



LC/33-WP/8-5
28/4/08

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 3:28 à 3:90 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

3:28 Dans son résumé du débat tenu jusqu'ici, le Président note que dans certains États il peut ne pas y avoir de législation concernant les dommages environnementaux étant donné que ces derniers sont traités comme des réclamations en responsabilité civile délictuelle ou des recours de common law ordinaires pour ce qui est de la restitution des biens et des coûts de nettoyage ; dans d'autres juridictions, une législation plus élaborée peut être en place. La question reste donc de savoir si le Comité a l'intention de charger le Secrétariat du MDS de concevoir des règles concernant les dommages environnementaux ou de laisser cela à la loi nationale de l'État intéressé. Le Président déclare qu'il pourrait ne pas être acceptable pour certains États qu'une entité étrangère comme le MDS dicte les règles. Le Comité est invité à réfléchir plus avant sur ce point. Quelques échanges informels font apparaître une inclination à accepter que certains aspects relatifs aux dommages environnementaux soient traités dans des règlements détaillés que la Conférence des parties (CDP) pourrait promulguer ; il appelle l'attention sur le projet de « Lignes directrices sur la réparation » qui figure en appendice à la note LC/33-WP/3-11, présentée par l'Équipe spéciale MDS. Dans le cas d'une insuffisance de fonds, le projet d'article 23 (Dédommagement réduit) énonce comment les fonds doivent être répartis.

3:29 Un observateur déclare que le terme « dommages environnementaux » est vaste et qu'il pourrait l'être davantage. On pourrait considérer qu'il englobe les dommages nucléaires. La note commune de l'industrie (LC/33-WP/3-9) signale qu'il n'y a pas d'assurance disponible pour les dommages nucléaires et propose que l'article 37 (Dommages d'origine nucléaire) soit remanié. Il est nécessaire soit d'exclure les dommages nucléaires de la portée de l'article 3, § 3, soit d'adopter le nouveau libellé proposé de l'article 37.

3:30 D'après l'interprétation d'une délégation, selon l'article 3, § 3, si un événement se produit dans une juridiction sans lois en matière d'environnement, il n'y aurait pas de réparation même s'il y avait des dommages environnementaux, et tout mécanisme d'évaluation et de réparation serait exclu ; il faut donc remanier l'article 3, § 3, pour tenir compte de telles juridictions. Le Président répond que dans certains États sans lois particulières en matière d'environnement, les dommages environnementaux seraient traités comme tous les autres dommages-intérêts résultant d'un délit civil. Une délégation, appuyée en cela par une autre, se demande donc si le § 3 peut être supprimé, étant donné que dans les États sans législation spécifique, on peut recourir au droit commun ; une autre délégation pense que la suppression pourrait rendre la convention plus acceptable.

3:31 Un observateur signale toutefois que cette dernière suggestion va à l'encontre du concept de recours exclusif ; le Comité devrait chercher à éviter de recourir aux lois nationales à l'extérieur du cadre de la convention. Un autre observateur estime qu'il devrait y avoir une référence aux dommages environnementaux dans l'article 3 parce qu'il est lié à la disposition de recours exclusif ; si la référence est supprimée, cela pourrait donner à croire que les dommages environnementaux ne sont pas couverts par la convention et la limite ne s'appliquerait pas. Une délégation appuie ce dernier point, indiquant que, dans le cas contraire, les transporteurs ne seraient peut-être pas suffisamment protégés, ce qui est incompatible avec un des principaux objectifs de la convention. Une autre délégation contesterait elle aussi la suppression du § 3 parce que, premièrement, la modernisation de la Convention de Rome est basée sur une proposition de la Suède qui insiste sur les aspects environnementaux et, deuxièmement, de récentes conventions dans d'autres domaines (p. ex. nucléaire, pollution maritime) englobent les dommages environnementaux.

3:32 Une délégation est d'avis que si le paragraphe est supprimé, la réparation des dommages en question serait prévue par le droit commun. Le Comité pourrait dire que les dommages environnementaux sont réparables en vertu de la loi : qu'il s'agisse d'une loi spécifique ou de droit commun, le résultat serait que les dommages environnementaux sont couverts par la convention.

3:33 Le Président fait observer que les dommages environnementaux sont essentiellement des dommages causés à des biens et qu'ils sont réparables en vertu d'une législation particulière dans certains États et du droit commun dans d'autres. Une préoccupation est exprimée selon laquelle ces dommages devraient être pris en compte, à défaut de quoi la clause de recours exclusif risque d'être touchée. Il est tentant, et il serait simple, de supprimer le § 3 et de permettre que ces dommages soient considérés comme tous les autres dommages et régis par des règles de la convention. D'un autre côté, les dommages environnementaux tiennent actuellement une place importante sur le plan politique, et des questions seraient soulevées s'ils n'étaient pas expressément couverts par la convention. En conséquence, à moins de créer un préjudice réel, on pourrait inclure une clause sur les dommages environnementaux qui n'occasionne pas autant de difficultés. Son libellé pourrait être proche du texte actuel. Il ne serait pas nécessaire de garder les mots « si et », parce que les dommages en question sont réparables ; l'expression « dans la mesure où », qui tient compte du recours extraordinaire, devrait être conservée ; il est également sensé de garder « législation de l'État partie sur le territoire duquel les dommages sont survenus ». Cette question devrait aussi être examinée en même temps que l'article 37 (Dommages d'origine nucléaire). Le Comité **décide** de renvoyer ce paragraphe au Groupe de rédaction, qui est invité à tenir compte des observations formulées.

3:34 Un délégué pose la question de savoir si les dommages environnementaux peuvent être considérés comme des dommages subis par des tiers tels que ces derniers sont définis à l'article 1. Une délégation explique que les dommages environnementaux pourraient toucher deux types de tiers : les personnes au sol et les États. C'est pourquoi les États sont inclus dans la définition du mot « tiers ».

3:35 L'**article 3, § 4**, est **accepté** sans observation. Ce paragraphe indique que l'on ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

3:36 Le Comité examine ensuite le **§ 5**, qui porte sur les types de dommages qui sont réparables. Sur le point concernant plus précisément les lésions psychologiques, le Rapporteur du projet de convention à l'étude rappelle au Comité les observations qu'il présente au § 3.5.1 de la note LC/33-WP/3-3. Un observateur appelle de nouveau l'attention sur la note commune de l'industrie (LC/33-WP/3-9), qui indique que les lésions psychologiques devraient être exclues ; l'énoncé précis à cet effet figure en annexe à la note en question. L'observateur explique que le système devrait permettre une indemnisation sûre et prompte, mais l'inclusion des lésions psychologiques irait peut-être à l'encontre de cet objectif. Elle ne respecterait pas les principes de la Convention de Montréal de 1999 : les passagers ne pourraient pas être indemnisés, mais les tiers le pourraient, dans des circonstances très vastes. Il pourrait être difficile de confirmer qu'il y a bel et bien lésion psychologique. Les tests pourraient être onéreux et le diagnostic, subjectif. Le traitement pourrait être long. Le montant de la réparation devrait être établi d'une façon très simple. Si l'on n'exclut pas explicitement les lésions psychologiques, les conséquences pourraient être énormes, avec la probabilité d'une pression à la hausse sur les primes d'assurance. Cette suppression est nécessaire dans un plan de répartition du risque.

3:37 Une délégation se demande si de tels dommages seraient assurables et s'ils tiennent compte des différences socioculturelles entre les régions du monde ; s'il était répondu par l'affirmative à ces deux questions, elle pourrait accepter le texte.

3:38 Une délégation partage les préoccupations du Rapporteur et de l'industrie. La réparation des lésions psychologiques est trop vaste si elle couvre, par exemple, une personne voyant l'événement à la télévision. Elle propose de modifier la dernière ligne du § 5 comme suit : « ..., soit d'une peur raisonnable d'être directement exposé ... ».

3:39 Un point de vue différent est exprimé selon lequel le projet actuel représente un progrès par rapport à la Convention de Montréal de 1999. Il est vrai que celle-ci ne fait pas expressément référence aux lésions psychologiques, mais elle n'empêche pas non plus la réparation de tels dommages.

3:40 Une autre délégation explique que son État a mis en place un mécanisme de réparation légal pour les lésions corporelles et que les dédommagements se font par l'intermédiaire de ce mécanisme. Il est important que la convention permette que les demandes de réparation faites dans cet État soient traitées par ce mécanisme légal plutôt que par les tribunaux.

3:41 Une délégation estime qu'il serait exagéré de supprimer toute mention relative aux lésions psychologiques. Le libellé à la fin du § 5 est peut-être trop général ; il suggère le suivant : « ..., soit d'une exposition directe à un risque de décès ou de lésion corporelle. »

3:42 Le délégué d'un État, Président du Groupe spécial du Conseil (SG-MR), déclare que le Groupe est convenu que l'indemnisation des victimes devrait être au moins aussi bonne que celle prévue par la Convention de Montréal de 1999 et qu'il a essayé de bien définir ce qu'est une solution raisonnable. Il pense lui aussi que les personnes qui voient l'événement à distance ou par le truchement des médias devraient être exclues de la réparation. De plus, la solution devrait aussi être assurable.

3:43 Un observateur explique que les polices d'assurance types couvrent les lésions psychologiques découlant de lésions physiques, ce qui représente un lien de causalité direct.

3:44 Un certain nombre d'autres délégations sont d'avis que les lésions psychologiques devraient être réparables, mais que les conditions de la réparation devraient être plus restrictives que ce qu'indique le projet actuel ; quelques-uns souhaitent que le Comité de rédaction tienne compte de la suggestion figurant au § 3.41 ci-dessus. Le Président conclut qu'il existe un **accord** pour demander au Comité de rédaction d'envisager la formulation « ..., soit d'une exposition directe ... » ; les personnes ayant vu l'événement à la télévision ne devraient pas être indemnisées.

3:45 La délégation observatrice qui a précédemment fait référence à la note LC/33-WP/3-9, qui propose l'exclusion explicite des lésions psychologiques, déclare que si de telles lésions étaient incluses, elles devraient être limitées aux lésions corporelles. Il pourrait être difficile de déterminer si un cas de lésion psychologique est causé par un événement et n'existait pas auparavant.

3:46 Le Comité examine ensuite l'**article 4** (Limite de responsabilité de l'exploitant). Une délégation estime qu'il faudrait introduire une limite individuelle, en accord avec la Convention de Rome (1952) et son Protocole de 1978. L'adoption d'une limite en cas de décès ou de lésion corporelle serait bénéfique pour les exploitants et leurs assureurs. Le Président convient que la convention ne limite pas le montant qu'une personne peut réclamer ; il constate que l'une des caractéristiques de la Convention de Montréal de 1999 a été de supprimer les limites individuelles.

3:47 Le Rapporteur sur cette question appelle l'attention du Comité sur le § 3.6.1 de son rapport.

3:48 Une délégation émet l'avis que les textes introductifs des versions anglaise et française de l'article devraient être alignés ; cette suggestion **est renvoyée** au Comité de rédaction.

3:49 La délégation de l'Allemagne fait référence à l'examen de la « franchissabilité » et aux propositions à ce sujet qui figurent dans la note LC/33-WP/3-5, et celle du Japon présente la note LC/33-WP/3-16. Sur la suggestion du Président, les présentateurs conviennent de reporter l'examen de fond de ces notes à un moment ultérieur plus approprié.

3:50 Une délégation demande une clarification du membre de phrase « chaque aéronef et chaque incident » qui figure dans le texte introductif, au regard de l'article 5, § 1. Pourrait-il signifier « chaque aéronef concerné par un incident » ?

3:51 Là-dessus, le Comité examine l'**article 5** (Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes). Un délégué, Président du SG-MR, répondant à la question ci-dessus, explique que l'article 5 traite du cas où plusieurs aéronefs interviennent dans un événement causant des dommages. L'article 4 indique clairement que la réparation est établie par aéronef intervenant dans l'événement ; il s'agit d'une limite de responsabilité par aéronef. L'article 5 clarifie cet aspect et prévoit l'interaction entre les entités. Peut-être le libellé pourrait être resserré par le Comité de rédaction.

3:52 Une délégation explique que les mots « par événement » ont été ajoutés en raison des usages actuels en matière d'assurance sur les risques de guerre. Un observateur ajoute depuis le 11 septembre, le marché de l'assurance couvre seulement les responsabilités civiles pour les risques de guerre et de terrorisme, de façon groupée. Il n'y a plus de couverture par événement pour la responsabilité civile.

3:53 Se reportant à l'article 5, § 1, et à la question des tiers, une délégation propose que les passagers et les propriétaires de fret soient soumis aux limites prévues dans la Convention de Montréal de 1999. Il est injuste d'autoriser les expéditeurs et les passagers à obtenir des indemnisations qui excèdent les limites de la Convention de Montréal de 1999 en utilisant la présente Convention.

3:54 Le Président note que dans la définition des tiers, une partie ne s'applique qu'en matière de collisions. Selon une proposition, le présent Comité ne devrait pas créer une situation de gain aléatoire pour les expéditeurs ou les destinataires de fret. **Il est demandé au Comité de rédaction** de veiller à éliminer les possibles situations de gain aléatoire favorisant les expéditeurs ou les destinataires de fret.

3:55 Concernant l'article 5, § 2, une délégation indique que la responsabilité de l'exploitant est stricte et que son degré de faute ou de négligence n'entre pas en ligne de compte. Par conséquent, il n'est pas sûr que l'on devrait parler de leur degré de contribution aux dommages. Il est proposé de remplacer le § 2 par une disposition prise du projet de convention de 1960 sur les collisions aériennes, qui veut que si aucun des exploitants n'est en faute, la responsabilité devrait être proportionnelle aux masses respectives des aéronefs.

3:56 Un délégué, Président du SG-MR, dit que la modification proposée suppose encore que l'on établisse que les exploitants ne sont pas en faute, ce qui introduit la notion de contribution aux dommages, de sorte que le texte de 1960 n'est pas différent de celui du § 2. On pourrait envisager de se débarrasser de la notion de responsabilité fondée sur une faute commise et ne tenir compte que de la masse relative des aéronefs.

3:57 Le Président invite les observateurs de l'industrie à présenter leurs vues sur cette question ; le Comité y reviendra à une étape ultérieure, lorsque ces observations auront été entendues.

3:58 Concernant l'**article 6** (Paiements anticipés), une délégation prône le remplacement du mot « damage » par « compensation », car le premier mot revêt une connotation de responsabilité. Le Groupe de rédaction **est invité** à examiner cette proposition en rapport avec l'article 6 ainsi que dans toute la Convention.

3:59 Le Comité examine ensuite l'**article 7** (Assurance).

3:60 Une délégation note que l'article 4 établit des limites seulement pour chaque aéronef et chaque événement. S'il y a plus d'un événement, la responsabilité de l'exploitant pourrait augmenter en conséquence. À combien d'événements un exploitant devrait-il se préparer dans son contrat d'assurance ? Un texte devrait être ajouté à l'article 7 pour indiquer qu'un exploitant doit souscrire à une assurance pour un seul événement à la fois.

3:61 Un observateur explique que les contrats d'assurance pour chaque aéronef et chaque événement ne sont plus disponibles sur le marché. Les seuls exploitants qui pourraient obtenir des assurances par aéronef par événement sont ceux qui bénéficient de certaines garanties gouvernementales. Il serait sensé d'inclure dans l'article 7 une disposition comparable à la règle 785/2004 de l'Union européenne (UE) de sorte que lorsque l'on ne dispose pas d'une assurance par aéronef et par événement, une valeur globale suffirait.

3:62 Une délégation indique que le premier niveau repose sur la disponibilité et la fiabilité de l'assurance, mais il n'est pas certain que l'article 7 garantisse cet aspect. Il pourrait se révéler relativement difficile de déterminer ce qu'est une assurance « suffisante » selon ce que l'on entend par « chaque aéronef et chaque événement ». La disponibilité des assurances change au fil du temps. L'article n'est pas suffisamment souple pour tenir compte de ces changements. On pourrait donner à la CDP le pouvoir de déterminer les besoins en assurance.

3:63 Un observateur fournit de plus amples éclaircissements. Il indique qu'avant le 11 septembre, la couverture des risques de guerre et de terrorisme pour la responsabilité civile était fondée sur chaque événement et chaque aéronef. Depuis le 11 septembre, la couverture est établie sur la base de 1 milliard de \$US pour chaque cas ou de 2 milliards de \$US pour le tout. Certaines polices ne prévoient que 1 milliard \$US sur la base d'un tout, et le nombre d'aéronefs considérés n'entre pas en ligne de compte. Dans la réglementation de l'UE, les limites globales sont jugées être conformes aux critères d'une assurance suffisante.

3:64 Le Président suggère d'instituer un **petit groupe sur les assurances** pour rédiger un texte qui tiendra compte de la réalité du marché de l'assurance et fournira aux États les garanties nécessaires ; le Comité **accepte** cette proposition. Le petit groupe est composé des délégations du Canada, du Japon, de Singapour, de l'IATA et du LMBC.

3:65 Une délégation met en doute la valeur des garanties d'État. Le Comité **convient** que le petit groupe sur les assurances devrait aussi prendre cette question en considération.

3:66 Dans le cadre de l'examen de l'**article 8**, une délégation est d'avis qu'il est inutile de créer une entité externe à l'OACI pour administrer le fonds étant donné que cette responsabilité pourrait être assumée par l'OACI à moindre coût et avec plus de facilité pour les États contractants. À cette fin, la délégation propose de modifier les **§ 3 et 5** pour qu'ils se lisent comme suit :

3:67 « 3. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est établi comme service spécial de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue d'administrer le fonds et a son siège au même endroit que l'OACI. »

3:68 « 5. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire jouit, en qualité d'organisation internationale, d'une exemption d'impôts et des autres privilèges qui sont reconnus à l'OACI. »

3:69 Quatre délégations appuient les amendements proposés tandis que quatre autres s'y opposent estimant que le fardeau de l'administration du fonds ne devrait pas être imposé à l'OACI et qu'une entité spécialisée distincte est préférable.

3:70 Notant que les titres du Chapitre III et de l'article 8 sont les mêmes, une délégation propose de remplacer le titre de l'article par « Constitution et objectifs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire ».

3:71 Une autre délégation propose de scinder le § 4 en deux paragraphes, l'un contenant la première phrase du texte actuel établissant la capacité juridique du Mécanisme de dédommagement supplémentaire, l'autre traitant des obligations corrélatives des États parties. La même délégation estime que la version française du § 6 n'est pas alignée sur la version anglaise et devrait l'être.

3:72 Une délégation observe que le renvoi à l'article 19, § 2, dans le § 2, alinéa a), devrait être modifié pour indiquer l'article 19, § 3.

3:73 À la suite d'observations concernant les dispositions de l'article 8 se rapportant aux privilèges et immunités, le Président demande que le Secrétariat examine ces dispositions à la lumière des dispositions comparables que l'on trouve dans d'autres conventions.

3:74 Le Président décide de plus d'établir un deuxième Groupe d'amis du Président, composé du Brésil, de l'Italie, du Nigéria, de Singapour et de la Suède, et présidé par M^{me} Emilia Chiavarelli (Italie), pour examiner toutes les propositions d'amendement de l'article 8, en tenant compte en particulier d'autres expériences telles que le rôle de l'OACI dans les Accords de financement collectif avec les pays nordiques de 1956 et l'Autorité de surveillance du Registre international au titre de la Convention et du Protocole du Cap de 2001, ainsi que de l'expérience des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dont les propositions du Groupe spécial sont inspirées.

3:75 Estimant que les **articles 9 et 10** sont étroitement liés à l'article 8, le Comité décide d'en reporter l'examen en attendant les conclusions du deuxième Groupe d'amis du Président.

3:76 Concernant l'**article 11**, une délégation propose que les mots « peut décider », qui apparaissent au début du **§ 1, alinéa d)**, soient remplacés par « décide » et qu'une date limite soit fixée à la Conférence des parties pour prendre la décision finale.

3:77 Estimant que l'idée d'établir une date limite pour la Conférence des parties est liée à l'article 10, il est décidé de reporter l'examen de l'article 11 à celui de l'article 10.

3:78 En ce qui concerne l'**article 12**, une délégation exprime l'avis, appuyée par trois autres délégations, qu'il ne semble pas être justifié que l'aviation générale soit exclue de toute contribution au Mécanisme de dédommagement supplémentaire, estimant que l'aviation générale tirerait aussi avantage du système. Il est expliqué que le Groupe spécial s'est concentré uniquement sur l'aviation commerciale

car il ne serait pas aisé en pratique ni viable économiquement de percevoir des contributions auprès des usagers de l'aviation générale.

3:79 Compte tenu de cette explication, il est décidé que l'aviation générale devrait être incluse en vertu d'un principe général, avec la possibilité de bénéficier d'exemptions lorsque le coût de la perception des contributions afférentes serait excessif en comparaison des fonds perçus. Cet article est renvoyé au Groupe de rédaction pour être révisé en conséquence.

3:80 Se reportant à l'**article 13**, une délégation propose que cet article soit ou bien ajouté à l'article 15 en tant que § 2 ou bien placé immédiatement après ce dernier article étant donné le rapport entre ces deux articles. Il est décidé de le communiquer au Groupe de rédaction dans cet objectif.

3:81 Un observateur propose d'amender cet article en tenant compte du libellé proposé dans l'annexe à la note de travail LC/33-WP/3-9 pour fixer une limite supérieure au montant à payer par le Mécanisme de dédommagement supplémentaire. Cependant, cette proposition n'est pas appuyée durant la suite des délibérations et elle n'est donc pas approuvée.

3:82 En ce qui concerne l'**article 14**, il est noté que la dernière phrase du deuxième paragraphe appelle un alignement entre les versions anglaise et française (voir « in respect of a State Party » et « may not be used »). Le Président note d'après les diverses interventions que le principe d'équité que cette disposition vise à établir est accepté, mais ce paragraphe est tout de même renvoyé au Comité de rédaction pour que ledit principe y soit bien reflété. Une délégation souhaite aussi que les principes d'uniformité et de non-discrimination soient exprimés plus fortement, comme c'est le cas dans la première phrase du deuxième paragraphe, de manière à garantir que le montant des contributions soit égal quelle que soit la nationalité des contributeurs. À cet égard, le Président du Groupe spécial appelle l'attention sur le fait que la dernière phrase du premier paragraphe de l'article 15 indique que la période et le taux sont les mêmes pour tous les États parties. Concernant le premier paragraphe, un observateur propose que l'on devrait fixer une limite aux contributions au Fonds. Cependant, notant la deuxième phrase du deuxième paragraphe de l'article 15, le Comité n'entérine pas ce point de vue.

3:83 Le Président du Groupe spécial ayant fourni des explications sur l'historique de l'**article 15**, le Comité se dit satisfait et passe à l'examen de l'**article 16**. Une délégation propose d'améliorer le deuxième paragraphe en ajoutant les mots « et qui devraient être perçues » après « qu'il a perçues » de façon à couvrir les cas où aucune contribution n'est prélevée par un exploitant. Dans le même paragraphe, une autre délégation propose aussi d'ajouter « et payable » après « la somme due ». Le Comité de rédaction est chargé de s'occuper de ces deux propositions.

3:84 Concernant l'**article 17**, après des observations générales du Président du Groupe spécial, une délégation s'interroge sur le sens du mot « perte » employé dans le troisième paragraphe, se demandant, en rapport avec l'article 12, si l'État serait rendu responsable de n'avoir pas veillé à la perception de contributions de la part des exploitants de l'aviation générale. Cette délégation est appuyée par une autre délégation qui s'inquiète de toute recommandation discrétionnaire que le Directeur pourrait prendre au titre de la dernière phrase de ce paragraphe, suggérant que des orientations devraient être élaborées à cet effet. Le Président explique que la perte couvrirait les sommes non perçues faute d'avoir fourni les renseignements voulus au titre du § 2, et il indique que ce paragraphe a plus une valeur de persuasion morale étant donné qu'il serait plutôt illusoire d'intenter des poursuites juridiques contre un État. Une délégation observe de plus que le projet de réglementation contenu dans la note LC/33-WP/3-8 couvrirait cette question par renvoi à l'article 17 en ce qui concerne le refus de dédommagement, selon le

modèle du FIPOL. En ce qui concerne le premier paragraphe, une autre délégation propose que le mot « ensuring » soit ajouté après « a view to ». Cette tâche est confiée au Comité de rédaction.

3:85 Concernant les articles 16 et 17, une autre délégation sollicite l'établissement d'un mode de règlement des différends. Le Président est aussi d'avis que l'on peut s'attendre à ce que cette question soit assurément un ingrédient important pour le succès de la Convention, mais il observe que l'usage à l'OACI est de laisser ce type de paragraphe final à la discrétion de la Conférence diplomatique.

3:86 Le Président du Comité juridique annonce alors la composition du Comité de rédaction : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Canada, Chili, Chine, États-Unis d'Amérique, France, Japon, Liban, Royaume-Uni, Russie, Singapour et Suède, ainsi que IATA et AWG.

3:87 Concernant l'**article 18**, une délégation fait valoir que des orientations seraient souhaitables concernant les crédits et garanties mentionnés au § 4, comme c'est le cas dans le projet de lignes directrices sur les investissements dont il est question au § 2. Le Président du Groupe spécial fait savoir que cette proposition est déjà examinée par l'Équipe spéciale, et que des éléments de ce type seront disponibles pour la Conférence diplomatique. Un observateur signale aussi que les coûts administratifs du MDS devraient être limités sur une base annuelle. Une délégation ayant indiqué que ces questions administratives sont examinées par le groupe présidé par l'Italie, il est convenu d'aborder ce point lorsque le groupe présentera son rapport.

3:88 Toujours concernant l'article 18, en réponse à une délégation qui estime que l'expression « le plus haut degré de prudence » utilisée au § 2 est vague, le Président du Groupe spécial fait savoir que ce libellé a été emprunté de dispositions comparables du FIPOL. Concernant le § 4, cette même délégation est d'avis que les crédits doivent être traités avec une extrême prudence et être soumis à certaines conditions comme c'est le cas dans l'article 20, premier paragraphe, à savoir selon la décision de la CDP et en accord avec les lignes directrices. Cet avis est appuyé par une délégation qui estime que ces décisions ne peuvent être laissées au seul Directeur. Une autre délégation affirme qu'en l'absence de telles conditions, il pourrait se révéler difficile pour certains États de ratifier la Convention. Une délégation ayant effectivement noté une référence voilée à la CDP dans l'article 14, § 3, alinéa f), le Président conclut que l'on s'entend pour faire intervenir la CDP dans ce processus et pour qu'il y ait des lignes directrices, et que le Comité de rédaction examinera quel serait le meilleur endroit pour introduire ces conditions, par exemple dans l'article 9 ou dans l'article 18.

3:89 Le Comité passe ensuite à l'examen du **Chapitre IV** (Dédommagement provenant du Mécanisme de dédommagement supplémentaire), en commençant par l'**article 19**. Concernant la dernière partie du § 1, il est confirmé en rapport avec les délibérations sur l'article 2 que le Comité de rédaction fera dûment référence au « transport » intérieur plutôt qu'à l'« exploitant ». Comme une délégation a rappelé les propositions présentées dans les notes LC/33-WP/3-5 et WP/3-6 visant à amender le premier paragraphe, il est décidé de les prendre comme faisant partie d'un tout lorsque le Comité examinera la question de la franchissabilité dans son ensemble. Revenant sur le § 2, le Président observe que les chiffres entre crochets ne constituent pas une question juridique en soi et seront examinés à la Conférence diplomatique.

3:90 Les délibérations portant ensuite sur le § 3 de l'article 19, relatif à la question de la descente au niveau inférieur. Après que le Rapporteur eut résumé les observations formulées dans la section 3.12 de son rapport, une délégation propose qu'un texte soit ajouté après « transport aérien » pour indiquer que certains exploitants seulement pourraient être protégés par la descente au niveau inférieur étant donné qu'une assurance satisfaisante pourrait ne pas être disponible à certains exploitants tandis que d'autres pourraient bénéficier d'une couverture suffisante. Un observateur note que, bien que convenant

de la proposition quant à son fond, son libellé pourrait restreindre la portée de l'article en rendant la descente au niveau inférieur conditionnelle à un événement lié à l'aviation alors que les marchés de l'assurance peuvent faire défaut en raison d'événements survenus dans d'autres secteurs. Cet observateur fait aussi valoir que la descente au niveau inférieur devrait être obligatoire étant donné le haut niveau à atteindre pour son déclenchement. Faisant référence à la note LC/33-WP/3-9, il dit de plus que dans ce cas le MDS devrait assumer la responsabilité plutôt que de simplement fournir des dédommagements aux exploitants. Une délégation exprime, avec l'appui d'une autre délégation, ses préoccupations concernant les propositions de l'observateur, considérant que des exploitants peu scrupuleux pourraient compter sur l'intervention du MDS et ne pas être suffisamment diligents. Faute de temps, le Président reporte l'examen de ce point. Concernant la proposition précédente d'une délégation, étant donné que le Président du Groupe spécial a rappelé que la descente au niveau inférieur vise à appuyer la continuité du transport aérien dans son ensemble, le Président du Comité demande qu'un texte précis soit présenté au Comité de rédaction par cette délégation.