



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A36-WP/296

LE/13

21/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 45 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints du rapport sur le point 45 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission juridique pour examen.

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

45.1 Ce point est examiné sur la base des notes A36-WP/11 présentée par le Conseil, A36-WP/233 présentée par Singapour et la Suède, et A36-WP/74 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA).

45.2 La note A36-WP/11 présente pour information de l'Assemblée un rapport sur les progrès accomplis depuis la 35e session sur les travaux réalisés en matière de réparation des dommages causés par les aéronefs aux tiers suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux. Elle précise que le Groupe spécial créé par le Conseil en 2004 a tenu six réunions et élaboré les textes de deux projets de conventions, à savoir :

- a) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ») ;
- b) la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs (communément appelée « Convention sur les risques généraux »).

45.3 La note souligne les dispositions les plus importantes de chaque projet de convention et se termine en précisant qu'à sa sixième réunion, le Groupe spécial était de l'avis général qu'il avait achevé ses travaux, et a décidé de recommander au Conseil de convoquer une session du Comité juridique pour développer plus avant le texte des deux projets de conventions.

45.4 La note A36-WP/233 souligne les importants développements survenus dans les travaux du Groupe spécial du Conseil, particulièrement en ce qui concerne le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle souligne que le régime de responsabilité de la Convention de Montréal de 1999 est laissé de côté et qu'il n'y aura pas de limites pour les réclamations individuelles, mais qu'il y aura une limite globale en ce qui concerne la responsabilité des transporteurs aériens. Elle donne des renseignements sur le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (SCM) à créer dans le cadre de la Convention et sur le fait que celle-ci prévoira une approche intégrée couvrant l'intégralité de l'industrie du transport aérien. Elle précise que ces importants développements ont été appuyés par la plus large majorité lors de la sixième réunion du Groupe spécial, et que cette même majorité est convenue que le texte du projet de Convention est suffisamment mûr pour être examiné par le Comité juridique. Elle se termine en invitant l'Assemblée, entre autres choses, à demander au Conseil de poursuivre les travaux relatifs aux projets de conventions relatives à la réparation des dommages causés aux tiers, et en particulier dans le cas de l'intervention illicite, en les inscrivant à l'ordre du jour de la prochaine session du Comité juridique et en convoquant la prochaine session dès que possible en 2008.

45.5 La note A36-WP/74 ne traite que du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite. Elle préconise que le texte final contienne une limite non franchissable pour la responsabilité de l'exploitant et, en outre, qu'il exonère ou protège d'une autre façon les non-exploitants ; qu'il prévienne que la responsabilité plafonnée prévue dans le traité et le recours au fonds du SCM constituent des recours exclusifs, garantissant ainsi le règlement final des réclamations ; qu'il limite les actions en réparation au territoire sur lequel les dommages physiques se sont produits ; qu'il limite les montants d'indemnisation provenant des exploitants et du fonds à un montant global annuel ; et qu'il

établis des règles de base pour le fonctionnement du fonds du SCM, comprenant une clause de descente au niveau inférieur (drop-down) lorsque la couverture d'assurance n'est pas disponible ou est épuisée.

45.6 De nombreuses délégations et un observateur appuient la proposition formulée dans la note A35-WP/233, qui vise à ce qu'une session du Comité juridique soit convoquée pour poursuivre les travaux du Groupe spécial sur les projets de conventions, notant que les textes sont suffisamment mûrs. Certaines mentions sont faites de l'équilibre trouvé entre la protection des victimes et celle de l'industrie. Quelques-unes de ces délégations soulignent que certains détails des projets de textes restent encore à résoudre, mais ont la certitude que ce sera chose faite après complément d'étude. Certaines autres estiment que les textes actuels, surtout celui du projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, ont beaucoup été améliorés depuis leur examen lors de la dernière session du Comité juridique.

45.7 Mentionnant le texte sur les risques généraux, un observateur parle de la nécessité d'ajuster l'étendue de la responsabilité de l'exploitant, et de prendre une décision sur l'étendue de la responsabilité au premier niveau. En ce qui concerne l'autre projet de Convention, il n'est pas partisan d'un plafond infranchissable de responsabilité et déclare que la limite devrait être franchie en cas d'actes d'intervention illicite.

45.8 Une délégation est d'avis que le projet actuel de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ne serait pas ratifiable pour un grand nombre d'États. En premier lieu, la protection des victimes serait moindre tandis que la protection des compagnies aériennes deviendrait prédominante. En second lieu, le système de financement n'est pas réalisable et le modèle de financement n'est pas juste ni transparent étant donné qu'il n'établira pas de lien entre les contributions et le risque de dommages. L'aviation générale, les vols d'affaires réalisés par des compagnies privées et les vols d'essai ou à vide ne seraient pas inclus dans le système de financement bien que l'aviation générale ait à tirer profit des protections offertes par la Convention. En outre, le projet exonère excessivement les compagnies aériennes, dans le cas où elles détiennent un certificat valide en ce qui concerne leur performance de sûreté. Ladite délégation n'est pas non plus en faveur de la disposition concernant le recours exclusif, en vertu de laquelle les réclamations ne seraient acheminées que vers l'exploitant, sauf en cas de commission intentionnelle d'un acte d'intervention illicite. La délégation propose de suspendre les travaux concernant ce projet de convention ou de se centrer sur le projet de Convention sur les risques généraux, afin de focaliser les efforts et les ressources de l'OACI sur d'autres tâches.

45.9 En ce qui concerne le projet de texte sur la réparation en cas d'intervention illicite, une délégation mentionne la nécessité d'une position unifiée sur la meilleure façon de calculer le niveau de dédommagement, afin d'être équitable dans le contexte des groupements régionaux.

45.10 Une autre délégation déclare qu'en cas d'actes d'intervention illicite, les exploitants et les aéroports ne devraient pas être responsables : ce sont les États qui devraient être responsables. Dans le cas du texte sur les risques généraux, une meilleure définition du terme « risques généraux » est nécessaire pour faire la distinction entre les dommages résultant de la faute de l'exploitant et les dommages causés par des phénomènes naturels, comme les ouragans.

45.11 Une délégation estime que les travaux futurs devraient se centrer sur le projet de Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, car elle a des réserves sur la possibilité de faire avancer les travaux concernant le texte relatif aux risques généraux, citant le fait qu'il n'est pas établi que

ce dernier fait l'objet d'une forte demande. Elle suggère aussi que l'on donne aux États la souplesse de ne consentir qu'à certains éléments de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, celle-ci devant être établie sous forme modulaire. En outre, au Comité juridique, ce texte devrait être examiné lors de la même session que celle qui sera saisie des projets à examiner par la Commission au titre du point 46 : Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants. Il faudrait envisager un lieu approprié pour cette session du Comité de façon à susciter l'intérêt de la communauté mondiale pour les travaux de l'OACI dans ce domaine.

45.12 Une délégation s'inquiète des difficultés qu'il y a à donner une valeur à la vie humaine, et donc à déterminer ce qui constituerait un plafond approprié de responsabilité.

45.13 La menace continue du terrorisme est soulignée par une délégation, qui indique qu'il incombe aux États de s'efforcer de créer un bon cadre juridique assurant la stabilité de l'industrie aéronautique et garantissant une réparation équitable à leurs citoyens. Toutes les victimes, compagnies aériennes comprises, devraient être protégées. Cette délégation n'est pas encore convaincue de la nécessité ou de l'opportunité du texte sur les risques généraux.

45.14 Résumant les débats sur ce point de l'ordre du jour, le Président déclare que, à une exception près, toutes les délégations qui ont pris la parole conviennent que les travaux du Groupe spécial ont mené à un bon produit, bien qu'il soit admis que certaines questions restent à régler. La majorité convient que ces travaux sont suffisamment mûrs pour être soumis au Comité juridique. Il est donc conclu que cela englobe les deux projets de conventions. Cependant, deux délégations ont des réserves au sujet du texte sur les risques généraux, et d'autres indications sur le point de savoir si ce texte devrait également être soumis au Comité pourraient être données lorsque la Commission examinera le point 47 : Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique.