



NOTE DE TRAVAIL

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

PROPOSITIONS CONCERNANT LES DEUX PROJETS DE CONVENTION

(Note présentée par l'Uruguay)

1. PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS SUITE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE FAISANT INTERVENIR DES AÉRONEFS

1.1 Dispositions finales

1.1.1 Art. — Signature

1.1.1.1 La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au (*date*) au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal.

1.1.2 Art. — Ratification

1.1.2.1 La présente Convention est soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile.

1.1.3 Art. — Adhésion

1.1.3.1 La présente Convention reste ouverte à l'adhésion de tout État. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile.

1.1.4 Art. — Entrée en vigueur

1.1.4.1 La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour après la date du dépôt du trente-cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.

1.1.4.2 Pour tout État qui ratifie la Convention ou y adhère après le dépôt du trente-cinquième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet État de son instrument de ratification ou d'adhésion.

1.2 Justification de la proposition

1.2.1 Le texte proposé permet à tout État, qu'il soit ou non membre de l'Organisation, d'adhérer à la Convention s'il le juge opportun ou approprié.

1.2.2 Le nombre de ratifications ou d'adhésions requises pour que la Convention entre en vigueur est le nombre spécifié à l'article 84 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. La Convention de Vienne est un instrument de droit international qui a recueilli un très grand nombre de ratifications et d'adhésions ; il s'agit essentiellement d'une codification du droit international coutumier.

1.2.3 Ceux qui préconisent de mettre en vigueur une convention après un petit nombre de ratifications ou d'adhésions citent habituellement comme précédent la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, dont l'entrée en vigueur ne requiert que deux ratifications, sans tenir compte du fait que le nombre d'États indépendants en 1948 était sensiblement inférieur à celui d'aujourd'hui.

1.2.4 Cette réalité politique internationale a été fondamentalement modifiée par l'accès à l'indépendance de plusieurs États au milieu du XX^e siècle. Il y a aujourd'hui 199 États parties à la Convention de Chicago de 1944.

1.2.5 Le projet de Convention à l'étude contient des normes qui lieront les compagnies aériennes et les États et qui, en définitive, auront des incidences sur les usagers. La prudence la plus élémentaire conseille de tenir compte de la volonté d'un plus grand nombre d'États que celui qui est prévu dans la Convention de Genève mentionnée plus haut et que celui qui, malheureusement, est prévu dans la Convention du Cap de 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

2. **PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS**

2.1 **Chapitre I — Principes**

2.1.1 **Article premier — Définitions**

2.1.1.1 Il est proposé de supprimer l'alinéa f), qui définit « Personne », et l'alinéa g), qui définit « État partie ».

2.1.2 **Justification de la proposition**

2.1.2.1 L'article 31, *Règle générale d'interprétation*, de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités précise que :

- a) 1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité [...]
- b) 4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

2.1.3 **Article 2 — Portée**

2.1.3.1 3. La présente Convention s'applique également aux dommages causés par un aéronef à un aéronef ou un navire immatriculé dans un État partie et évoluant dans sa Zone économique exclusive, en haute mer ou, dans le cas d'un aéronef, au-dessus de ces zones.

2.1.3.2 4. La présente Convention s'applique aussi aux dommages causés par des aéronefs aux plates-formes de forage et autres installations fixées de façon permanente au sol dans la Zone économique exclusive ou la Plate-forme continentale qui relèvent de la juridiction de l'État partie.

2.1.4 **Justification de la proposition**

2.1.4.1 Il est proposé de ne pas employer le terme « territoire » sans lui donner une définition claire.

2.2 **Chapitre II — Responsabilité de l'exploitant et questions connexes**

2.2.1 **Article 7 — Frais de justice et autres dépens**

[*Note de traduction* — Les observations de l'Uruguay sur les termes *costas*, *costos*, *actor*, *adjudicar* et *condenar uno en costas* ne modifient pas la version française.]

2.2.1.1 Le tribunal peut, conformément à sa propre législation, ordonner le paiement de tout ou partie des frais de justice et autres dépens. La présente disposition ne s'applique pas si le montant des dédommagements, exclusion faite des frais de justice et autres dépens, ne dépasse pas la somme que l'exploitant a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à partir de la date de l'événement qui a causé le dommage, ou avant le début de l'action si ce délai est dépassé.

2.2.2 **Justification de la proposition**

2.2.2.1 Le terme *costas* désigne les frais de justice ; le terme *costos* désigne les autres frais, par exemple les honoraires des avocats. La *parte demandante* est l'*actor* (le demandeur). « La disposition qui précède » figurant dans le projet de Convention renvoie à l'article 6 (Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes). En fait, la disposition qui ne doit pas s'appliquer est « la présente disposition », c'est-à-dire l'article 7.

2.2.2.2 Le texte proposé n'emploie pas le terme *adjudicar* (attribuer). Selon le dictionnaire de la Real Academia, l'expression *condenar a uno en costas* [condamner quelqu'un aux dépens] signifie « au civil, lui ordonner de payer les frais qu'il a causés à la partie adverse à l'occasion d'un procès ».

2.3 **Chapitre III — Recours et exonération**

2.3.1 **Article 10 — Actes ou omissions des victimes**

2.3.1.1 Si l'exploitant prouve que ***le demandeur*** a causé le dommage ou y a contribué ***par son acte ou son omission*** ou par l'acte ou l'omission de la personne dont il tient ses droits [...]

2.3.2 **Justification de la proposition**

2.3.2.1 Il est estimé que les mots en gras et en italique indiqués dans la proposition ont été omis de la version espagnole. Le but de cette proposition est de redonner à la norme sa signification et de la rendre claire.

2.4 **Chapitre IV — Exercice des recours et dispositions connexes**

2.4.1 **Article 17 — Reconnaissance et exécution des jugements**

2.4.1.1 5. Lorsqu'un jugement est exécutoire, la condamnation à tous dépens est également exécutoire. [*Note de traduction* — L'observation sur le terme *costos* ne s'applique pas à la version française.]

2.4.2 **Justification de la proposition**

2.4.2.1 Il est proposé d'ajouter l'expression « *y costos* » pour harmoniser la norme avec la proposition relative à l'article 7, l'objectif étant d'inclure tous les frais engagés par le demandeur, autres que les frais de justice.

2.5 **Chapitre V — Application de la Convention**

2.5.1 **Article 22 — Dommages d'origine nucléaire**

2.5.1.1 La présente Convention ne s'applique pas à la responsabilité civile pour dommages causés par des incidents nucléaires, qui continueront à être régis par la Convention de Paris de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et la Convention de Vienne de 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires et par tout amendement ou annexe à ces conventions en vigueur au moment de l'événement.

2.5.2 **Justification de la proposition**

2.5.2.1 Il est proposé de ne pas spécifier qu'« aucune responsabilité ne découle [...] des dommages causés par un incident nucléaire », mais plutôt d'indiquer que ces dommages continueront à être régis par les conventions en vigueur relatives aux dommages nucléaires.

2.6 **Dispositions finales**

2.6.1 **Art. — Signature**

2.6.1.1 La présente Convention est ouverte à la signature jusqu'au (*date*) au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal.

2.6.2 **Art. — Ratification**

2.6.2.1 La présente Convention est soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile.

2.6.3 **Art. — Adhésion**

2.6.3.1 La présente Convention reste ouverte à l'adhésion de tout État. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile.

2.6.4 **Art. — Entrée en vigueur**

2.6.4.1 La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour après la date du dépôt du trente-cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.

2.6.4.2 Pour un État qui ratifie la Convention ou y adhère après le dépôt du trente-cinquième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet État de son instrument de ratification ou d'adhésion.

2.7 **Justification de la proposition**

2.7.1 Le texte proposé permet à tout État, qu'il soit ou non membre de l'Organisation, d'adhérer à la Convention s'il le juge opportun ou approprié.

2.7.2 Le nombre de ratifications ou d'adhésions requises pour que la Convention entre en vigueur est le nombre spécifié à l'article 84 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. La Convention de Vienne est un instrument de droit international qui a recueilli un très grand nombre de ratifications et d'adhésions ; il s'agit essentiellement d'une codification du droit international coutumier.

2.7.3 Ceux qui préconisent de mettre en vigueur une convention après un petit nombre de ratifications ou d'adhésions citent habituellement comme précédent la Convention de Genève de 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, dont l'entrée en vigueur ne requiert que deux ratifications, sans tenir compte du fait que le nombre d'États indépendants en 1948 était sensiblement inférieur à celui d'aujourd'hui.

2.7.4 Cette réalité politique internationale a été fondamentalement modifiée par l'accès à l'indépendance de plusieurs États au milieu du XX^e siècle. Il y a aujourd'hui 199 États parties à la Convention de Chicago de 1944.

2.7.5 Le projet de Convention à l'étude contient des normes qui lieront les compagnies aériennes et les États et qui, en définitive, auront des incidences sur les usagers et sur d'autres personnes à la surface. La prudence la plus élémentaire conseille de tenir compte de la volonté d'un plus grand nombre d'États que celui qui est prévu dans la Convention de Genève mentionnée plus haut et dans la Convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers et que celui qui, malheureusement, est prévu dans la Convention du Cap de 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.