



CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

OBSERVATIONS SUR LES DEUX PROJETS DE CONVENTIONS

(Note présentée par l'Égypte)

1. La délégation de l'Égypte note tout d'abord que la modernisation de la Convention se fonde sur le principe de justice et d'équité pour ce qui est de l'indemnisation des victimes d'accidents d'aéronefs en vol, mais que ce principe ne semble pas être appliqué à la responsabilité de l'exploitant et aux raisons qu'il pourrait invoquer pour nier sa responsabilité dans les accidents causant des dommages à des tiers.
2. La Convention étend la responsabilité de l'exploitant à l'indemnisation en cas de lésion psychologique. Ce type de lésion est cependant difficile à prouver et il est difficile de déterminer si la lésion psychologique est due à l'accident ou si elle provient de causes existant avant l'accident.
3. La Convention a adopté un concept plus large de l'aéronef en vol en se fondant sur la définition qui figure dans la Convention de La Haye de 1970. L'Égypte recommande de conserver la définition donnée dans la Convention de Rome de 1952 afin de limiter la responsabilité de l'exploitant, d'autant plus que la définition qui figure dans les projets de conventions ne s'applique aux passagers que dans la mesure où ils sont sous l'autorité de l'exploitant, ce qui ne correspond pas à l'objectif de la Convention en ce qui concerne l'indemnisation des tiers. L'article 1, alinéa b) (Définitions), devrait donc être amendé comme suit : « Un aéronef est considéré comme « en vol » depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'à la fin du roulement à l'atterrissage ».
4. Le projet de Convention donne à l'exploitant un droit de recours contre l'auteur d'un acte d'intervention illicite, mais il sursoit à l'exécution des jugements en faveur de l'exploitant contre l'auteur de l'acte d'intervention illicite jusqu'à ce que toutes les demandes faites par les victimes aient été menées à leur terme. De longs procès qui retardent le règlement de ces demandes peuvent entraîner la déchéance du droit à faire exécuter la décision, particulièrement dans les États où les délais de prescription sont courts.
5. La Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite n'a adopté aucun principe sur le droit de l'exploitant à décliner sa responsabilité dans l'accident soit pour cas de force majeure, soit parce qu'il est établi que l'exploitant, ses employés et ses subordonnés ont pris toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.
6. Nous estimons que l'IATA devrait avoir un rôle de premier plan dans la direction générale du Mécanisme de dédommagement supplémentaire puisqu'elle est l'entité qui représente les compagnies aériennes et qu'elle est chargée de coordonner leurs positions et d'harmoniser leurs vues. L'IATA devrait être invitée à participer aux réunions de la Conférence des parties sans droit de vote.

7. L'expression « Zone économique exclusive » qui figure à l'article 2, § 3, devrait être définie.
8. L'article 3, § 5, devrait être supprimé en attendant l'élaboration d'un accord ou d'un mécanisme international pour régir les questions environnementales.
9. Il est proposé d'ajouter la phrase suivante à la fin de l'article 9, alinéa o) : « sans préjudice des dispositions de la Convention ou de tout élément qui pourrait créer de nouvelles obligations financières ou des fardeaux additionnels pour l'exploitant ».
10. Les montants obligatoires représentant les cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire prévues à l'article 12 ne devraient pas être collectés par l'exploitant mais plutôt par l'État partie puisqu'il est le signataire de la Convention et membre du Mécanisme de dédommagement supplémentaire. Les engagements ou responsabilités légales qui s'appliquent aux exploitants devraient leur être attribués par l'intermédiaire de l'État partie.
11. La Convention (article 15, § 2) établit un lien direct entre le Mécanisme de dédommagement supplémentaire et l'exploitant en ce qui concerne la non-remise des cotisations. Elle réduit encore plus la possibilité des États d'agir pour le directeur du mécanisme de dédommagement contre l'exploitant dans ces États en vue de recouvrer le montant dû.
12. L'article 26, § 1, ne tient aucunement compte des règles de justice et d'équité qui constituent le principe fondamental de la Convention ; en effet, ce paragraphe refuse à l'exploitant le droit de recours contre le constructeur s'il est établi que l'accident a été causé par un défaut dans la conception approuvée d'un aéronef, de ses moteurs ou de ses parties.
13. Dans l'article 2, § 2, (Portée), les mots « vol international » devraient se lire « d'un vol autre qu'international » pour correspondre au concept de l'article 18, § 1. [*Note de traduction* — Cette observation ne s'applique pas à la version française.]
14. La dernière partie de l'article 5, § 2, devrait être amendée pour permettre au Mécanisme de dédommagement supplémentaire d'intenter une action en justice contre un exploitant en vertu de sa personnalité juridique distincte. Cette disposition permettra de s'assurer qu'aucune action ne peut être intentée contre l'exploitant par un État partie dans aucun tribunal, où que ce soit dans le monde.
15. Nous estimons que l'exécution d'un jugement dans tout autre État partie prévue à l'article 33, § 1, devrait avoir pour condition l'absence de tout appel en vue d'annuler ce jugement. Le jugement devrait être considéré comme final dans l'État dont les tribunaux ont rendu le jugement et aucun appel d'aucune sorte ne doit être recevable.
16. Le titre de l'article 35 devrait être «مدة السقوط» (période de déchéance) au lieu de «مدة التقادم» (délai de prescription). Cette modification a pour but d'assurer que le délai de trois ans ne constitue pas une contrainte pour l'exploitant si la victime intente une action en justice avant l'expiration de ce délai.
17. L'article 35, § 3, devrait être amendé pour se lire comme suit : « Le délai est calculé à partir de la date de l'incident qui a causé le dommage en utilisant l'année civile comme base de calcul ».

18. L'article 4 du projet de Convention fixe des limites maximales d'indemnisation des victimes d'un accident, soit de 750 000 à 700 000 000 droits de tirage spéciaux selon la masse des aéronefs. Ce sont les mêmes mots qui sont utilisés dans la Convention de Rome et nous estimons que les limites indiquées entre crochets à l'article 4 des deux projets de conventions sont parfaitement adéquates. Nous proposons donc de supprimer les crochets et de conserver les montants indiqués. Il faudrait spécifier le mécanisme établi en vertu de l'article 4 du projet de Convention sur les risques généraux pour lier le montant de l'indemnisation à l'inflation. Ce mécanisme devrait être adopté dans la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Nous réitérons notre approbation des limites indiquées à l'article 4 des deux projets de conventions.

19. Selon l'article 27 de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, la portée de la Convention s'étend aux États non parties à la Convention. Pour que la Convention s'applique dans les cas d'accidents survenus dans un État non partie, l'article exige que l'exploitant ait son principal établissement ou sa résidence permanente dans un État partie. Il prévoit aussi que le mécanisme de dédommagement aura un pouvoir discrétionnaire d'indemniser ou non les victimes d'un État non partie.

20. Cet article prescrit aussi qu'un État non partie doit prendre en considération la protection que la Convention accorde à l'exploitant, ce qui signifie que cet État reconnaît les dispositions de la Convention. Quelle forme prendrait alors cette reconnaissance ? Faudra-t-il que l'État ratifie rapidement la Convention — ce qui est peu probable — ou que le chef du gouvernement s'engage à respecter les dispositions de la Convention. Il est possible que le chef du Gouvernement ne soit pas habilité à faire une telle déclaration. Il pourrait être difficile par la suite d'appliquer la Convention à des États non parties. Nous proposons donc de recommander que les États parties incorporent dans les accords bilatéraux ou multilatéraux de transport aérien passés avec des États non parties une disposition prévoyant l'adhésion aux dispositions de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Cette disposition serait considérée comme un engagement anticipé de la part de l'État non partie, encouragerait les États à adhérer à la Convention et faciliterait le processus d'application de la Convention. Il faudrait aussi élaborer des normes pour déterminer à quel moment les victimes devraient être indemnisées dans un État non partie.

21. Selon la Convention de Rome de 1952, le tribunal compétent est le tribunal de l'État où survient l'accident. Toutefois, le présent projet de Convention sur les risques généraux propose d'ajouter le tribunal de l'État dans lequel l'exploitant d'aéronef a son principal établissement (texte entre crochets à l'article 16, § 1). Nous estimons que même si la Convention de Montréal de 1999 a élargi les juridictions disponibles et qu'elle est considérée comme un remarquable modèle à suivre, les dommages visés par cette convention sont différents de ceux qui sont prévus dans la Convention sur les risques généraux. Selon cette convention, l'accident survient dans le territoire d'un État et tout élargissement des juridictions retarderait le processus d'indemnisation des victimes et rendrait difficile l'établissement d'une limite maximale de dédommagement dans chaque État. Nous proposons donc de supprimer la phrase entre crochets et de maintenir la juridiction des tribunaux de l'État partie où le dommage est survenu, comme le prévoit la Convention de Rome de 1952.

22. L'article 12 (Cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire) prévoit que les montants seront collectés pour chaque passager. Nous estimons que c'est une bonne façon de procéder puisque cette méthode garantit l'égalité entre les compagnies aériennes. Cependant, pour ce qui est du fret, nous estimons que la méthode fondée sur la « tonne » (indiquée entre crochets) n'est pas équitable pour les raisons suivantes :

- a) certains articles sont légers mais leur valeur est élevée et ils occupent beaucoup d'espace à bord de l'aéronef. Les cotisations correspondant à ces articles seraient faibles. Par ailleurs, certains articles sont lourds mais leur valeur est faible. Des sommes importantes seraient donc perdues pour le Mécanisme de dédommagement supplémentaire ;
- b) il y a des aéronefs qui transportent des passagers, des bagages et des biens, des aéronefs tout-cargo et des aéronefs qui assurent exclusivement des services postaux. Certains aéronefs de gros tonnage transportent un faible pourcentage de fret tandis que certains aéronefs de faible tonnage transportent un pourcentage élevé de marchandises. Il est donc difficile d'adopter le terme « tonne » figurant actuellement entre crochets ;
- c) compte tenu de ce qui précède, il est proposé d'adopter une formule fondée sur le volume d'espace disponible pour les marchandises à bord de chaque aéronef. On pourrait ensuite déterminer une unité de mesure qui serait liée au montant des cotisations. Pour les aéronefs tout-cargo, les cotisations pourraient être collectées sur la base de chaque mouvement d'aéronef, qu'il s'agisse de vols internationaux ou de vols intérieurs ;
- d) dans le cas des vols combinés, l'espace disponible pour le fret peut être calculé ; on peut supposer que le tiers de cet espace sera réservé au fret et que le reste servira à transporter les bagages des passagers ;
- e) cette proposition se traduirait par des cotisations plus élevées, assurerait l'équité et faciliterait le calcul et la collecte des cotisations pour chaque type d'aéronef. Il faudra seulement calculer le taux de mouvements d'aéronefs intérieurs et internationaux et déterminer le montant de la cotisation, quel que soit le volume ou la nature des biens.