



DCCD Doc n° 17
17/4/09
Révision n° 1
20/4/09
(Anglais, espagnol et
français seulement)*

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS (CONVENTION SUR LES RISQUES GÉNÉRAUX)

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

1. INTRODUCTION

1.1 Cette Note de travail traite uniquement du point de vue d'IATA en ce qui concerne le projet de *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (Convention sur les Risques Généraux), qui couvre les dommages résultant de l'opération normale des aéronefs.

1.2 Le point de vue d'IATA en ce qui concerne le projet de *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (Convention sur l'Intervention illicite) est exprimé dans une Note de travail séparée.

2. DISCUSSION

2.1 Comme nous l'avons déjà indiqué à la 33^{ème} Session du Comité Juridique de l'OACI, IATA et ses compagnies aériennes membres ont la ferme conviction que la Convention sur les Risques Généraux proposée n'est pas nécessaire. Les droits nationaux des États membres de l'OACI ont toujours traité les accidents aériens majeurs qui ont causé des dommages aux tiers à la surface de manière adéquate. L'assurance aérienne en la matière a toujours été disponible et l'industrie de l'assurance ne tient aucun dossier qui démontre que des demandes de tiers à la surface seraient restées sans indemnisation. De plus, historiquement le taux de sinistre résultant de dommages aux tiers reste très modeste.

2.2 Nonobstant l'opinion exprimée ci-dessus, IATA reconnaît qu'un nombre d'États membres sont fortement favorables à l'adoption de la Convention sur les Risques Généraux pour un certain nombre de raisons. Par exemple, il a souvent été dit que le droit national de certains États en matière d'indemnisation pour les dommages causés aux tiers est insuffisante et qu'un régime international dans ce domaine est nécessaire pour remédier à cette insuffisance.

2.3 Si la Conférence diplomatique procède à l'adoption de la Convention sur les Risques Généraux, IATA recommande fortement que les modifications suivantes soient prises en compte dans le texte final :

* Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

- a) Si un transporteur aérien est tenu à une responsabilité stricte (que ce soit dans le plafond de responsabilité décrit à l'article 4 ou en dessus de ce plafond), elle devrait retenir les pleins droits de recours conférés par la loi applicable à l'égard de toute autre entité qui aurait contribué au dommage selon la loi applicable ;
- b) L'exclusion des dommages dus aux conflits armés ou troubles civils des dommages réparables (article 3). Ceci est déjà prévu à l'article 5 de la Convention de Rome 1952. De plus, un certain nombre de systèmes de droit national excluent expressément de tels incidents des dommages réparables ;
- c) L'exclusion des dommages psychologiques des dommages réparables (article 3). Sur ce point, IATA ne voit aucune raison de diverger des principes déjà adoptés dans la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999 (MC99). MC99 constitue un régime reconnu internationalement qui à ce jour a déjà reçu quatre-vingt-dix ratifications ;
- d) Modifier la clause de compétence afin de refléter l'approche d'un forum unique proposé dans la Convention sur les Actes d'intervention illicite (article 16). Il n'y a pas de justification pour l'adoption d'une clause qui prévoit un choix de juridiction compétence qui n'aura pour seul effet d'encourager des litiges dans plusieurs juridictions ;
- e) Définir le mot « événement » (article 1) ;
- f) Traiter le problème de l'indisponibilité d'assurance, résultant soit du mauvais fonctionnement du marché ou en raison de pertes multiples qui pourraient aussi avoir un impact sur les dommages aux tiers (article 9). Dans le cas où une compagnie aérienne ne pourrait pas obtenir une assurance sur la base d'un événement individuel, IATA propose qu'une assurance souscrite sur une base cumulative soit acceptable pour permettre à la compagnie aérienne de satisfaire aux critères d'assurance établis dans la convention ;
- g) Refléter la rédaction de MC99 afin que la simple négligence de la part de la victime puisse déclencher l'action en contribution, plutôt que la norme de témérité plus stricte. IATA ne voit aucune justification pour diverger de la norme établie depuis des années et reconnue dans le système varsovien ainsi que la Convention de Rome 1952 et MC99 ;
- h) Réduire le délai de prescription de 3 à 2 ans (article 19). En plus du fait que ceci est le délai généralement prescrit dans la plupart des États membres appartenant à l'OACI, un délai de prescription de 2 ans est clairement établi dans le système varsovien, MC99 et la convention de Rome 1952 ;
- i) Comme déjà suggéré dans le Doc. No. 11 soumis par l'Uruguay, IATA considère que cette convention devrait seulement entrer en vigueur à partir du moment ou au moins 35 États membres appartenant à l'OACI l'auraient ratifiée. Cette formule a déjà été reconnue dans l'article 84 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

3. CONCLUSION

3.1 IATA estime que les propositions de modification mentionnées au paragraphe 2.3 de cette Note de travail permettraient de trouver un juste équilibre entre la protection adéquate des victimes et les intérêts de l'industrie aéronautique. Ces modifications augmenteraient aussi les chances que la Convention sur les Risques généraux soit ratifiée.

3.2 Tout en réitérant sa position mentionnée au paragraphe 2.1 ci dessus que le projet de Convention sur les Risques généraux n'est pas nécessaire, dans l'éventualité que la Conférence diplomatique choisirait d'adopter la convention, IATA recommande vivement aux États membres de l'OACI d'adopter les modifications proposées dans cette Note de travail.

— FIN —