



LC/33-WP/8-4
25/4/08

COMITÉ JURIDIQUE — 33^e SESSION

(Montréal, 21 avril – 2 mai 2008)

Point 8 : Rapport sur les travaux réalisés pendant la session

PROJET DE RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA 33^e SESSION DU COMITÉ JURIDIQUE

Paragraphe 3:6 à 3:27 du projet de rapport du Comité juridique sur le point 3 de l'ordre du jour.

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

3:6 À l'invitation du Président de faire des déclarations générales, une délégation se félicite des rapports présentés par les Rapporteurs, le Groupe de travail du Conseil et le Secrétariat. À son avis, les Conventions représentent un équilibre entre les intérêts des victimes et ceux des exploitants. Elle a confiance que le Comité pourra finaliser les travaux sur les projets de texte et déclare qu'elle serait fière de proposer Rome comme lieu où tenir la Conférence diplomatique. Prenant note de cette déclaration, le Président se dit d'avis que le Conseil examinera favorablement la suggestion de tenir la Conférence diplomatique à Rome.

3:7 Le Comité convient ensuite de procéder article par article à l'examen de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, qui est présentée en Appendice B à la note LC/33-WP/3-1, étant entendu que le Rapporteur de la Convention sur les risques généraux apportera au texte de celle-ci les modifications corrélatives nécessaires.

3:8 En ce qui concerne l'**article 1, alinéa a)**, une délégation note qu'il faut retoucher le texte français de façon à l'aligner sur celui des Conventions de La Haye et de Montréal (*infraction pénale*).

3:9 Le Rapporteur de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite appelle l'attention du Comité sur le § 3.2.1 de son rapport et le problème que risque de représenter une situation où un État partie à cette Convention n'aurait pas ratifié une des conventions spécifiées ou un de leurs amendements. À ce sujet, le Président et le Secrétaire signalent que les conventions en matière de sûreté concernées ont été acceptées de façon presque universelle.

3:10 Une délégation note que diverses options s'offrent au Comité pour résoudre ce problème : 1) s'en remettre aux définitions des conventions existantes en matière de sûreté qui sont acceptées à l'échelle quasi mondiale ; 2) laisser la définition des actes d'intervention illicite à l'État dans lequel l'accident s'est produit ; 3) établir une définition autonome seulement pour la Convention à l'étude. Elle exprime sa préférence pour l'option 1. Une autre délégation est d'avis que le membre de phrase « qui est en vigueur entre les États parties » peut soulever des difficultés ; la sécurité est nécessaire dans l'application de la Convention. Cette délégation privilégie l'option 3. Une autre délégation estime qu'il serait prudent de tabler sur l'acceptation pour ainsi dire mondiale des conventions en matière de sûreté. Au moment de la Conférence diplomatique, on saura si de nouveaux protocoles ont recueilli l'adhésion, et dans l'éventualité où des amendements sont en vigueur dans l'État où le dommage s'est produit, il sera possible d'en tenir compte. Une autre délégation suggère d'envisager une définition autonome, dans l'intérêt de la sécurité juridique.

3:11 Dans sa conclusion sur ce point, le Président note que les Conventions de Montréal et de La Haye ont été presque universellement acceptées et qu'il serait donc approprié d'y faire référence sans ajouter d'élément relatif à leur entrée en vigueur. Il suggère donc que le texte se termine après « 1971 ». En ce qui concerne les amendements apportés à ces instruments qui sont en vigueur dans l'État considéré, le Président invite le Comité de rédaction à trouver un énoncé approprié.

3:12 Au sujet du libellé de l'**article 1, alinéa b)**, le Comité de rédaction est invité à l'examiner en vue d'éviter, si possible, l'emploi redondant du mot « événement ».

3:13 En réponse à une question posée par une délégation, le Président note que la définition de « en vol » figurant à l'**article 1, alinéa c)**, a été élargie par rapport à celle de la Convention de Rome de 1952 étant donné le fait que le nouveau texte est destiné à englober les situations visées par les conventions en matière de sûreté de Tokyo, de La Haye et de Montréal. Pour ce qui est de l'expression « en vol », le Rapporteur invite le Comité à prendre acte du texte liminaire de la note LC/32-WP/3-1, qui contient des annotations indiquant l'origine des articles individuels.

3:14 Le Comité entérine les **alinéas d), e), f) et g)** de l'**article 1**.

3:15 Faisant référence à un point traité dans le rapport du Rapporteur, une délégation suggère, relativement à l'**article 1, alinéa h)**, d'obtenir des assureurs aéronautiques une clarification quant à la situation du propriétaire de la coque d'un aéronef et la protection envisagée des personnes en question dans le cas d'un abordage, au titre de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle ajoute que la Convention de Montréal de 1999 a établi des limites de responsabilité infranchissables pour les expéditeurs et les destinataires de marchandises et demande si la solution actuellement prévue à l'article 1, alinéa h), contourne ces limites. Répondant à la première partie de la demande, l'observateur de l'industrie de l'assurance explique que l'assureur de l'exploitant qui n'est pas en tort aurait un droit subrogé contre l'exploitant qui est en tort. Il déclare que dans une telle situation, l'exploitant non fautif serait considéré comme un tiers, ajoutant que, particulièrement en aviation générale, tous les aéronefs n'ont pas une assurance coque. Il est donc convenable de les traiter comme des tiers pour les besoins de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Au sujet de la première question, le Président conclut qu'il serait approprié d'inclure le propriétaire de la coque dans la nouvelle convention. À propos de la seconde partie de la question, il se demande si l'intention est bien de créer en quelque sorte un gain fortuit pour le propriétaire ou le destinataire des marchandises, qui ont déjà la possibilité d'être pleinement dédommagés au-delà de la limite des 17 SDR par kilo en vertu d'une déclaration spéciale d'intérêt. Dans ce contexte, une délégation suggère de reporter la décision définitive sur cette question après l'examen par le Comité de l'article 5 (Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes), ce dont le Comité convient.

3:16 Une délégation demande que l'on envisage de définir le terme « haute direction » utilisé à l'article 24.

3:17 Le Comité examine ensuite l'**article 2** (Portée). Au sujet de cet article, le Rapporteur invite le Comité à prendre note des observations qu'il présente au § 3.3 du rapport, qui donne le pour et le contre de l'application du nouveau régime à l'aviation intérieure.

3:18 En réponse à une demande d'une délégation concernant le § 1 et la formulation « qu'il s'agisse ou non d'un État partie », une délégation explique qu'il y a eu une décision de politique d'inclure également dans la convention les dommages causés par les aéronefs d'États non parties, vu que l'objectif est de protéger les victimes et les exploitants. Répondant à une autre question, le Président explique que le financement du MDS est basé sur une taxe au départ qui serait perçue pour tous les aéronefs sortant d'un État partie, y compris les aéronefs provenant d'États non parties.

3:19 Lors de l'examen du § 1 et de l'énoncé « dans un autre État », le Président constate que la convention ne s'appliquerait qu'à un transporteur aérien étranger et qu'*a priori*, elle ne serait pas applicable aux transporteurs nationaux qui assurent des transports aériens internationaux à moins qu'une déclaration soit faite. Le Président invite le Comité à réfléchir sur ce point. À ce sujet, une délégation exprime l'avis que le libellé actuel donne à entendre que les exploitants immatriculés dans un État partie qui effectuent des vols internationaux ne seraient pas couverts. Elle donne l'exemple hypothétique d'un vol partant de Londres pour un point situé en Afrique du Sud effectué par un transporteur immatriculé

dans cet État. Les dommages survenant en Afrique du Sud ne seraient pas couverts par la convention, ce qui n'est pas le but recherché. Cette délégation propose d'ajouter un texte pour faire en sorte que les vols internationaux du transporteur soient également couverts. Elle propose d'insérer les mots « dans cet État partie ou » avant « dans un autre État », à la troisième ligne. Ayant pris note de cette proposition, le Président se demande si cette solution rendrait inutiles le § 2 et l'option qui y est prévue.

3:20 En ce qui concerne l'application à l'aviation intérieure, un observateur appelle l'attention du Comité sur la note LC/33-WP/3-9, qui propose que l'application de la convention soit obligatoire aussi bien pour les vols intérieurs que pour les vols internationaux. À son avis, il n'est pas justifié de traiter les victimes différemment selon la nature du vol. En outre, cette approche créerait une meilleure base de financement pour le MDS, étant donné que plus de la moitié du trafic aérien régulier est constitué de vols intérieurs. Cet observateur est partisan de supprimer le § 2 tout en appuyant l'idée avancée au sujet d'un amendement du § 1.

3:21 Au cours du débat qui s'ensuit, une autre délégation déclare appuyer un amendement de l'article 2 visant à ce que les vols internationaux des transporteurs des États parties soient couverts. D'après cette délégation, il s'agit d'une solution juste car ces transporteurs participent au financement du MDS. Elle est favorable au maintien de l'option de participation prévue par le § 2 car elle conviendrait davantage aux États qui hésiteraient à entériner un concept voulant que les contributions provenant des vols intérieurs d'un État servent à réparer un dommage résultant d'un vol intérieur dans un autre État. Une autre délégation suggère d'examiner cette question en fonction du lieu où le dommage est survenu et de trouver une solution qui, du point de vue de l'État partie concerné, soit la meilleure sur le plan de la protection des victimes et des exploitants. Cette délégation se demande si le besoin de respecter les préoccupations des États concernant le transport intérieur ne serait pas mieux satisfait par une clause de non-participation plutôt qu'un mécanisme de participation. Lors du débat sur la question de l'établissement d'une option de non-participation par opposition à une clause de participation, il s'avère que la majorité des délégations préfère une clause de participation. À ce sujet, le Président note que l'idée d'une application obligatoire aux vols intérieurs, proposée par un observateur, a soulevé un certain malaise. Une délégation appelle à la prudence pour ce qui est de se centrer sur le « trafic » plutôt que sur « l'exploitant ».

3:22 Dans sa conclusion sur ce point, le Président note que le § 1 devrait bien indiquer que la convention s'appliquerait à la fois aux transporteurs internationaux et aux transporteurs nationaux, et il invite le Comité de rédaction à examiner, pour le § 2, une clause de participation englobant les vols intérieurs, par opposition aux transporteurs nationaux.

3:23 Le Comité entérine ensuite l'**article 2, § 3**, sans débat.

3:24 Le Comité poursuit ses délibérations en examinant l'**article 3** (Responsabilité de l'exploitant). Au sujet du § 1, une délégation demande la raison de la suppression des mots « ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci », qui figurent dans la Convention de Rome de 1952. Un délégué, le Président du Groupe spécial du Conseil, explique que la suppression découle d'une question de rédaction, non d'une décision de politique, étant donné qu'en fin de compte, c'est l'aéronef qui cause le dommage.

3:25 Un observateur appelle l'attention du Comité sur la note LC/33-WP/3-9, qui contient une proposition visant à amender le § 1 pour tenir compte du fait que le dommage résulte d'un acte d'intervention illicite commis avec un aéronef en vol. Il propose aussi de changer le titre de la Convention pour souligner que l'acte d'intervention illicite est la cause du dommage. Au sujet de cette dernière

proposition, une délégation indique que ce changement de titre ne ferait pas de mal. S'agissant de l'autre proposition, plusieurs délégations sont favorables à ce que le § 1 de l'article 3 fasse ressortir davantage qu'un acte d'intervention illicite est la cause primaire du dommage et à ce que le texte soit modifié dans ce sens. Dans son résumé sur ce point, le Président note qu'il n'y a pas d'objection au changement proposé du titre de la convention. En ce qui concerne le § 1, il invite le Comité de rédaction à envisager de tenir compte, d'une manière appropriée, de la notion « d'intervention illicite », dans l'optique de ce qui a été suggéré par l'observateur. Le Secrétariat est invité à examiner la version française du § 1.

3:26 En ce qui a trait à l'**article 3, § 2**, le Comité de rédaction est invité à déterminer s'il est possible de clarifier cette disposition en vue d'établir un lien plus étroit avec le fait que l'acte d'intervention illicite est la base de la réparation, en tenant compte de la définition actuelle du mot « événement ». Dans ce contexte, une délégation réserve sa position et met en garde contre le danger d'imposer par inadvertance à la victime le fardeau de prouver que le dommage a été causé par un acte d'intervention illicite.

3:27 En ce qui a trait aux dommages environnementaux (**article 3, § 3**), le Rapporteur rappelle qu'il est jugé approprié de laisser ce sujet à l'État concerné, car le régime de responsabilité pour ce type de dommages diffère d'un État à l'autre. Une délégation, appuyée en cela par une autre, estime que le projet de texte actuel n'est pas assez clair. Au contraire d'autres conventions, notamment en ce qui concerne les dommages nucléaires, le texte n'établit aucun critère de ce qui constitue un dommage environnemental, et il ne tient pas compte non plus de l'incidence économique potentielle sur le plan de l'assurabilité ou de la non-assurabilité, ni de la possibilité d'une importante diminution des fonds du MDS. Notant que la notion de « dommage environnemental » n'est pas adéquatement traitée dans les systèmes juridiques de nombreux pays en développement, une délégation déclare qu'il serait nécessaire de créer une sécurité juridique et un terrain de jeu égal. Elle propose d'ajouter les mots suivants, à la fin du § 3 : « , ou à défaut d'une telle législation, ainsi qu'en décidera le Secrétariat du Mécanisme de dédommagement supplémentaire. »