



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

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

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

1. INTRODUCTION

1.1 Lors de sa 33^e session, tenue à Montréal du 21 avril au 2 mai 2008, le Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a recommandé que le Conseil de l'OACI convoque une Conférence diplomatique en vue d'examiner deux projets de conventions sur les dommages causés aux tiers à la surface, soit la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite) et la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (Convention sur les risques généraux).

1.2 La première Convention porte sur les dommages causés suite à des actes terroristes et la seconde, sur les dommages causés dans le cours normal de l'exploitation des aéronefs. Ces conventions sont destinées à remplacer la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers*, signée à Rome le 7 octobre 1952 (Convention de Rome). Les textes proposés sont le fruit des travaux réalisés par le Comité juridique et l'équipe de travail spéciale dans le cadre du projet de « modernisation de la Convention de Rome ».

1.3 À la sixième séance de sa 184^e session, le 23 juin 2008, le Conseil de l'OACI a examiné un rapport du Secrétariat sur les résultats des travaux de la 33^e session du Comité juridique sur cette question et a décidé de convoquer une Conférence diplomatique pour finaliser et adopter les deux projets de conventions.

1.4 La présente note contient les observations des Émirats arabes unis sur les deux projets de conventions soumis à l'examen de la Conférence diplomatique.

2. CONVENTION SUR LA RÉPARATION EN CAS D'INTERVENTION ILLICITE

2.1 Les Émirats arabes unis félicitent l'OACI, le Comité juridique et l'équipe de travail spéciale pour l'important travail d'élaboration de ces nouvelles conventions qui sont soumises à l'examen de la Conférence diplomatique. Ils estiment cependant que le concept de responsabilité stricte de l'exploitant pour des actes de terrorisme qui sont indépendants de sa volonté devrait être examiné en profondeur.

2.2 Les Émirats arabes unis acceptent les trois piliers de la convention proposée (la responsabilité stricte de l'exploitant, la limitation du droit de recours et la disposition sur le recours exclusif) et reconnaissent l'important travail déjà accompli, mais ils estiment qu'il est nécessaire d'apporter les amendements suivants :

2.3 Afin d'aligner le terme « événement » sur le titre du projet de convention, il conviendrait de le définir comme suit : « Il y a “événement” lorsque le dommage est causé aux tiers suite à un acte d'intervention illicite faisant intervenir un aéronef ». Ce changement met en évidence la cause réelle et principale de l'accident.

2.4 La définition de « tiers » ne doit pas servir à obtenir des bénéfices exceptionnels pour le recouvrement d'indemnités, tant en vertu de cette convention qu'en vertu de la Convention de Montréal de 1999. Les Émirats arabes unis proposent donc la définition suivante : « “Tiers” signifie une personne autre que l'exploitant, le passager ou l'expéditeur ou le destinataire de marchandises. Dans le cas d'un abordage, « tiers » signifie également l'exploitant, le propriétaire et l'équipage de l'autre aéronef ».

2.5 La définition de « haute direction » à l'article 1 de la convention proposée doit être renforcée de manière à n'inclure que les cadres supérieurs et les décideurs opérationnels d'un niveau hiérarchique suffisant pour avoir une incidence directe sur la sûreté de l'aviation. Les États membres ne doivent pas oublier qu'un grand nombre de juridictions permettent à l'exploitant d'aéronefs de s'exonérer de sa responsabilité en ce qui concerne les actes de terrorisme.

2.6 La définition de « personne » à l'article 1 du projet de convention doit être conservée telle quelle. Les Émirats arabes unis sont d'avis que ce terme doit non seulement inclure les personnes physiques et juridiques, mais également exprimer la notion que l'État peut aussi être une « personne » aux termes de la convention proposée.

2.7 Le concept de « lésion psychologique », introduit au § 3 de l'article 3 de la convention proposée, s'écarte considérablement des normes qui ont été établies dans la Convention de Montréal de 1999 et qui sont reconnues internationalement. Les Émirats arabes unis ne voient aucune raison qui pourrait justifier cet écart.

2.8 Les crochets qui figurent à l'article 4 de la convention proposée devraient être supprimés et les montants indiqués devraient être conservés.

2.9 Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS) devrait être une entité placée sous les auspices et le contrôle de l'OACI. Compte tenu de la crise financière internationale actuelle, les Émirats arabes unis estiment qu'il serait peu judicieux de créer une autre entité internationale indépendante et autonome dont le seul but serait d'indemniser des tiers à la surface qui pourraient être victimes d'actes d'intervention illicite. Cette formule ne ferait qu'ajouter des coûts supplémentaires et promouvoir l'inefficacité. En outre, l'expérience et le leadership établis de l'OACI peuvent considérablement faciliter l'exécution des tâches du MDS. Ce principe devrait être expressément reconnu dans l'article 8 de la convention proposée.

2.10 Le trafic de transit devrait être expressément exclu des contributions au MDS afin d'éviter les distorsions des marchés et les effets concurrentiels indésirables. Ce point devrait être précisé à l'article 12 de la convention proposée.

2.11 La Conférence devrait examiner la possibilité que des entités (qui sont expressément exonérées de leur responsabilité) autres que les exploitants d'aéronefs puissent contribuer au MDS.

2.12 La Conférence devrait adopter un système de préfinancement à 100 % du MDS dans le cadre de l'article 14 (Période et taux des cotisations), § 2.

2.13 La norme relative à la négligence contributive établie à l'article 20 de la convention proposée impose à l'exploitant d'aéronefs, pour qu'il soit entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité, l'obligation de prouver que la victime a agi intentionnellement ou imprudemment en sachant qu'il en résulterait probablement des dommages. Cette norme est supérieure à celle de l'article 20 de la Convention de Montréal de 1999. Les Émirats arabes unis ne voient aucune raison qui pourrait justifier cet écart et proposent donc que la norme de la Convention de Montréal soit adoptée dans la convention proposée.

2.14 En pratique, l'article 23 (Dédommagement additionnel) décrit la norme qui établit la franchissabilité des limites de responsabilité de l'exploitant établies à l'article 4. Les Émirats arabes unis estiment que puisque la convention proposée a été envisagée comme un mécanisme de dédommagement plutôt que comme un instrument ordinaire de responsabilité internationale, cette norme ne peut pas être une négligence ordinaire de l'exploitant d'aéronefs, de ses préposés ou de ses mandataires. Dans ce dernier cas, la convention proposée ne pourrait pas adopter les concepts nouveaux et inédits de limitation du droit de recours et de recours exclusif. Ce sont les trois piliers qui servent de base à ce système. Seuls les actes intentionnels et délibérés de la haute direction devraient permettre de franchir le plafond fixé pour la limite de responsabilité de l'exploitant d'aéronefs. Dans ce contexte, la notion de « préposés et mandataires » qui figure au § 5 de l'article 23 devrait être complètement supprimée.

2.15 L'obligation morale des États doit être expressément reconnue dans la convention proposée, et les Émirats arabes unis proposent d'ajouter l'article suivant à la convention : « Art. ___ Obligation morale des États parties. Rien dans la présente convention ne peut empêcher les États membres d'indemniser directement des tiers qui ont subi des dommages suite à un acte d'intervention illicite ».

2.16 Les Émirats arabes unis pourraient appuyer les normes convenues par l'industrie sur le droit de recours, mais ils ne voient aucune raison de retarder l'exercice du droit de recours, tant de l'exploitant d'aéronefs que du MDS, contre l'auteur d'un acte intentionnel (terroriste) jusqu'à ce que toutes les demandes faites par des personnes ayant subi des dommages aient été menées à leur terme. Telles qu'elles sont formulées actuellement (article 24, § 1, deuxième phrase, et article 25, § 1, deuxième phrase), ces dispositions ne font que protéger les actifs des terroristes. Les Émirats arabes unis proposent donc de les supprimer.

2.17 Les Émirats arabes unis estiment que l'assistance accordée à un exploitant d'aéronefs qui a son principal établissement dans un État partie pour les dommages causés dans un État non partie doit être obligatoire et automatique, et non seulement une prérogative laissée à la discrétion de la Conférence des parties. La raison en est que l'exploitant a contribué au MDS et qu'il devrait donc pouvoir utiliser ces fonds pour indemniser les victimes. Ce point devrait être indiqué à l'article 28 de la convention proposée.

2.18 Comme il est indiqué plus haut, l'introduction de la disposition du recours exclusif (article 28 de la convention proposée) selon laquelle la responsabilité porte uniquement et exclusivement sur l'exploitant d'aéronefs peut causer des problèmes dans certains systèmes juridiques. Les Émirats arabes unis ne pourront cependant appuyer cette disposition que si la Conférence conserve le plafond de responsabilité quasi infranchissable de l'exploitant d'aéronefs.

2.19 Le concept de juridiction unique de l'article 31 devrait être conservé pour deux raisons : il contribue à éviter les procès inutiles et facilite l'indemnisation prompte et adéquate des victimes.

2.20 Le délai de prescription prévu à l'article 35 devrait être réduit de trois à deux ans, ce qui serait conforme à la Convention de Montréal de 1999 (article 35) et à la Convention de Varsovie de 1929 (article 29). Un délai de deux ans serait suffisant pour permettre à une victime de présenter une demande d'indemnisation et permettrait en outre d'harmoniser cette disposition avec un instrument de droit aérien déjà largement accepté par la communauté internationale.

2.21 La convention proposée ne devrait pas entrer en vigueur si le MDS n'a pas tous les fonds requis. Le recours exclusif et la limitation du droit de recours sont des concepts exceptionnels — inconnus jusqu'à présent dans le contexte de l'aviation — et ne peuvent être appuyés que si le MDS possède les fonds nécessaires pour réaliser son objectif. Dans le cas contraire, tout le fardeau sera injustement porté par les exploitants d'aéronefs. L'entrée en vigueur de la convention devrait donc être soumise aux deux conditions suivantes : premièrement, 35 États au moins doivent devenir parties à la convention, ce qui est conforme à l'article 84 de la Convention de Vienne sur le droit des traités et qui a déjà été proposé par l'Uruguay dans le Doc n° 11. Deuxièmement, le nombre total de passagers partant d'aéroports situés dans des États qui ont ratifié la convention doit être d'au moins 750 000 000. Ce nombre se justifie par le fait que le MDS doit obtenir 3 milliards de DTS dans un cycle de quatre ans pour pouvoir remplir convenablement sa mission.

3. CONVENTION SUR LES RISQUES GÉNÉRAUX

3.1 Les Émirats arabes unis estiment que la convention proposée est une tentative importante d'harmoniser et d'unifier le droit international concernant les dommages causés à des tiers à la surface. Elle est en fait un résultat remarquable par rapport à son prédécesseur immédiat. Il faudrait toutefois apporter un certain nombre de modifications pour que la proposition reçoive une meilleure acceptation de la communauté internationale. Les Émirats arabes unis proposent donc ce qui suit :

3.2 Le terme « événement » devrait être défini à l'article 1 de la convention proposée ; cette définition figure déjà dans le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. En outre, la définition de « tiers » ne doit pas servir à obtenir des bénéfices exceptionnels pour le recouvrement d'indemnités, tant en vertu de cette convention qu'en vertu de la Convention de Montréal de 1999. Les Émirats arabes unis proposent donc la définition suivante : « “Tiers” signifie une personne autre que l'exploitant, le passager ou l'expéditeur ou le destinataire de marchandises. Dans le cas d'un abordage, “tiers” signifie également l'exploitant, le propriétaire et l'équipage de l'autre aéronef ».

3.3 Le concept de « lésion psychologique », introduit au § 3 de l'article 3 de la convention proposée, s'écarte considérablement des normes qui ont été établies dans la Convention de Montréal de 1999 et qui sont reconnues internationalement. Les Émirats arabes unis ne voient aucune raison qui pourrait justifier cet écart.

3.4 Comme le prévoit déjà l'article 5 de la Convention de Rome de 1952, la convention proposée devrait exclure des dommages indemnifiables les risques de guerre et les troubles publics. Cette exclusion se justifie par le fait qu'il s'agit d'un cas type de force majeure. Un nouvel article devrait donc être ajouté à la convention proposée pour tenir compte de ce point.

3.5 Le régime de responsabilité à deux niveaux prévu à l'article 4 devrait être conservé. Ce système permet en fait une indemnisation illimitée des victimes à la surface, ce qui constitue une amélioration considérable par rapport aux systèmes nationaux d'un grand nombre d'États membres de l'OACI. Contrairement à la Convention de Rome de 1952 (article 12), la victime n'a pas à prouver l'intention ou l'acte délibéré de l'exploitant d'aéronefs pour obtenir une indemnisation dépassant le plafond de la limite de responsabilité. C'est l'exploitant qui doit satisfaire aux exigences relatives au fardeau de la preuve prévues dans l'article 4, § 2, de la convention proposée pour ne pas dépasser ce plafond. Cependant, dans le Doc n° 5 il est proposé à la Conférence de limiter la responsabilité des constructeurs d'aéronefs, de moteurs ou de parties d'aéronef, sauf lorsque la haute direction du constructeur agit avec l'intention de causer des dommages ou agit imprudemment en sachant qu'il en résultera probablement des dommages. Les Émirats arabes unis sont d'avis que cette proposition limiterait inutilement et de façon injustifiable la responsabilité de certaines entités qui ne sont pas jusqu'à présent visées par la convention proposée. Si elle est acceptée par la Conférence, la norme de franchissabilité du plafond de responsabilité proposé imposerait un lourd fardeau aux victimes à la surface.

3.6 Les crochets qui figurent à l'article 4 de la convention proposée devraient être supprimés et les montants indiqués devraient être conservés.

3.7 L'article 9 exige des exploitants d'aéronefs qu'ils contractent une assurance ou une garantie suffisantes pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la convention proposée. Même si l'assurance a toujours été disponible pour ce type de dommages, cette disposition ne tient pas compte de l'impossibilité éventuelle d'obtenir une assurance en aviation en raison : i) d'une défaillance du marché, ii) de pertes multiples ou iii) d'actes d'intervention illicite qui peuvent avoir des conséquences graves pour le marché. Pour que ce scénario soit pris en compte, les Émirats arabes unis proposent que si un exploitant d'aéronefs est incapable d'obtenir une assurance événement par événement, il pourrait satisfaire aux exigences en matière d'assurance imposées par la convention proposée en fournissant la preuve qu'il détient une assurance ou une garantie globales.

3.8 La norme relative à la négligence contributive établie à l'article 10 de la convention proposée impose à l'exploitant d'aéronefs, pour qu'il soit entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité, l'obligation de prouver que la victime a agi intentionnellement ou imprudemment en sachant qu'il en résulterait probablement des dommages. Cette norme est supérieure à celle de l'article 20 de la Convention de Montréal de 1999. Les Émirats arabes unis ne voient aucune raison qui pourrait justifier cet écart et proposent donc que la norme de la Convention de Montréal soit adoptée dans la convention proposée.

3.9 Comme le prévoit l'article 13 de la convention proposée, les Émirats arabes unis estiment que les entités qui conservent le titre ou qui détiennent la garantie d'un aéronef mais qui n'ont pas d'intérêt dans l'exploitation ne devraient pas être tenus responsables des dommages.

3.10 Pour éviter tout procès inutile ou indésirable, le concept de juridiction unique devrait être adopté dans la convention proposée, comme il l'a été dans la Convention sur la réparation en cas d'acte d'intervention illicite. Les Émirats arabes unis proposent donc de supprimer la phrase qui figure entre crochets à l'article 16, § 1, de la convention proposée.

3.11 Le délai de prescription devrait être réduit de trois à deux ans, ce qui serait conforme à la Convention de Montréal de 1999 (article 35) et à la Convention de Varsovie de 1929 (article 29). Un délai de deux ans serait suffisant pour permettre à une victime de présenter une demande d'indemnisation et permettrait en outre d'harmoniser cette disposition avec un instrument de droit aérien déjà largement accepté par la communauté internationale.

3.12 Comme l'a proposé l'Uruguay dans le Doc n° 11, la convention ne devrait entrer en vigueur que lorsque 35 États au moins seront devenus parties à la convention, ce qui est conforme à l'article 84 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

3.13 Les dispositions finales de la convention proposée doivent tenir compte de la relation entre la convention et d'autres instruments pertinents de droit aérien international. Les Émirats arabes unis proposent que les règles de la convention proposée l'emportent sur toutes règles s'appliquant aux dommages à la surface entre États parties à cette convention et à i) la Convention de Rome de 1952, ii) le Protocole de 1978 portant amendement de la Convention de Rome et iii) la Convention de Montréal de 1999. Une formule analogue a déjà été adoptée dans l'article 55 de la Convention de Montréal de 1999.

4. CONCLUSION

4.1 Les Émirats arabes unis estiment que les amendements proposés dans la présente note pourraient considérablement augmenter les chances d'obtenir un plus grand nombre de ratifications des deux projets de conventions soumis à l'examen de la Conférence, ce qui contribuerait à unifier et à harmoniser le droit international. Les Émirats arabes unis engagent vivement les États membres de l'OACI à tenir compte de ces propositions.

— FIN —