



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 SUR LE TRAVAIL DE LA COMMISSION PRÉPARATOIRE POUR
LA CONSTITUTION DU FONDS INTERNATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
POUR LA RÉPARATION DES DOMMAGES**

(Note présentée par l'Afrique du Sud, le Canada, le Royaume-Uni et Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne des informations complémentaires sur le travail de la Commission préparatoire pour la constitution du Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages, créé par la Résolution de la Conférence internationale de droit aérien qui s'est clôturée le 2 mai 2009.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

1. à prendre note des informations complémentaires fournies dans la présente note ;
2. à inviter instamment les États disposant d'experts ayant les qualifications et l'expérience requises de se joindre aux travaux de la Commission préparatoire en qualité d'observateurs.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B , en ce qu'elle vise à renforcer la sûreté de l'aviation mondiale en neutralisant les conséquences financières du terrorisme, et à l'Objectif stratégique F , en ce qu'elle contient des renseignements sur l'avancement de la préparation de la mise en œuvre d'un instrument international de droit aérien.
<i>Incidences financières :</i>	Aucun supplément de ressources n'est requis.
<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. Acte final de la Conférence internationale de droit aérien</i> (Montréal, 20 avril – 2 mai 2009). Note de travail A37-WP/31 de l'Assemblée.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence internationale de droit aérien qui s'est tenue à Montréal du 20 avril au 2 mai 2009 a adopté la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs*. Cette Convention novatrice met en œuvre la notion de canalisation des demandes d'indemnisation, limite la responsabilité des exploitants aériens à des montants assurables et établit une organisation internationale dotée de la personnalité juridique, appelée Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages, en vue d'indemniser les dommages au-delà des limites de responsabilité des exploitants. Ce Fonds versera des indemnisations et donnera d'autres formes d'appui financier aux victimes, en toute équité, conformément aux termes de la Convention. La principale source de fonds de cette organisation sera les cotisations perçues pour chaque passager et chaque tonne de fret au départ de vols internationaux. Des cotisations seront également perçues pour les passagers et le fret au départ de vols intérieurs dans les États qui ont décidé, par déclaration officielle, d'appliquer la Convention aux vols intérieurs. L'aviation générale peut aussi être appelée à contribuer à ce Fonds.

1.2 La Résolution N° 2 de la Conférence internationale de droit aérien de 2009 a créé une Commission préparatoire pour l'établissement de ce Fonds international. Cette Commission est composée de personnes ayant les qualifications et l'expérience nécessaires, proposées par certains États¹. Cette résolution exige que le Fonds soit établi dans le cadre d'un processus objectif, transparent et équitable et qu'il soit prêt à exercer ses fonctions à l'échéance prévue du 2 mai 2011 et au plus tard au moment de l'entrée en vigueur de la Convention. Comme mentionné dans la note de travail A37-WP/31, la Commission a tenu une réunion préliminaire au siège de l'OACI les 8 et 9 septembre 2009, sa première réunion, à Prétoria (Afrique du Sud), du 25 au 27 janvier 2010, et sa deuxième réunion, à Londres (Royaume-Uni), du 21 au 23 juin 2010. L'OACI a participé aux travaux de cette Commission à toutes ces réunions. Les organisations suivantes ont demandé et obtenu le statut d'observateurs : l'*Air Crash Victims' Families Group*, l'*Airline Association of Southern Africa*, le Groupe de travail de l'aviation, l'Association du transport aérien international, l'*International Union of Aerospace Insurers* et la *London and International Insurance Brokers Association*. Le travail avance à un rythme soutenu.

2. TRAVAIL DE LA COMMISSION PRÉPARATOIRE

2.1 La tâche de la Commission préparatoire consiste en fait à anticiper les décisions qui devront être prises par la Conférence des Parties à la Convention et à préparer une série d'instruments à présenter pour examen immédiat à cette Conférence au moment de l'entrée en vigueur de la Convention. La Commission a aussi tenté d'anticiper les options ouvertes aux États en cas de survenance d'un événement catastrophique avant l'entrée en vigueur de la Convention.

2.2 La Commission est bien consciente de l'importance de sa tâche dans la lutte contre le terrorisme international car son travail tend à saper l'objectif de provoquer une catastrophe économique. Elle est également consciente de l'important rôle de chef de file que l'OACI a assumé au sein du système onusien en focalisant l'attention sur la solidarité internationale avec les victimes du terrorisme et leurs familles. En adoptant cette Convention, l'OACI a répondu à l'appel du Secrétaire général de l'ONU de prendre des mesures concrètes pour appliquer les engagements pris en vue de défendre et de protéger les droits des victimes du terrorisme.

¹ En vertu de cette résolution, ces personnes sont proposées par les États suivants : Afrique du Sud, Arabie saoudite, Canada, Chine, Côte d'Ivoire, Émirats arabes unis, États-Unis, Éthiopie, Finlande, Japon, Kenya, Mexique, République tchèque, Royaume-Uni, Singapour et Suisse.

2.3 La Conférence des Parties est l'organe politique qui supervise le Fonds. La Commission préparatoire a tout d'abord élaboré des Règles de procédure pour la Conférence des Parties, à examiner et adopter par la Conférence lors de sa première réunion, conformément à l'article 9, alinéa a), de la Convention.

2.4 La Commission s'est aussi attelée en priorité à l'élaboration du Règlement du Fonds international requis par l'article 9, alinéa b), de la Convention. Il s'agit d'une tâche générale dépendant d'un grand nombre de choix de politique quant à la structure du Fonds. Plusieurs sous-groupes contribuent à l'élaboration de différentes parties de ce Règlement. Cette partie du programme de travail de la Commission ne devrait dès lors pas être terminée avant l'adoption d'un plus grand nombre de conclusions sur le projet général.

2.5 Un travail assidu est en cours pour élaborer une recommandation sur la période et le montant des cotisations initiales au Fonds. Si une décision est proche concernant un montant adéquat pour les passagers, il faut encore approfondir l'analyse de questions de principe pour régler les détails d'une décision relative au fret et à l'aviation générale. Il est important, par exemple, que le coût de la collecte à partir d'une source donnée ne dépasse pas les montants qui peuvent être équitablement perçus de cette source. L'absence de discrimination est un autre critère imposé par la Convention elle-même. La Commission sait pertinemment bien que le concept de source non gouvernementale de financement a été un facteur clé ayant permis l'adoption de la Convention. Contrairement à d'autres approches n'ayant pas abouti, la Convention n'est pas tributaire de lourds financements publics et tend dès lors à créer un terrain de jeu égal entre les États.

2.6 Si l'assurance cessait d'être disponible pour les exploitants aériens, la Convention exigerait dans les faits que le Fonds international assume le rôle effectif d'assureur pour le premier niveau de responsabilité (clause dite « de substitution »). Ce point soulève des questions importantes quant aux primes à percevoir par le Fonds auprès des exploitants aériens et d'autres pour couvrir cette responsabilité supplémentaire. D'autres points concernent le maintien, dans la mesure du possible, de la coopération des experts en assurances dans le processus de réparation des dommages et la préparation d'un retour aux activités normales dans le secteur de l'assurance aviation contre le risque de guerre.

2.7 Les lignes directrices en matière d'investissement et les dispositions concernant la gouvernance financière sont des points particulièrement délicats. L'enjeu consiste à faire en sorte que ce Fonds puisse éviter les pièges dans lesquels trop d'organisations internationales sont tombées et qu'il acquière une réputation de bonne gestion financière digne de la communauté internationale de l'aviation civile. La réussite dans ce domaine dépend en partie de la sélection minutieuse d'experts.

2.8 L'élaboration des Lignes directrices en matière de dédommagement doit permettre d'assurer l'équité envers les victimes authentiques tout en évitant les abus. Comme l'a montré l'expérience du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, que la Commission consulte, un travail étroit avec les experts du secteur des assurances est important à cet égard, tout comme l'émergence, dans le grand public, d'impressions d'équité du Fonds dans l'indemnisation des victimes.

2.9 L'élaboration des Lignes directrices générales concernant l'Assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties (article 28) a atteint les phases finales. La difficulté à cet égard a consisté à maintenir le cap sur une ratification rapide par tous les États tout en restant sensible à la souveraineté de l'État non partie lorsqu'un exploitant aérien d'un État partie est victime d'un acte d'intervention illicite dans un État non partie. La sensibilité aux difficultés de l'exploitant aérien est un ingrédient important.

2.10 Une importante note d'information en cours d'élaboration décrit les principales options juridiques permettant une mise en œuvre rapide, sur une base intérimaire, des avantages découlant de la Convention si une crise survenait avant la date normale d'entrée en vigueur de la Convention.

2.11 Le Fonds aura son siège au même endroit que l'OACI. Conformément à l'article 9, alinéa q), de la Convention, une requête est en cours d'élaboration pour demander à l'OACI d'aider, de conseiller et de superviser le Fonds international en ce qui concerne les principes et les objectifs de la Convention de Chicago. Il s'agit ici de rédiger une requête qui respecte la souveraineté des deux organisations tout en assurant les avantages souhaités.

3. CONCLUSION

3.1 La Convention de 2009 est un instrument novateur. Pour la première fois dans une convention relative au droit privé aérien international, l'accent est mis non tant sur des questions de faute ou de faute présumée que, plus simplement, sur la garantie d'une indemnisation des tierces victimes et sur le traitement équitable des victimes du secteur. La notion de canalisation a été appliquée pour éviter les gaspillages liés à des procès et à des doubles assurances pour le même événement. Ces nouvelles approches de la résolution internationale de problèmes posent des défis spécifiques nécessitant de la créativité de la part de la Commission préparatoire pour régler les détails de son fonctionnement. La tâche est aussi importante que difficile.

3.2 Bien que sa composition ait été déterminée par une résolution de la Conférence de droit aérien de 2009, la Commission préparatoire ne se considère pas comme un groupe fermé. Un nombre croissant d'observateurs du secteur se joignent à ses travaux. Des observateurs d'États disposant d'experts ayant les qualifications et l'expérience requises peuvent aussi apporter une contribution très positive aux réflexions en cours dans et autour de la Commission et ainsi enrichir ses discussions.

3.3 L'Assemblée est dès lors invitée à prier instamment les États disposant d'experts ayant les qualifications et l'expérience requises mais n'étant actuellement pas représentés au sein de la Commission préparatoire à se joindre aux travaux de cette Commission en qualité d'observateurs.