



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 3:91 à 3:115 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

3:91 Le Comité reprend l'examen de l'**article 19, paragraphe 3**. Le Président rappelle les délibérations antérieures du Comité sur ce point, qui ont révélé une divergence de vues en ce qui concerne la question de savoir s'il faut ou non prévoir un mécanisme automatique et obligatoire de descente au niveau inférieur.

3:92 Une délégation appuie l'idée d'un mécanisme obligatoire de descente au niveau inférieur dans les cas où la norme établie au paragraphe 3 est respectée. Cette délégation invite le Comité à examiner le Flimsy n° 2 dans ce contexte et explique qu'un amendement du texte est néanmoins nécessaire pour tenir compte de la situation dans laquelle un exploitant particulier n'est pas à même d'obtenir une couverture d'assurance. Un observateur, qui s'est prononcé en faveur du mécanisme automatique de descente au niveau inférieur, est d'avis que la proposition formulée par cette délégation présente des avantages. Un autre observateur partage ce sentiment et signale au Comité qu'un mécanisme automatique de descente au niveau inférieur est nécessaire dans les situations comparables à celles du 11 septembre, où deux ou plusieurs aéronefs du même exploitant ont fait l'objet d'un acte d'intervention illicite. Autrement, en pareille situation, la couverture d'assurance globale à la disposition de cet exploitant pourrait être épuisée et ne pas même couvrir la réparation au premier niveau.

3:93 Une délégation appuie entièrement un mécanisme automatique de descente au niveau inférieur et mentionne, dans ce contexte, qu'il incombe aux États d'améliorer la situation du transporteur dans ce type de circonstance étant donné que l'acte d'intervention illicite vise principalement l'État. Reconnaissant que des actes multiples d'intervention illicite contre le même exploitant représentent un problème particulier qui doit être pris en compte, une délégation émet l'avis qu'il suffit de laisser cette question à la discrétion de la Conférence des parties. En décider autrement et prévoir un mécanisme obligatoire de descente au niveau inférieur irait à l'encontre des règles existantes de la Communauté européenne en matière d'assurances et empêcherait nombre d'États de ratifier la Convention. Cette délégation déclare que, dans la mesure où l'exploitant intéressé s'est doté de toutes les assurances exigées au titre de la Convention, il n'est que juste de fournir une certaine forme d'assistance financière dans certains cas, comme le prévoit le concept décrit à l'article 26. Remarquant que le Flimsy n° 2 identifie bien la question de la non-disponibilité d'une couverture d'assurance pour un exploitant particulier comme un problème distinct, le Président fait savoir que certains États pourraient sans doute trouver quelque réconfort dans le fait qu'il soit laissé à la discrétion de la Conférence des parties de s'occuper de la question du mécanisme de descente au niveau inférieur, car il pourrait toujours y avoir des cas de compagnies aériennes peu difficiles ayant une mauvaise réputation en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de sûreté. Une délégation est d'avis que cette question nécessite un examen plus approfondi, notamment en ce qui concerne les conditions et la durée de la descente au niveau inférieur en rapport avec des événements touchant le même exploitant. Se fondant sur cette intervention, le Président appuie la création d'un autre groupe des amis du Président (n° 3), composé des délégations de la France et du Japon ainsi que des observateurs de l'AWG, de l'IATA et du LMBC. Il est demandé au groupe de réaliser cet examen avec la plus grande diligence.

3:94 Le Comité porte ensuite son attention sur l'**article 20** (Paiements anticipés et autres mesures). Une délégation invite le Comité à examiner la disposition en question en rapport avec l'**article 6** (Paiements anticipés) et à clarifier la situation de manière à éviter la possibilité de doubles paiements à une personne physique. En ce qui concerne ce point, le Président du Groupe spécial du Conseil explique qu'en principe l'obligation principale en matière de paiements anticipés incombe à l'exploitant ; si l'exploitant effectue le paiement, il n'y a dès lors plus de nécessité économique immédiate

d'effectuer un paiement au titre de l'article 20. Cette dernière disposition a été mise en place pour tenir compte des cas de descente au niveau inférieur dans lesquels le paiement serait effectué par le MDS, sous réserve d'une décision de la Conférence des parties et des lignes directrices sur les dédommagements. Il est indiqué cependant que certains éclaircissements sur ce point peuvent être nécessaires. À cet égard, un observateur mentionne que les lignes directrices sur les dédommagements prévoient une communication entre les assureurs et le MDS qui permettrait d'identifier facilement tout double paiement.

3:95 En ce qui concerne les paiements anticipés et les dédommagements que doit verser le MDS, une délégation propose de préciser que ces types de paiements devraient être exemptés de toutes restrictions en matière de devises ou de virements. Notant que cette question peut être sensible sous certaines juridictions, le Président invite cette délégation à produire un Flimsy qui sera examiné par le Comité. Sur cette base, le Comité convient des **articles 6 et 20**.

3:96 L'**article 21** (Actes ou omissions des victimes) est accepté sans délibérations.

3:97 L'**article 22** (Frais de justice et autres dépens), qui est repris de l'article 22, paragraphe 6 de la Convention de Montréal, est adopté par le Comité.

3:98 Le Comité poursuit ses délibérations et entreprend l'examen de l'**article 23** (Dédommagement réduit). Concernant cet article, le Comité rappelle ses délibérations antérieures sur la question des « lésions psychologiques » en tant que dommage distinct. Un observateur réitère ses arguments contre la reconnaissance de ce type de lésion, mais plusieurs délégations sont d'avis qu'à la lumière des délibérations antérieures, les « lésions psychologiques » devraient, dans la mesure où elles sont reconnues au titre de la Convention, bénéficier de la même priorité que les « décès et lésions corporelles » en ce qui concerne la priorité par rapport aux dommages matériels. Le Président charge le Comité de rédaction d'accorder à ce point un traitement approprié. En outre, le Comité convient de clarifier qu'à la deuxième ligne de l'article 23, la référence devrait renvoyer aux « articles 4 et 19, paragraphe 2 ».

3:99 En ce qui concerne encore l'article 23, une délégation invite le Comité à examiner la proposition d'amendement présentée dans l'Appendice à la note LC/33-WP/3-16. À ce sujet, une autre délégation estime que l'essentiel de cette proposition est bien adapté au contexte du droit maritime. Cette délégation note toutefois que la proposition pourrait avoir des incidences sur les dispositions de la Convention relative au tribunal. Se fondant sur cette dernière intervention, le Président observe que l'amendement proposé peut ne pas être approprié dans le contexte de l'aviation. Sur cette base, le Comité conclut son examen de l'article 23.

3:100 Le Comité passe ensuite à l'**article 24** (Dédommagement additionnel). Une délégation exprime ses préoccupations au sujet de cette disposition et propose que le Comité examine les propositions qu'elle a faites dans la note LC/33-WP/3-5. Cette délégation rappelle ses principales objections au projet de texte. De l'avis de cette délégation, la proposition empêche la victime de recevoir un dédommagement additionnel du transporteur même si le transporteur est en mesure d'effectuer ce paiement, sans avoir à utiliser ses propres fonds ni pour le premier niveau ni pour le deuxième. Le projet de texte va à l'encontre des principes fondamentaux du droit de la responsabilité délictuelle, soulève des questions constitutionnelles et, de fait, ne prévoit aucun incitatif pour que le transporteur aérien s'acquitte de sa responsabilité morale et respecte les mesures de sûreté. La délégation note que l'établissement d'un plafond infranchissable en dépit de mesures fondées sur la faute n'est pas compatible avec les principes juridiques fondamentaux. Elle invite le Comité à examiner sa proposition qui figure dans le paragraphe 4 de la note de travail mentionnée ci-dessus, laquelle prévoit des exceptions à la limite de responsabilité

dans le cas où la haute direction ne s'est pas acquittée de ses fonctions de supervision ou n'a pas bien choisi ses représentants et ses agents.

3:101 Le Rapporteur remarque qu'un plafond ferme de la limite de responsabilité est estimé essentiel pour les exploitants comme contrepartie de l'acceptation d'un régime strict de responsabilité, notant que cet aspect demeure en même temps un sujet de controverse. Il renvoie le Comité aux considérations contenues dans les paragraphes 3.15 et 4.6 du Rapport du rapporteur. Il déclare que si le plafond fixé pour la limite de responsabilité est facilement franchissable, le nouvel instrument ne servira plus principalement de mécanisme de dédommagement rapide des victimes mais suscitera plutôt des litiges concernant le comportement du transporteur.

3:102 Au cours des délibérations qui font suite, quatre délégations déclarent qu'elles partagent entièrement les préoccupations de la délégation qui s'est exprimée précédemment.

3:103 Une délégation est d'avis que le projet actuel tient raisonnablement compte des intérêts essentiels des victimes, avis qui est appuyé par plusieurs autres délégations. Cette délégation exprime certaines préoccupations au sujet de la proposition présentée dans le paragraphe 4 de la note LC/33-WP/3-5 et l'idée d'une « responsabilité » conjointe et multiple du MDS. Une autre délégation rappelle que la Convention vise à gérer et à répartir les risques tout en assurant un dédommagement aux victimes. Elle estime qu'un plafond ferme est essentiel au succès de l'ensemble du projet. Une autre délégation propose de considérer ces interventions dans le contexte du changement de paradigme qui est survenu, en particulier dans une situation où les compagnies aériennes sont d'innocentes victimes. Dans les rares cas où la compagnie aérienne a partiellement contribué aux dommages subis, il demeure nécessaire de s'en remettre aux principes du droit de la responsabilité délictuelle ; selon cette délégation, tout écart par rapport à ce droit doit être raisonnable afin de demeurer ratifiable. Elle rappelle qu'elle a présenté la note de travail LC/33-WP/3-21, qui propose d'examiner simultanément les articles 24 et 27 et contient une proposition visant à élargir les situations dans lesquelles un dédommagement additionnel pourrait être sollicité.

3:104 Une autre délégation émet l'avis que l'exploitant ne devrait être exonéré que lorsqu'il n'y a pas d'intention de sa part et que le concept de haute direction devrait inclure toutes les personnes qui prennent des décisions exécutoires au nom de l'exploitant, concept qui est appuyé par une autre délégation. En ce qui concerne le fardeau de la preuve dont il est question au paragraphe 2, deux délégations sont d'avis qu'il devrait incomber à l'exploitant plutôt qu'à la victime. Une délégation propose que l'on envisage de charger le MDS du fardeau de la preuve.

3:105 Un observateur, de même que plusieurs délégations, estiment que l'article 24 est la clé de voûte de l'ensemble de la Convention et déclare que les résultats concernant ce point détermineront si l'instrument pourra être appuyé par l'industrie. L'observateur remarque qu'en matière de dédommagement, les victimes disposeraient de plus de fonds que dans un système normal de responsabilité civile délictuelle, sous forme d'assurances et de MDS. En outre, un dédommagement rapide est assuré étant donné l'imposition de responsabilité stricte aux compagnies aériennes. En ce qui concerne la question de la responsabilité morale, il est indiqué que tout incite les compagnies aériennes à éviter un acte d'intervention illicite et qu'elles prennent très au sérieux leur responsabilité en matière de sûreté. Une délégation se fait l'écho de ce sentiment et remarque que les questions de sûreté en aviation sont hautement réglementées non seulement par l'Annexe 17 mais aussi par les meilleurs usages en vigueur dans l'industrie.

3:106 Deux autres délégations expriment l'avis qu'il faut plafonner la responsabilité. Selon elles, le projet actuel cherche à équilibrer les intérêts de l'exploitant et ceux des victimes tout en garantissant que le fardeau imposé à l'exploitant ne sera pas excessif.

3:107 Une délégation, qui partageait initialement des préoccupations similaires au sujet d'un écart par rapport aux principes habituels du droit de la responsabilité civile délictuelle, remarque qu'elle est parvenue à une meilleure compréhension des principes et idées qui sous-tendent le texte actuel de l'article 24. Une fois que ces principes sont bien compris, il faut prendre conscience que la Convention ne constitue plus un régime habituel de droit de la responsabilité délictuelle. Cette délégation est disposée à accepter cette nouvelle structure et est attentive aux préoccupations exprimées par d'autres délégations et formulées dans une perspective différente. Il est ainsi impératif que le Comité adopte une perspective commune, sans quoi le projet risque d'échouer. Cette délégation invite le Comité à aller au-delà de la vision consistant à considérer ce qui est proposé simplement comme un autre régime de droit de responsabilité civile délictuelle et à en venir à une vision qui se concentre sur le partage des risques et des coûts en cas d'événements extraordinaires. Certains détails concernant les paragraphes 2 et 3 de l'article 24 doivent néanmoins être examinés, car le niveau de comportement nécessaire pour excéder le plafond ainsi que certaines conditions demeurent trop étroits. Cette délégation invite le Comité à examiner ces paragraphes de façon constructive et sur cette base. Dans le même ordre d'idées, une autre délégation émet l'avis que la raison qui sous-tend la philosophie innovatrice de l'article 24 justifie qu'on envisage de nouvelles solutions.

3:108 Une proposition visant à supprimer l'article 24 est rejetée. Le Comité décide plutôt de le maintenir et de procéder à son examen.

3:109 Au cours des délibérations qui suivent, une délégation propose de remplacer l'expression « personne qui demande dédommagement » que l'on trouve au début du paragraphe 2, par « mécanisme de dédommagement supplémentaire » et une autre délégation propose de renvoyer de la victime à l'exploitant le fardeau de la preuve prévu dans le paragraphe 2. Le Comité n'approuve aucune de ces propositions.

3:110 Une délégation demande des éclaircissements sur la valeur juridique de la « norme applicable de l'industrie » dont il est question au paragraphe 3. Un observateur explique que ce que fait l'IATA est de vérifier si les compagnies aériennes qui sont membres de l'Association se conforment aux normes juridiques applicables, qu'il s'agisse de celles établies par l'OACI ou d'autres, telles que les lois et règlements nationaux, qui sont reflétées dans les normes que l'IATA utilise pour auditer ces compagnies aériennes. Si une compagnie aérienne respecte ces normes, elle ne peut être coupable de négligence grave s'il survient un acte d'intervention illicite, même si les compagnies aériennes peuvent invoquer d'autres motifs pour nier une négligence grave.

3:111 Se référant aux préoccupations manifestées en ce qui concerne le non-respect du plafond de responsabilité, une délégation est d'avis que cette possibilité est pratiquement inexistante. Le seul cas possible serait lorsque le transporteur est lui-même l'auteur de l'acte. En ce qui concerne l'utilisation par le transporteur de l'argument de la norme de l'industrie pour éviter que l'on franchisse le plafond, la délégation estime que c'est une solution pratique car cela est considéré comme la meilleure pratique dans l'industrie et par conséquent une solution normalement envisagée aux fins du paragraphe 2 b).

3:112 Une délégation propose que si l'article 24 est maintenu comme le Comité l'a décidé, les modifications ci-après y soient apportées : les mots « préposés et mandataires » devraient être ajoutés à la « haute direction » au début du paragraphe 2, et le membre de phrase « sans tenir compte d'un risque,

probable et éminent », au paragraphe 2 b) 3), devrait être remplacé par « avec insouciance et en connaissance du fait que des dommages en résulteront probablement ».

3:113 Deux délégations appuient la première proposition. L'une d'elles explique qu'en raison du recours croissant à des services externalisés, y compris en matière de sûreté, les compagnies aériennes peuvent perdre le contrôle sur les activités externalisées. Quatre délégations et un observateur s'opposent cependant à cette proposition expliquant qu'elle bouleverserait le système tel qu'il a été conçu et que l'adoption de tout libellé qui pourrait conduire à franchir le plafond de responsabilité ouvrirait probablement la porte à la banqueroute des compagnies aériennes, ce qui s'accompagnerait de graves conséquences sociales. Cette proposition est donc rejetée.

3:114 En ce qui concerne la modification qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 2 b) 3), et compte tenu du rapport de cette disposition avec le paragraphe 3 au sujet duquel la référence à une « norme applicable de l'industrie » a suscité des préoccupations au cours des délibérations antérieures, il est décidé de continuer à examiner cette question à la prochaine séance.

3:115 Le Président invite ensuite la Suède à présenter le Flimsy n° 1 contenant le rapport du « Groupe n° 2 des amis du Président », concernant un texte révisé de l'article 7 sur les assurances. Le texte révisé est approuvé tel qu'il est proposé, sans délibérations.