

**GUIDE ADMINISTRATIF SUR LA RATIFICATION DE LA CONVENTION
SUR LA RÉPARATION EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE
ET SUR L'ADHÉSION À CETTE CONVENTION**

1. Nom complet de l'instrument :

Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, faite à Montréal le 2 mai 2009 (Doc 9920)

2. Historique :

Conférence internationale de droit aérien, Montréal, 20 avril – 2 mai 2009.

3. Résumé :

- 1) Conformément à son article 2, § 1, la Convention s'applique aux dommages causés aux tiers sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international, suite à un acte d'intervention illicite. Cet article assure la réparation des dommages causés dans tout État partie, que l'exploitant soit d'un État partie ou non. Dans certains cas, la Convention peut aussi s'appliquer aux dommages ainsi définis qui surviennent dans un État non partie : lorsqu'un exploitant d'un État partie cause des dommages dans un État non partie, la Conférence des Parties (CDP) peut décider de fournir un appui financier à cet exploitant (article 28).
- 2) Même si les dispositions du § 1 contiennent un élément international, le § 2 de l'article 2 prévoit la possibilité d'appliquer la Convention aux situations essentiellement nationales. Si un État partie choisit cette option, la Convention s'applique aussi aux dommages ainsi définis qui sont causés sur le territoire de cet État partie par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international, suite à un acte d'intervention illicite.
- 3) L'exploitant a la responsabilité stricte de réparer les dommages. L'article 3, § 1, précise que l'exploitant est responsable de la réparation d'un dommage à la seule condition que le dommage soit causé par un aéronef en vol. Il n'est pas nécessaire que le demandeur prouve la faute. Les dommages dus à un décès, à une lésion corporelle ou à une lésion psychologique ainsi que les dommages causés à des biens sont indemnisables ; les dommages environnementaux sont aussi indemnisables dans la mesure où cette réparation est prévue par la législation de l'État où les dommages sont survenus.
- 4) L'article 4 prévoit que la responsabilité de l'exploitant est limitée, en fonction du poids de l'aéronef, à un maximum allant de 750 000 droits de tirage spéciaux (DTS) pour le plus petit aéronef à 700 000 000 DTS pour le plus gros aéronef. Cette limite de responsabilité ne peut être franchie que dans des circonstances exceptionnelles (voir § 12 plus bas).
- 5) L'article 8 prévoit la création d'un organisme appelé le Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages (Fonds international), dont la mission principale est d'indemniser les personnes qui ont subi des dommages sur le territoire d'un État partie, de fournir un appui financier si un exploitant d'un État partie cause des dommages dans un État non partie (comme il est indiqué au § 1 ci-dessus) et de décider s'il faut accorder un dédommagement supplémentaire aux passagers voyageant à bord d'un aéronef impliqué dans un événement. Le Fonds international paiera des dédommagements dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites indiquées à l'article 4 (article 18, § 1). Autrement dit, s'il est responsable d'un dommage, l'exploitant paiera les

réparations jusqu'à concurrence de son niveau maximal, et le Fonds international paiera la différence. On suppose que l'exploitant est en mesure d'obtenir une assurance jusqu'à concurrence du niveau maximal. Si l'assurance n'est pas disponible, ou si elle n'est disponible qu'à un coût incompatible avec la poursuite de l'exploitation du transport aérien, le Fonds international pourra fournir un appui financier aux exploitants pour couvrir leur responsabilité au titre des articles 3 et 4 (article 18, § 3).

- 6) De façon générale, le montant maximal de réparation dont disposerait le Fonds international a été établi à 3 milliards de DTS par événement (voir article 18, § 2).
- 7) Le Fonds international est doté de la personnalité juridique internationale et composé, d'une part, d'une Conférence des Parties (CDP), organe principal établissant les politiques générales et comprenant tous les États parties, et d'autre part, d'un Secrétariat dirigé par un directeur. La CDP est chargée notamment d'établir le règlement du Fonds international, des lignes directrices en matière de dédommagement et des lignes directrices en matière d'investissement, d'établir les cotisations à verser au Fonds international et de décider des cas où un appui financier devrait être accordé à l'exploitant pour des événements survenant dans des États non parties. L'article 9 contient la liste complète des pouvoirs et des fonctions de la CDP. La CDP se réunit une fois par an à moins qu'elle n'en décide autrement.
- 8) Conformément à l'article 12, les cotisations au Fonds international sont les montants obligatoires collectés pour chaque passager et chaque tonne de fret au départ d'un vol commercial international d'un aéroport d'un État partie. Lorsqu'un État partie a fait une déclaration d'inclusion des vols intérieurs en vertu de l'article 2, § 2, ces montants sont également perçus pour chaque passager et chaque tonne de fret au départ d'un vol commercial entre deux aéroports de cet État partie. Les cotisations applicables à chaque passager et à chaque tonne de fret ne sont perçues qu'une fois pour chaque voyage, que ce voyage comporte ou non des escales ou des correspondances. Il est prévu que la CDP pourra spécifier le montant des cotisations de l'aviation générale. L'exploitant collecte ces montants et les remet au Fonds international. En général, le montant total des contributions perçues par le Fonds international sur deux années consécutives ne dépassera pas 9 milliards de DTS (article 14, § 3).
- 9) L'article 14 prévoit que la CDP décidera de la période et du taux des cotisations pour les passagers et le fret au départ d'un État partie qui devront être versées à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention pour cet État. Les cotisations initiales seront aussi payées pour les passagers et le fret au départ des vols visés par une déclaration d'inclusion des vols intérieurs. Les cotisations sont établies de manière que les avoirs disponibles équivalent, en quatre ans, à 3 milliards de DTS. Si les fonds disponibles sont jugés suffisants pour couvrir les dédommagements ou l'assistance financière qu'il faudra vraisemblablement fournir dans un avenir prévisible et qu'ils atteignent les 3 milliards de DTS, la CDP peut décider d'interrompre les cotisations.
- 10) Lorsqu'un exploitant ne perçoit pas ou ne verse pas de cotisations, le Directeur prend les mesures appropriées pour recouvrer le montant dû (article 15, § 2). Chaque État partie veille à ce que certaines statistiques et autres données soient fournies au Fonds international, à défaut de quoi il peut être tenu pour responsable de tout déficit des cotisations (article 16).
- 11) Lorsque le demandeur ou la victime cause le dommage ou y contribue, l'exploitant ou le Fonds international est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité de l'indemniser (article 20).
- 12) Comme l'indique le § 4 ci-dessus, les limites de responsabilité de l'exploitant peuvent être franchies dans des cas exceptionnels. Conformément à l'article 23, si le montant total des dommages dépasse

les limites de responsabilité de l'exploitant prévues à l'article 4, augmenté des montants payables par le Fonds international au titre de l'article 18, § 2 (c'est-à-dire que le montant des dommages dépasse les premier et deuxième niveaux), une personne qui a subi des dommages peut demander une indemnisation additionnelle à l'exploitant. Elle doit pour cela prouver que l'exploitant ou ses employés ont contribué à ce que l'événement se produise en commettant un acte ou une omission avec intention de causer des dommages ou avec imprudence et en sachant qu'il en résulterait probablement des dommages. Lorsqu'un employé contribue aux dommages, l'exploitant n'est pas responsable des dédommagements additionnels prévus s'il prouve qu'un système approprié de sélection et de supervision de ses employés a été établi et mis en œuvre. Le § 4 de l'article 23 précise les circonstances où il est présumé qu'un exploitant ou sa haute direction n'ont pas été imprudents.

- 13) En vertu de l'article 24, l'exploitant a un droit de recours contre toute personne qui a perpétré, organisé ou financé l'acte d'intervention illicite, ainsi que contre toute autre personne. De même, s'il a versé un dédommagement à des demandeurs, le Fonds international a un droit de recours contre toute personne qui a perpétré, organisé ou financé l'acte d'intervention illicite, contre l'exploitant sous réserve des conditions prévues à l'article 23 et contre toute autre personne (article 25).
- 14) L'article 26 prévoit certaines restrictions en ce qui concerne les droits de recours.
- 15) Conformément à l'article 27, il n'y a aucun droit de recours contre un propriétaire, un bailleur ou un financier de l'aéronef s'il n'est pas un exploitant, ou contre le constructeur dans certaines circonstances.
- 16) L'article 29 prévoit un recours exclusif contre l'exploitant. Essentiellement, toute action en réparation d'un dommage à un tiers résultant d'un acte d'intervention illicite ne peut être exercée que contre l'exploitant ou le Fonds international, aux conditions et limites de responsabilité prévues par la Convention. Il n'existe aucun droit d'action en réparation contre quelque autre personne que ce soit. Cependant, la disposition de recours exclusif ne s'applique pas à une action exercée contre une personne qui a commis, organisé ou financé l'acte d'intervention illicite.
- 17) Le Chapitre VII contient d'autres dispositions de procédure. Les actions en réparation ne peuvent être portées que devant une juridiction unique, c'est-à-dire les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu (article 32, § 1). En outre, les jugements rendus par un tribunal, lorsqu'ils sont exécutoires dans l'État partie de ce tribunal, sont exécutoires dans tout autre État partie, bien que la reconnaissance et l'exécution d'un jugement puissent être refusées dans certaines circonstances précises (voir article 34).

4. Principales raisons de ratifier :

Cette Convention vise à protéger aussi bien les intérêts des victimes que ceux de l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

Elle assure dans la plupart des cas le niveau le plus élevé de dédommagement des victimes ; aucune limite ne s'applique aux victimes individuelles et il n'est pas nécessaire que le demandeur prouve qu'il y a eu faute de la part du transporteur ou de toute autre personne. Toutes les demandes d'indemnisation de tiers seront acceptées dans toute la mesure des dommages prouvés, indépendamment de la disponibilité d'une assurance pour les couvrir. Avec l'adoption du concept de canalisation de l'obligation d'indemniser vers le transporteur, il suffit aux victimes d'exercer leur recours contre une seule partie, c'est-à-dire le transporteur. Le traitement global des tiers aura pour résultat de réduire les procès longs et coûteux.

Les transporteurs sont protégés par un mécanisme qui fixe une limite globale de responsabilité par événement en fonction du poids de l'aéronef. Cette situation devrait mener à un environnement stable à long terme pour l'aviation civile en ce qui concerne l'assurance sur les risques de guerre, en garantissant la prévisibilité des coûts d'exploitation et en libérant l'industrie des pertes catastrophiques non assurables dues à des cas de force majeure.

5. Entrée en vigueur :

Conformément à ses articles 38 et 39, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États et des organisations régionales d'intégration économique (REIO) au siège de l'OACI, à Montréal, jusqu'à son entrée en vigueur.

Conformément à son article 40, la Convention entrera en vigueur le 180^e jour après le dépôt du 35^e instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, à la condition que, dans l'année qui précède, le nombre total de passagers partant des aéroports des États qui l'ont ratifiée soit d'au moins 750 000 000 tel qu'il ressort des déclarations faites par ces États. Un État qui a fait une déclaration d'inclusion des vols intérieurs doit déclarer le nombre total de passagers intérieurs pour l'année précédente et ce nombre est pris en compte dans le calcul du total de 750 000 000.

6. Dépositaire :

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
Direction des affaires juridiques et des relations extérieures
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

Appendices :

Modèle d'instrument de ratification et modèle d'instrument d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Important :

Lorsqu'il dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, chaque État doit, conformément à l'article 40, § 3, de la Convention, déclarer le nombre total de passagers de vols commerciaux internationaux partis des aéroports de son territoire l'année précédente. Un État qui fait une déclaration d'inclusion des vols intérieurs en vertu de l'article 2, § 2, doit aussi déclarer le nombre de passagers intérieurs pour l'année précédente.

**MODÈLE D'INSTRUMENT DE RATIFICATION DE LA CONVENTION SUR LA
RÉPARATION EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE**

**(À signer par le chef de l'État, le chef du gouvernement
ou le ministre des Affaires étrangères)**

CONSIDÉRANT que la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* a été adoptée à Montréal le 2 mai 2009 ;

CONSIDÉRANT que ladite Convention a été signée au nom du Gouvernement de [nom de l'État] le [date] ;

ET CONSIDÉRANT que l'article 38, § 2, de la Convention spécifie qu'elle est soumise à la ratification des États qui l'ont signée ;

EN CONSÉQUENCE, je soussigné, [nom et titre du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères], déclare que le Gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné ladite Convention, la *RATIFIE* et s'engage de bonne foi à en observer et à en exécuter toutes les dispositions.

CE FAISANT, JE DÉCLARE, conformément à l'article 40, § 3, de la Convention, que le nombre total de passagers de vols commerciaux internationaux partis des aéroports du territoire de [nom de l'État] l'année précédente [année] s'élevait à [nombre de passagers].

[*JE DÉCLARE EN OUTRE* que, conformément à l'article 2, § 2, la présente Convention s'applique aussi aux dommages aux tiers survenant sur le territoire de [nom de l'État] causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international, suite à un acte d'intervention illicite et que le nombre de passagers intérieurs en [nom de l'État] l'année précédente [année] s'élevait à [nombre de passagers].]

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent instrument de ratification à [lieu], le [date].

[Signature] et [sceau]

**MODÈLE D'INSTRUMENT [D'ACCEPTATION DE] [D'APPROBATION DE] [D'ADHÉSION À]
LA CONVENTION SUR LA RÉPARATION EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE**

**(À signer par le chef de l'État, le chef du gouvernement
ou le ministre des Affaires étrangères)**

CONSIDÉRANT que la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* a été adoptée à Montréal le 2 mai 2009 ;

ET CONSIDÉRANT que l'article 38, § 3, de ladite Convention spécifie que tout État qui ne signe pas la présente Convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment ;

EN CONSÉQUENCE, je soussigné, [nom et titre du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des Affaires étrangères], déclare que le Gouvernement de [nom de l'État], ayant examiné ladite Convention, *[l'APPROUVE] [l'ACCEPTE] [y ADHÈRE]* et s'engage de bonne foi à en observer et à en exécuter toutes les dispositions.

CE FAISANT, JE DÉCLARE AUSSI que, conformément à l'article 40, § 3, de la Convention, le nombre total de passagers de vols commerciaux internationaux partis des aéroports du territoire de [nom de l'État] l'année précédente [année] s'élevait à [nombre de passagers].

[JE DÉCLARE EN OUTRE que, conformément à l'article 2, § 2, la présente Convention s'applique aussi aux dommages aux tiers survenant sur le territoire de [nom de l'État] causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international, suite à un acte d'intervention illicite, et que le nombre de passagers intérieurs en [nom de l'État] l'année précédente [année] s'élevait à [nombre de passagers].]

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent instrument [d'acceptation] [d'approbation] [d'adhésion] à [lieu], le [date].

[Signature] et [sceau]
