



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

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 Royaume de l'Arabie saoudite)

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Rome de 1952, qui établissait une responsabilité limitée des compagnies aériennes, n'a pas été ratifiée par un grand nombre d'États. À l'instar de la Convention de Montréal de 1999, la Convention de Rome a desservi la communauté de l'aviation civile et les victimes de l'aviation avec équité et transparence, sans discrimination entre les compagnies aériennes, à la différence de la Convention proposée sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite, qui prévoit que la responsabilité de l'exploitant pourrait être absolue, voire éventuellement maximale (illimitée). Sous sa forme actuelle, la Convention devrait faire l'objet de beaucoup de travail pour modifier certaines de ses dispositions, de manière à assurer un équilibre équitable entre les intérêts des victimes et ceux de l'industrie du transport aérien, et à assurer la participation d'un grand nombre d'États qui la ratifieraient et la mettraient en œuvre, surtout maintenant que la crise financière actuelle et la situation financière mondiale ont touché un grand nombre de transporteurs aériens et entraîné des répercussions néfastes sur leurs exploitations et leurs résultats.

2. DISCUSSIONS ET ANALYSE

2.1 Après que la communauté internationale eut réussi à relever le montant de réparation spéciale versé aux passagers pour les dommages encourus à la suite d'accidents d'aviation et à la suite de la signature en 1999 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, l'opinion générale s'est ensuite tournée vers la justice à rendre aux victimes au sol qui ont subi des dommages physiques ou matériels résultant d'accidents d'aviation. Ces efforts se sont poursuivis avec l'amendement de la Convention de Rome de 1952 afin de réglementer les réparations accordées dans de tels cas, et qui a établi des limites très basses qui n'étaient pas proportionnelles au degré de dommage. Il a donc été convenu d'établir une série de critères et de principes de base pour protéger les droits des victimes.

2.2 À sa 33^e session, le Comité juridique de l'OACI a approuvé les deux textes ci-après :

- a) un projet de convention sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs ; et

* Texte original présenté en arabe par l'Arabie saoudite.

- b) un autre projet de convention sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite.

2.3 Le projet de convention sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite contient des dispositions qui appellent un remaniement. Il propose notamment l'établissement d'un fonds de dédommagement des victimes qui impose un fardeau de plus aux compagnies aériennes. Le concept lui-même est plein d'incohérences. La Convention dans son ensemble n'établit pas un juste équilibre entre les intérêts des victimes et ceux de l'industrie aéronautique, puisque le mécanisme de dédommagement supplémentaire, sous sa forme actuelle, ne peut prétendre à une mise en œuvre efficace et équitable.

3. MÉCANISME DE DÉDOMMAGEMENT SUPPLÉMENTAIRE

3.1 Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire a pour objet principal de verser des dédommagements aux personnes qui ont subi des dommages sur le territoire d'un État Partie et d'apporter un soutien financier lorsqu'un exploitant d'un État Partie cause des dommages dans un État non Partie, le Mécanisme payant la réparation si ce montant dépasse le montant total des dédommagements. Autrement dit, si l'exploitant de l'aéronef est responsable des dommages, il devra verser le montant maximal imposé et le Mécanisme paiera un montant supplémentaire au-delà de la réparation maximale. L'on s'attend à ce que les exploitants prennent une assurance pour couvrir le montant maximal qui leur sera imposé. Si cette assurance n'existe pas, ou si elle entraîne des coûts qui nuisent à la poursuite de l'exploitation aérienne, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire pourrait apporter un soutien financier pour aider l'exploitant à s'acquitter de ses responsabilités. C'est ce dont parlait le Groupe spécial quand il mentionne la procédure de couverture graduelle.

3.2 Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire impose des droits, qui sont des montants obligatoires perçus auprès de chaque passager et pour chaque tonne de fret au départ d'un vol commercial international à partir d'un aéroport d'un État Partie.

3.3 Le projet de Convention ne couvre pas la question d'un financement suffisant. Il n'est guère possible, dans le cadre d'une telle méthode de financement, d'assurer la justice et la transparence dans l'établissement des droits, ni de déterminer le degré de risque et la possibilité d'occurrence. Ce système de financement n'inclut pas l'aviation générale qui peut comprendre des vols de compagnies aériennes privées, des vols à vide ou des vols d'essai. Cela signifie évidemment qu'il n'y aura pas de traitement équitable entre les différents exploitants et le Mécanisme de dédommagement supplémentaire risque d'en souffrir.

4. CONCLUSIONS

4.1 La limite maximale de dédommagement doit être établie, connue et appliquée en toute transparence à toutes les compagnies aériennes, en tenant dûment compte de leur niveau d'exploitation.

4.2 Les compagnies aériennes doivent être protégées contre les demandes injustes et excessives qui pourraient affecter négativement leurs résultats opérationnels et qui affecteraient définitivement les entités participant à l'exploitation du trafic aérien.

4.3 Afin d’assurer que la portée des dédommagements soit limitée aux personnes et aux biens et d’éviter son élargissement incontrôlable ou indu, entraînant des demandes de dédommagement excessives envers les exploitants, nous suggérons d’ajouter simplement un texte au deuxième paragraphe de l’article 3 des deux projets de conventions, qui se lirait comme suit :

- Il n’y a pas lieu à réparation aux termes de la présente Convention si le dommage n’est pas la conséquence directe de l’événement qui l’a produit. De même, le droit à réparation ne devrait pas inclure les parties indirectes se trouvant en dehors de la portée de l’incident, et qui pourraient demander réparation en invoquant les lésions psychologiques qu’elles auraient subies ou d’autres formes de dommage en conséquence indirecte de l’incident.

5. SUITE À DONNER

5.1 L’OACI est invitée à revoir certaines des dispositions des Conventions, compte tenu des arguments présentés ci-dessus.

— FIN —