



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN**

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

**OBSERVATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR  
LES DEUX PROJETS DE CONVENTIONS**

(Note présentée par le Secrétariat)

1. Lorsqu'il a convoqué la Conférence diplomatique, le Conseil a également décidé d'inviter les États, les organisations et les commissions régionales de l'aviation civile à soumettre leurs observations sur les deux projets de conventions, ce qui a été fait par la lettre LM 1/15.1-08/61 du 7 novembre 2008. Plusieurs observations sur les deux projets de conventions ont été reçues en plus des notes de travail : elles sont présentées dans les appendices à la présente note, dans l'ordre dans lequel elles ont été reçues :

- Appendice A — Royaume de Bahreïn
- Appendice B — République du Guyana
- Appendice C — République de Madagascar
- Appendice D — Roumanie
- Appendice E — République sud-africaine
- Appendice F — République fédérale démocratique d'Éthiopie
- Appendice G — République du Pérou
- Appendice H — République du Sénégal

-----

## APPENDICE A

### ROYAUME DE BAHREÏN

...

1. Il est nécessaire de réviser la version arabe des projets de conventions afin d'en assurer la conformité avec le texte de la version anglaise.

2. Le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite prévoit que la Convention s'applique dans le cas d'accidents causés par un exploitant d'un État contractant dans un État non contractant, mais ne précise pas les critères d'application. Cette disposition implique aussi qu'un État non contractant peut tirer avantage de la Convention et des contributions versées par les passagers dans un État contractant sans qu'il ait lui-même à en assumer le fardeau. La possibilité pour les États d'utiliser cette disposition à leur avantage pourrait les amener à retarder leur adhésion à la Convention.

3. La Convention ne précise ni les limites ni le montant de l'indemnisation en cas de décès ou de lésion, comme le fait l'article 22 de la Convention de Montréal, qui spécifie une indemnisation en deux niveaux. Le premier niveau fixe une indemnisation minimale de 100 000 droits de tirage spéciaux pour chaque incident. Il faut donc se demander ce qui se passerait si le nombre de victimes et les pertes matérielles étaient minimales, quelles seraient les limites supérieures et inférieures de l'indemnisation et si la totalité du montant serait versée en cas d'incident entraînant le décès ou la lésion d'une seule personne.

4. L'article 22 prévoit un dédommagement réduit si les montants réclamés dépassent les limites spécifiées dans les articles 4 et 18. L'article 22 donne priorité à la réparation des cas de décès, de lésion corporelle ou de lésion psychologique et le solde du montant à distribuer est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les autres dommages. Comment cette disposition peut-elle être appliquée sans qu'il y ait de limites claires pour l'indemnisation en cas de décès, de lésion ou d'autres cas ?

5. L'article 30 du projet de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite donne au Directeur le droit de réviser les limites spécifiées à l'article 4, le Directeur assurant la gestion du Mécanisme de dédommagement supplémentaire et les limites spécifiées à l'article 4 étant régies par l'assurance. Qu'arriverait-il si les limites étaient augmentées sans que la couverture d'assurance corresponde au montant des nouvelles limites ? Dans ce cas, le Directeur aurait-il le droit de modifier le texte de la Convention, ce qui dépasserait le cadre de son mandat ?

6. Aucun des deux projets de conventions ne tient compte des aéronefs utilisés pour le travail aérien ni de l'exploitation des hélicoptères.

...

-----

**APPENDICE B**

**RÉPUBLIQUE DU GUYANA**

...

1. Le Guyana donne une appréciation favorable des projets de conventions...
2. Le Guyana continue à appuyer les initiatives pour mettre en œuvre les conventions proposées.

...

-----

## APPENDICE C

### RÉPUBLIQUE DE MADAGASCAR

#### OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS SUITE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE FAISANT INTERVENIR DES AÉRONEFS

##### 1. Article 12 — Cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire

1.1 Dans l'application de l'article 12, alinéa b), un traitement égal est nécessaire pour les passagers sur vols directs et les passagers en transit lors de la collecte des montants.

##### 2. Article 23 — Dédommagement additionnel

2.1 Dans le paragraphe 5, peut-on préciser par exemple en termes de jours la traduction de « prompte réaction ». À partir de quand est qualifié « prompte » ?

##### 3. Article 35 — Prescription

3.1 Afin d'uniformiser avec les délais de recours standard en matière d'action en responsabilité contre le transport aérien (voir la Convention de Montréal de 1999), nous proposons de réduire le délai de recours à deux ans.

#### OBSERVATIONS SUR LA CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS PAR DES AÉRONEFS

##### 1. Article 1 — Définitions

1.1 Une définition du terme « événement » est nécessaire dans cet article pour uniformiser l'interprétation.

##### 2. Article 4 — Limite de responsabilité de l'exploitant

2.1 Dans l'article 4, paragraphe 2, alinéa b), nous souhaiterions que le degré de preuve soit révisé comme suit :

« 2. ...

b) résultent **uniquement ou en partie** de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'une autre personne. »

3. **Article 19 — Prescription**

3.1 Afin d'uniformiser avec les délais de recours standard en matière d'action en responsabilité contre le transport aérien (voir la Convention de Montréal de 1999), nous proposons de réduire le délai de recours à deux ans au lieu de trois ans.

4. **Autres observations**

4.1 Est-ce que ce projet de Convention couvre les risques de guerre et les dommages dus aux désobéissances civiles ?

4.2 Est-ce qu'on peut prévoir un dispositif destiné à suppléer une indisponibilité des assurances sur le marché ?

-----

## APPENDICE D

### ROUMANIE

#### QUESTIONS ET OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS SUITE À DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE FAISANT INTERVENIR DES AÉRONEFS

##### 1. LÉSION PSYCHOLOGIQUE

1.1 L'article 3, § 3, prévoit que les « dommages dus à [...] une lésion psychologique sont indemnisables » à la condition que ces dommages soient « causés par une maladie psychiatrique reconnaissable résultant soit d'une lésion corporelle, soit d'une exposition directe à une probabilité de décès ou de lésion corporelle imminents ». L'article 22 précise en outre que les montants seront affectés par priorité à la réparation des dommages dus à ces lésions.

1.2 La simple condition que la lésion psychologique soit causée par une maladie psychiatrique reconnaissable semble risquée puisque toute personne ayant subi des dommages peut demander une indemnité pour lésion psychologique et qu'il est assez facile d'obtenir un certificat médical dans certains pays.

1.3 Donner la priorité à la réparation des cas de lésion psychologique peut créer le risque qu'il ne reste plus de fonds disponibles pour la réparation des dommages causés à des biens ou les dommages dus à des lésions corporelles.

1.4 Que pensent les rédacteurs de cette question et de ses conséquences ?

##### 2. HAUTE DIRECTION

2.1 Il est aussi important de bien définir le terme « haute direction ». La définition actuelle donnée à l'article 1, alinéa h), n'est pas basée sur un critère formel ; elle est en fait liée au pouvoir de décision réel de la personne en cause. Afin que la définition soit plus différenciée, nous proposons de remplacer « membres de la commission de contrôle d'un exploitant, les membres de son conseil d'administration ou d'autres administrateurs de rang supérieur de l'exploitant » par « personne dûment nommée par l'exploitant et qui remplit la fonction que lui a confiée l'organisme de réglementation du pays en cause ».

##### 3. CONTRIBUTIONS AU MDS

3.1 En ce qui concerne le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS) et l'obligation de l'exploitant de collecter les cotisations et de les remettre au MDS, vu que les exploitants œuvrent dans le cadre d'accords différents, tels que les partages de codes, il faut que le mécanisme de la collecte des cotisations soit connu au moment de l'examen du texte de la Convention à la Conférence

diplomatique. Comment les rédacteurs de la Convention ont-ils envisagé la fonctionnalité de ce mécanisme ?

3.2 Une autre question sur les cotisations concerne l'article 14, § 1, qui prévoit que : « [...] Si un État partie fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 2, les cotisations initiales sont payées pour les passagers et le fret au départ des vols visés par cette déclaration à partir du moment où elle prend effet [...] ». Y a-t-il une ou deux cotisations ? Selon le texte actuel, il y a deux cotisations :

- a) une cotisation initiale ;
- b) les cotisations permanentes au MDS.

La signification n'est pas claire. S'agit-il vraiment de deux types de cotisations ? Dans ce cas, quelles sont-elles ?

#### 4. OBLIGATIONS DES ÉTATS

4.1 L'article 16 définit une série d'obligations pour les États, dont celle de prendre les mesures appropriées, imposant s'il y a lieu des sanctions, pour veiller à ce que les exploitants exécutent leurs obligations de collecter et de remettre les cotisations. Vu que les cotisations sont collectées pour chaque vol au départ, l'État doit vérifier que cette obligation a été exécutée non seulement par ses propres exploitants, mais aussi par les exploitants d'autres États. Dans ce cas, quelles sont les mesures qui devraient être prises par un État pour s'assurer que les exploitants s'acquittent de leurs obligations ?

-----

APPENDICE E

RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE

OBSERVATIONS SUR LES PROJETS DE CONVENTIONS

1. Projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs.

POINT	OBSERVATIONS	SOLUTION PROPOSÉE
Articles 1, 3, 7, 16 et 37	La définition du terme « <i>exploitant</i> » à l'alinéa f) de l'article 1 utilise le terme « <i>personne</i> » dont la définition à l'alinéa g) inclut le terme « <i>État</i> ». Il s'ensuit qu'un État peut être un exploitant et qu'il peut être responsable selon la Convention, ce qui contredit les dispositions de l'article 37.	Modifier la définition du terme « <i>exploitant</i> » en ajoutant, à la première ligne, les mots « <i>autre qu'un État</i> » après le mot « <i>personne</i> ».
Article 24	Les articles 24 et 25 semblent indiquer qu'un recours contre l'auteur d'un acte d'intervention illicite ne peut être introduit qu'après que toutes les demandes ont été menées à leur terme. Certaines demandes complexes peuvent prendre plus de trois ans avant d'être définitivement réglées. Dans de nombreuses juridictions, il y a prescription après trois ans. Le droit de recours pourrait donc ne pas être exercé puisque le délai de prescription serait échu.	Dans le phrase du § 1 des articles 24 et 25, remplacer « <i>Aucune demande de ce genre</i> » par « <i>Aucun jugement relatif à une demande de ce genre</i> » et « <i>exécutée</i> » par « <i>exécuté</i> ». La deuxième phrase de ce paragraphe doit donc se lire comme suit : « <i>Aucun jugement relatif à une demande de ce genre ne peut être exécuté avant que toutes les demandes faites par des personnes ayant subi des dommages en raison d'un événement aient été menées à leur terme</i> ».

2. Les observations ci-dessus s'appliquent aussi aux dispositions pertinentes du projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs.

-----



## APPENDICE F

### RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DÉMOCRATIQUE D'ÉTHIOPIE

#### OBSERVATIONS

#### 1. CONVENTION RELATIVE À L'INTERVENTION ILLICITE

1.1 Notre Gouvernement présente les observations suivantes sur les projets de conventions ; elles visent à assurer une protection suffisante du système de transport aérien et à soutenir les principes de la protection des victimes.

1.1.1 L'article 3 de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite prévoit une responsabilité en cas de lésion psychologique causée par une maladie psychiatrique reconnaissable. La responsabilité en cas de lésion psychologique pourrait être très controversée étant donné que le concept pourrait varier d'un État à l'autre. Le fait d'en faire une norme internationale est donc discutable.

1.1.2 Le concept de limite de responsabilité pour chaque aéronef et chaque incident (article 4) porte la limite de responsabilité à un maximum plus élevé. Cet article fixe des montants de 750 000 DTS pour les aéronefs de 500 kg à 700 000 000 DTS pour les aéronefs de plus de 500 000 kg. Nous nous inquiétons de ce que cette disposition pourrait représenter une menace pour les pays en développement, menace qui pourrait les chasser du marché même après un seul événement.

1.1.3 Le concept de « haute direction » défini à l'article 1, alinéa h), à l'article 5 et à l'article 23, § 5, du projet de Convention semble ambigu et il n'est pas clair sur qui retombe la responsabilité prévue par la disposition. Il est proposé de définir plus rigoureusement ce concept.

1.1.4 Selon l'article 6 du projet de Convention, les paiements anticipés sont soumis à la législation de l'État où les dommages se sont produits. Cette disposition pourrait exposer l'exploitant à un risque financier étant donné que le paiement doit être effectué avant que la responsabilité ne soit établie. Aucun mécanisme de recouvrement des paiements n'est envisagé si l'exploitant est absous de toute responsabilité en ce qui concerne ces dommages.

1.1.5 La prescription de fournir une garantie d'assurance maximale pour chaque incident semble lourde et pourrait avoir des incidences sur l'avantage concurrentiel des petites compagnies aériennes des pays en développement, dont l'Éthiopie.

1.1.6 L'article 8 du projet de Convention envisage la création d'un organisme indépendant appelé le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (MDS). Même s'il sera géré par un secrétariat ayant à sa tête un directeur, il faut repenser les motifs de la création d'un organisme distinct de l'OACI puisque l'OACI devrait préserver son rôle de chef de file en aviation civile internationale. Il faut également repenser le nom du mécanisme.

1.1.7 Selon l'article 13, § 2, les cotisations au MDS doivent être fixées de manière uniforme, quelle que soit la capacité des États parties, et de façon non discriminatoire. Étant donné que les dommages causés par un aéronef utilisé comme arme de terrorisme pourraient dépasser toute couverture concevable et être au-dessus d'une intervention gouvernementale, les cotisations doivent tenir compte de la situation économique des pays en développement.

1.1.8 Les sanctions prévues à l'article 16, § 1, de la Convention contre l'exploitant qui ne s'acquitte pas de ses obligations doivent être précisées.

1.1.9 Le projet de Convention prévoit que lorsque le montant dépasse les limites prévues dans le MDS, les États contractants peuvent intervenir afin que les victimes soient convenablement indemnisées (articles 16-18). Les cas où la capacité du MDS serait dépassée semblent peu probables. L'ampleur de l'intervention gouvernementale n'est pas non plus clairement spécifiée. Comment ce niveau de responsabilité, en tant que troisième niveau, peut-il être prévu dans la Convention et comment les transporteurs peuvent-ils tenter une action en dommages-intérêts au-delà des premier et deuxième niveaux de responsabilité ? Les dispositions ne sont pas claires non plus pour ce qui devrait être fait si un État contractant n'a pas les fonds nécessaires pour réparer les dommages.

1.1.10 Comme la Convention traiterai-elle la question de la pleine responsabilité gouvernementale compte tenu du fait qu'une indemnisation substantielle est moins probable si l'incident se produit dans un État en développement ?

## 2. CONVENTION SUR LES RISQUES GÉNÉRAUX

2.1 En vertu de l'article 3, l'exploitant a une responsabilité stricte, jusqu'à concurrence d'un certain seuil, qui va provisoirement de 250 000 à 500 000 DTS. Au-delà de ce seuil, l'exploitant est responsable de tous les dommages, à moins de prouver la « faute de la victime ». Il n'y a pas de plafond à la responsabilité de l'exploitant. Si la Convention vise à couvrir tous les dommages et à assurer la satisfaction de la victime, pourquoi ne pas appliquer le MDS dans ce cas ? Autrement, comment l'exploitant peut-il assurer une indemnisation qui dépasse les limites de son assurance ou de ses moyens ?

2.2 La raison de l'exclusion des dommages causés par des aéronefs d'États non parties à la Convention comme dans le cas de la réparation en cas d'intervention illicite ne nous semble pas claire.

-----

## APPENDICE G

### RÉPUBLIQUE DU PÉROU

#### OBSERVATIONS

Les observations qui suivent concernent l'adoption des instruments de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs et de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs.

1. La teneur de ces deux projets de conventions montre clairement qu'elles ont toutes deux pour principal objectif d'assurer le paiement de dédommagements aux tiers.
2. Les projets de conventions font une distinction entre les dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à un acte d'intervention illicite, qui sont régis par une convention, et les dommages causés aux tiers par des aéronefs, qui sont régis par l'autre convention.
3. Il est important de noter que le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs vise à définir une portée plus large que celle qui a été établie par la Convention de Rome ; il élargit aussi le concept de « tiers », qui n'est plus limité aux personnes à la surface.
4. La Convention de Rome traite de dommages en général tandis que le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs fait une distinction entre les dommages indemnisables, c'est-à-dire entre les dommages personnels (décès, lésions corporelles et lésions psychologiques) et les dommages matériels (dommages causés à des biens).
5. Un autre point qu'il convient de souligner est l'étendue de la responsabilité de l'exploitant. Selon les projets de conventions, l'exploitant est responsable des dommages causés par ses aéronefs sur la seule base de l'exploitation de ces aéronefs. La négligence ou l'intention de l'exploitant en ce qui concerne les dommages n'est pas nécessaire. Les Conventions prévoient également que l'exploitant, s'il y est tenu par la législation de l'État, verse des avances aux victimes afin leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats.
6. Les dispositions de notre législation nationale sont semblables à celles qui figurent dans le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs. Il convient de noter que dans les deux projets de conventions à l'étude, les limites de la responsabilité de l'exploitant sont fixées en fonction de la masse maximale de l'aéronef, ce qui pourrait évidemment avoir des conséquences économiques pour les exploitants, étant donné qu'une augmentation des primes d'assurance pourrait avoir des effets défavorables sur les coûts d'exploitation.
7. Il faut cependant souligner que le projet de Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs prévoit

la création d'une organisation chargée de l'application d'un mécanisme de dédommagement des tiers dans les États parties lorsque les dommages causés à ces tiers dépassent les limites mentionnées ci-dessus et qu'ils sont le résultat d'actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs. Cette organisation sera constituée de tous les États parties et d'un secrétariat, dirigé par un directeur.

8. Le projet à l'étude spécifie que le mécanisme mentionné indemniser les tiers dans les cas où l'exploitant aura été incapable d'obtenir une assurance et dans les cas prévus par l'organisation. Une assistance financière sera aussi accordée à l'exploitant de l'État partie qui est responsable des dommages causés à des tiers dans un État non partie.

9. En ce qui concerne les questions réglementées par les projets de conventions, la législation péruvienne régit la responsabilité des transporteurs pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface dans le cas du transport aérien intérieur ; elle spécifie aussi que la responsabilité des transporteurs aériens internationaux est régie par les instruments internationaux en vigueur.

10. En ce qui concerne la question de la responsabilité, le Pérou a ratifié la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Cette convention régit exclusivement la responsabilité du transporteur pour ce qui est des passagers, des bagages et du fret transportés ; elle ne s'applique pas aux dommages causés aux tiers.

11. Notre bureau tient à préciser que les avis exprimés au sujet des projets de conventions ne traduisent pas nécessairement la position du Pérou à l'égard de son adhésion à ces conventions. Le Pérou étudiera la question de son adhésion plus tard, une fois que les projets de conventions auront été adoptés officiellement et qu'il aura déterminé s'il convient de ratifier ces conventions.

-----

## APPENDICE H

### RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL

#### AVIS ET OBSERVATIONS DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

#### 1. SUR LE NOMBRE DE TEXTES

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a proposé aux États membres deux (2) projets de textes qui, dans la réalité, ne légifèrent que sur une seule et même matière, à savoir les dommages causés aux tiers à la surface.

1.2 S'il y a une différence entre les deux textes, elle se situerait dans la cause ayant engendré le ou les dommages.

1.3 De ce fait, les deux textes peuvent être fusionnés pour ne donner qu'un seul texte comprenant deux (2) parties :

- a) Une Partie 1 intitulée « Dommages résultant d'un cas général » ;
- b) Une Partie 2 intitulée « Dommages résultant d'actes d'intervention illicite ».

1.4 Le procédé ainsi proposé par le Sénégal aurait un certain nombre d'avantages :

- a) les États membres n'auront qu'un seul texte à soumettre à ratification ;
- b) le procédé aura aussi pour avantage d'éviter tout genre de conflit positif ou négatif lorsque certains auront ratifié un seul des textes ;
- c) les États membres n'auront pas la possibilité de donner la priorité à un texte sur l'autre pour leur ratification.

#### 2. C'EST LA PREMIÈRE FOIS QU'UN ORDRE JURIDIQUE OU UN SYSTÈME JURIDIQUE INTERNATIONAL PROPOSE UN MÉCANISME FONDÉ SUR LA SOLIDARITÉ DE GROUPE

2.1 Aucun système juridique ne peut aujourd'hui expliquer par ses dispositions cette exception aux principes de la relativité des contrats aux tiers ou ce principe qui veut qu'un contractant puisse participer à la réparation d'un dommage causé à une tierce personne même s'il n'a pas participé à la réalisation du dommage.

2.2 Ainsi, le fait par le passager ou l'affrèteur de participer à la réparation du dommage causé non par le transporteur lui-même ou son préposé mais par un autre tiers, fut-ce un individu mal intentionné, constitue une innovation du droit du transport aérien.

2.3 À l'état actuel des textes proposés, les exposés de motifs (dans les Conventions internationales voire le préambule) ne contiennent rien qui puisse donner une explication plausible.

2.4 Donc l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devra œuvrer pour donner aux États membres toutes les explications fondées pour leur permettre de convaincre leurs organes législatifs respectifs au cas où lesdites Conventions leur seront soumises pour ratification.

### **3. L'OACI DEVRAIT POURSUIVRE SA LOGIQUE DE PROTECTION, EN PROPOSANT SES PROJETS DE TEXTES**

3.1 Ainsi, il ne devrait pas y avoir une protection effective des biens et des personnes à la surface et renvoyer la balle aux États membres au cas où il y aurait des dommages environnementaux (article 3, point 5 de la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs).

### **4. DANS LA DEUXIÈME CONVENTION, L'ARTICLE 11 RENVOIE À L'ARTICLE 13**

4.1 Or l'expression utilisée dans la rédaction de l'article 11 est « sous réserve des dispositions de l'article 13 ».

4.2 Or le contenu de l'article 13 ne constitue pas une exception au principe posé par l'article 11. Il en constitue même une confirmation, c'est-à-dire l'article 13 énumère les personnes non susceptibles de recours pour la réparation du dommage causé.

4.3 L'article 11 devrait plutôt renvoyer à l'article 20 qui prévoit les cas dans lesquels une personne autre que l'exploitant de l'aéronef puisse voir sa responsabilité engagée.