



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 58 : Rapport d'avancement sur le point intitulé « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux »

RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS SUITE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE OU À DES RISQUES GÉNÉRAUX

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note soumet à l'Assemblée, pour information, un rapport d'avancement sur le point n° 1 du Programme général des travaux du Comité juridique, intitulé « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ». Après la 36^e session de l'Assemblée, une session du Comité juridique a été convoquée pour examiner cette question, session qui a été suivie d'une Conférence diplomatique qui a adopté deux conventions : la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* et la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs*. Un résumé de ces deux conventions est donné en appendice. La Conférence a aussi adopté deux résolutions qui sont brièvement décrites dans la présente note. La Résolution n° 2 se rapporte à la première des deux conventions et à la nécessité qu'une Commission préparatoire entreprenne les travaux nécessaires avant l'entrée en vigueur de cette convention ; certains renseignements sont donnés sur les travaux de la Commission.

Suite à donner : Suite à l'examen d'un rapport sur ce point lors de sa dernière session, l'Assemblée est invitée à :

- 1) prendre note des renseignements actualisés dans la présente note ;
- 2) prier instamment les États de ratifier les deux conventions.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique F, étant donné qu'elle contient des renseignements sur l'établissement et l'adoption de deux instruments de droit aérien international.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Doc 9920, <i>Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs</i> Doc 9919, <i>Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs</i> <i>Acte final de la Conférence internationale de droit aérien</i> (Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 36^e session, l'Assemblée a examiné la note A36-WP/11 (Rapport d'avancement sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux). Cette note rappelait que le 29 novembre 2005, le Conseil avait accordé à ce point le rang de priorité n^o 1 au Programme général des travaux du Comité juridique. Elle faisait rapport sur les réunions du Groupe spécial du Conseil sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, qui avait examiné la question. La Commission juridique est convenue que les travaux étaient suffisamment mûrs pour être transmis au Comité juridique. Le 7 décembre 2007, le Conseil est convenu de convoquer la 33^e session du Comité juridique à Montréal du 21 avril au 2 mai 2008. Ayant examiné le rapport du Comité juridique, le Conseil a décidé, le 23 juin 2008, de convoquer une Conférence diplomatique au siège de l'OACI du 20 avril au 2 mai 2009 pour finaliser et adopter le texte de deux projets de conventions sur la question, élaborés par le Groupe spécial du Conseil et le Comité juridique.

1.2 Ce point conserve la priorité n^o 1 au Programme des travaux du Comité juridique.

2. ISSUE DE LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE

2.1 Conventions

2.1.1 La Conférence diplomatique s'est tenue avec la participation de délégués de 81 États et d'observateurs de 16 organisations internationales et d'autres entités. À l'issue de ses délibérations, le 2 mai 2009, la Conférence a adopté les textes des instruments suivants :

- a) *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») (Doc 9920) ;
- b) *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (communément appelée « Convention sur les risques généraux ») (Doc 9919).

2.1.2 On trouvera les documents n^{os} 9920 et 9919 sur l'ICAO-NET (<http://www.icao.int/icaonet/>). Des guides administratifs visant à aider les États dans le processus de ratification sont disponibles dans le Recueil des traités sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

2.1.3 La Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite a été signée par sept États et la Convention sur les risques généraux, par neuf États. Les listes des signataires sont données dans le Recueil des traités.

2.1.4 La Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite établit le Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages (appelé « Fonds international »), dont le principal organe est la Conférence des Parties (CDP), composée des États parties. Conformément à l'article 9, alinéa p), la CDP conclut des arrangements au nom du Fonds international avec l'Organisation de l'aviation civile internationale. Aux termes de l'article 9, alinéa q), la CDP :

« demande à l'Organisation de l'aviation civile internationale d'aider, de conseiller et de superviser le Fonds international en ce qui concerne les principes et les objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944. L'OACI peut accomplir ces tâches conformément aux décisions pertinentes de son Conseil ; ».

2.1.5 On trouvera en appendice un résumé des dispositions principales de chaque convention.

3.1 Résolutions

3.1.1 L'Acte final de la conférence, qui a été signé par 72 États, contient deux résolutions. Il est publié sur le site web de l'OACI (<http://www.icao.int/DCCD2009/>).

3.1.2 La *Résolution n° 1* invite les États à envisager la possibilité de ratifier les deux conventions et à déposer leurs instruments de ratification auprès de l'OACI. Elle invite aussi le Secrétaire général de l'OACI à porter immédiatement cette résolution à l'attention des États. Cela a été fait dans la lettre LE 3/42, LE 3/43-09/82 du 20 novembre 2009. Le 19 mai 2010, à la deuxième séance de sa 190^e session, le Conseil a décidé d'inviter l'Assemblée à prier instamment les États de ratifier les deux conventions en question.

3.1.3 La *Résolution n° 2* se rapporte à la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite et à la nécessité d'entreprendre les travaux préparatoires requis par le Fonds international pour qu'il soit opérationnel d'ici l'entrée en vigueur de cette convention. La Conférence a décidé d'établir, en attendant l'entrée en vigueur de la convention, une Commission préparatoire pour l'établissement du Fonds international, composée de personnes nommées par les 16 États énumérés dans la résolution. Parmi les fonctions qui lui ont été confiées, la Commission doit veiller à ce que le Fonds international soit établi de manière qu'il soit prêt à exercer ses fonctions dans un délai de deux ans à compter de l'adoption de la convention et, au plus tard, au moment de l'entrée en vigueur de la convention.

3.1.4 La Commission est chargée de formuler une demande, en conformité avec l'article 9, alinéa q), de la convention, d'obtention de l'assistance, des conseils et de la supervision de l'OACI en ce qui concerne les principes et objectifs de la Convention de Chicago. L'OACI n'a reçu aucune demande de ce genre ; toute demande reçue sera soumise au Conseil pour examen et décision.

3.1.5 La Résolution invite les États participant à la Commission à organiser et à appuyer les réunions nécessaires pour permettre à la Commission de s'acquitter de ses fonctions.

3.1.6 La Commission a tenu une réunion préparatoire au siège de l'OACI les 8 et 9 septembre 2009. Elle a tenu sa première réunion à Pretoria (Afrique du Sud) du 25 au 27 janvier 2010 et sa deuxième réunion à Londres (Royaume-Uni) du 21 au 23 juin 2010. D'autres réunions sont prévues. La Commission travaille à une vaste gamme de questions en vue de s'acquitter de son mandat, dont le Règlement du Fonds international ; une recommandation concernant la période et le montant des contributions initiales au Fonds ; des lignes directrices en matière de dédommagement et des lignes directrices en matière d'investissement ; et des lignes directrices sur l'assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties.

4. CONCLUSION

4.1 La Conférence diplomatique qui s'est tenue au siège de l'OACI du 20 avril au 2 mai 2009 est arrivée à finaliser et à adopter les textes des deux projets de conventions qui avaient été élaborés par le Groupe spécial du Conseil sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 et par le Comité juridique dans le cadre de la question intitulée « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ». En ce qui concerne la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, les travaux sont en cours au sein de la Commission préparatoire pour veiller à ce que le Fonds international soit opérationnel d'ici à l'entrée en vigueur de cette convention.

APPENDICE

A. Résumé des principales dispositions de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs

1. Conformément à son article 2, § 1, cette 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 une responsabilité stricte de réparer les dommages. L'article 3, § 1, indique simplement 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 indemnifiables ; les dommages environnementaux sont aussi indemnifiables 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). En d'autres termes, s'il y a un dommage dont l'exploitant est responsable, ce dernier 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 entre autres 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. Sauf décision contraire, la CDP se réunit une fois par an.

8. Conformément à l'article 12, les cotisations au Fonds international sont les montants obligatoires perçus 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 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 perçoit 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 et aussi 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 donneur à bail 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).

18. Conformément à l'article 40, la convention entre en vigueur 180 jours après le dépôt du 35^e instrument de ratification 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 de vols commerciaux internationaux partis des aéroports de son territoire l'année précédente ; ce nombre est pris en compte dans le total de 750 000 000.

B. Résumé des principales dispositions de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs

19. Cette 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, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite. Autrement dit, elle s'applique à tous les cas qui ne sont pas visés par l'autre convention. L'article 2, § 2, permet aussi à un État de déclarer que le régime de la convention s'applique aux vols intérieurs.

20. Conformément à l'article 3, § 1, l'exploitant est responsable d'un dommage subi par des tiers, à la seule condition que le dommage soit causé par un aéronef en vol. Il s'agit d'une responsabilité stricte et pour 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.

21. L'article 4 constitue la différence fondamentale entre les deux conventions. En cas de dommages causés suite à un acte d'intervention illicite, la responsabilité de l'exploitant est en général plafonnée, même si ce plafond est franchissable dans certains cas particuliers. Ce plafond n'existe pas dans la Convention sur les risques généraux, du moins dans les cas où l'exploitant agit avec négligence ou lorsque les dommages ne sont pas totalement dus à la négligence d'une autre personne.

22. Conformément au § 1 de l'article 4, l'exploitant est strictement responsable pour chaque événement en fonction du poids de l'aéronef en cause. Les catégories de poids et les montants sont identiques à ceux de l'article 4 de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. De fait, la responsabilité stricte générale de l'exploitant est plafonnée, mais les limites ne s'appliquent que si l'exploitant prouve qu'il n'a pas agi avec négligence ou que les dommages sont uniquement dus à la négligence d'une autre personne. La conséquence de cette responsabilité potentiellement illimitée de l'exploitant est que la Convention sur les risques généraux ne prévoit pas de fonds international ni de dispositions connexes. Les rédacteurs estiment que les dommages causés aux tiers suite à des risques généraux ont toujours pu être indemnisés et qu'ils ne représentent pas une menace pour l'ensemble de l'industrie du transport aérien.

23. La disposition sur le recours exclusif (article 12) est différente de celle de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle précise que toute action en réparation d'un dommage à des tiers intentée contre l'exploitant ne peut être exercée que sous réserve des conditions prévues par la convention. Cette disposition a pour objet d'éviter que le demandeur n'invoque ou n'utilise d'autres sources de droit pour essayer de contourner les dispositions de la convention, notamment celles qui se rapportent à la responsabilité. L'article 29 de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite canalise toutes les demandes de réparation vers l'exploitant et spécifie qu'il n'existe aucun droit d'action en réparation d'un tel dommage contre quelque autre personne que ce soit. La Convention sur les risques généraux ne canalise pas ainsi les demandes. Elle prévoit que les actions contre l'exploitant sont soumises aux conditions et aux limites de responsabilité prévues dans la convention, mais elle ne spécifie pas que les actions ne peuvent être exercées que contre les exploitants. En vertu de l'article 13, le propriétaire, le donneur à bail ou le financier d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, n'est pas responsable en vertu de la Convention sur les risques généraux ni de la législation nationale de l'État partie ; il n'y aurait donc aucun intérêt à exercer une action contre ces personnes, mais elle pourrait être exercée contre d'autres personnes qui pourraient être responsables.

24. Les dispositions de procédure comme celles qui concernent la juridiction compétente (article 16) et la reconnaissance et l'exécution des jugements (article 17) sont identiques aux dispositions correspondantes de l'autre convention.

25. La convention entrera en vigueur 60 jours après la date du dépôt du 35^e instrument de ratification.