



DCCD Doc n° 9  
26/3/09  
**Additif n° 1**  
17/4/09  
**Révision n°1**  
20/4/09

## CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

### OBSERVATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES DEUX PROJETS DE CONVENTIONS

(Note présentée par le Secrétariat)

#### ADDITIF N° 1

Des observations sur les deux projets de conventions ont été reçues de la Fédération de Russie et sont reproduites dans l'Appendice I ci-joint.

-----

## APPENDICE I

### FÉDÉRATION DE RUSSIE

#### 1. OBSERVATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROJET DE CONVENTION N° 1 ET LE PROJET DE CONVENTION N° 2

1.1 Nous proposons que la définition de l'« exploitant » figurant dans les paragraphes pertinents de l'article premier des deux Conventions soit élargie afin d'inclure une mention sur la nécessité de l'existence d'une base juridique pour l'utilisation de l'aéronef au moment où les dommages ont été causés.

1.2 D'après la définition d'un aéronef « en vol » dans l'article premier, alinéa c), du projet de convention n° 1 et dans l'article premier, alinéa b), du projet de convention n° 2, la portée de ces conventions ne couvre pas les situations où le dommage est causé au moment de l'embarquement ou du débarquement des passagers. Nous sommes d'avis que la définition d'un « aéronef en vol » devrait être élargie pour couvrir la période allant du début de l'embarquement des passagers jusqu'à la fin du débarquement des passagers.

1.3 Le libellé de l'article 2 – Portée des projets de conventions n'est pas clair en ce qui concerne les transporteurs aériens-exploitants d'aéronefs loués. L'aéronef loué peut être immatriculé dans un État autre que l'État d'enregistrement du transporteur aérien. Or, aucun des projets de conventions ne précise les conditions dans lesquelles l'exploitant relève de la portée de la convention (selon l'État où il est enregistré, l'État dans lequel il a son siège principal d'activité, l'État d'immatriculation de l'aéronef, etc.). Nous recommandons d'établir un lien avec l'État dans lequel le certificat de l'exploitant a été émis (sans lien avec l'État d'immatriculation de l'aéronef).

1.4 Au paragraphe 3 de l'article 3 – Responsabilité de l'exploitant, des projets de conventions, il faudrait supprimer les lésions psychologiques comme formes de dommages, en raison du fait que ce type de dommage se prête à de nombreuses interprétations et qu'il est difficile à déterminer (difficile d'établir les liens de cause à effet). L'existence de ce type de dommage augmente la probabilité d'augmentations indues des primes d'assurance. D'autre part, la réparation de ce type de lésion n'est couverte ni dans la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, datée du 7 octobre 1952 (appelée ci-après « Convention de Rome »), ni la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, datée du 28 mai 1999.

1.5 Nous proposons de supprimer le paragraphe 5 de l'article 3 des projets de conventions, qui prévoit des indemnités pour les dommages environnementaux, dans la mesure où de telles indemnités sont prévues par la loi de l'État sur le territoire duquel le dommage est survenu. Étant donné les différents niveaux de développement des législations environnementales dans les divers pays, il est pour nous inconcevable qu'un tel sujet puisse être réglementé uniquement par la législation nationale de chaque État. Nous estimons donc qu'un mécanisme uniforme et unique devrait être établi pour tous les États parties aux Conventions. En d'autres termes, les règles régissant les indemnités pour les dommages environnementaux devraient être unifiées dans ces conventions ou dans une convention distincte.

1.6 L'article 7 du projet de convention n° 1 et l'article 9 du projet de convention n° 2 s'appliquent non seulement à l'assurance, mais aussi au maintien d'une garantie pour couvrir la responsabilité de l'exploitant ; nous proposons soit de modifier le titre des articles pour dire « Couverture de la responsabilité de l'exploitant », soit d'ajouter un nouvel article intitulé « Couverture de la responsabilité de l'exploitant au moyen d'une garantie ». Un tel article couvrirait les différents types de garanties et les exigences minimales pour leur délivrance.

1.7 Dans l'article 7 du projet de convention n° 1 et l'article 9 du projet de convention n° 2, l'adjectif « suffisante », qui est subjectif par nature, est utilisé pour qualifier l'assurance devant couvrir la responsabilité. Étant donné le caractère subjectif du concept et l'ambiguïté entourant ce type d'assurance et ce type de garantie (état, banque, compagnie d'assurance, personne morale, personne physique) offertes aux États parties aux Conventions, ainsi que les exigences pour la délivrance d'une garantie (forme et teneur du document), nous proposons que toutes les questions liées au maintien par les exploitants d'une assurance responsabilité suffisante soient réglementées. Ceci devrait relever de la compétence des États parties aux Conventions et les articles 7 et 9 des projets de conventions devraient être élargis pour se lire comme suit :

« Une assurance suffisante signifie qu'un accord d'assurance a été conclu avec une entreprise qui est autorisée à fournir aux exploitants d'aéronefs une assurance responsabilité, conformément aux lois de l'État d'immatriculation de la compagnie d'assurance, et que les termes de l'accord d'assurance ne limitent pas la portée de la responsabilité pour les dommages ni les conditions sous lesquelles le dommage a été causé, comme le stipule la présente Convention. »

1.8 Nous estimons que la référence au type de fautes dans l'article 20 du projet de convention n° 1 et l'article 10 du projet de convention n° 2 – Actes ou omissions des victimes, devrait être supprimée, puisque même les actes innocents des tiers sont indépendants de la volonté des exploitants qui, dans la plupart des cas, ne peuvent les empêcher. Nous estimons également que la liste des personnes devrait être élargie pour inclure les préposés et mandataires des victimes, comme c'est le cas dans la Convention de Rome.

1.9 Conformément aux principes de la souveraineté des États, l'article 30 du projet de convention n° 1 et l'article 15 du projet de convention n° 2 – Révision des limites devraient stipuler que les révisions ne prendront effet que pour les États qui n'ont pas notifié leur désapprobation.

1.10 Par ailleurs, nous souhaitons appeler votre attention sur certaines incohérences dans la traduction de certains termes et traductions en russe, comme suit. [Le reste du paragraphe est sans objet en français.]

## 2. **PROJET DE CONVENTION N° 1**

2.1 L'article 1, alinéa f), du projet de convention n° 1 devrait se lire comme suit :

« Exploitant » signifie la personne détentrice d'un document lui donnant légalement droit d'utiliser l'aéronef et qui utilisait l'aéronef aux fins de vol au moment où le dommage est survenu. Par ailleurs, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement (dans ce cas, le propriétaire de l'aéronef) le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation.

Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

L'exploitant ne perd pas sa qualité d'exploitant par le fait qu'une autre personne commet un acte d'intervention illicite. »

2.2 Sans objet en français.

2.3 Dans le projet de convention n° 1, nous devons nous assurer que les victimes puissent présenter une demande d'indemnité pour responsabilité stricte contre les personnes qui ont commis l'acte d'intervention illicite. Aux termes actuels de la Convention de Rome, la personne qui s'empare d'un aéronef d'une manière illicite est la seule personne qui ait une responsabilité illimitée (article 12, paragraphe 2). Or, aux termes du projet de convention n° 1 proposé, l'exploitant, tout en maintenant son droit de recours contre la personne qui a commis l'acte d'intervention illicite, est la seule personne qui a une responsabilité illimitée. Une telle exonération des terroristes de la responsabilité stricte ne semble guère justifiée.

## 2.4 Mécanisme de dédommagement supplémentaire

2.4.1 Le projet de convention n° 1 prévoit l'établissement d'un fonds spécialisé – le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (appelé ci-après le « MDS ») – qui est reconnu comme une personne morale par les États parties à la Convention. Aux termes de la Convention, le MDS jouit d'une vaste gamme de privilèges, dont des exemptions fiscales et l'immunité contre les actions judiciaires et administratives.

2.4.2 D'un autre côté, le projet de convention n° 1 n'impose pas de conditions pour l'acquisition et la disposition des fonds respectifs dans les territoires des États parties à la Convention n° 1, et ni le Mécanisme ni les arrangements pris pour le placement des fonds accumulés ne font l'objet de réglementation.

2.4.3 La structure proposée du Fonds ne tient pas compte de la spécificité du monde de l'aviation. Il n'est pas clairement indiqué, en particulier, quelles déductions s'appliqueraient dans les cas où un aéronef effectuerait un vol sans chargement commercial (positionnement d'aéronef, bac aérien, vol de formation et vol d'essai), en d'autres termes, sans emporter à bord de charge payante.

2.4.4 Les procédures d'établissement des fonds du MDS, prévues dans le projet de convention n° 1, ne pourront être mises en place que lorsqu'on aura établi un mécanisme fiable et transparent pour trouver les sources permettant d'obtenir les données réelles de transport de passagers/fret, les moyens de vérifier ces données et la manière de mettre ces données à la disposition des États parties à la Convention n° 1. Nous proposons donc que d'autres options (critères) pour reconstituer les fonds du MDS soient prises en compte. Le projet de Convention n° 1 n'établit pas clairement ce qui doit être fait dans le cas de la réparation des dommages causés aux tiers à la surface lorsque leurs biens meubles et immeubles sont déjà couverts par d'autres types d'assurances obligatoires ou volontaires.

2.4.5 Le paragraphe 7 de l'article 8 du projet de Convention n° 1 est basé sur le fait que le MDS et ses organes se prévalent d'une vaste gamme d'immunités contre les actions judiciaires et administratives, ce qui pourrait mener à des abus de pouvoir et avoir d'autres conséquences négatives.

Nous estimons que les dispositions relatives à l'immunité devraient être supprimées ou amendées pour tenir compte d'un grand nombre de ramifications. En principe, cependant, l'idée devrait être conservée.

2.4.6 L'article 11 du projet de Convention n° 1 devrait être élargi pour inclure une liste des pouvoirs du Directeur conformément à la procédure de révision des limites de pouvoirs établie à l'article 30.

2.4.7 En ce qui concerne la responsabilité pour dommages possibles, les termes « exploitant » et « transporteur » ne sont pas synonymes. Un exploitant est responsable de tout dommage causé lorsqu'un aéronef est utilisé (exploité) en vue d'effectuer un vol tandis qu'un transporteur n'est responsable que des dommages causés durant le transport de passagers ou de fret dans le cadre d'un accord de transport aérien.

2.4.8 L'article 15 du projet de Convention n° 1 prévoit un règlement régissant l'établissement par la Conférence des parties d'un mécanisme pour la collecte et la remise des cotisations. Ce règlement n'est pas défini dans le texte qui précède et son établissement/élaboration n'est pas prévu dans le mandat de la Conférence des parties défini à l'article 9 du projet de Convention n° 1. L'article 9, alinéa b), du projet de Convention n° 1 prévoit l'établissement du règlement du MDS par la Conférence des parties. Il est donc nécessaire d'harmoniser ces dispositions ou de définir de façon définitive ce qu'on entend par « règlement du Mécanisme de dédommagement supplémentaire » et par « règlement ».

2.4.9 L'article 23 du projet de Convention n° 1 contient une série de termes et de dispositions qui ne sont pas assez clairs et qui pourraient être interprétés de diverses façons. Le paragraphe 5 de l'article 23 du projet de Convention n° 1, par exemple, contient une disposition concernant la sélection efficace du personnel du transporteur. Les critères pour cette sélection « efficace » sont extrêmement difficiles à établir.

2.4.10 L'article 25 du projet de Convention n° 1 ne devrait pas prévoir un droit de recours du MDS contre l'exploitant si l'acte de terrorisme a été commis par son associé et que l'exploitant n'est pas en faute. Dans ce cas, le transporteur est aussi victime d'un acte d'intervention illicite.

2.4.11 Le Chapitre VII du projet de Convention n° 1 doit être élargi en ajoutant, avant l'article 28, un article sur l'« Exonération de la responsabilité du fait du statut », semblable à l'article 13 du projet de Convention n° 2.

« Ni le propriétaire, le donneur à bail ou le financier qui conserve le titre ou qui détient la garantie d'un aéronef, s'il n'est pas un exploitant, ni leurs préposés ou mandataires, ne seront responsables des dommages en vertu de la présente Convention ou de la législation d'un État partie quel qu'il soit. »

2.4.12 Le Chapitre VIII du projet de Convention n° 1 doit être élargi en ajoutant, après l'article 37, un article sur les « Dommages d'origine nucléaire », semblable à l'article 22 du projet de Convention n° 2 ; il faudrait aussi supprimer le paragraphe 6 de l'article 3 du projet de Convention n° 1.

3. **PROJET DE CONVENTION N° 2**

3.1 Amender l'article 1, alinéa e), du projet de Convention n° 2 comme suit :

« Exploitant » signifie la personne qui possède un document juridique l'autorisant à utiliser l'aéronef et qui utilise l'aéronef pour effectuer un vol au moment où le dommage est survenu. En outre, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation (dans ce cas le propriétaire de l'aéronef).

Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions. »

— FIN —