



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 3:145 à 3:156 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

3:145 Le Président suggère qu'en l'absence d'un représentant du Air Crash Victims Families Group pour présenter ses notes de travail LC/33-WP/3-12 à WP/3-15, LC/33-WP/3-17 et WP/3-19, le Comité en prenne note et tienne compte des propositions qui y sont faites, le cas échéant, lors de l'examen des projets de dispositions pertinentes sur les risques généraux. Le Président propose aussi qu'il ne soit pas nécessaire de présenter les notes d'information LC/33-WP/3-18 et WP/3-20 dont les auteurs sont l'Équipe spéciale sur le Mécanisme de dédommagement supplémentaire et le Président du Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, respectivement. Le Comité convient de ces propositions.

3:146 Le Comité passe à l'examen du projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs. Le Président encourage le Comité à se concentrer sur les principes qui sous-tendent les projets de dispositions et à laisser les détails de rédaction au Comité de rédaction.

3:147 Examinant le projet article par article, le Comité approuve sans modification le titre de la Convention ainsi que les **§ b), c), d), e) et f)** de l'**article premier** se rapportant aux définitions. Concernant le **§ a)**, il est décidé de modifier la définition d'un acte d'intervention illicite pour tenir compte de la modification qui a été apportée à cette même définition au **§ a)** de l'article premier du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Concernant le **§ f)**, un observateur propose d'exclure l'expéditeur ou le destinataire de marchandises en cas de collision, mais cette proposition n'est pas appuyée.

3:148 En rapport avec l'**article 2, § 1**, et conformément à ce qui a été décidé pour la disposition équivalente du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, il est décidé de préciser que le vol est international, de donner aux États la possibilité de déclarer que cette disposition s'applique aussi à leurs vols intérieurs et d'insérer dans l'article premier une définition de l'expression « vol international ». À cette fin, le **§ 1** est renvoyé au Comité de rédaction.

3:149 De plus, un observateur, appuyé par un autre observateur, propose qu'une exonération semblable à celle qui est établie dans l'article 5 de la Convention de Rome de 1952 concernant les dommages résultant directement de conflits armés ou de troubles publics devrait être envisagée. Compte tenu de l'hésitation manifestée par certains États à adopter l'exonération proposée en raison du régime strict de responsabilité de l'exploitant, il est décidé de laisser cette question en suspens.

3:150 L'**article 3, § 1**, est approuvé sans modification. En ce qui concerne le **§ 2**, un observateur, appuyé par deux délégations, propose de remanier le **§ 2 a)** pour lui donner une tournure positive en remplacement de la formule négative actuelle. Un autre observateur propose que le régime de responsabilité en deux volets prévu dans la Convention de Montréal de 1999 ainsi qu'un plafond de responsabilité d'ensemble de l'exploitant fondé sur la masse réelle de l'aéronef soit adopté, s'alignant sur l'article 4 du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Un autre observateur propose qu'un plafond de responsabilité s'applique aussi au reste du secteur de l'industrie, considérant que si le plafond venait à être limité à l'exploitant, cela reviendrait seulement à transférer la responsabilité à d'autres entités de l'industrie. Tenant compte du fait que l'établissement d'un plafond pour l'exploitant faciliterait l'assurance de ses actifs, un certain nombre de délégations appuient cette proposition mais s'opposent à ce que ce plafond soit étendu au reste de l'industrie, considérant que les exploitants ont une responsabilité stricte tandis que les autres secteurs de l'industrie n'en ont pas. Il est décidé d'instituer un

groupe composé de l'Allemagne, l'Argentine, l'Ouganda et la Roumanie, ainsi que de l'AWG et de l'IATA, pour étudier cette question et présenter une solution au cours de la journée suivante. Les **§ 3 et 5** sont approuvés sans modification et les **§ 4 et 6** sont renvoyés au Comité de rédaction pour être alignés sur les dispositions équivalentes approuvées pour le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite.

3:151 L'**article 4** est adopté sans modification ; l'**article 5** est approuvé en remplaçant les mots « le transporteur », qui apparaissent à la quatrième ligne du texte, par « l'exploitant » ; l'**article 6** est approuvé sans modification ; l'**article 7** est approuvé en insérant les mots « dans lequel ou » après « État partie », au milieu de la troisième ligne du texte ; les **articles 8, 9 et 10** sont approuvés sans modification.

3:152 Concernant l'**article 10 bis** relatif à l'exonération de la responsabilité du fait du statut, certaines délibérations ont lieu concernant la question de savoir si les crochets qui encadrent la disposition devraient être supprimés. Certains avis sont émis en faveur de cette suppression, considérant que les parties faisant l'objet de cette disposition n'interviennent pas dans l'exploitation des aéronefs, et d'autres contre, considérant qu'une exonération ne devrait pas être accordée car il n'y a pas de plafond global. Même si une majorité s'exprime en faveur de la suppression des crochets, il est décidé de renvoyer cette question au groupe institué pour étudier le § 2 de l'article 3.

3:153 L'**article 11** est approuvé sous réserve d'un amendement de la version espagnole concernant la traduction de l'expression anglaise « judicial proceedings » qui devrait être traduite par « procesos judiciales », et l'**article 12** est approuvé sans modification.

3:154 Concernant l'**article 13**, il est indiqué que le titre de la version française devrait être « For ». Une délégation propose d'ajouter au **§ 1** la juridiction de l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement. Un observateur, appuyé par certaines délégations, est d'avis qu'il n'y a pas de raison valable d'accorder aux victimes, dans le présent projet de Convention, un traitement différent de celui qui est accordé dans le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Reconnaisant le bien-fondé de la juridiction supplémentaire proposée, un certain nombre de délégations appuient l'idée. Il est décidé de renvoyer cette question au Comité de rédaction en lui donnant pour instruction que la juridiction supplémentaire doit être insérée entre crochets et que le Comité de rédaction doit analyser son incidence sur le processus de répartition des dédommagements aux diverses victimes lorsqu'interviennent diverses juridictions. Les **§ 2 et 3** sont approuvés sans modification.

3:155 Concernant l'**article 14**, il est décidé de supprimer les crochets qui encadrent les **alinéas** qui font partie du **§ 3**, et d'inclure une disposition semblable à celle qui a été ajoutée à l'article 32 du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. L'**article 15** est approuvé, sous réserve d'une correction à apporter à la version espagnole, et l'**article 16** est approuvé en portant de deux à trois ans le délai pour intenter une poursuite, comme cela a été adopté dans le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite.

3:156 Les **articles 17 et 18** sont approuvés sans modification et l'**article 19** est approuvé sous réserve d'y apporter les modifications qui ont été introduites dans l'article 37 du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite et d'une correction dans la version russe.