



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/277
LE/22
1/10/04

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT
SUR
LES POINTS 34, 35 ET 37 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 34, 35 et 37 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen de la Commission juridique.

Point 34 : Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952

34:1 Ce point est examiné sur la base des notes WP/18 présentée par le Conseil, WP/135 présentée par la Turquie, WP/266 présentée par la Grèce et WP/118 présentée par l'Association latino-américaine de droit aéronautique et spatial (ALADA).

34:2 La note WP/18 présente à l'Assemblée, pour information, un rapport d'avancement concernant des travaux de modernisation de la Convention de Rome de 1952 depuis sa 33^e session. Il indique qu'une étude du Secrétariat sur la question a été examinée par le Conseil, qui, le 5 juin 2002, a créé un groupe d'étude du Secrétariat pour aider celui-ci dans les travaux futurs à ce sujet. Avec l'aide de ce groupe, le Secrétariat a produit un projet de convention relative aux dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers. Le Comité juridique a examiné ce projet à sa 32^e session. À la suite de ses délibérations, il a conclu qu'il fallait encore des travaux dans certains domaines. Le 31 mai 2004, le Conseil a décidé d'instituer un Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, pour poursuivre les travaux.

34:3 La note WP/135 évoque l'absence de consensus sur les éléments cruciaux du projet de convention lors de la 32^e session du Comité juridique, en particulier en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens et l'assurabilité des risques qui donnent lieu à cette responsabilité. Elle expose la position de la Turquie sur un certain nombre de questions dont traite le projet de convention et ajoute que, faute de consensus sur certaines questions critiques, le Secrétariat pourrait juger nécessaire d'émettre un questionnaire présentant différentes options pour la convention et invitant les États à donner leur avis, en particulier en ce qui concerne la ratifiabilité d'une nouvelle convention dans le cadre d'un certain ensemble de paramètres. Les réponses au questionnaire fourniraient au Secrétariat une meilleure base de données sur la ratifiabilité d'une nouvelle convention et, au besoin, pour l'élaboration d'un nouveau projet de texte.

34:4 La Grèce présente la note WP/226, indique qu'il faudrait aussi, à l'article 1 h) du projet de convention, faire référence à l'article 101 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (1982).

34:5 Dans la note WP/118, l'ALADA présente à l'Assemblée, pour information, sa position sur les travaux en cours au sujet de la modernisation de la Convention de Rome de 1952, en particulier en ce qui concerne le régime de responsabilité figurant dans le projet de convention et la question des assurances.

34:6 Plusieurs délégations expriment leur appui au processus en cours de modernisation de la Convention de Rome de 1952 et se disent assurées que le groupe spécial institué par le Conseil parviendra à résoudre les questions en suspens. Ces délégations soulignent aussi l'urgence de mener à bien cette tâche.

34:7 Une délégation estime important d'encourager les compagnies d'assurance à revoir leur position sur la couverture des risques de guerre en tenant compte des travaux effectués par l'OACI et par la communauté internationale sur les questions de responsabilité et de sûreté, ce qui faciliterait la tâche de modernisation de la Convention de Rome.

34:8 Une autre délégation souhaite un élargissement des travaux pour tenir compte de parties autres que les compagnies aériennes qui souffrent de la situation difficile en matière d'assurances.

34:9 Une délégation souligne qu'il est indispensable d'avoir un instrument global couvrant la responsabilité pour les risques liés à la sécurité mais aussi celle qui découle d'actes d'intervention illicite, même si ceux-ci posent des problèmes différents et peuvent exiger des solutions différentes ; un régime global est indispensable lorsqu'il s'agit de l'indemnisation de tiers pour des dommages causés par des aéronefs en vol. Cette délégation déclare que les résultats des travaux en cours devront être justes, efficaces et réalistes ; il faut une indemnisation suffisante pour les victimes, mais les besoins des compagnies aériennes doivent également être pris en compte pour ne pas compromettre les opérations internationales, et le régime d'indemnisation ne doit pas être coupé des réalités du marché.

34:10 Une délégation s'oppose à la proposition présentée dans la note WP/266 ; elle estime qu'un renvoi à l'article 101 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (1982) n'est pas nécessaire et qu'il serait susceptible de dissuader des États qui ne sont pas parties à cette convention de ratifier le futur instrument de l'OACI.

34:11 Une autre délégation déclare que la nouvelle convention devrait établir un équilibre entre les intérêts des compagnies aériennes et ceux de tierces parties, et que les vols intérieurs devraient être pris en considération.

34:12 De l'avis d'un observateur, la révision de la Convention de Rome a pris de l'élan à cause des difficultés auxquelles les compagnies aériennes sont confrontées, mais d'autres parties ayant rapport avec l'aviation ont aussi éprouvé des problèmes pour ce qui est d'obtenir une assurance en responsabilité civile. La révision de la Convention de Rome fait partie d'une solution à long terme de ces problèmes. Il est instamment demandé à l'OACI de faire progresser les travaux rapidement.

34:13 Résumant les délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Président note que des observations ont été faites sur plusieurs points spécifiques. Il existe un fort appui pour le processus de modernisation de la Convention de Rome, et plusieurs délégations ont souligné qu'il y a urgence en la matière. Plusieurs délégations ont exprimé leur confiance de voir le groupe spécial institué par le Conseil parvenir à une solution rapide et satisfaisante des questions en suspens.

Point 35 : Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

35:1 Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base des notes WP/17 présentée par le Conseil, WP/126 présentée par l'Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA), WP/87 présentée par la Communauté européenne (CE), WP/97 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et WP/280 présentée par le Royaume-Uni.

35:2 La note WP/17 présente un rapport d'avancement sur les mesures prises en application de la Résolution A33-20 de l'Assemblée, en particulier l'élaboration d'un mécanisme international d'exception visant à fournir une couverture non résiliable d'assurance responsabilité civile pour les risques de guerre par le biais d'une entité d'assurance spéciale sans but lucratif avec un appui gouvernemental pour les premières années (« Globaltime »). Une des conditions pour que Globaltime puisse être établi et mis en application est que des États contractants représentant 51 % des taux de contribution à l'OACI déclarent leur intention de participer au mécanisme, et il est noté que ce seuil n'a pas encore été atteint. Une autre condition est une nouvelle carence du marché commercial de l'assurance, à déterminer par le Conseil de l'OACI. En attendant que ces deux conditions soient remplies, Globaltime est maintenu en suspens. Plusieurs délégations expriment leur reconnaissance pour le travail effectué à ce sujet et une délégation souligne l'effet modérateur de cette initiative sur les marchés. Il est cependant reconnu que Globaltime n'offre une solution que pour le court et le moyen terme, ce qui n'a pas attiré une participation suffisante. À ce propos, une délégation exprime la crainte que cette initiative n'encourage les acteurs du marché commercial à retirer une couverture qui pourrait n'être pas suffisamment intéressante de ce point de vue commercial.

35:3 La note WP/126 expose les changements intervenus dans les couvertures et le marché de l'assurance aéronautique après le 11 septembre 2001 et explique les concepts d'assurabilité et d'accumulation, en se concentrant sur les exclusions existantes ainsi que sur les nouvelles exclusions totales proposées par certains assureurs aéronautiques. La note WP/87 expose l'évolution en Europe dans la perspective des nouvelles règles qui s'appliqueront à compter du 30 avril 2005 en ce qui concerne les exigences minimales en matière d'assurance que devront respecter tous les transporteurs qui exploitent des vols à destination, à l'intérieur, en provenance ou au-dessus du territoire d'un État de l'Union européenne. La note WP/97 porte sur les nouvelles exclusions annoncées pour toutes réclamations en responsabilité civile dans les cas d'utilisation hostile de « bombes sales », de dispositifs à impulsions électromagnétiques ou de matériel biochimique ; elle demande instamment aux États de fournir en la matière des garanties gouvernementales, et demande aussi qu'il soit procédé à l'élaboration d'un régime de limitation de la responsabilité pour risques de guerre et de terrorisme.

35:4 La note WP/280 présente des recommandations à l'Assemblée pour s'atteler au problème de l'instabilité dans le marché commercial de l'assurance pour les risques de guerre, qui menace la poursuite des opérations des compagnies aériennes et des fournisseurs de services connexes. Il est recommandé en particulier que les travaux du Comité juridique sur la modernisation de la Convention de Rome soient réalisés avec la plus grande célérité et qu'il soit envisagé, au besoin, de faire avancer les travaux dans ce domaine au moyen de deux instruments, l'un portant sur les nouveaux risques posés par la guerre et le terrorisme, et l'autre sur la responsabilité civile « classique ». Cette suggestion est appuyée par plusieurs délégations. Un certain nombre de délégations mentionnent qu'il est également nécessaire de reconnaître la situation préoccupante de tous les autres acteurs de l'industrie de l'aviation, et pas seulement celle des transporteurs aériens. Une délégation suggère encore que les options ne soient pas

limitées à un ou deux instruments. Une autre délégation note que, même s'il convient qu'une réforme de l'assurance responsabilité civile porte à la fois sur les risques « normaux » et les risques liés au terrorisme, ces derniers devraient être traités de façon urgente, voire en priorité.

35:5 Poursuivant sur ce sujet, une délégation, tout en exprimant son appui de principe à l'idée de base de la note WP/280, éprouve néanmoins des hésitations, principalement en ce qui concerne une approche à deux instruments. A son avis, cette question devrait plutôt être examinée par le Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, en tenant compte de ce qu'un système global couvrant non seulement les risques traditionnels mais aussi les risques du terrorisme devrait être rapidement établi. Ce point de vue est appuyé par une autre délégation, qui doute que l'on parvienne, en scindant la question, à accélérer la solution des problèmes en suspens et exprime des préoccupations à propos du traitement des « nouveaux » risques pour lesquels des exclusions totales ont été annoncées par les assureurs. Cette délégation rappelle en outre que la responsabilité civile pour les passagers est déjà couverte par la Convention de Montréal de 1999. Plusieurs délégations interviennent alors pour appeler l'attention sur la nécessité d'une solution globale sur cette question, qui fasse intervenir les États en développement et les États moins avancés pour s'attaquer aux difficultés qui se posent à la fois à leurs gouvernements et à leur aviation.

35:6 Résumant le débat sur cette question, le Président prend acte de ce que les recommandations de la note WP/280 ont reçu l'appui de plusieurs délégations, mais qu'un certain nombre de délégations ont aussi fait part de leurs doutes. Il conclut du débat que la Commission juridique tient à confirmer que l'OACI devrait poursuivre rapidement les travaux sur la modernisation de la Convention de Rome pour aborder cette question, en laissant au groupe spécial chargé de cette question les détails concernant la meilleure approche à envisager.

Point 37 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique

37:1 La Commission examine ce point sur la base des notes WP/84 présentée par le Conseil, WP/173 présentée par la République de Corée, WP/238 présentée par la Colombie et WP/71 présentée par l'IATA.

37:2 La note WP/84 donne un aperçu du programme des travaux de la Direction des affaires juridiques, des questions juridiques dont est saisi le Conseil, du programme des travaux du Comité juridique et du calendrier de réunions juridiques pour la période 2005-2007. Elle dresse la liste des questions figurant au programme des travaux du Comité juridique dans leur ordre de priorité et donne des renseignements sur l'ordre de priorité des différents points du programme des travaux.

37:3 La note WP/173, présentée par la République de Corée, contient une proposition de la Corée d'accueillir en 2006 un séminaire juridique régional, co-parrainé par la Direction des affaires juridiques de l'OACI. Ce séminaire s'adresserait aux États auprès desquels le Bureau Asie et Pacifique de l'OACI est accrédité. Cette proposition est notée par la Commission.

37:4 La Colombie présente la note WP/238, qui examine s'il est souhaitable de poursuivre les travaux sur les notions de « saisie arrêt », « saisie conservatoire » et « mesures de précaution », dans le contexte de l'exécution de jugements découlant de la responsabilité pour les activités aéronautiques. Ayant à l'esprit les contraintes budgétaires que connaît l'Organisation, cette délégation mentionne que, à moins de faire l'objet d'une étude indépendante, cette question pourrait être abordée dans le cadre des travaux sur la modernisation de la Convention de Rome. La Commission prend note de cette proposition.

37:5 La note WP/71 est présentée par l'IATA. Elle note les avancées significatives déjà réalisées par l'OACI par l'élaboration d'une législation type et d'éléments d'orientation sur la question des passagers indisciplinés. Néanmoins, au regard du nombre toujours croissant d'incidents, elle émet l'avis que la poursuite de travaux coordonnés au niveau mondial est nécessaire, et qu'elle devrait comprendre aussi un examen, par le Groupe d'étude du Secrétariat de l'OACI sur les passagers indisciplinés, des modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter à des conventions et protocoles existants. Cette proposition est notée par la Commission.

37:6 Deux délégations expriment le désir de relier la question de l'assurance pour risques de guerre avec le point traitant de la modernisation de la Convention de Rome. À propos de la question des passagers indisciplinés, l'une d'elles déclare que les travaux futurs sur cette question devraient aussi prendre en compte les lacunes mises en évidence dans la note WP/88 (Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation — Projet 12 : Juridique). Une délégation suggère d'élever le rang de priorité de la modernisation de la Convention de Rome au n° 1 du programme des travaux.

37:7 Résumant le débat sur ce point de l'ordre du jour, le Président déclare que la Commission a pris acte des diverses propositions contenues dans les notes de travail. À la lumière des débats antérieurs sur le point 36 de l'ordre du jour et du projet de résolution qui a été adopté à ce sujet, il recommande de conserver à la question traitant de l'examen de l'établissement d'un cadre juridique pour le GNSS la plus haute priorité dans le programme des travaux, mais d'élever le rang de priorité de la modernisation de la Convention de Rome du n° 3 au n° 2. Les délibérations antérieures sur la modernisation de la Convention de Rome ayant fait amplement référence à la question de l'assurance pour les risques de guerre, il n'est

pas jugé nécessaire d'amender formellement l'énoncé de ce point dans le programme des travaux. Il est entendu que le planning des réunions juridiques pour la période 2005 – 2007 sera revu comme il convient selon les besoins au cours de toute cette période, en fonction de l'avancement des travaux sur les diverses questions du programme des travaux et de leur ordre de priorité.

37:8 En conséquence, le programme des travaux du Comité juridique est établi comme suit :

- 1) Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), de la création d'un cadre juridique ;
- 2) Examen de la modernisation de la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 ;
- 3) Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants ;
- 4) Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) ;
- 5) Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international ;
- 6) *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* — Incidences éventuelles sur la Convention de Chicago, sur ses Annexes et sur d'autres instruments de droit aérien international.