de la Convention de plus de 50 % des fonds disponibles dans le Mécanisme de dédommagement supplémentaire ;
 - c) si la limite globale des cotisations a été atteinte conformément à l'article 13 ; ou
 - d) si le Directeur a exercé son autorité conformément à l'article 11, paragraphe 1, alinéa d).
3. Les États parties ont tous le même droit de se faire représenter aux réunions de la Conférence des parties, et chaque État partie a droit à une voix.
4. La majorité des États parties est exigée pour constituer un quorum pour les réunions de la Conférence des parties. Les décisions de la Conférence des parties sont prises à la majorité des voix. Les

décisions au titre de l'article 9, alinéas a), b), c), d), j) et l), sont prises à la majorité des deux tiers des voix.

Article 11 — Le Secrétariat et le Directeur

1. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est doté d'un secrétariat dirigé par un Directeur. Le Directeur engage le personnel, supervise le secrétariat et dirige les activités journalières du Mécanisme. En outre, le Directeur :

- a) fait rapport à la Conférence des parties sur le fonctionnement du Mécanisme de dédommagement supplémentaire et présente les comptes du Mécanisme ainsi qu'un budget ;
- b) recueille toutes les contributions payables en vertu de la présente Convention, administre et place les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire, conformément aux lignes directrices sur les investissements, tient des comptes pour les fonds, et aide à la vérification des comptes et des fonds conformément à l'article 18 ;
- c) traite les demandes de réparation, conformément aux Lignes directrices sur les investissements, et prépare un rapport pour la Conférence des parties sur la façon dont chacune a été traitée ;
- d) peut décider, le cas échéant, de prendre des mesures temporaires au titre des articles 19, paragraphe 3, et 20 jusqu'à la prochaine réunion de la Conférence des parties ;
- e) décide de toute autre question déléguée par la Conférence des parties.

2. Le Directeur et les autres fonctionnaires du Secrétariat ne demandent ni ne reçoivent d'instructions sur la façon de s'acquitter de leurs responsabilités d'aucune autorité extérieure au Mécanisme de dédommagement supplémentaire. Chaque État partie s'engage à respecter pleinement le caractère international des responsabilités du personnel et ne cherche à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de leurs responsabilités.

Article 12 — Les cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire

Les cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire sont les montants obligatoires perçus pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial international d'un aéroport d'un État partie. Lorsqu'un État partie a fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 2, ces montants sont également perçus pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial entre deux aéroports de cet État partie. L'exploitant perçoit les montants obligatoires et les remet au Mécanisme de dédommagement supplémentaire⁴.

⁴ Il convient d'examiner si, aux fins de la perception et de la remise des cotisations, le mot « exploitant » couvre suffisamment la notion de « transporteur ».

Article 13 — Limite globale pour la perception des cotisations

Le montant total des cotisations perçues par le Mécanisme de dédommagement supplémentaire pendant deux années consécutives ne dépasse pas trois fois le montant maximal du dédommagement prévu à l'article 19, paragraphe 2, de la présente Convention.

Article 14 — Assiette des cotisations⁵

1. Les cotisations sont établies compte tenu des principes suivants :
 - a) les objectifs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire doivent être réalisés de façon efficace ;
 - b) il ne doit pas y avoir de distorsion de la concurrence dans le secteur du transport aérien ;
 - c) la compétitivité du secteur du transport aérien par rapport aux autres modes de transport ne doit pas être compromise.
2. En établissant les cotisations, la Conférence des parties veille à leur application uniforme et non discriminatoire à tous les États parties et leurs exploitants, passagers et expéditeurs ou destinataires de fret indépendamment de la date de leur adhésion, ainsi qu'aux États qui ne sont pas encore parties. Les cotisations perçues d'un État partie ne peuvent être utilisées comme dédommagement pour un événement survenu avant l'entrée en vigueur de la Convention pour ledit État partie.
3. Sur la base du budget établi conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 1, alinéa a), les cotisations sont déterminées en fonction des facteurs ci-après :
 - a) la limite supérieure de dédommagement prévue à l'article 19, paragraphe 2 ;
 - b) la nécessité de réserves, lorsque l'article 19, paragraphe 3, est appliqué ;
 - c) les demandes de dédommagement, les mesures visant à réduire au minimum ou à atténuer les dommages et l'assistance financière visées par la Convention ;
 - d) les frais et les dépenses d'administration, notamment les frais et dépenses engagés par les réunions de la Conférence des parties ;
 - e) les recettes du Mécanisme de dédommagement supplémentaire ;
 - f) la disponibilité de fonds supplémentaires pour les réparations, conformément à l'article 18, paragraphe 4.

⁵ Les paragraphes finals indiqueront probablement un seuil de déclenchement, défini de façon à ce que le nombre de passagers et le volume de fret soient suffisants pour assurer la viabilité financière du Mécanisme de dédommagement supplémentaire.

Article 15 — Cotisations initiales et financement préalable

1. À sa première réunion, la Conférence des parties décide de la période et du taux des cotisations pour les passagers et le fret au départ d'un État partie qui devront être versées à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention pour ledit État. Si un État partie fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 2, les cotisations initiales sont payées pour les passagers et le fret au départ des vols visés par cette déclaration à partir du moment où elle prend effet. La période et le taux sont les mêmes pour tous les États parties.

2. Les cotisations sont établies de manière que, en quatre ans, les fonds disponibles équivalent à au moins [25 %] [100 %] de la limite de dédommagement prévue à l'article 19, paragraphe 2. Si les fonds disponibles sont jugés suffisants pour couvrir les dédommagements ou l'assistance financière qu'il faudra vraisemblablement fournir dans un avenir prévisible, et qu'ils équivalent à au moins [50 %] [100 %] de cette limite, la Conférence des parties peut décider qu'aucune autre cotisation ne sera versée jusqu'à la prochaine réunion de la Conférence des parties, à condition que la période et le taux des cotisations soient appliqués pour les passagers et le fret au départ d'un État pour lequel la Convention entre en vigueur ultérieurement.

Article 16 — Perception des cotisations

1. La Conférence des parties établit dans le Règlement un mécanisme transparent, responsable et économiquement efficace pour la collecte et la remise des cotisations. En établissant ce mécanisme, la Conférence des parties s'efforce de ne pas imposer de fardeaux excessifs. Les arriérés de cotisations sont frappés d'intérêts, qui sont prévus dans le Règlement.

2. Lorsqu'un exploitant ne remet pas au Mécanisme de dédommagement supplémentaire les cotisations qu'il a perçues, le Directeur prend des mesures appropriées contre cet exploitant, afin de recouvrer la somme due. Les États parties veillent à ce qu'une action puisse être intentée dans le cadre de leur juridiction pour recouvrer le montant dû, indépendamment de l'État partie dans lequel la dette s'est effectivement accumulée.

Article 17 — Obligations des États parties

1. Chaque État partie veille à l'exécution de toute obligation de perception et de remise de cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire découlant de la présente Convention et prend toutes mesures appropriées au titre de sa législation, imposant s'il y a lieu les sanctions qu'il peut juger nécessaires, à l'appui de l'exécution effective de telles obligations.

2. Chaque État partie veille à ce que les renseignements ci-après soient communiqués au Mécanisme de dédommagement supplémentaire :

- a) le nombre de passagers et la quantité de fret à bord des vols commerciaux internationaux au départ dudit État partie ;
- b) l'identité des exploitants qui assurent ces vols.

Lorsqu'un État partie a fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 2, il veille à ce que des renseignements soient également fournis qui donnent le détail du nombre de passagers et de la quantité de fret au départ des vols commerciaux entre deux aéroports de cet État partie, et l'identité des exploitants qui assurent ces vols. Dans chaque cas, ces statistiques constituent un commencement de preuve des faits indiqués.

3. Lorsqu'un État partie ne s'acquitte pas des obligations énoncées au paragraphe 2 du présent article et qu'il s'ensuit une perte pour le Mécanisme de dédommagement supplémentaire, ledit État partie est tenu responsable de ladite perte. La Conférence des parties décide, sur recommandation du Directeur, si l'État partie doit supporter cette perte.

Article 18 — Les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire

1. Les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire ne peuvent être utilisés qu'aux fins stipulées à l'article 8, paragraphe 2.

2. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire exerce le plus haut degré de prudence dans la gestion et la préservation de ses fonds. Les fonds sont préservés conformément aux Lignes directrices sur les investissements. Des investissements ne peuvent être faits que dans les États parties.

3. Des comptes sont tenus sur les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire. Les Vérificateurs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire examinent les comptes et présentent un rapport à leur sujet à la Conférence des parties.

4. Si le Mécanisme de dédommagement supplémentaire ne peut donner suite à des demandes de dédommagement valides parce qu'il n'a pas perçu suffisamment de cotisations, il peut obtenir des crédits auprès d'institutions financières pour verser un dédommagement, et il peut donner des garanties pour ces crédits.

Chapitre IV

Dédommagement provenant du Mécanisme de dédommagement supplémentaire

Article 19 — Dédommagement

1. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire indemnise, dans les mêmes conditions que celles qui sont applicables à la responsabilité de l'exploitant, les personnes qui ont subi des dommages sur le territoire d'un État partie, quel que soit l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente. Il n'y a indemnisation que dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites stipulées à l'article 4. Si l'exploitant a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans l'État partie où est survenu le dommage, il n'y a indemnisation que dans la mesure où l'État partie a fait une déclaration conformément à l'article 2, paragraphe 2.

2. Le montant maximal de l'indemnisation qui peut être obtenue du Mécanisme de dédommagement supplémentaire est de [3 000 000 000] de droits de tirage spéciaux pour chaque événement. L'appui financier accordé conformément au paragraphe 3 et la répartition des montants recouvrés en application de l'article 25, paragraphe 2, viennent s'ajouter au montant maximal de l'indemnisation.

3. Si une assurance contre les dommages visés par la présente Convention n'est pas ou pas entièrement disponible en ce qui concerne les montants de la couverture ou les risques couverts, ou n'est disponible qu'à un coût incompatible avec la poursuite de l'exploitation du transport aérien, la Conférence des parties peut décider que le Mécanisme de dédommagement supplémentaire fournit[, pour les événements futurs causant des dommages réparables en vertu de la présente Convention,] un appui financier aux exploitants pour la réparation des dommages dont ils sont responsables conformément aux articles 3 et 4. La Conférence des parties peut décider d'un droit dont le paiement, pour la période visée, est une condition d'accès à la protection donnée par cette décision.

Article 20 — Paiements anticipés et autres mesures

1. Sous réserve de la décision de la Conférence des parties et conformément aux Lignes directrices en matière de dédommagement, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire peut verser sans retard des avances aux personnes physiques qui peuvent avoir droit à un dédommagement en vertu de la présente Convention, pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas la reconnaissance d'un droit au dédommagement et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le Mécanisme de dédommagement supplémentaire.

2. Sous réserve de la décision de la Conférence des parties et conformément aux Lignes directrices en matière de dédommagement, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire peut aussi prendre d'autres mesures pour réduire au minimum ou atténuer le dommage causé par un événement.

Chapitre V

Dispositions spéciales sur le dédommagement et les recours

Article 21 — Actes ou omissions des victimes

Si l'exploitant ou le Mécanisme de dédommagement supplémentaire prouve qu'un acte ou une omission d'un demandeur ou de la personne dont il tient ses droits, commis intentionnellement ou téméairement, et avec conscience du fait que des dommages en découleront probablement, a causé le dommage ou y a contribué, l'exploitant ou le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité à l'égard du demandeur, dans la mesure où cet acte ou cette omission a causé le dommage ou y a contribué.

Article 22 — Frais de justice et autres dépens

Les limites prescrites aux articles 4 et 19, paragraphe 2, n'empêchent pas le tribunal d'attribuer en plus, conformément à sa propre législation, tout ou partie des frais de justice et autres dépens de la procédure supportés par le plaignant, intérêts compris. La disposition qui précède ne s'applique pas si le montant des dommages attribués, exclusion faite des frais de justice et autres dépens de la procédure, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au plaignant dans un délai de six mois à partir de la date de l'événement qui a causé le dommage, ou avant le début de l'action si ce délai est dépassé.

Article 23 — Dédommagement réduit

Si le montant total des dommages à réparer dépasse les montants disponibles conformément aux articles 4 et 19, le montant total est affecté par priorité à la réparation des cas de décès ou de lésion corporelle et réparti proportionnellement au montant des réparations. Le solde du montant à distribuer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les autres dommages.

Article 24 — Dédommagement additionnel

1. Dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites applicables conformément aux articles 4 et 19, paragraphe 2, les personnes qui ont subi un dommage peuvent, conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article, demander dédommagement à l'exploitant.

2. L'exploitant est responsable de ce dédommagement additionnel dans la mesure où la personne qui demande dédommagement prouve que l'exploitant ou, s'il s'agit d'une personne juridique, sa haute direction, a :

- a) intentionnellement commis un acte d'intervention illicite ; ou
- b) contribué à l'événement par un acte ou une omission :
 - 1) relevant de la responsabilité réglementaire et du contrôle effectif de l'exploitant ;
 - 2) constituant, exception faite de l'acte d'intervention illicite, la cause principale de l'événement ;
 - 3) commis sans tenir compte d'un risque, probable et imminent.

3. Aux fins du paragraphe 2, alinéa b), sous-alinéa 3), la haute direction d'un exploitant est considérée de façon concluante comme n'ayant pas omis de tenir compte d'un risque si, en ce qui concerne le domaine de sûreté pertinent, l'exploitant a adopté la norme applicable de l'industrie⁶ et si, au moment de l'incident, il détenait un certificat d'évaluation valide s'y rapportant. La disposition qui précède ne limite pas les autres motifs que la haute direction peut invoquer pour établir qu'elle n'a pas omis de tenir compte de ces risques.

Article 25 — Droit de recours

1. Sous réserve du paragraphe 2, ni un exploitant ni le Mécanisme de dédommagement supplémentaire n'a un droit de recours contre quelque personne que ce soit, sauf si cette personne ou, s'il s'agit d'une personne juridique, sa haute direction, a intentionnellement commis un acte d'intervention illicite.

2. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire a un droit de recours en dédommagement contre l'exploitant dans les conditions prévues à l'article 24, sous réserve qu'aucune demande de ce genre ne puisse être exécutée avant que toutes les demandes faites en vertu de l'article 3, paragraphe 1, et de l'article 24, paragraphe 1, aient été menées à leur terme.

⁶ Il s'agit actuellement de la norme de l'IATA sur l'audit de sécurité de l'exploitation.

3. Tout montant recouvré au titre du paragraphe 2 du présent article est utilisé en premier lieu pour réparer les dommages découlant de l'événement qui a donné lieu à l'action en recours, qui dépassent le montant maximal stipulé à l'article 19, paragraphe 2.

Chapitre VI

Assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties

Article 26 — Assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties

Si un exploitant dont le principal établissement, ou à défaut la résidence permanente, se trouve dans un État partie, est responsable d'un dommage survenu dans un État non partie, la Conférence des parties peut décider, au cas par cas, que le Mécanisme de dédommagement supplémentaire fournit un appui financier audit exploitant. Cet appui ne peut être fourni que pour le dommage qui aurait relevé de la Convention si l'État non partie avait été un État partie. L'appui financier ne dépasse pas le montant maximal d'indemnisation prévu à l'article 19, paragraphe 2. Si la solvabilité de l'exploitant responsable est menacée même si un appui est fourni, cet appui n'est fourni que si ledit exploitant a pris des dispositions suffisantes pour protéger sa solvabilité.

Chapitre VII

Exercice des recours et dispositions connexes

Article 27 — Recours exclusif

1. Sans préjudice de la question de savoir qui sont les personnes autorisées à intenter des poursuites et quels sont leurs droits respectifs, toute action en réparation d'un dommage dû à un acte d'intervention illicite, quelle que soit la manière dont elle est fondée, que ce soit en vertu de la présente Convention, en responsabilité délictuelle, dans le cadre d'un contrat ou sur une autre base, ne peut être intentée que contre l'exploitant et est soumise aux conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention. Aucune action en réparation d'un tel dommage ne peut être intentée à quelque autre personne que ce soit.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas à une action intentée contre un individu qui a intentionnellement commis un acte d'intervention illicite.

Article 28 — Conversion des droits de tirage spéciaux

Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur en une monnaie nationale est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres opérations et transactions. La valeur en une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que les montants prévus à l'article 4.

Article 29 — Révision des limites

1. Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les sommes prescrites aux articles 4 et 19 sont révisées par le Directeur moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité à l'article 28.
2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le Directeur informe la Conférence des parties d'une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après la réunion de la Conférence des parties, sauf si une majorité des États parties notifie sa désapprobation. Le Directeur notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

Article 30 — Tribunal

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les actions en réparation prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu.
2. Si des dommages surviennent dans plus d'un État partie, les actions prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie dans l'espace aérien territorial duquel l'aéronef se trouvait, ou dont l'aéronef était sur le point de quitter ledit espace, lorsque l'événement s'est produit.
3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article, une demande peut être faite dans tout État partie pour faire appliquer les mesures provisoires, y compris les mesures de protection, qui peuvent être prévues par la législation de cet État.

Article 31 — Intervention du Mécanisme de dédommagement supplémentaire

1. Chaque État partie veille à ce que le Mécanisme de dédommagement supplémentaire ait le droit d'intervenir dans les procédures intentées contre l'exploitant devant ses tribunaux.
2. Sauf dispositions du paragraphe 3, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire n'est lié par aucun jugement ni aucune décision découlant de procédures auxquelles il n'a pas été partie.
3. Si une action est intentée contre l'exploitant d'un État partie, chaque partie à cette procédure a le droit de notifier la procédure au Mécanisme de dédommagement supplémentaire. Si cette notification a été faite conformément au droit du tribunal saisi et dans des délais permettant au Mécanisme de dédommagement supplémentaire d'intervenir dans la procédure, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est lié par un jugement ou une décision découlant de la procédure même s'il n'est pas intervenu.

Article 32 — Reconnaissance et exécution des jugements

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les jugements rendus par un tribunal compétent au titre de l'article 30 après un procès, ou par défaut de comparution, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie de ce tribunal, sont exécutoires dans tout autre État partie dès que les formalités exigées par cet État partie ont été exécutées.
2. La révision de l'affaire au fond n'est admise dans aucune demande de reconnaissance ou d'exécution en vertu du présent article.
3. La reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent être refusées si :
 - [a] ces mesures seraient manifestement contraires à l'ordre public de l'État partie où elles sont demandées ;
 - b) le défendeur n'a pas été notifié de l'action intentée en temps utile et de façon à lui permettre de préparer et de soumettre une défense ;
 - c) le jugement se rapporte à un litige qui a déjà fait l'objet, entre les mêmes parties, d'un jugement ou d'une sentence arbitrale que la législation de l'État partie où la reconnaissance ou l'exécution est demandée reconnaît comme ayant l'autorité de la chose jugée ;
 - d) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses de l'une ou l'autre partie ;
 - e) et dans la mesure où le jugement octroie des dommages-intérêts, y compris des dommages exemplaires ou punitifs, qui n'indemnisent pas un tiers des dommages effectivement subis ;
ou
 - f) la personne qui demande l'exécution n'a pas qualité pour le faire.]
4. Lorsqu'un jugement est exécutoire, la condamnation à tous dépens est également exécutoire.

**Article 33 — Accords régionaux et multilatéraux sur
la reconnaissance et l'exécution des jugements**

1. Les États parties peuvent conclure des accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements compatibles avec les objectifs de la présente Convention, à condition que ces accords ne se traduisent pas pour tout tiers ou défendeur par un niveau de protection moindre que celui qui est prévu dans la présente Convention.
2. Les États parties s'informent, par le truchement du dépositaire, des accords régionaux ou multilatéraux qu'ils ont conclus avant ou après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.
3. Les dispositions du Chapitre VII de la présente Convention ne touchent la reconnaissance ou l'exécution d'aucun jugement découlant de ces accords.

Article 34 — Prescription

1. Le droit à un dédommagement conformément à l'article 3 s'éteint si une action n'est pas intentée dans les trois ans de la date de l'incident qui a causé le dommage.
2. Le droit à un dédommagement conformément à l'article 19 s'éteint si une action n'est pas intentée, ou s'il n'est pas procédé à une notification conformément à l'article 31, paragraphe 3, dans les trois ans de la date de l'événement qui a causé le dommage.
3. La méthode de calcul dudit délai de trois ans est déterminée conformément à la législation du tribunal saisi de l'affaire.

Article 35 — Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droit et est soumise aux dispositions de la présente Convention.

Chapitre VIII

Application de la Convention

Article 36 — Aéronefs d'État

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs d'État. Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme des aéronefs d'État.

Article 37 — Dommages d'origine nucléaire

Aucune responsabilité ne découle en vertu de la présente Convention des dommages causés par un incident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ces dommages en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou de tout amendement ou ajout à ces instruments qui est en vigueur.

[Les dispositions finales seront insérées ultérieurement]

APPENDICE C

PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS

Chapitre I

Principes

Article premier — Définitions

Aux fins de la présente Convention :

- a) « Acte d'intervention illicite » signifie un acte qui est défini comme étant un délit dans la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ou tout amendement ou Protocole à ces conventions qui est en vigueur entre les États parties intéressés.
- b) Un aéronef est considéré comme « en vol » à tout instant à partir du moment où toutes ses portes extérieures sont fermées après l'embarquement ou le chargement jusqu'au moment où toute porte de ce genre est ouverte pour le débarquement ou le déchargement.
- c) « Exploitant » signifie la personne qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.
- d) « Personne » signifie toute personne physique ou morale, y compris un État.
- e) « État partie » signifie tout État à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur.
- f) « Tiers » signifie une personne autre que l'exploitant, le passager ou l'expéditeur ou destinataire de marchandises. Dans le cas d'un abordage, « tiers » signifie également l'exploitant, le propriétaire et l'équipage de l'autre aéronef et le passager ou l'expéditeur ou destinataire de marchandises à bord de l'autre aéronef.

Article 2 — Portée⁷

1. La présente Convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite, lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État partie.

⁷ Il se peut que le facteur de rattachement de l'exploitant à un État particulier appelle un complément d'étude si les définitions pertinentes sont modifiées à l'OACI.

2. Si un État partie le déclare au dépositaire, la présente Convention s'applique aussi aux dommages qui surviennent sur le territoire dudit État partie lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans cet État partie.

3. Aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef évoluant en haute mer ou au-dessus de la haute mer, Zone économique exclusive comprise, est considéré comme partie du territoire de l'État dans lequel il est immatriculé. Les plates-formes de forage et autres installations fixées de façon permanente au sol dans la Zone économique exclusive ou la Plate-forme continentale sont considérées comme partie du territoire de l'État qui a compétence sur lesdites plates-formes de forage ou installations.

Chapitre II

Responsabilité de l'exploitant et questions connexes

Article 3 — Responsabilité de l'exploitant

1. L'exploitant est responsable d'un dommage subi par des tiers, à la seule condition que le dommage provienne d'un aéronef en vol.

2. L'exploitant n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 du présent article dans la mesure où ils dépassent pour chaque tiers (250 000 – 500 000) droits de tirage spéciaux si l'exploitant prouve :

- a) que ces dommages ne sont pas dus à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de lui-même, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'une autre personne.

3. Il n'y a pas lieu à réparation en vertu de la présente Convention si le dommage n'est pas la conséquence directe de l'événement qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

4. Les dommages environnementaux sont réparables, si et dans la mesure où cette réparation est prévue par la législation de l'État partie sur le territoire duquel les dommages sont survenus.

5. On ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

6. Les dommages dus à un décès ou à une lésion corporelle et les dommages causés à des biens sont réparables. Les dommages dus à une lésion psychologique sont réparables s'ils sont causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant soit d'une lésion corporelle, soit d'une peur raisonnable d'être exposé à un risque de décès ou de lésion corporelle.

Article 4 — Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes

1. Lorsqu'un événement intervient entre plusieurs aéronefs et cause des dommages auxquels s'applique la présente Convention, les exploitants de ces aéronefs sont conjointement et solidairement responsables de tout dommage subi par un tiers.
2. Si plusieurs exploitants sont responsables, le recours entre eux est fonction de leurs limites de responsabilité respectives et de leur contribution au dommage.
3. Aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à sa responsabilité, si une telle limite existe.

Article 5 — Frais de justice et autres dépens

Le tribunal peut, conformément à sa propre législation, attribuer tout ou partie des frais de justice et autres dépens de la procédure supportés par le plaignant, intérêts compris. La disposition qui précède ne s'applique pas si le montant des dommages attribués, exclusion faite des frais de justice et autres dépens de la procédure, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au plaignant dans un délai de six mois à partir de la date de l'événement qui a causé le dommage, ou avant le début de l'action si ce délai est dépassé.

Article 6 — Paiements anticipés

S'il y est tenu par la législation de l'État où les dommages se sont produits, l'exploitant verse sans retard des avances aux personnes physiques qui peuvent avoir droit à réparation aux termes de la présente Convention, pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par l'exploitant à titre de réparation.

Article 7 — Assurance

En ce qui a trait à l'article 3, les États parties exigent de leurs exploitants qu'ils contractent une assurance ou garantie suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente Convention. Un exploitant peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance ou garantie suffisante. Ce faisant, l'État partie applique aux exploitants d'autres États parties les mêmes critères que ceux qu'il applique à ses propres exploitants.

Chapitre III**Recours et exonération****Article 8 — Actes ou omissions des victimes**

S'il prouve qu'un acte ou une omission d'un demandeur ou de la personne dont il tient ses droits, commis intentionnellement ou témérement et avec conscience du fait que des dommages en résulteront

probablement, a causé le dommage ou y a contribué, l'exploitant est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité à l'égard du demandeur, dans la mesure où cet acte ou cette omission a causé le dommage ou y a contribué.

Article 9 — Droit de recours

[Sous réserve de l'article 10 bis,] [r]ien dans la présente Convention ne préjuge la question de savoir si une personne responsable pour un dommage conformément à ses dispositions a un droit de recours contre toute personne.

Chapitre IV

Exercice de recours et dispositions connexes

Article 10 — Recours exclusif

Toute action en réparation pour dommage à des tiers, causé par un aéronef en vol, intentée contre l'exploitant, ou ses préposés ou mandataires, quelle que soit la manière dont elle est fondée, que ce soit en vertu de la présente Convention, en responsabilité délictuelle ou sur une autre base, ne peut être intentée que sous réserve des conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la question de savoir qui sont les personnes autorisées à intenter des poursuites et quels sont leurs droits respectifs.

[Article 10 bis — Exonération de la responsabilité du fait du statut]

[Ni le propriétaire, le loueur ou le bailleur de fonds qui conserve le titre ou qui détient la garantie d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, ni leurs préposés ou mandataires, ne seront responsables des dommages en vertu de la présente Convention ou de la législation d'un État partie quel qu'il soit.]

Article 11 — Conversion des droits de tirage spéciaux

Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur en une monnaie nationale est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres opérations et transactions. La valeur en une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que les montants prévus à l'article 3.

Article 12 — Révision des limites

1. Sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les sommes prescrites à l'article 3 sont révisées par le dépositaire moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la Convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité à l'article 11.
2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire informe les États parties d'une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après la notification aux États parties, sauf si une majorité des États parties notifie sa désapprobation. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

Article 13 — Tribunal

1. Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, les actions en réparation prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu.
2. Si des dommages surviennent dans plus d'un État partie, les actions prévues par les dispositions de la présente Convention ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie dans l'espace aérien territorial duquel l'aéronef se trouvait, ou dont l'aéronef était sur le point de quitter ledit espace, lorsque l'événement s'est produit.
3. Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article, une demande peut être faite dans tout État partie pour faire appliquer les mesures provisoires, y compris les mesures de protection, qui peuvent être prévues par la législation de cet État.

Article 14 — Reconnaissance et exécution des jugements

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les jugements rendus par un tribunal compétent au titre de l'article 13 après un procès, ou par défaut de comparution, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie de ce tribunal, sont exécutoires dans tout autre État partie dès que les formalités exigées par cet État partie ont été exécutées.
2. La révision de l'affaire au fond n'est admise dans aucune demande de reconnaissance ou d'exécution en vertu du présent article.
3. La reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent être refusées si :
 - [a] ces mesures seraient manifestement contraires à l'ordre public de l'État partie où elles sont demandées ;
 - b) le défendeur n'a pas été notifié de l'action intentée en temps utile et de façon à lui permettre de préparer et de soumettre une défense ;

- c) le jugement se rapporte à un litige qui a déjà fait l'objet, entre les mêmes parties, d'un jugement ou d'une sentence arbitrale que la législation de l'État partie où la reconnaissance ou l'exécution est demandée reconnaît comme ayant l'autorité de la chose jugée ;
 - d) le jugement a été obtenu par des manœuvres frauduleuses de l'une ou l'autre partie ;
 - e) et dans la mesure où le jugement octroie des dommages-intérêts, y compris des dommages exemplaires ou punitifs, qui n'indemnisent pas un tiers des dommages effectivement subis ;
ou
 - f) la personne qui demande l'exécution n'a pas qualité pour le faire.]
4. Lorsqu'un jugement est exécutoire, la condamnation à tous dépens est également exécutoire.

Article 15 — Accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements

1. Les États parties peuvent conclure des accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements compatibles avec les objectifs de la présente Convention, à condition que ces accords ne se traduisent pas pour tout tiers ou défendeur par un niveau de protection moindre que celui qui est prévu dans la présente Convention.
2. Les États parties s'informent, par le truchement du dépositaire, des accords régionaux ou multilatéraux qu'ils ont conclus avant ou après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.
3. Les dispositions du Chapitre IV de la présente Convention ne touchent la reconnaissance ou l'exécution d'aucun jugement découlant de ces accords.

Article 16 — Prescription

1. Le droit à un dédommagement conformément à l'article 3 s'éteint si une action n'est pas intentée dans les deux ans de la date de l'incident qui a produit le dommage.
2. La méthode de calcul dudit délai de deux ans est déterminée conformément à la législation du tribunal saisi de l'affaire.

Article 17 — Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants droit et est soumise aux dispositions de la présente Convention.

Chapitre V

Application de la Convention

Article 18 — Aéronefs d'État

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs d'État. Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme des aéronefs d'État.

Article 19 — Dommages d'origine nucléaire

Aucune responsabilité ne découle en vertu de la présente Convention des dommages causés par un incident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ces dommages en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou de tout amendement ou protocole à ces instruments qui est en vigueur.

[Les dispositions finales seront insérées ultérieurement]
