



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 45 : Rapport d'avancement sur la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux

MODERNISATION DE LA CONVENTION DE ROME DE 1952

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'objectif de la modernisation de la Convention de Rome est d'indemniser les victimes à la surface pour les pertes résultant des accidents d'aéronefs causés par des actes de terrorisme, tout en préservant la viabilité de l'industrie du transport aérien.

Suite à donner : l'Assemblée est invitée à considérer les préoccupations de l'industrie quant à l'importance d'un plafond de responsabilité infranchissable pour les exploitants d'aéronefs et à donner instruction à l'OACI d'en tenir compte dans la révision de la Convention concernant les risques liés au terrorisme.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique F : Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Sans objet.

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1. INTRODUCTION

1.1 Le groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 (SG-MR) a tenu cinq réunions pour mettre au point un projet d'instrument qui pourrait être soumis au Conseil de l'OACI, en vue de décider de la pertinence d'une conférence diplomatique. Une sixième réunion s'est tenue à Montréal, du 26 au 29 juin.

1.2 La réunion a donné lieu à la rédaction d'un projet de texte basé sur la philosophie selon laquelle les responsabilités doivent être canalisées par les exploitants d'aéronefs, dans les cas d'accidents causés par le terrorisme et causant des dommages à des tiers à la surface. (Un texte distinct se rapportant aux accidents de nature générale a été rédigé mais ne fait pas l'objet de la présente note.)

1.3 Le projet de texte envisage des dédommagements aux tiers dans la mesure où la couverture d'assurance n'est pas disponible ou dans les cas où les dommages excèdent la couverture de responsabilité. De telles indemnités proviendraient d'un fonds financé par les utilisateurs du transport aérien, passagers et expéditeurs. Une fois atteintes les limites de ce fonds, nommé Mécanisme de dédommagement supplémentaire, on compterait alors sur la solidarité des États. Les paragraphes qui suivent portent sur le défi consistant à combiner le concept de canalisation des responsabilités par les exploitants d'aéronefs et les principes traditionnels de responsabilité.

2. ANALYSE

2.1 Les actes de terrorisme visent les États et les sociétés, et non les compagnies aériennes elles-mêmes. Il est généralement reconnu que nul n'a intérêt à voir disparaître une compagnie aérienne pour la raison qu'elle est incapable de payer pour les actes terroristes visant un État. Mais en raison des lois sur la responsabilité stricte qui existent dans de nombreux États, et parce que les transporteurs aériens ont moins de facilité à contracter des assurances pour les risques liés au terrorisme, un désastre équivalent à celui du 11 septembre 2001 risquerait fort d'entraîner la fermeture du transporteur touché.

2.2 En 2005 et 2006, la couverture d'assurance a été retirée pour les dommages aux coques d'aéronefs causés par des armes de destruction massive (ADM). En ce qui concerne la responsabilité, la disponibilité de la couverture d'assurance pour les ADM devrait bientôt être limitée. En conséquence, les transporteurs aériens doivent assumer eux-mêmes la responsabilité pour le risque terroriste, à moins que les gouvernements n'interviennent pour les soulager de cette responsabilité. Dans le cadre des régimes de responsabilité stricte qui prévalent dans de nombreux États, les transporteurs sont responsables des dommages aux tiers en cas d'incidents causés par le terrorisme, qu'ils aient ou non une couverture d'assurance.

2.3 Une solution partielle a été proposée par le SG-MR pour protéger à la fois les victimes et l'industrie du transport aérien, en garantissant un niveau maximal pour le risque couru par les exploitants. Cette garantie est essentielle pour atténuer l'effet d'une situation qui combine la responsabilité stricte et l'approche de canalisation des responsabilités. Les exploitants et leurs actionnaires doivent être assurés qu'ils ne seront pas sujets à des poursuites illimitées de la part de tiers réclamant des indemnités illimitées, en particulier s'ils acceptent d'assumer la responsabilité stricte dans le cadre d'une Convention renouvelée. Il est donc essentiel que la responsabilité des exploitants soit plafonnée à un certain montant et que ce montant ne puisse être dépassé. Si le plafond de responsabilité n'est pas infranchissable, les limites sont illusoire. Des plafonds infranchissables constituent l'élément le plus significatif d'une Convention révisée, à défaut de quoi cette Convention ne saurait être ratifiée.

2.4 La préoccupation fondamentale de l’IATA, au cours de cet exercice de révision de la Convention, a été d’obtenir un consensus sur le caractère infranchissable du plafond de responsabilité.

3. CONCLUSION

3.1 Afin d’en arriver à une Convention viable, le projet final doit faire état d’un **plafond de responsabilité infranchissable**. De plus, un projet révisé devrait couvrir les points suivants, tels que décrits dans les documents soumis au SG-MR :

- exonérer, ou protéger de quelque façon, les non-exploitants ;
- faire en sorte que la responsabilité plafonnée et le recours au fonds constituent les seuls recours possibles, garantissant le règlement final des réclamations ;
- limiter les poursuites pour dédommagement au territoire sur lequel les dommages personnels ont été subis ;
- limiter les montants d’indemnisation provenant des exploitants et du fonds à un montant global annuel ;
- établir des règles de base pour le fonctionnement du fonds, comprenant une clause de substitution lorsque la couverture d’assurance n’est pas disponible ou est échue.

— FIN —