

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 34 : Rapport d'avancement sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952

MODERNISATION DE LA CONVENTION DE ROME

(Note présentée par la Turquie)

SOMMAIRE

L'absence de consensus sur les éléments cruciaux du projet de convention appelle un complément d'étude qui supposera un nouveau questionnaire à envoyer aux États pour les inviter à exposer leurs vues sur des questions particulières.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 Reconnaisant l'absence d'un régime accepté à l'échelle mondiale en ce qui concerne la responsabilité pour les dommages au sol et la nécessité de moderniser le cadre juridique existant, l'OACI a créé un groupe d'étude pour examiner et moderniser la Convention de Rome de 1952 relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers. La Turquie a participé activement aux efforts visant à établir un nouvel instrument.

1.2 Les résultats des travaux du groupe d'étude ont été présentés à la 32^e session du Comité juridique (LC/32). Cependant, faute de temps, le Comité n'a pas pu finaliser la nouvelle convention. Les travaux de modernisation de la Convention de Rome se poursuivent et, à cet égard, la Turquie souhaite qu'à sa 35^e session, l'Assemblée tienne compte des observations et vues supplémentaires ci-dessous.

2. VUES CONCERNANT LE RAPPORT D'AVANCEMENT

2.1 Pendant LC/32, il n'y a pas eu de consensus sur les éléments clés du projet de texte du groupe d'étude. La responsabilité des transporteurs aériens et l'assurabilité des risques qui donnent lieu à cette responsabilité constituaient les principaux points de désaccord et de divergences de vues.

2.1.1 En ce qui concerne les risques de base pour les dommages aux tiers à la surface, le projet de texte prévoit un système de responsabilité semblable à celui de la Convention de Montréal de 1999. La Turquie pense que la structure proposée dans le projet le texte est généralement acceptable, mais que le niveau de dédommagement devrait être plus élevé que le montant déterminé par la Convention de Montréal.

2.1.2 La Convention de Montréal prévoit un premier niveau de responsabilité limité à 100 000 DTS. L'objet de la limitation de la responsabilité des transporteurs aériens internationaux est basé sur la nécessité de protéger les secteurs du transport aérien de tous les pays ainsi que de faciliter un dédommagement rapide des victimes et d'établir un droit uniforme.

2.1.3 D'autre part, la Convention de Rome se limite aux dommages aux tiers à la surface. Contrairement aux passagers, les tiers au sol n'ont pas de relation juridique avec le transport aérien qui a causé le dommage. Néanmoins, le secteur du transport aérien d'un pays fait partie intégrante de l'économie nationale et, de façon générale, les tiers au sol, y compris les voyageurs, obtiennent des avantages économiques indirects de chaque transport aérien qui évolue dans leur espace aérien national. Par conséquent, les principes de la Convention de Montréal, qui sont basés sur la répartition du risque inhérent au transport aérien entre tous les participants, sont partiellement applicables à la Convention de Rome. La Turquie maintient donc l'avis qu'il ne serait juste de limiter la responsabilité des transporteurs aériens que si les limites pour le risque de base étaient fixées à au moins 300 000 DTS.

2.1.4 Les dispositions du projet de convention relatives aux dommages causés à la suite d'un acte d'intervention illicite ont donné lieu à de longs débats à LC/32, et les avis des délégués étaient extrêmement partagés. Les questions critiques concernaient le point de savoir si les transporteurs devraient être considérés comme responsables pour les dommages résultant d'un acte d'intervention illicite et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

2.1.5 Les actes d'intervention illicite se terminent d'habitude par plus de dommages que les accidents, et leurs conséquences sont plus imprévisibles; il faut donc les traiter différemment. La question critique est de savoir si ces actes devraient être considérés comme relevant de la responsabilité de l'État.

2.1.6 La Turquie pense que, dans le cadre de l'obligation reconnue à l'échelle internationale qui incombe à un exploitant de prendre les mesures de sûreté nécessaires, les risques et la responsabilité devraient être répartis entre l'État et l'exploitant de façon équitable, avec des limites précises.

3. Faute de consensus sur les questions critiques, et en vue d'élucider les différentes perspectives mentionnées ci-dessus, le Secrétariat de l'OACI pourrait juger nécessaire d'émettre un nouveau questionnaire consistant en différentes options pour la convention, et invitant les États membres à donner leurs vues, particulièrement en ce qui concerne la ratifiabilité d'une nouvelle convention dans le cadre d'un certain ensemble de paramètres.

4. La Turquie est d'avis que les réponses au questionnaire donneront au Secrétariat de l'OACI une meilleure base de données sur l'acceptabilité et la ratifiabilité d'une nouvelle convention et sur la nécessité éventuelle de rédiger un nouveau projet de texte selon les vues appuyées par la majorité des répondants.

5. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

5.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des vues et propositions présentées ci-dessus;
- b) à recommander à l'OACI de poursuivre ses travaux de modernisation de la Convention de Rome, selon les indications du paragraphe 4 ci-dessus.

— FIN —