



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

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

RAPPORT DU RAPPORTEUR

RAPPORT DU RAPPORTEUR SUR LE PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS (CONVENTION SUR LES RISQUES GÉNÉRAUX)

(Présenté par Aníbal H. Mutti, Argentine)

1. INTRODUCTION

1.1 Bien que l'historique de l'élaboration du projet de Convention qui fait l'objet du présent rapport ait été suffisamment exposé dans le rapport du Secrétariat de l'OACI (LC/33-WP/3-1), nous ne pouvons omettre de rappeler ici que son inscription à l'ordre du jour du Comité juridique date de l'an 2000, et plus précisément de la 31^e session du Comité (28 août – 8 septembre 2000), lors de laquelle le délégué de la Suède a présenté une proposition visant à inscrire au programme de travail du Comité juridique l'étude 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, proposition qu'il justifiait par la nécessité de réviser aussi bien l'augmentation des limites quantitatives de l'indemnisation que les dommages environnementaux. Cette proposition a été accueillie favorablement, et la question a été inscrite au programme de travail.

1.2 C'est pourquoi vers le milieu de l'an 2001, le Secrétaire général de l'Organisation a envoyé à tous les États membres un questionnaire visant à établir les raisons pour lesquelles les instruments signés à Rome en 1952 ainsi que le Protocole d'amendement de Montréal de 1978 n'avaient pas été considérés comme acceptables, à en juger par le petit nombre de ratifications. Si seuls 55 pays ont répondu à ce questionnaire, cela représente près de 30 % des États membres de l'Organisation. Les répondants étaient largement favorables à la révision des instruments internationaux, presque tous les États estimant que les limites de responsabilité prévues n'étaient pas suffisantes pour fournir un dédommagement raisonnable aux victimes potentielles d'un accident aérien, sur la base des réalités socioéconomiques actuelles. Rappelons que la catastrophe du 11 septembre ne s'était pas encore produite.

1.3 Nous n'allons pas nous étendre ici sur les conséquences que ce triste événement a eues sur l'aviation. Il a cependant aussi eu des répercussions sur le déroulement des travaux qui font l'objet du présent rapport, et qui expliquent pourquoi le Comité est saisi de deux projets au lieu d'un. La façon dont le projet original s'est scindé en deux projets différents et indépendants sera exposée par M. Michael Jennison, qui a été rapporteur sur cette question lors de la dernière session du Comité juridique, et qui cette fois-ci nous renseignera sur 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 ». Nous devons toutefois mentionner qu'en dépit de l'apparente similitude des deux projets, les risques dont ils traitent ont une nature juridique très différente, qui imposent donc une solution différenciée en ce qui concerne la responsabilité.

1.4 En effet, le droit aéronautique est une branche autonome des sciences juridiques qui analyse et répond, entre autres, aux conflits causés par le risque aéronautique, risque qui se base sur une situation à laquelle on n'a pas l'habitude d'accorder trop d'attention. En effet, l'homme n'a pas été conçu par la nature pour voler. C'est pourquoi l'activité aéronautique a dû se développer sur la seule base de la technologie. Cette technologie a progressé de façon foudroyante, et grâce aux travaux permanents de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a réussi à mettre en commun l'effort de pratiquement tous les pays du monde, elle est devenue le moyen de transport le plus sûr.

1.5 Il faut cependant tenir compte du fait qu'aussi longtemps que les hommes pourront commettre des erreurs, aussi longtemps que les machines ou les systèmes d'appui à l'aviation pourront

tomber en panne, les accidents seront toujours possibles. C'est pour cela que depuis l'aube de l'aviation, le droit s'efforce de trouver la meilleure solution possible aux conflits découlant de cette nouvelle activité. Et l'un des premiers défis que cette nouvelle branche du droit a relevé concerne le conflit entre les intérêts des tiers à la surface, étrangers à l'activité aéronautique, et les exploitants aériens.

1.6 Pour résumer brièvement les antécédents de la problématique qui nous réunit, la question avait déjà été traitée lors de la première Conférence de droit international privé tenue à Paris en 1925, et les travaux du Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) ont donné naissance à l'infructueux projet de Rome de 1933. Est alors arrivé le projet de Rome de 1952, adopté sous les auspices de l'OACI, pour la modernisation duquel nous sommes convoqués. Cependant, les auteurs de la Convention signée à Rome en 1952 n'étaient confrontés qu'à un type de risque, découlant des aspects techniques de l'aviation, et les solutions qu'ils ont élaborées sont basées sur cet aspect de la question. Ils n'auraient jamais imaginé qu'à ces risques découlant des aspects techniques pourrait venir s'ajouter un autre type de risques, causés intentionnellement et dans l'intention de nuire. En conséquence, ils n'ont pas prévu de cadre juridique pouvant raisonnablement fournir une solution légale à de tels actes. On a souvent parlé de l'échec de la Convention de Rome de 1952. Cependant, outre son niveau relativement faible de ratifications, il est certain qu'elle a servi d'inspiration à la législation interne de la majeure partie des pays membres de l'OACI, réalisant ainsi l'un des objectifs de l'Organisation et l'un des points essentiels de la législation aérienne, à savoir l'uniformité internationale. Cette uniformité a facilité de toute évidence le commerce aérien international, permettant ainsi aux compagnies aériennes internationales de structurer leurs systèmes d'exploitation de façon à répondre naturellement aux exigences légales des différents États où elles opèrent, dans la certitude que la majeure partie des pays membres ont établi des exigences légales répondant à un modèle semblable.

1.7 Enfin, et avant de passer à l'examen individuel des différentes dispositions du projet que nous présentons, il vaut la peine de souligner que, à partir de la nouvelle « *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* », signée à Montréal en 1999, le droit aéronautique international s'est adapté aux circonstances actuelles de l'aviation, apportant un changement radical à un de ses chapitres essentiels, à savoir que la responsabilité des dommages causés par l'activité aéronautique varie du point de vue conceptuel par rapport à celle qui avait été structurée à partir des travaux mémorables du CITEJA et qui avait constitué la base de pratiquement tous les textes juridiques internationaux et de la majorité des textes juridiques nationaux s'y rapportant. Cependant, la responsabilité aéronautique comporte deux grands chapitres, à savoir la responsabilité vis-à-vis des passagers et des biens transportés, et la responsabilité relative aux tiers étrangers à l'activité. La Convention de Montréal de 1999 embrasse le premier de ces chapitres, et il nous incombe à cette occasion de jeter les bases permettant de faire en sorte que ce nouveau concept embrasse également le second. Voilà notre gageure, non seulement d'essayer d'arriver au texte d'une convention pouvant raisonnablement être ratifiée par la majorité des États membres, mais aussi de fournir à ces États membres les bases juridiques leur permettant de structurer au niveau international aussi bien qu'au niveau national un régime juridique servant à traiter des dommages aux tiers causés par les aéronefs, d'une façon juste, équitative et conciliant au mieux le développement de l'aviation et les intérêts de ceux qui sont étrangers à l'activité aérienne.

2. ANALYSE DU PROJET

2.1 Ma tâche consiste à présenter le « *Projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* », communément appelée « Convention sur les risques généraux ». Étant donné qu'il s'agit d'un projet destiné à moderniser la Convention de Rome de 1952, nous allons indiquer les différences entre, d'une part, la Convention de Rome en vigueur et sa

modification faite à Montréal en 1978, et d'autre part, la Convention qui est proposée à l'examen du Comité juridique.

2.2 Il convient d'indiquer, avant de commencer l'analyse du projet, que les deux instruments que nous devons traiter lors de cette session du Comité juridique ont été élaborés *pari passu*, et qu'en conséquence les normes générales, la structure, les dispositions de procédure et le reste du texte de l'un et de l'autre sont quasiment identiques. Par conséquent, tout ce que l'on peut dire de ces articles pour la Convention sur les risques généraux s'applique *mutatis mutandis* à la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite.

2.3 Définitions (art. premier)

2.3.1 Pour des raisons de méthodologie législative, toutes les définitions sont regroupées à l'article premier.

2.3.2 Le paragraphe b) élargit le concept d'aéronef « en vol », par rapport à l'article premier, paragraphe 2), de la Convention de Rome de 1952, et donc le champ d'application de la Convention, qui s'applique ainsi aux dommages causés à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'aéronef 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. Ceci découle des observations des États membres concernant certains cas qui ne seraient pas visés par la définition en vigueur, mais fondamentalement du fait que le projet de Convention couvre aussi les cas d'abordage.

2.3.3 Le concept d'« exploitant » du paragraphe c) est semblable à celui qui est utilisé dans la Convention de Rome, avec certains ajustements mineurs de nature rédactionnelle. On n'a cependant pas maintenu la présomption concernant le propriétaire inscrit qu'établissait l'art. 2, § 3, de la Convention de Rome, ni la différence d'avec l'usager illicite prévue à l'art. 12, § 2, mais par contre on a maintenu le critère de « contrôle » comme facteur d'attribution de la qualité d'« exploitant » que contenait la Convention de Rome.

2.3.4 Le concept « d'État partie » reprend celui du Protocole de Montréal de 1978, abandonnant celui de la ratification ou de l'adhésion pour se référer au fait que la Convention est en vigueur, sans mentionner l'origine de cet état de fait.

2.3.5 Enfin, le concept de « tiers », dont l'importance est fondamentale dans la mesure où il s'agit du sujet principal, conjointement avec l'exploitant, de la relation juridique qui régit l'accord, est envisagé au sens large, englobant non seulement les tiers à la surface, mais aussi les passagers ou l'équipage d'un autre aéronef en vol ou au sol et avec lequel un abordage pourrait s'être produit, ainsi que toute autre personne qui aurait essuyé des dommages, à l'exception de l'exploitant, du passager ou de l'expéditeur ou du destinataire de marchandises de l'aéronef qui a causé le dommage. De cette manière, le concept englobe également les personnes qui peuvent se trouver dans les aéroports et les propriétaires, administrateurs ou exploitants de l'aéroport.

2.4 Portée (art. 2)

2.4.1 Encore une fois pour des raisons de technique législative, les dispositions sur la portée de la Convention ont été placées au début du projet, à la différence de la Convention de Rome, où elles se trouvent presque à la fin du texte.

2.4.2 Le § 1 de l'art. 2 du projet fait une différence importante avec le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, en ce sens que ce dernier englobe également les dommages causés par les aéronefs d'États qui ne seraient pas parties à la Convention.

2.4.3 Dans le projet qui nous occupe, on a abandonné le concept d'immatriculation comme élément de connexion entre celui qui cause les dommages et l'État partie, pour se limiter à rendre possible son application lorsque l'exploitant a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un État partie. Cette référence au principal établissement ou à la résidence permanente, qui n'existait pas à l'origine dans la Convention de Rome, avait été introduite dans le système par le Protocole de Montréal de 1978, lequel avait cependant maintenu le critère de l'immatriculation. Néanmoins, le projet a tenu compte, pour supprimer l'immatriculation de l'aéronef comme point de connexion, du fait que la Convention s'appliquera majoritairement au transport aérien, si bien que ce point de connexion sera centré sur le principal établissement du transporteur. Cependant, pour l'aviation générale, il a établi comme point de connexion la résidence permanente de l'exploitant.

2.4.4 Le § 2 établit une différence importante en introduisant la possibilité d'appliquer également le système aux vols de cabotage. De cette manière les États sont invités à uniformiser, par voie de déclaration au dépositaire, leur législation nationale et internationale, en incorporant à leur système juridique intérieur la Convention qui nous occupe. L'importance d'uniformiser les législations intérieures en matière d'aviation est un principe de l'aviation civile internationale qui découle de la Convention de Chicago, en particulier de son Chapitre VI, et sur lequel il serait inutile de s'appesantir ici.

2.4.5 Le § 3 reproduit la solution de la Convention de Rome, précisant que la Convention englobe la Zone économique exclusive et clarifiant le statut juridique des plates-formes de forage et des autres installations fixées de façon permanente au sol dans la Zone économique exclusive.

2.5 **Responsabilité de l'exploitant (art. 3 et 8)**

2.5.1 En ce qui concerne la responsabilité de l'exploitant et malgré leur similitude, les projets de conventions sur les risques généraux et sur la réparation en cas d'intervention illicite contiennent des solutions juridiques totalement différentes, répondant à la nature juridique différente des risques visés. Comme les concepts soutenus par le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite seront expliqués par M. Jennison, je limiterai l'analyse à ceux qui figurent dans le projet de Convention sur les risques généraux.

2.5.2 En ce qui concerne le motif d'attribution de responsabilité, on a établi un concept mixte, combinant la responsabilité stricte (objective) avec la responsabilité subjective, et la responsabilité limitée avec la responsabilité illimitée, dans un mécanisme à deux niveaux qui utilise la formule créée par la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Montréal, 1999).

2.5.3 Ce système n'est pas absolument novateur pour ce qui est de répondre des dommages causés aux tiers à la surface. On se souviendra qu'un système semblable avait été proposé en 1950 à la réunion de Taormina lors de l'examen du projet qui allait devenir la Convention de Rome. À l'époque, on favorisait aussi trois niveaux, le premier strict et limité, le deuxième également limité mais avec un plafond plus élevé, en cas de faute, et finalement un troisième niveau à responsabilité intégrale, illimitée, pour les cas dans lesquels le dommage aurait été causé avec intention délibérée. Cette solution fut abandonnée lors de la session du Comité juridique de l'OACI tenue à Mexico en 1951, lors de laquelle fut élaboré le projet définitif auquel travailla la Conférence de Rome de 1952.

2.5.4 Pour revenir à notre projet, et dans ce sens, il prévoit un système de responsabilité stricte lorsque les dommages réclamés ne dépassent pas un certain montant, qui est fixé en droits de tirage spéciaux. Il faut tenir compte du fait que ce montant est établi pour chaque tiers lésé, et qu'il ne s'agit pas d'un montant global par événement comme dans la Convention de Rome. Ce montant, dont on a estimé qu'il pourrait être raisonnablement fixé entre 250 000 et 500 000 droits de tirage spéciaux pour chaque tiers, a été laissé entre crochets pour qu'il puisse être précisé au moment opportun.

2.5.5 Les raisons militent en faveur de la combinaison responsabilité limitée et responsabilité stricte pour l'indemnisation des tiers à la surface sont examinées depuis les origines mêmes du droit aéronautique, et il n'est donc pas nécessaire d'en parler ici. Cependant, l'introduction d'un critère de responsabilité illimitée mais subjective, la charge de la preuve incombant à celui qui invoque une exemption de responsabilité, est une solution qui contourne la majorité des objections formulées contre le système de la Convention de Rome.

2.5.6 D'autre part, on a établi comme facteur d'attribution — « seule condition » selon le projet — que le dommage provienne d'un aéronef en vol. Le projet ne mentionne pas expressément le cas des personnes ou objets tombés de l'aéronef, qui est compris dans le concept général. Il maintient par contre la différence entre dommage direct et indirect et l'exclusion du dommage résultant du seul fait du passage de l'aéronef, dommage qui est cependant visé séparément au § 3 de l'art. 3.

2.5.7 De cette manière, on a essayé de réaliser l'équilibre qui a été l'une des questions les plus controversées du droit aéronautique, concernant les droits du tiers étranger à la navigation aérienne et l'intérêt de la navigation aérienne, intérêt sur l'importance duquel il est inutile d'insister ici, mais qui doit être protégé contre les événements supposant une charge si lourde pour l'exploitant aérien qu'elle mettrait en danger sa subsistance.

2.5.8 Le critère de distinction entre les deux couches repose non seulement sur le montant du dommage subi par la victime, mais aussi sur l'introduction d'exemptions de responsabilité pour l'exploitant, qui peut se libérer de l'obligation d'indemniser en tout ou en partie sur la base de ce montant, en faisant la preuve qu'il n'y a pas eu faute de sa part, ou bien que le dommage découle de la faute d'un tiers dont il n'a pas à répondre. Le système a été suffisamment débattu et commenté à de nombreuses occasions lorsqu'il a été analysé en vue de son adoption dans la Convention de Montréal de 1999, et nous n'allons donc pas nous étendre sur cet aspect.

2.5.9 Il convient de signaler que l'unique moyen que peut invoquer l'exploitant pour s'exonérer, en tout ou en partie, de la responsabilité au premier niveau, est constitué par ce que l'on appelle la « faute de la victime » prévue à l'article 8 du projet. C'est-à-dire que la responsabilité stricte à ce niveau n'est pas absolue, suivant en cela la Convention de Rome. En effet, l'art. 8 du projet établit que s'il prouve que le dommage a été causé en tout ou en partie par une action ou omission du demandeur, intentionnellement ou téméairement et avec conscience du fait que des dommages en résulteront, l'exploitant est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité, dans la mesure où cet acte ou omission a causé le dommage ou y a contribué.

2.5.10 Cependant, on n'a pas prévu de motif d'exonération semblable à celle qui est établie à l'art. 5 de la Convention de Rome en ce qui concerne le dommage qui est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils. À cet égard, il convient de signaler que ce motif est peu compatible avec le fonctionnement de la responsabilité stricte que le projet cherche à instituer. D'autre part, et de cette manière, on réalise l'un des principaux objectifs du projet, qui est de faciliter la canalisation des réclamations vers une seule personne, celle de l'exploitant, qui se trouve normalement dans de meilleures conditions pour exercer ses recours.

2.5.11 Pour des raisons semblables à celles qui sont exposées précédemment, on n’a pas non plus repris dans le projet l’hypothèse également prévue comme motif d’exonération de responsabilité dans la Convention de Rome, selon laquelle la personne dont la responsabilité serait engagée a été privée de l’usage de l’aéronef par un acte de l’autorité publique, et on a préféré que la solution du problème passe par l’application des normes générales, compte tenu des particularités que pourraient présenter ces hypothèses dans le cas concret.

2.5.12 En ce qui concerne les dommages à l’environnement, bien qu’ils soient visés par le projet, on a opté pour renvoyer la question aux législations nationales. Les responsabilités de l’exploitant se limitent à la réparation, dont sont expressément exclus les dommages-intérêts punitifs ou exemplaires et les dommages à un titre autre que la réparation.

2.5.13 Enfin et au sujet de cet article, il convient de signaler que les dommages subis par les tiers qui doivent être réparés comprennent ceux qui touchent les personnes et les biens. Les dommages dus à une lésion psychologique ne sont réparables que s’ils sont causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant d’une lésion corporelle ou d’une peur raisonnable découlant directement de l’événement, d’être exposé à un risque de décès ou de lésion corporelle.

2.6 Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes (art. 4)

2.6.1 L’abordage entre aéronefs fait l’objet d’une double réglementation. Contrairement à la Convention de Rome, dont l’article 24 interdit expressément l’application de la Convention aux dommages causés par un aéronef en vol aux personnes ou aux biens qui se trouvent à bord d’un autre aéronef, le projet que nous présentons comprend comme nous l’avons vu, en qualité de tiers auxquels s’applique la Convention, l’exploitant, le propriétaire et l’équipage de l’autre aéronef, ainsi que les passagers, l’expéditeur ou le destinataire de la charge qui se trouveraient à bord.

2.6.2 D’autre part, et de façon analogue à la Convention de Rome, le projet englobe également à l’art. 4 les dommages à la surface causés par un abordage, établissant une responsabilité conjointe et solidaire entre les exploitants des aéronefs en cause, et réglementant le recours entre eux. La responsabilité de chaque exploitant vis-à-vis des tiers et en ce qui concerne le recours entre eux est fonction de leurs limites éventuelles de responsabilité.

2.7 Frais de justice et autres dépens (art. 5)

2.7.1 En ce qui concerne l’attribution des frais de justice et autres dépens de la procédure supportés par le plaignant, le projet fait une réserve en faveur de la loi locale pour ce qui est de son attribution. Cependant, afin d’encourager les accords à l’amiable, on a établi une limite à cette attribution, lorsque le litige a été produit inutilement par le défendeur, en ce sens qu’il a reçu une offre écrite d’indemnisation supérieure à celle qu’il aurait obtenue en définitive à l’issue de la procédure.

2.7.2 Il convient de signaler que si le texte du projet parle de « transporteur », il est évident qu’il s’agit de l’« exploitant ».

2.8 Paiements anticipés (art. 6)

2.8.1 Les paiements anticipés sont une exigence de la loi de certains États. C’est dans ce sens qu’ils ont été envisagés dans le projet, dans une disposition semblable à celle qui est établie à l’art. 28 de la Convention de Montréal de 1999.

2.8.2 Cependant, à la différence des dispositions de la Convention de Montréal de 1999, ces paiements ne sont pas limités aux décès ou aux lésions des passagers, mais ils s'appliquent à tous ceux qui sont visés par la loi de l'État où le dommage s'est produit.

2.9 Assurance (art. 7)

2.9.1 Le problème des garanties dans le régime qui réglemente les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface a été et continue à être une des questions de la plus grande importance.

2.9.2 Il ne fait aucun doute qu'il est difficile d'instituer un système de garanties assurant aux victimes la réparation du dommage subi, ce qui est encore plus difficile lorsqu'on essaie de le faire au niveau international.

2.9.3 Rappelons qu'une partie importante de la doctrine a attribué à cette question l'échec de la Convention de Rome de 1933, qui a motivé l'élaboration du Protocole de Bruxelles de 1938. La solution établie par la Convention de Rome n'a pas non plus donné satisfaction, malgré le mécanisme étendu et complexe établi au Chapitre III de cette convention, qui d'autre part a fait l'objet d'importantes modifications dans le Protocole de Montréal de 1978.

2.9.4 Cependant, le système de garanties a été ajusté dans la pratique selon un principe qui peut être considéré comme partie intégrante de la spécificité du droit aéronautique : la responsabilité dérivée de l'activité aéronautique doit être garantie. Cela a été reflété dans la pratique au moyen de l'exigence imposée par les États à leurs exploitants aussi bien qu'à ceux qui souhaitent les survoler d'avoir une garantie suffisante pour couvrir leur responsabilité, en général sous forme d'assurance.

2.9.5 Le régime de garantie du projet qui nous occupe a donc été simplifié au maximum afin de ne pas constituer un obstacle, dans le respect de la pratique en vigueur. À de légères modifications près, le texte est semblable à celui de l'art. 50 de la Convention de Montréal de 1999.

2.9.6 Le système se limite à trois principes de base : l'obligation pour les États parties d'exiger de leurs exploitants qu'ils contractent une assurance ou garantie suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la Convention ; la faculté des États parties d'exiger des exploitants qui assurent des services au-dessus de leur territoire qu'ils fournissent la preuve qu'ils maintiennent une assurance ou garantie suffisante pour couvrir cette responsabilité ; et enfin, la limite pour tout État partie consistant à ne pas exiger des exploitants d'autres États parties une garantie supérieure à celle qu'il exige de ses propres exploitants. Ce dernier point vise principalement, bien que non exclusivement, à ne pas exiger des exploitants étrangers des garanties dépassant celles qui sont exigées des nationaux. Cependant, il s'étend aussi à toute autre exigence liée aux garanties qui pourrait être considérée comme discriminatoire entre exploitants nationaux et étrangers.

2.10 Recours (art. 9 et 10 bis)

2.10.1 L'art. 9 du projet fait une réserve en ce qui concerne le droit de recours de celui qui a réparé les dommages. Cette disposition, dont l'antécédent est l'art. 10 de la Convention de Rome, est semblable à celle qui est établie à l'art. 37 de la Convention de Montréal de 1999.

2.10.2 Cette disposition peut être mise en rapport avec l'art. 10 bis relatif à l'exonération du propriétaire de l'aéronef, du loueur ou du bailleur de fonds qui conserve le titre ou qui détient la garantie de l'aéronef sans être l'exploitant. Vu ce qu'implique le fait d'exonérer un secteur important de l'industrie aéronautique des responsabilités prévues dans la Convention, cet article a été laissé entre crochets, étant entendu qu'il faut approfondir son examen avant de l'insérer définitivement.

2.11 Recours exclusif (art. 10)

2.11.1 Cette disposition qui vise à éviter qu'en invoquant des réglementations parallèles on puisse éluder l'application des conditions et limites de responsabilité de la Convention, oblige quiconque intente une action en réparation contre l'exploitant, ou ses proposés ou mandataires, pour des dommages causés aux tiers par un aéronef en vol, quelle que soit la manière dont elle est fondée, que ce soit en vertu de la Convention, en responsabilité délictuelle ou sur une autre base, à le faire sous réserve des conditions et limites prévues par cette convention.

2.12 Conversion des droits de tirage spéciaux (art. 11)

2.12.1 L'art. 11 du projet établit le mécanisme de conversion des sommes fixées pour établir la limite de responsabilité et exprimées en droits de tirage spéciaux, dans la monnaie nationale de l'État où l'action en réparation a été intentée. Il prévoit la conversion selon les deux situations possibles concernant le Fonds monétaire international, dont l'État peut ou non être membre.

2.12.2 Le libellé de cette disposition est semblable à celui de l'art. 23 de la Convention de Montréal de 1999, mais a été considérablement simplifié.

2.13 Révision des limites (art. 12)

2.13.1 Le projet contient également une disposition visant à réviser les limites afin d'éviter que les montants établis pour limiter la responsabilité de l'exploitant soient érodés par l'inflation.

2.13.2 À cet effet, il est établi que les sommes prescrites sont révisées par le depositaire compte tenu de l'inflation accumulée depuis la révision précédente et, si elle a dépassé 10 %, le depositaire informe les États parties d'une révision des limites de responsabilité.

2.13.3 La mesure du taux d'inflation dont le depositaire tient compte 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.

2.13.4 Les révisions prennent effet six mois après la notification aux États parties, sauf si une majorité d'entre eux notifie sa désapprobation.

2.13.5 Cet article est semblable à l'art. 24 de la Convention de Montréal de 1999.

2.14 Tribunal (art. 13)

2.14.1 Le projet, suivant les grandes lignes de la Convention de Rome, adopte le système de la juridiction unique, établissant la compétence des tribunaux de l'État partie où le dommage s'est produit pour connaître des actions en réparation qui sont intentées dans le cadre de ses dispositions.

2.14.2 De cette manière, en établissant un tribunal unique, celui de l'endroit du fait, on évite toute superposition de jugements devant différents tribunaux, ainsi que des décisions contradictoires dans des jugements découlant des mêmes faits, ce qui représente un avantage pour l'uniformité de la jurisprudence et la sécurité des droits des parties. Cette solution ne change pas dans le cas où les dommages surviennent dans plus d'un État partie ; en effet, le projet établit que, dans ce cas, les actions 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.

2.14.3 Cependant, cette limite de compétence ne régit pas les mesures provisoires disponibles, y compris les mesures de protection, qui peuvent être demandées à tout État partie conformément aux lois de cet État, élargissant ainsi la sécurité juridique des personnes lésées.

2.15 **Reconnaissance et exécution des jugements (art. 14)**

2.15.1 En ce qui concerne la force exécutoire des jugements rendus par un tribunal compétent, après un procès ou par défaut de comparution, le projet élargit la solution de la Convention de Rome au moyen des modifications introduites par le Protocole de Montréal de 1978. Ainsi, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie du tribunal qui les a rendus, ces jugements sont également exécutoires dans tout autre État partie dès que les formalités exigées par cet État partie ont été exécutées.

2.15.2 On tente ainsi d'assurer dans toute la mesure possible l'efficacité des jugements rendus conformément à la Convention.

2.15.3 Cependant, la faculté de demander la reconnaissance du jugement ou de l'exécuter dans un tribunal distinct de celui qui l'a rendu n'autorise pas, conformément à cette disposition, la révision de l'affaire au fond. On évite ainsi que le mécanisme d'exécution soit utilisé pour éluder la sécurité juridique que l'on a essayé d'obtenir au moyen des dispositions relatives à la juridiction.

2.15.4 La force exécutoire dont nous avons parlé n'est pas un principe absolu, et en conséquence le projet prévoit des hypothèses dans lesquelles la reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent être refusées. Pratiquement toutes ces hypothèses ont été établies, d'une manière ou d'une autre, dans la Convention de Rome, et elles n'ont pas généralement été critiquées par la doctrine spécialisée.

2.15.5 La première de ces hypothèses concerne le cadre dans lequel la reconnaissance d'un jugement serait manifestement contraire à l'ordre public de l'État partie où la reconnaissance ou le jugement sont demandés. Cette hypothèse était prévue à l'art. 20, § 7, de la Convention de Rome.

2.15.6 Ainsi, la reconnaissance et l'exécution d'un jugement peuvent être refusées si le droit de légitime défense a été compromis, du fait que l'action intentée n'a pas été notifiée au défendeur en temps utile et de façon à lui permettre de préparer et de soumettre une défense. Dans cette disposition, on a inséré les défenses prévues à l'art. 20, § 4, al. a) et b), de la Convention de Rome.

2.15.7 Le projet prévoit aussi comme motif de refus de la reconnaissance et de l'exécution d'un jugement le cas dans lequel il 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.

2.15.8 L'obtention d'un jugement par des manœuvres frauduleuses et le fait que la personne qui demande l'exécution n'a pas qualité pour le faire sont également prévus comme motifs de refus d'exécuter le jugement.

2.15.9 Enfin, le projet prévoit l'hypothèse dans laquelle le jugement octroie des dommages-intérêts, y compris des dommages exemplaires ou punitifs, qui n'indemnisent pas un tiers des dommages effectivement subis, auquel cas il est également possible de refuser la reconnaissance et l'exécution d'un jugement.

2.15.10 Reprenant le principe établi dans la Convention de Rome, le projet établit que lorsqu'un jugement est exécutoire, la condamnation à tous dépens est également exécutoire.

2.16 **Accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements (art. 15)**

2.16.1 Le projet tente de promouvoir les accords régionaux et multilatéraux sur la reconnaissance et l'exécution des jugements, à condition que cela n'ait pas d'incidence sur le niveau de protection que la Convention accorde aux tiers ou aux défendeurs.

2.16.2 Le projet établit un mécanisme visant à tenir les États parties informés de l'existence de ces accords.

2.17 **Prescription (art. 16)**

2.17.1 Le délai de prescription reste fixé à deux ans, mais on a adopté la formule de l'art. 35 de la Convention de Montréal de 1999, avec les modifications pertinentes.

2.17.2 Il est intéressant de faire remarquer que dans le projet de Convention sur l'intervention illicite, le délai est de trois ans au lieu de deux, vu la complexité de ce type d'événements.

2.18 **Décès de la personne responsable (art. 17)**

2.18.1 Le projet donne une légitimation passive aux ayants droit à la succession en cas de décès de la personne responsable, leur donnant ainsi la possibilité d'intenter des actions en réparation même en pareil cas.

2.19 **Aéronefs d'État (art. 18)**

2.19.1 Les aéronefs d'État sont exclus du champ d'application de la Convention, maintenant ainsi le principe prévu à l'art. 26 de la Convention de Rome. Le concept d'aéronef d'État vient de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

2.20 **Dommages d'origine nucléaire (art. 19)**

2.20.1 Enfin, et en ce qui concerne l'hypothèse de dommages causés par un incident nucléaire, la Convention renvoie à la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, à la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou à tout amendement ou protocole à ces instruments qui est en vigueur, si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ces dommages.

3. **CONCLUSIONS**

3.1 En guise de conclusion, je voudrais souligner certaines questions que je considère opportunes. Le projet qui est soumis à l'analyse de ce Comité cherche à trouver une formule équitable, qui respecte l'équilibre entre les intérêts de l'aviation et des tiers, et qui réponde aux divers régimes juridiques des États membres, afin d'arriver à une uniformité internationale, et même nationale, dans le traitement des victimes des accidents d'aviation.

3.2 C'est pourquoi le groupe de travail qui a participé à son élaboration a toujours tenu compte de la nécessité d'accorder une protection adéquate aux personnes lésées par les éventuels sinistres aéronautiques, tenant fondamentalement compte du fait que, en général, il s'agit de tiers étrangers à l'activité aérienne, mais aussi du fait que cette activité doit être préservée.

3.3 Ainsi, et considérant les objections qui avaient été faites à la ratification des instruments signés à Rome en 1952 et à Montréal en 1978, on a cherché un texte ne contenant pas de dispositions complexes et donc inapplicables, et qui soit par conséquent susceptible d’être accepté par les États membres.

3.4 Comme on peut le voir, le projet contient très peu de passages entre crochets, ce qui peut donner une idée du consensus auquel était arrivé le groupe de travail.

3.5 Le projet a été jugé suffisamment mûr par la grande majorité des États qui ont participé à la 36^e session de l’Assemblée de l’OACI. Le texte, comme toute œuvre humaine, est perfectible, comme continuera à l’être le projet que ce Comité élaborera en définitive lors de cette session. Cependant, cela ne peut pas nous empêcher de faire l’impossible pour obtenir le meilleur produit possible et nous acquitter ainsi du mandat que nous a confié le Conseil.

— FIN —