



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 45 : 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

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, pour information, un projet de rapport sur le point de priorité 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 ». Suite à la 32^e session du Comité juridique, le Groupe spécial institué par le Conseil pour faire avancer les travaux sur ce point a tenu six réunions et établi les textes de deux projets de conventions, l'une traitant de la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite, et l'autre de la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs. Les principales dispositions de ces deux projets sont résumées ci-après. Lors de sa 182^e session, le Conseil devrait décider des mesures à prendre pour la suite de l'élaboration de ces textes, y compris la possibilité de convoquer une session du Comité juridique en 2008.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique F, étant donné qu'elle donne des renseignements sur l'établissement d'instruments de droit aérien international.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	C-WP/12756 A35-WP/18

1. INTRODUCTION

1.1 À sa 35^e session, l'Assemblée a examiné la note A35-WP/18 (Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952). Cette note rappelait qu'à sa 31^e session (Montréal, 28 août – 8 septembre 2000), le Comité juridique avait inscrit à son programme de travail la question intitulée « 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 », avec le rang de priorité n^o 4. Une étude a été réalisée par le Secrétariat, sur la base des réponses reçues à un questionnaire envoyé aux États en 2001. Le 5 juin 2002, le Conseil est convenu d'instituer un groupe de travail du Secrétariat, qui a tenu quatre réunions et produit un projet de Convention sur les dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers. En mars 2002, M. M.B. Jennison (États-Unis) a été nommé Rapporteur du Comité juridique pour cette question. Le 25 novembre 2002, le Conseil a porté la question au rang de priorité n^o 3 du Programme général des travaux du Comité juridique. C'est la principale question qui a été examinée à la 32^e session (Montréal, 15 – 21 mars 2004) du Comité juridique, qui a conclu qu'il fallait poursuivre les travaux de modernisation de la Convention de Rome. Le 31 mai 2004, ayant examiné le rapport du Comité, le Conseil a décidé d'instituer un Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 pour faire avancer les travaux.

1.2 Lors de la 35^e session de l'Assemblée, le processus de modernisation de la Convention de Rome a été fortement appuyé. L'Assemblée a indiqué que l'OACI devrait poursuivre rapidement les travaux, en laissant au Groupe spécial chargé de cette question les détails concernant la meilleure approche à envisager.

1.3 À sa 35^e session, l'Assemblée a également décidé de porter ce point au rang de priorité n^o 2.

2. FAITS NOUVEAUX SURVENUS DEPUIS LA DERNIÈRE SESSION DE L'ASSEMBLÉE

2.1 Le 29 novembre 2005, le Conseil a porté ce point au rang de priorité n^o 1 du Programme général des travaux du Comité juridique. Le 6 décembre 2006, le Conseil a amendé comme suit le titre de ce point : « Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux ».

2.2 Le Groupe spécial a tenu deux réunions en 2005, trois en 2006, et une en 2007.

2.3 À sa première réunion, le groupe s'est mis d'accord sur certains Points généraux d'entente, dont les suivants :

- 1) La protection des victimes devrait être au moins aussi bonne que celle qui est prévue dans la Convention de Montréal de 1999.
- 2) Il faudrait prévoir une protection suffisante du système de transport aérien (transporteurs aériens compris) portant expressément sur le problème des « pertes catastrophiques », qui se traduisent par des dommages à grande échelle faisant de nombreuses victimes.
- 3) Tout système soutenant les principes de la protection des victimes et de la protection du système de transport aérien doit être mis sur pied compte tenu de la disponibilité d'une couverture d'assurance sur le marché ou dans d'autres mécanismes.

- 4) Les attaques terroristes constituent la plus grande menace pour le système de transport aérien pour ce qui est des questions à l'examen, surtout si elles mènent à des pertes catastrophiques.
- 5) Il ne sera pas possible, dans le cadre actuel du système de dédommagement, de concilier les deux objectifs que sont le dédommagement adéquat des victimes et la protection appropriée du secteur de l'aviation civile.
- 6) Un mécanisme de financement supplémentaire pour les dédommagements pourrait combler le fossé entre ce qui constitue un niveau adéquat de protection des victimes et une protection appropriée du secteur de l'aviation civile, et assurer la durabilité du système.

2.4 À sa troisième réunion, le Groupe est convenu d'une « Offre de compromis sur les questions centrales ». En particulier, il est convenu que le projet de Convention émanant de la 32^e session du Comité juridique serait scindé en deux instruments, l'un portant sur les risques généraux et l'autre sur les risques liés au terrorisme. Il n'y aura pas de lien entre les deux conventions et les États auront l'option d'être partie à l'une ou à l'autre, ou aux deux. Les dispositions relatives à un Mécanisme de dédommagement supplémentaire feraient partie intégrante de la convention relative aux risques liés au terrorisme.

2.5 Le Groupe a par la suite élaboré deux projets de conventions, à savoir :

- a) La Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») ;
- b) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs (communément appelée « Convention sur les risques généraux »).

Les textes intégraux de ces deux projets peuvent être consultés auprès de la Direction des affaires juridiques. Les paragraphes qui suivent soulignent les dispositions de base de ces projets.

2.6 **Projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite**

2.6.1 Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, la Convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol suite à un acte d'intervention illicite lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État, qu'il s'agisse ou non d'un État partie. L'article assure la réparation des dommages causés dans tout État partie, que l'exploitant soit d'un État partie ou non. La Convention s'applique également aux dommages causés dans un État non partie, dans certaines circonstances : lorsqu'un exploitant d'un État non partie cause des dommages dans un État non partie, une Conférence des parties (CDP) à établir peut décider de fournir un appui financier à cet exploitant (voir article 26).

2.6.2 Bien que les dispositions du paragraphe 1 contiennent un élément international, le Groupe a estimé qu'il faudrait prévoir également une application potentielle aux situations essentiellement nationales. C'est pourquoi le paragraphe 2 de l'article 2 stipule que, si un État partie le souhaite, la convention s'appliquera aussi aux dommages qui surviennent sur le territoire d'un État partie

lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans cet État partie. Le Groupe a pris en considération les contributions financières potentielles liées aux vols intérieurs qui pourraient être versées à un Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS) à établir.

2.6.3 L'exploitant a une responsabilité stricte, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire de prouver la faute. Il serait responsable des dommages subis par des tiers avec pour seule condition que ces dommages aient été causés par un aéronef en vol (article 3). Par contre, une limite est imposée, qui est fonction du poids de l'aéronef ; certains chiffres sont présentés entre crochets dans le texte, ce qui indique qu'ils sont inclus aux fins de discussion (voir article 4). Cette limite ne peut être franchie que dans des circonstances exceptionnelles (voir article 24).

2.6.4 De façon générale, seul l'exploitant est responsable. Le projet de convention contient, à l'article 27, une disposition sur le recours exclusif en vertu de laquelle toute action en réparation due à un acte d'intervention illicite ne peut être intentée que contre l'exploitant ; aucune autre personne ne pourra se voir demander réparation. Cependant, cette disposition ne s'applique pas à une action intentée contre un individu qui a intentionnellement commis un acte d'intervention illicite.

2.6.5 L'article 5 prévoit un mécanisme international permettant aux tiers essuyant des dommages à bord d'un aéronef ayant subi une collision en vol de réclamer des réparations de l'autre transporteur. Le texte envisage la responsabilité conjointe et solidaire des exploitants en cause.

2.6.6 Au titre de l'article 8, il est envisagé de créer un organisme indépendant appelé le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS), dont l'objet principal est de verser des réparations aux personnes subissant des dommages sur le territoire d'un État partie, et de fournir un appui financier décrit au paragraphe 2.6.1. Le MDS paiera des dédommagements dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites indiquées à l'article 4 (article 19). 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 MDS paiera la différence. L'on suppose que l'exploitant est en mesure d'obtenir une assurance jusqu'à concurrence du niveau maximal.

2.6.7 De façon générale, le montant maximal de réparation dont disposerait le MDS est actuellement établi, aux fins de discussion, à 3 milliards de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement (voir article 19).

2.6.8 Le MDS serait composé, d'une part, d'une CDP, principal organe établissant les politiques générales et comprenant tous les États parties, et d'autre part, d'un Secrétariat dirigé par un Directeur. La CDP serait chargée entre autres d'établir le règlement du MDS, des Lignes directrices en matière de dédommagement et des Lignes directrices en matière d'investissement, d'établir les cotisations à verser au MDS et de décider des cas où un appui financier devrait être accordé à l'exploitant, comme il est indiqué précédemment au paragraphe 2.6.1. L'article 9 contient la liste complète des pouvoirs et des fonctions de la CDP.

2.6.9 En vertu de l'article 12, « [I]es cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire 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 a fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 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. L'exploitant perçoit les montants obligatoires et les remet au Mécanisme de dédommagement supplémentaire. »

2.6.10 L'article 15 prévoit des cotisations initiales pour les passagers et le fret au départ d'un État partie à verser à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention pour ledit État partie, et aussi pour les passagers et le fret au départ de vols intérieurs visés par la déclaration faite au titre de l'article 2, paragraphe 2. Par ailleurs, les cotisations sont établies de manière que, en quatre ans, les fonds disponibles atteignent un certain pourcentage de la limite maximale de dédommagement par le MDS (financement préalable).

2.6.11 Lorsqu'un exploitant ne verse pas de cotisations, le Directeur du MDS prend les mesures appropriées pour recouvrer le montant dû (article 16, paragraphe 2). Chaque État partie veille à ce que le MDS reçoive certaines données statistiques et autres, à défaut de quoi il peut être tenu pour responsable (article 17).

2.6.12 Le Chapitre VII regroupe les dispositions de procédure. Il convient de noter que, de façon générale, les actions en réparation peuvent être portées devant une juridiction unique, à savoir les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu (article 30, paragraphe 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 32).

2.7 **Projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs**

2.7.1 Cette Convention s'applique aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire d'un État partie par un aéronef en vol, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite, lorsque l'exploitant de l'aéronef a son principal établissement, ou à défaut sa résidence permanente, dans un autre État partie. Tout comme la Convention relative à l'intervention illicite décrite précédemment, cette deuxième Convention donne aussi aux États le choix de la faire appliquer aux vols intérieurs (voir article 2).

2.7.2 En vertu de l'article 3, l'exploitant a une responsabilité stricte, jusqu'à concurrence d'un certain seuil, qui va provisoirement de 250 000 à 500 000 DTS. Au-delà de ce seuil, l'exploitant est responsable de tous les dommages, à moins de prouver qu'ils ne sont pas le résultat de sa négligence ou qu'ils sont dus uniquement à la négligence d'une autre personne. En d'autres termes, il n'y a pas de plafond à la responsabilité de l'exploitant. Ce système à deux niveaux est similaire au système prévu dans la Convention de Montréal de 1999.

2.7.3 Comme dans le cas de la Convention relative à l'intervention illicite, cette Convention contient une disposition sur les abordages (article 4).

2.7.4 Au titre de l'article 9 bis, le propriétaire, le loueur ou le bailleur de fonds qui conserve le titre ou qui détient la garantie d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, ne sont pas responsables des dommages visés par la Convention ou la législation de quelque État partie que ce soit. Cet article est entre crochets parce que le Groupe n'a pas pris une décision définitive sur son inclusion.

2.7.5 Les articles de procédure sont similaires à ceux qui figurent dans l'autre projet de convention. En particulier, et de façon générale, les actions en réparation ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu.

2.7.6 Les dispositions relatives au MDS et à la réparation qu'il permet ne s'appliquent pas au titre de cette Convention, puisque l'exploitant est potentiellement responsable du montant total des dommages causés.

3. TRAVAUX FUTURS

3.1 À la fin de sa sixième réunion (26-29 juin 2007), le Groupe spécial était de l'avis général qu'il avait achevé ses travaux et il a décidé de recommander au Conseil de convoquer une session du Comité juridique pour développer plus avant le texte des deux projets de conventions. Lors de sa 182^e session, en novembre-décembre 2007, le Conseil examinera un rapport sur la sixième réunion du groupe et décidera de la suite à donner, notamment sur le point de savoir s'il convient de convoquer la 33^e session du Comité juridique, éventuellement au premier semestre de 2008.

4. RÉSUMÉ

4.1 Le Groupe spécial institué par le Conseil a tenu six réunions et établi le texte de deux projets de conventions, l'une traitant de la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite, et l'autre de la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs. Il est prévu qu'à sa 182^e session, le Conseil décidera du processus à suivre pour développer ces textes plus avant, qui pourrait comprendre la convocation d'une session du Comité juridique en 2008.