



DCCD Doc n° 10
26/3/09
Révision n° 1
20/4/09
**(Anglais, français et
russe seulement)***

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE DROIT AÉRIEN

(Montréal, 20 avril – 2 mai 2009)

PROJET DE CONVENTION RELATIVE À LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TIERS SUITE A DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITES FAISANT INTERVENIR DES AÉRONEFS

[Note présentée par l'industrie : Association du transport aérien international (IATA), Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA), London & International Insurance Brokers' Association (LIIBA), Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), Conseil international des aéroports (ACI), Aviation Security Services Association International (ASSA-I), Groupe de travail aéronautique (AWG)]

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis huit ans, les membres du groupe ci-dessus mentionnés ont participé à l'initiative diplomatique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour construire une structure juridique originale et unique pour traiter le problème du dommage causé aux tiers à la surface résultant d'un acte criminel ou terroriste impliquant l'opération d'un aéronef.

1.2 Nous nous sommes engagés dans ce processus avec l'engagement d'aider la recherche d'un compromis basé sur des principes qui pourrait:

- reconnaître que des actes terroristes qui causent des dommages aux personnes et aux biens à la surface sont dirigés contre les gouvernements et non pas contre les transporteurs aériens;
- assurer une indemnisation rapide aux tierces victimes à la surface, dont le montant serait vraisemblablement supérieur aux actifs de la compagnie aérienne impliquée;
- éviter une approche punitive au traitement des compagnies aériennes qui sont des victimes innocentes de l'interférence criminelle ou terroriste effectuée avec leurs appareils;
- accorder aux compagnies aériennes, qui sont autant des victimes de terrorisme, une responsabilité stricte mais limitée à des montants qui peuvent être garanties par l'assurance;
- reconnaître que si un gouvernement, avec toutes les ressources qui lui sont disponibles n'est pas capable d'empêcher un acte terroriste, alors toute défaillance de la part de l'industrie ne devrait pas résulter en une responsabilité punitive; et

* Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'industrie.

- éviter des faillites et des liquidations dans l'industrie ainsi que protéger des emplois dans le cas d'une atrocité terroriste.

1.3 Nous sommes restés engagés dans ce processus alors que les projets successifs de la convention ont, malgré nos efforts, continué à s'éloigner d'un compromis raisonnable qui prendrait en considération ces intérêts légitimes.

1.4 Notre groupe ne soutient pas des éléments clefs du projet actuel de la convention qui a été soumis à la Conférence diplomatique.

2. DISCUSSION

2.1 Notre groupe a déjà fait preuve d'une flexibilité considérable en acceptant de prendre en considération des compromis sur deux des trois éléments clefs du projet de convention: les dispositions qui portent sur la possibilité de franchir le plafond de responsabilité et sur le droit de recours. Cependant, le projet de convention issu de la 33^{ème} session du Comité juridique de l'OACI, s'éloigne trop des principes fondamentaux d'équité. Des dispositions cruciales de ce projet adoptent désormais une norme de responsabilité stricte et illimitée qui n'a pas sa place dans un compromis entre les intérêts des gouvernements, des victimes à la surface, des compagnies aériennes et des autres acteurs de l'industrie. Le projet crée un total manque de certitude pour les compagnies aériennes, laissant ainsi à chaque État A ce dernier stade du processus, la question de base que la Conférence diplomatique doit adresser est la suivante: qui devrait payer le prix pour le risqué d'actes terroristes impliquant l'opération d'un aéronef? Il y a un consensus de toutes les parties que les tierces victimes innocentes à la surface ne doivent pas supporter la totalité du coût. Une approche basée sur des principes serait de reconnaître que puisque les gouvernements nationaux – la cible des terroristes qui cherche du changement politique à travers la violence – ont la responsabilité primaire pour protéger leurs citoyens des actes terroristes, la société agissant à travers ses gouvernements nationaux, est le candidat logique. Mais si cette approche n'est pas réalisable d'un point de vue politique, alors les gouvernements peuvent soit punir les compagnies aériennes soit adopter un compromis de principe qui avancent les intérêts de toutes les victimes. le soin de déterminer les situations dans lesquelles un exploitant pourrait bénéficier de la clause dite de « havre sûr ». Le projet actuel permet ainsi la possibilité d'une responsabilité illimitée pour les actes des mandataires ou préposés plutôt que de limiter cette responsabilité aux décisions relatives à la sécurité prises par les membres de la haute direction de l'exploitant. Les compagnies aériennes risquent de se voir attribuées une responsabilité pour des actes criminels ou terroristes qui sont au-delà de leur contrôle.

2.2 Si ce projet de convention est adopté, il priverait les compagnies aériennes des défenses légitimes dont elles disposent actuellement dans plusieurs pays, sans aucun avantage en retour. Dans plusieurs pays, la convention substituerait un régime de responsabilité stricte à la place d'un système national qui impose une responsabilité seulement dans le cas de faute de la part de l'exploitant. Dans d'autres pays, le système national exonère spécifiquement l'exploitant pour des dommages au tiers résultant d'actes terroristes.

2.3 Ce projet représente la pire des hypothèses pour l'industrie aéronautique: une responsabilité stricte et illimitée et qui peut être déclenchée par des actes de n'importe quel employé de la compagnie aérienne qui n'a pas respecté son programme robuste de sécurité, ainsi que la charge supplémentaire que représente la collecte des cotisations pour le Mécanisme de dédommagement supplémentaire (avec la réduction de demande pour les services des transporteurs aériens qui en résulterait).

2.4 On pourrait faire certaines comparaisons avec l'équilibre établi sous le régime de la Convention de Varsovie selon lequel les compagnies aériennes ont accepté une responsabilité stricte sans faute, en contrepartie d'un plafond fixe de cette responsabilité. Ce régime a bien servi l'industrie aéronautique internationale. Les victimes des accidents d'avion sont indemnisées de façon équitable tandis que le plafond de responsabilité offre une protection et une certitude aux exploitants aériens en contrepartie de la responsabilité sans faute. Ce *quid pro quo* consensuel a été maintenu pratiquement indemne dans la Convention de Montréal de 1999.

2.5 De même, le projet de Convention sur les Actes d'intervention illicite, tel qu'il est actuellement rédigé, conserve à juste titre le droit des tierces victimes de recevoir une indemnisation équitable et rapide. Toutefois, en même temps, le projet actuel menace la position des transporteurs aériens en fragilisant sévèrement le plafond de leur responsabilité à un tel point que la convention ne peut plus être considérée comme représentant un équilibre adéquat entre les intérêts des victimes et ceux des acteurs de l'industrie qui sont concernés.

2.6 L'imposition d'une responsabilité stricte sur n'importe quel groupe déroge à la norme en matière de responsabilité pour faute. Cette responsabilité stricte avait été acceptée dans le domaine de l'aviation civile afin de permettre la canalisation de l'indemnisation aux tierces victimes, sans tenir compte de la faute de l'exploitant, et ainsi d'assurer une indemnisation rapide avec un minimum de coût et de retard. La contrepartie pour l'industrie a toujours été un plafond fixe de la responsabilité des transporteurs aériens, leur permettant de continuer d'exploiter dans des situations de crise, et d'avoir une certitude sur l'étendu de leurs risques. Ainsi, les transporteurs aériens ont pu contracter des assurances suffisantes pour garantir leur responsabilité aux tiers. Cependant, le nouveau projet de convention a pour effet d'annuler cette protection offerte par les assurances et les couches additionnelles de garantie ajoutent un coût supplémentaire conséquent.

2.7 Le plafond de la responsabilité illimitée d'une compagnie aérienne doit être presque infranchissable. Même si un acte de la haute direction commis « imprudemment et avec connaissance » pourrait être un déclic valide pour un dédommagement additionnel, l'inclusion des mandataires et préposés *bona fide* qui commettent un acte d'intervention illicite est intolérable. Un terroriste « dormant » soigneusement placé a déjà surmonté, et est susceptible de surmonter à nouveau, les procédures de recrutement et de sécurité les plus rigoureuses.

2.8 A ce dernier stade du processus, la question de base que la Conférence diplomatique doit adresser est la suivante: qui devrait payer le prix pour le risqué d'actes terroristes impliquant l'opération d'un aéronef? Il y a un consensus de toutes les parties que les tierces victimes innocentes à la surface ne doivent pas supporter la totalité du coût. Une approche basée sur des principes serait de reconnaître que puisque les gouvernements nationaux – la cible des terroristes qui cherche du changement politique à travers la violence – ont la responsabilité primaire pour protéger leurs citoyens des actes terroristes, la société agissant à travers ses gouvernements nationaux, est le candidat logique. Mais si cette approche n'est pas réalisable d'un point de vue politique, alors les gouvernements peuvent soit punir les compagnies aériennes soit adopter un compromis de principe qui avancent les intérêts de toutes les victimes.

2.9 Notre groupe ne peut pas soutenir une approche punitive. Cette convention ne devrait pas servir comme véhicule pour que les Etats puissent éviter leur responsabilité envers leurs citoyens en déplaçant la charge de l'indemnisation des tierces victimes sur les compagnies aériennes qui sont des innocentes victimes de terrorisme ou sur d'autres acteurs de l'industrie. La Conférence diplomatique devrait plutôt se diriger vers un compromis de principe qui avance les intérêts de toutes les victimes d'intervention terroriste à l'opération d'un aéronef, y compris l'industrie aéronautique. Le projet actuel n'atteint pas cet objectif.

2.10 Notre groupe reconnaît cependant que le projet actuel pourrait servir comme structure de base pour un régime où toutes les victimes de terrorisme aérien seraient traitées de façon plus équitable qu'à l'heure actuelle en vertu des systèmes de droit nationaux ou internationaux en vigueur. Afin de restaurer un équilibre minimum juste entre les intérêts de toutes les victimes, plusieurs modifications essentielles (détaillées dans l'annexe joint à cette Note de travail) sont nécessaires. Les tierces victimes à la surface bénéficieraient d'une indemnisation certaine, prompte et conséquente qui va vraisemblablement dépasser les actifs d'une compagnie aérienne poussée en faillite. Les compagnies aériennes bénéficieraient d'un plafond de responsabilité qui est presque infranchissable pour tout sinistre qui dépasse leur garantie d'assurance, si elles adoptent des programmes robustes de sécurité qui les protègent contre le terrorisme. D'autres acteurs dans le secteur aéronautique seraient protégés des risques juridiques et financiers par la canalisation de la responsabilité sur une compagnie aérienne assurée et la clause sur le droit de recours qui reflète la pratique actuelle et bien établie, acceptée par toute l'industrie.

2.11 Notre groupe soutiendra une éventuelle convention si, et seulement si, des modifications qui reflètent de façon substantielle les révisions contenues dans l'annexe sont incorporées. Cependant, si la Conférence diplomatique produit un texte qui ne reflète pas ces révisions, nous estimons que les membres des diverses organisations de l'industrie qui ont souscrit cette Note de travail vont œuvrer contre sa ratification.

2.12 La Conférence diplomatique se trouve confrontée à un choix: 1°) une convention qui crée un équilibre entre l'indemnisation des tierces victimes innocentes à la surface et la protection des compagnies aériennes, aussi victimes innocentes, ainsi que des autres acteurs de l'industrie, contre les actes de terrorisme ; ou 2°) une convention qui n'a pas le soutien de l'industrie aéronautique dans son intégralité. Nous incitons vivement l'adoption de la première option qui augmentera de façon significative le potentiel de la ratification de la convention par les États.

APPENDICE A

Nous indiquons, ci-après, les révisions que nous proposons au texte de la Convention sur les actes d'intervention illicite, avec nos commentaires explicatifs.

Article premier — Définitions

...

d) « Vol international » signifie un vol dont le point de départ et la destination prévue sont situés sur les territoires de deux États, qu'il y ait ou non une interruption dans le vol, ou sur le territoire d'un État s'il y a un point d'arrêt convenu situé sur le territoire d'un autre État.

Commentaire:

La Convention devrait s'appliquer au transport intérieur et international. Le champ d'application du projet actuel, qui est limité au transport international, soulève les problèmes suivants :

- (i) les victimes au sol seraient indemnisées de façon différente selon la nature du vol en question, ce qui serait complètement arbitraire ;*
- (ii) les statistiques démontrent qu'il y a plus de risques qu'un accident se produise sur un vol intérieur que sur un vol international ;*
- (iii) le MDS ne disposerait pas de fonds suffisants ou les cotisations seraient beaucoup plus élevées ;*
- (iv) les incidents se produisant au cours de vols intérieurs continueraient d'être régis par la loi nationale, avec l'incertitude résultante qui existe actuellement ;*
- (v) il pourrait y avoir des problèmes de compatibilité avec le droit européen ;*
- (vi) la Convention ne s'appliquerait même pas aux faits qui se sont produits lors des attaques du 9/11, qui ont été un des principaux moteurs au développement de ce texte.*

...

h) « Haute direction » signifie les 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 qui ont la responsabilité de prendre des décisions sur la gestion générale des activités de l'exploitant ou concernant le système de sécurité de l'exploitant. ~~ont l'autorité de créer et de jouer des rôles significatifs dans la prise de décisions contraignantes, concernant la manière dont l'ensemble ou une partie substantielle des activités de l'exploitant doivent être gérées ou organisées.~~

Commentaires :

La définition de "haute direction", dont les actes peuvent potentiellement engager la responsabilité illimitée de l'exploitant en vertu de l'article 23, doit être encore plus limitée pour inclure uniquement les membres supérieurs de la direction de l'organisation de l'exploitant et les autres dirigeants ayant des responsabilités spécifiques liées à la sécurité. Ceci est un élément essentiel du compromis équitable sur la base duquel les transporteurs aériens peuvent accepter une responsabilité stricte pour des actes de terrorisme dont ils ne sont pas responsables.

Article 2 — Portée

1. La présente Convention s'applique aux dommages aux tiers ~~qui sont causés sur le territoire d'un État partie~~ par impliquant un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international, suite à un acte d'intervention illicite. La présente Convention s'applique également aux dommages ainsi définis qui surviennent dans un État non partie, comme il est prévu à l'article 27.

~~2. Si un État partie le déclare au depositaire, la présente Convention s'applique aussi aux dommages aux tiers qui sont causés sur le territoire dudit État partie par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international, suite à un acte d'intervention illicite.~~

~~2.3.~~ Aux fins de la présente Convention, un navire ou un aéronef évoluant en haute mer ou au-dessus de la haute mer, Zone économique exclusive comprise, est considéré comme partie du territoire de l'État dans lequel il est immatriculé. Les plates-formes de forage et autres installations fixées de façon permanente au sol dans la Zone économique exclusive ou la Plate-forme continentale sont considérées comme partie du territoire de l'État qui a compétence sur lesdites plates-formes de forage ou installations.

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article premier concernant l'application de la Convention au transport intérieur.

Article 3 — Responsabilité de l'exploitant

1. L'exploitant est responsable ~~des d'un dommages subis en cas de décès ou de lésion corporelle ou de dommages causés à des biens~~ qui entre dans le cadre de la présente Convention à la seule condition que le dommage soit causé par un acte d'intervention illicite faisant intervenir un aéronef en vol.

2. Il n'y a pas lieu à réparation au terme de la présente Convention si le dommage n'est pas la conséquence directe de l'événement qui l'a produit.

~~3. Les dommages dus à un décès, à une lésion corporelle ou à une lésion psychologique sont indemnisables. Les dommages dus à une lésion psychologique sont indemnisables seulement s'ils sont 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.~~

~~4. Les dommages causés à des biens sont indemnisables.~~

~~3.5.~~ Les dommages environnementaux sont indemnisables, dans la mesure où cette réparation est prévue par le droit de l'État sur le territoire duquel les dommages sont survenus.

~~4.6.~~ Aucune responsabilité ne découle en vertu de la présente Convention des dommages causés par un incident nucléaire, tel que défini dans la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, ou des dommages nucléaires tel que défini dans la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, et de tout amendement ou tous suppléments à ces conventions en vigueur au moment de l'événement.

57. On ne peut pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Commentaire :

La disposition établissant le principe de la responsabilité stricte de l'exploitant devrait refléter la cause primaire du dommage et non pas simplement l'instrument utilisé par les terroristes pour commettre l'acte d'intervention illicite.

Conformément au principe établi dans l'article 17 (1) de la Convention de Montréal 1999, les dommages dus à une lésion psychologique devraient être exclus. Le groupe a l'intention de déposer une Note de travail séparée traitant spécifiquement ce sujet.

Les polices d'assurance d'aviation types comprennent une exclusion totale pour les dommages nucléaires, une telle garantie n'étant pas disponible sur le marché. L'exploitant ne devrait, en aucune circonstance, être responsable pour des risques nucléaires, sans tenir compte des limites définies dans la Convention de Paris 1960 ou la Convention de Vienne 1963.

Article 4 — Limite de responsabilité de l'exploitant

La responsabilité d'une l'exploitant ne dépasse pas, pour chaque aéronef et chaque incident :

...

Commentaire :

Clarification.

Article 5 — Événements intervenant entre plusieurs exploitants ou autres personnes

...

3. En tout état de cause, aucun exploitant n'est responsable pour des dommages subis par un tiers pour une somme supérieure à la limite applicable à sa responsabilité, si une telle limite existe.

Commentaire :

Clarification.

Article 8 — La constitution et les objectifs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire

...

2. Les objectifs du Mécanisme de dédommagement supplémentaire sont les suivants :

- a) verser des indemnisations conformément à l'article 18, paragraphe 1, verser des dédommagements pour lesquels un ou des exploitants seraient autrement responsables en vertu des Articles 3, 4, et 5, verser des dédommagements conformément à l'article 18, paragraphe 3, et assurer un appui financier conformément à l'article 27 ;

Commentaire :

Clarification.

...

6. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire jouit d'une exemption d'impôt et des autres privilèges qui sont convenus avec l'État hôte. Les fonds du Mécanisme de dédommagement supplémentaire [, et tout produit qui en découle,] sont exemptés de l'impôt dans tous les États parties.

Commentaire :

Nous ne voyons aucune justification pour que les produits qui découlent des fonds du MDS soient assujettis au régime fiscal d'un État partie.

Article 12 — Cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire

Les cotisations au Mécanisme de dédommagement supplémentaire sont :

- a) les montants obligatoires collectés pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial ~~international~~ d'un aéroport d'un État partie. Ces cotisations devront assurer un traitement égal entre les passagers volant sur des routes directes et ceux en transit. Lorsqu'un État partie a fait une déclaration en vertu de l'article 2, paragraphe 2, ces montants sont également collectés pour chaque passager et chaque [tonne] de fret au départ d'un vol commercial entre deux aéroports de cet État partie;

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 1 en ce qui concerne l'application de la Convention au transport intérieur. Le principe d'égalité de traitement entre les passagers en transit et sur de vols directs devrait aussi être intégré dans la Convention.

Article 14 — Période et taux des cotisations

...

2. Les cotisations sont établies conformément au paragraphe 1 de manière que, en quatre ans, les fonds disponibles équivalent à au moins ~~[25 %]~~ [100 %] de la limite de dédommagement prévue à l'article 18, paragraphe 2. Si les fonds disponibles sont jugés suffisants pour couvrir les dédommagements ou l'assistance financière qu'il faudra vraisemblablement fournir dans un avenir prévisible, et qu'ils équivalent à au moins [50 %] [100 %] de cette limite, la Conférence des parties peut décider qu'aucune autre cotisation ne sera versée jusqu'à la prochaine réunion de la Conférence des parties, à condition que la période et le taux des cotisations soient appliqués pour les passagers et le fret au départ d'un État pour lequel la Convention entre en vigueur ultérieurement.

...

...

5. Les coûts administratifs annuels encourus par le Mécanisme de dédommagement supplémentaire ne devront pas excéder [X].

Commentaire :

Nous recommandons vivement que la Convention adopte un mécanisme de préfinancement pour le MDS. Autrement, la Convention pourrait entrer en vigueur sans les montants adéquats dans le MDS pour indemniser les victimes selon l'article 18.

Le MDS devrait être encouragé à adopter une approche prudente à sa gestion financière.

Article 16 — Obligations des États parties

...

2. Chaque État partie veille à ce que les renseignements ci-après soient communiqués au Mécanisme de dédommagement supplémentaire :

- a) le nombre de passagers et la quantité de fret à bord des vols commerciaux ~~internationaux~~ au départ dudit État partie ;

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 1 en ce qui concerne l'application de la Convention au transport intérieur.

Article 18 — Dédommagement

1. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire indemnise, dans les mêmes conditions que celles qui sont applicables à la responsabilité de l'exploitant, les personnes qui ont subi des dommages sur le territoire d'un État partie. ~~Si le dommage est causé par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre~~

~~qu'international, il n'y a indemnisation que dans la mesure où l'État partie a fait une déclaration conformément à l'article 2, paragraphe 2. Il n'y a indemnisation que dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites stipulées à l'article 4.~~

...

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 1 en ce qui concerne l'application de la Convention au transport intérieur.

Article 20 — Actes ou omissions des victimes

Si l'exploitant ou le Mécanisme de dédommagement supplémentaire prouve que la négligence ou un autre d'un acte ou une omission préjudiciable d'un demandeur ou de la personne dont il tient ses droits, commis intentionnellement ou témérement, et avec conscience du fait que des dommages en découleront probablement, a causé le dommage ou y a contribué, l'exploitant ou le Mécanisme de dédommagement supplémentaire est entièrement ou partiellement exonéré de sa responsabilité à l'égard du demandeur, dans la mesure où cette négligence ou autre acte ou omission a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite en raison de la mort d'une personne ou de sa lésion corporelle par une personne autre que celle qui a subi le préjudice, l'exploitant est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui a subi le préjudice a causé le dommage ou y a contribué.

Commentaire :

La rédaction de cet article est identique à celui de l'article 20 de la Convention de Montréal.

Article 22 — Dédommagement réduit

Si le montant total des dommages à réparer dépasse les montants disponibles conformément aux articles 4 et 18, le montant total est affecté par priorité à la réparation des cas de décès, et de lésion corporelle ou de lésion psychologique, et réparti proportionnellement au montant des réparations. Le solde du montant à distribuer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les autres dommages.

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 3 concernant l'exclusion des dommages dus aux lésions psychologiques.

Article 23 — Dédommagement additionnel

1. Dans la mesure où le montant total des dommages dépasse les limites cumulatives applicables conformément aux articles 4 et 18, paragraphe 2, une personne qui a subi un dommage peut, conformément au présent article, demander dédommagement à l'exploitant.

...

~~3. Sans préjudice du paragraphe 4, il est présumé qu'un exploitant n'a pas été imprudent ou que, s'il s'agit d'une personne juridique, sa haute direction n'a pas été imprudente, si, en ce qui concerne le domaine de sûreté pertinent, l'intéressé prouve qu'un système visant à assurer la conformité avec les spécifications réglementaires applicables a été établi et que ce système a été appliqué en relation avec l'événement.~~

3. La haute direction d'un exploitant sera considérée, de manière concluante, ne pas avoir agi imprudemment, sachant qu'il en résulterait probablement des dommages si, en ce qui concerne le domaine de sécurité en question, il prouve qu'un système pour faciliter et vérifier la conformité avec les normes applicables dans l'industrie et l'Annexe 17 de la Convention de Chicago (« Annexe 17 ») a été mis en place. Sans limite aux moyens de preuve de la conformité avec les normes applicables dans l'industrie et l'Annexe 17, un exploitant ayant réussi la IATA Operational Safety Audit (IOSA), et dont la haute direction a adopté une politique pour son implémentation et son maintien sera, de manière concluante, considéré avoir respecté ces normes, à moins que l'autorité compétente d'un État partie, avant un événement, n'ait livré un constat, n'ayant pas été révoqué entre temps, selon lequel l'exploitant n'a pas respecté toutes les spécifications de sécurité établies par l'État partie et que l'exploitant ne doit pas être considéré comme respectant les normes applicables dans l'industrie et l'Annexe 17.

~~4. Si un État partie le déclare au Dépositaire, un exploitant est considéré de façon concluante comme n'ayant pas été imprudent en rapport avec un événement qui cause des dommages à l'intérieur du territoire de cet État partie si, en ce qui concerne le domaine de sûreté pertinent, il prouve qu'un système visant à assurer la conformité avec la norme communément appliquée que cet État partie a spécifiée dans sa déclaration a été établi et vérifié. L'existence d'un tel système et l'exécution de la vérification en question ne sont pas concluantes si l'autorité compétente de cet État partie a publié, avant l'événement, un constat selon lequel l'exploitant n'a pas respecté toutes les spécifications de sûreté applicables établies par cet État.~~

~~5. Lorsqu'un préposé ou un mandataire de l'exploitant commet un acte d'intervention illicite, l'exploitant n'est pas responsable s'il prouve que sa haute direction a établi un système pour garantir une sélection efficace de ses préposés et mandataires et que ce système [exige/prévoit] [en ce qui concerne l'aspect sûreté et] une prompte réaction à des renseignements de sûreté concernant ces préposés et mandataires, et que ce système a été appliqué en rapport avec le préposé ou le mandataire [qui a commis l'acte].~~

Commentaire :

Le plafond de la responsabilité illimitée d'une compagnie aérienne doit être presque infranchissable. Il s'agit là de la seule base équitable sur laquelle l'exploitant devrait avoir à accepter la notion contre-intuitive de la responsabilité stricte pour des actes criminels de terrorisme. Nous sommes d'accord avec le texte actuel des Articles 23.1 et 23.2.

De plus, l'acte d'un employé individuel ou d'un préposé ne doit pas permettre de franchir le plafond de responsabilité illimitée. La seule exception à ce principe est le cas d'actes intentionnels de la part de la haute direction du transporteur aérien.

Un élément essentiel du plafond de la responsabilité est une clause dite de « havre sûr » se basant sur l'adoption d'une norme commune dans l'industrie, qui soit objective et susceptible de certification et qui

permette une défense absolue à une action en responsabilité illimitée contre l'exploitant. Nous sommes d'accord qu'un État puisse livrer un constat qu'un certain exploitant n'a pas satisfait aux critères de la clause de « havre sûr » avant qu'un événement ne se produise.

Article 24 — Droit de recours de l'exploitant

1. L'exploitant responsable de dommages a un droit de recours contre 1° toute personne physique qui a perpétré l'acte d'intervention illicite ou 2° toute personne morale dont la haute direction a perpétré un acte d'intervention illicite. Aucune demande de ce genre ne peut être exécutée avant que toutes les demandes faites par des personnes ayant subi des dommages en raison d'un événement aient été menées à leur terme.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 26, Rien dans la présente Convention ne peut influencer la question de savoir si un exploitant responsable de dommages a un droit de recours contre toute autre personne, à condition qu'aucune demande de ce genre ne puisse (a) être exécutée avant que toutes les demandes faites en vertu de l'article 3, paragraphe 1, et de l'article 23, paragraphe 1, aient été menées à leur terme ou (b) dépasser le pourcentage relatif de cette personne par rapport à la responsabilité totale de toute personne, autres que celle qui a perpétré un acte d'intervention illicite, causant le dommage lié à l'événement.

Commentaire :

La disposition sur le droit de recours proposée reflète une attribution des risques inter-industrie ainsi que les polices d'assurance types. Cette attribution est traitée par des indemnités contractuelles croisées qui reflètent la structure et l'économie de l'industrie du transport aérien. Les révisions proposées aux Articles 24, 25 et 26 n'ont pas d'impact sur les droits des victimes primaires sous le régime de la Convention.

Article 25 — Droit de recours du Mécanisme de dédommagement supplémentaire

1. Le Mécanisme de dédommagement supplémentaire a un droit de recours contre 1°) toute personne physique qui a perpétré l'acte d'intervention illicite ou 2°) toute personne morale dont la haute direction a ~~commis~~ perpétré un acte d'intervention illicite. Aucune demande de ce genre ne peut être exécutée avant que toutes les demandes faites par des personnes ayant subi des dommages en raison d'un événement aient été menées à leur terme.

...

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 24 concernant les droits de recours.

Article 26 — Restrictions aux droits de recours

1. Il n'y a aucun droit de recours aux termes de l'article 24, paragraphe 2, ~~ou de l'article 25, paragraphe 2,~~ contre un propriétaire, un donneur à bail ou un financier détenteur d'un titre ou d'une

garantie concernant un aéronef, ou contre le constructeur d'un aéronef, de ses moteurs ou des ses parties, en ce qui a trait à la conception approuvée d'un aéronef, de ses moteurs ou de ses parties.

2. Le droit de recours prévu par l'article 24, paragraphe 2, et l'article 25, paragraphe 2, n'est disponible que dans la mesure où la personne à l'encontre de qui le recours est exercé aurait été incapable de maintenir une assurance garantissant sa responsabilité pour un événement sur une base commercialement raisonnable. ~~les dommages causés par un événement ne peuvent pas raisonnablement avoir été couverts par l'assurance.~~

3. À l'exception de ce qui est prévu à l'Article 24, paragraphe 1, ~~Un exploitant n'a de droit de recours pour aucun montant dépassant celui spécifié à l'Article 4 (1) dédommagement supplémentaire dont il est tenu responsable au titre de l'article 23.~~

...

Commentaire :

Voir commentaire sous l'Article 24 concernant les droits de recours.

Article 27 — Assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties

Si un exploitant dont le principal établissement, ou à défaut la résidence permanente, se trouve dans un État partie, est responsable d'un dommage survenu dans un État non partie, ~~la Conférence des parties peut décider, au cas par cas, que~~ le Mécanisme de dédommagement supplémentaire fournit un appui financier audit exploitant. Cet appui ne peut être fourni que pour le dommage qui aurait relevé de la Convention si l'État non partie avait été un État partie et si l'État non partie accepte, d'une façon jugée acceptable par la Conférence des parties, d'être lié par les dispositions de la présente Convention en ce qui concerne l'événement à l'origine dudit dommage sauf décision contraire de la Conférence des parties. L'appui financier ne dépasse pas le montant maximal d'indemnisation prévu à l'article 18, paragraphe 2. Si la solvabilité de l'exploitant responsable est menacée même si un appui est fourni, cet appui n'est fourni que si ledit exploitant a pris des dispositions suffisantes pour protéger sa solvabilité.

Commentaire :

L'intervention du MDS en cas d'événement dans un État non partie mais qui concerne un exploitant dont l'État d'origine est un État partie devrait être obligatoire. En cas d'événement dans un État non partie, les droits des victimes primaires et des acteurs de l'industrie sous le régime de la Convention sont essentiellement les mêmes. Mis à part les considérations basiques de l'équité, toute autre approche inciterait les États à ne pas ratifier la Convention.

Article 35 — Prescription

1. Le droit à un dédommagement conformément à l'article 3 s'éteint si une action n'est pas intentée dans les ~~trois~~ deux ans de la date de l'incident qui a causé le dommage.

2. Le droit à un dédommagement conformément à l'article 18 s'éteint si une action n'est pas intentée, ou s'il n'est pas procédé à une notification conformément à l'article 32, paragraphe 3, dans les ~~trois~~-deux ans de la date de l'événement qui a causé le dommage.

3. La méthode de calcul dudit délai de ~~trois~~-deux ans est déterminée conformément à la législation du tribunal saisi de l'affaire.

Commentaire :

En accord avec la clause parallèle (Art. 35 (1)) de la Convention de Montréal de 1999, le délai de prescription devrait être de deux ans.

— FIN —