



International Chamber of Commerce

The world business organization

Déclaration de politique générale

Révision par l'OACI du système de responsabilité de Varsovie

Commission des transports par air, 5 mai 1999

Introduction

ICC travaille depuis 1992 à commenter les tentatives de modernisation du système de responsabilité civile de Varsovie, qui régit l'indemnisation des victimes d'accidents dans le transport aérien international. ICC soutient pleinement l'établissement d'un régime de responsabilité moderne et satisfaisant. Dans cet objectif, et conformément à son statut consultatif de première catégorie auprès de l'OACI, ICC a le plaisir d'exposer son point de vue sur les points les plus essentiels à ses yeux du projet de convention de l'OACI pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (appelé ci-dessous "projet de convention de l'OACI").

La position exprimée dans le présent document doit être considérée comme provisoire, puisque le texte définitif du projet de convention de l'OACI n'a pas encore été adopté. Une conférence diplomatique se réunira en mai 1999 pour examiner ce projet. ICC a l'intention d'y participer activement et se réserve la possibilité d'y faire valoir des commentaires plus détaillés, à la suggestion de ses comités nationaux, au moment propice des délibérations.

Résumé de la position provisoire

Sous réserve des remarques qui suivent, ICC approuve le projet de convention de l'OACI pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et cela parce que :

- les tentatives de l'OACI de parvenir à une uniformité mondiale sont à saluer ;
- l'établissement d'une responsabilité civile illimitée est une mesure réaliste et logique;
- des droits plus importants, fondés sur les droits des consommateurs, ont été reconnus au passager ;
- un système plus cohérent a été élaboré, qui s'applique également, par exemple, au transporteur contractuel et au transporteur de fait ;
- l'exclusion explicite des dommages-intérêts punitifs est la bienvenue ;
- un soutien est apporté aux dispositions non obligatoires relatives aux avances versées aux passagers ou aux personnes qui ont le droit d'agir en leur nom, si leurs demandes sont réalistes.

Sur certains points, tels que l'exigence d'un avis écrit, la faculté de choisir une cinquième juridiction, le fondement juridique des réclamations dépassant 100 000 DTS (obligation pour le demandeur de prouver qu'il y a eu faute ou faute présumée du transporteur), la nécessité de définir le retard, l'opportunité de régler le phénomène du "surbooking" dans une convention internationale, ainsi que la responsabilité dans le contexte du partage de code et des accords de franchise, ICC recommande et encourage des études complémentaires.

Vers une uniformité mondiale

Le principal objectif soutenu par ICC est d'établir un régime de responsabilité des compagnies aériennes caractérisé par une *uniformité mondiale*. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, plusieurs initiatives ont été développées pour moderniser le système de Varsovie. Parmi elles, on citera les suivantes :

International Chamber of Commerce

38 Cours Albert 1er, 75008 Paris, France

Tel +33 (0)1 49 53 28 28 Fax +33 (0)1 49 53 29 42

E-mail icc@iccwbo.org Website www.iccwbo.org



L'accord entre transporteurs aériens (IIA) de l'IATA, complété par un accord sur les mesures d'application (MIA), est né en 1995 à l'initiative de plusieurs compagnies aériennes désireuses de renoncer aux limites de responsabilité prévues dans la convention de Varsovie. Le 21 août 1996, le président de la Commission des transports par air d'ICC a soumis au ministère américain des Transports des commentaires sur les accords IATA / ATA.

En octobre 1998, un règlement CE relatif à la responsabilité des transporteurs aériens est entré en vigueur. Le principal objectif de ce règlement est de supprimer les limites de responsabilité. Il contient également un article obligeant les transporteurs à verser des avances pour répondre aux premiers besoins économiques des passagers. Comme les IIA / MIA, le règlement CE s'appliquera en sus des instruments de Varsovie existants. Ce règlement ne concerne cependant que les quinze États membres, et les transporteurs aériens tiers qui n'appliquent pas les conditions communautaires en matière de responsabilité illimitée et d'avances doivent en informer leurs passagers avant l'embarquement dans les aéroports de la Communauté.

Bien que le problème du faible niveau des limites ait été résolu par les IIA / MIA et par le règlement CE, l'uniformité tant souhaitée est plus éloignée que jamais. Les transporteurs sont aujourd'hui soumis à des régimes de responsabilité très divers : Varsovie, Varsovie / La Haye, Accord entre transporteurs de Montréal de 1966, IIA / MIA, règlement CE, ou une combinaison de ces instruments. Ce n'est pas ce que les rédacteurs du texte initial de la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international avaient à l'esprit. Bien que le travail de l'IATA et de la CE doive être salué, l'IIA et le règlement CE devraient être considérés comme des mesures provisoires, dans l'attente de l'adoption de la convention de l'OACI. Il serait souhaitable, par conséquent, que la convention de Varsovie soit remplacée par un nouvel instrument uniforme négocié au niveau gouvernemental et ouvert à la signature des États dans le monde entier.

Relèvement des limites de la responsabilité envers les passagers, et responsabilité illimitée

La diversité des instruments applicables résulte, entre autres, de la grande insatisfaction suscitée par les limites de responsabilité imposées par l'actuelle convention de Varsovie. Au début des années quatre-vingt-dix, ICC avait proposé un système à trois niveaux, avec, en sus du premier niveau d'indemnisation défini par traité, une garantie contractuellement convenue (par un accord entre transporteurs), payée par le transporteur, et une assurance complémentaire facultative, équivalant éventuellement à une suppression totale de la limite de responsabilité, librement acceptée ou refusée par chaque passager et souscrite à ses frais. ICC était favorable, dans ce cadre, à une responsabilité limitée pour le premier et le deuxième niveau, avec une garantie facultative de troisième niveau pouvant être individuellement illimitée mais restant soumise, pour des raisons techniques propres au secteur de l'assurance, à une limite globale par aéronef et par sinistre.

Toutefois, comme l'ont prouvé l'entrée en vigueur du règlement CE et l'adoption des IIA/MIA, il est clair que l'objectif de la responsabilité illimitée peut maintenant être atteint, y compris en termes d'assurabilité. La responsabilité illimitée présente en outre plusieurs avantages. Premièrement, elle assurera l'uniformité mondiale du régime applicable aux demandes de réparation des passagers. Deuxièmement, la responsabilité illimitée encouragera les parties à transiger, plutôt que d'entreprendre de longues et coûteuses batailles judiciaires pour tenter de prouver une faute intentionnelle. Troisièmement, l'indemnisation devrait être suffisante et se rapporter à la perte économique réelle subie par la victime, ce que la responsabilité limitée ne permet pas. Quatrièmement, les limites sont considérées comme un point de départ des négociations en vue d'une transaction, car les passagers s'attendent à être indemnisés au moins à concurrence du barème des limites. Cinquièmement, il est prévu de réviser les limites de responsabilité à intervalles réguliers afin de compenser l'effet de l'inflation.



De ce point de vue, le système à trois niveaux initialement soutenu par ICC n'est plus nécessaire. Une garantie obligatoire, définie par traité, payée par le transporteur et indépendante de toute limite monétaire, est maintenant recommandée. Une telle solution doit être mise en œuvre en dehors du système de Varsovie existant, de préférence au moyen d'une nouvelle convention conclue entre États (membres de l'OACI).

Afin d'alléger le lourd fardeau de la responsabilité illimitée, la responsabilité ne devrait être objective que jusqu'à 100 000 DTS. Au-delà, la responsabilité ne devrait être engagée qu'en cas de faute. Il reste à savoir si la charge de la preuve doit être ou non transférée au passager. Dans la mesure où le passager bénéficie de la responsabilité sans faute jusqu'à 100 000 DTS, il ne semble pas y avoir de raison pour que la charge de la preuve incombe, au-dessus de ce montant, au transporteur plutôt qu'au passager. Cette solution pourrait avoir pour inconvénient d'entraîner de longs procès, du fait de la nécessité pour le plaignant de démontrer qu'il y a eu faute. D'un autre côté, étant donné que les accidents d'avion sont souvent complexes et présentent des difficultés techniques, une responsabilité pour faute présumée pourrait être jugée préférable afin de protéger les intérêts du consommateur et de limiter la durée des actions en justice. ICC recommande une étude plus poussée de la question et l'insertion d'une clause facultative dans le projet de convention de l'OACI.

Dommmages indemnisables

Il est heureux que le projet de convention de l'OACI (voir article 23) interdise spécifiquement les dommmages-intérêts punitifs. Cette question, qui a souvent fait l'objet de procès aux États-Unis, peut ainsi être formellement résolue par le droit des traités.

Avances en fonction des besoins économiques immédiats

Le projet de convention de l'OACI (article 22 A) fait référence à des avances pouvant être versées par le transporteur pour répondre aux besoins économiques immédiats des personnes qui seraient, conformément à cette disposition, en droit de percevoir de telles sommes. Il pourrait y avoir un problème si la personne chargée de décider du montant correspondant aux premiers besoins économiques n'est pas clairement désignée. À juste titre, le projet de convention de l'OACI laisse les transporteurs des États signataires du projet de convention / de la convention libres de décider de tout versement d'une avance. ICC est favorable à des dispositions non obligatoires en matière d'avances versées aux passagers ou aux personnes qui ont le droit d'agir en leur nom.

Recours contre les tiers

L'article 23 du projet de convention de l'OACI établit le fondement des recours engagés *contre le transporteur*. Cette disposition clarifie la situation découlant de l'article 24 de la convention de Varsovie. Les compagnies aériennes sont maintenant soumises à un régime de responsabilité au moins comparable à celui des tiers. Toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être engagée que dans les conditions prévues par la convention. La cause de l'accident peut être imputable au constructeur de l'aéronef, au contrôle de la circulation aérienne ou à d'autres tiers participant au transport aérien commercial. Toute disposition injustifiée ou artificielle destinée à protéger les "secondes parties" (c'est-à-dire les compagnies aériennes) ou les tierces parties devrait être évitée. D'un autre côté, compte tenu de la complexité des affaires relatives à l'aviation, les plaignants devraient bénéficier d'un système de responsabilité "canalisée" à travers le transporteur.

L'article 23 reflète adéquatement ces intérêts. Qu'il soit nécessaire ou non, l'article 31 du projet de convention de l'OACI confirme le droit des compagnies aériennes de se retourner contre ces tiers.



International Chamber of Commerce
The world business organization

Fret

Les dispositions du projet de convention de l'OACI relatives aux bagages et aux marchandises, qui incorporent les dispositions du Protocole de Montréal n°4, ne sont pas controversées et devraient être conservées. Pour le reste, il est fait référence aux discussions du Comité du fret aérien d'ICC.

Document n° 310/480 Rev.

5 mai 1999