



## **COMITÉ JURIDIQUE — 36<sup>e</sup> SESSION**

(Montréal, 30 novembre – 3 décembre 2015)

### **Point 2 : Examen du Programme général des travaux du Comité juridique**

#### **ÉTUDE DES QUESTIONS JURIDIQUES LIÉES AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS**

(Note présentée par le Secrétariat)

##### **1. INFORMATIONS DE BASE**

1.1 À la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée, la République de Corée a présenté une note de travail (A38-WP/262) qui faisait valoir la nécessité d'une recherche et d'un examen juridiques plus approfondis sur les questions de responsabilité liées aux aéronefs télépilotes (RPA), compte tenu de l'utilisation croissante de ces derniers. Entre autres, la note proposait que l'OACI mette sur pied un groupe d'étude similaire au Groupe d'étude sur les systèmes de véhicules aériens non habités (UASSG) pour effectuer cette recherche et cet examen. Soucieuse des ressources limitées de l'Organisation, eu égard en particulier au fait qu'il existe déjà des régimes de responsabilité civile, la Commission juridique a exprimé l'avis qu'avant l'établissement d'un groupe d'étude, une recherche préliminaire pourrait être effectuée afin de déterminer si le régime de responsabilité civile de la Convention de Rome de 1952 et des Conventions de Montréal de 2009 soulevait encore des questions. Par la suite, un sondage pourrait être mené (si nécessaire) auprès des États membres sur leurs régimes nationaux de responsabilité.

1.2 Compte tenu de ce qui précède, l'Assemblée a ajouté l'« Étude des questions juridiques liées aux aéronefs télépilotes » au programme des travaux du Comité juridique, au sixième rang dans l'ordre de priorité.

##### **2. EXAMEN PAR LE CONSEIL**

2.1 À la cinquième séance de la 200<sup>e</sup> session du Conseil, le 29 novembre 2013, le Secrétaire général a présenté les mesures prises par l'Assemblée (38<sup>e</sup> session) au sujet du programme général des travaux du Comité juridique (C-WP/14068), et le Conseil (C-DEC 200/5) les a confirmées et approuvées, y compris l'ordre de priorité des points.

2.2 Par la suite, durant sa 203<sup>e</sup> session, donnant la suite proposée dans la note C-WP/14194, le Conseil a de nouveau confirmé et approuvé le programme général des travaux du Comité juridique, mais il a aussi décidé de faire passer le point sur les RPAS du sixième au quatrième rang dans l'ordre de priorité (C-DEC 203/5).

### 3. **MESURES ULTÉRIEURES**

3.1 Compte tenu des mesures prises par l'Assemblée (38<sup>e</sup> session) et conformément à la décision du Conseil, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) a entrepris une étude sur les questions de responsabilité liées aux aéronefs télépilotes, étude qui est reproduite en appendice.

### 4. **SUITE À DONNER PAR LE COMITÉ**

4.1 Le Comité est invité à :

- a) noter l'étude du Secrétariat ;
- b) décider des travaux futurs, le cas échéant.

-----

## APPENDICE

### QUESTIONS JURIDIQUES LIÉES AUX AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS (RESPONSABILITÉ)

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Comme l'indique le *Manuel sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)* (Doc 10019 de l'OACI), publié récemment, « [l]es systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) sont de nouveaux-venus que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États et l'industrie aéronautique s'efforcent de comprendre et de définir dans le but ultime de les intégrer dans le système de l'aviation. » Le manuel indique également que jusqu'ici, l'aviation civile était fondée sur la notion d'un pilote conduisant l'aéronef de l'intérieur de l'appareil même, le plus souvent avec des passagers à bord. Vu l'augmentation continue du nombre de RPAS et les efforts correspondants de la communauté aéronautique internationale pour traiter la multitude de questions techniques et opérationnelles découlant du retrait du pilote du poste de pilotage, il est justifié de revoir certains aspects du droit aérien international pour s'assurer de la pertinence et de l'efficacité de l'actuel cadre juridique pour l'intégration des RPAS.

1.2 Compte tenu des débats que l'Assemblée a tenus et de la décision qu'elle a prise à sa 38<sup>e</sup> session, ainsi que des mesures que le Conseil a par la suite adoptées, le présent document rend compte d'une étude sur le régime international de responsabilité juridique en place, qui comprend expressément le régime de responsabilité civile de la Convention de Rome de 1952 et des Conventions de Montréal de 2009, étude qui a été effectuée dans le but de déterminer s'il y a des questions à résoudre en ce qui concerne les RPAS.

#### 2. GÉNÉRALITÉS — L'AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ EN TANT QU'« AÉRONEF »

2.1 Les aéronefs sans pilote font partie du cadre juridique de l'aviation civile internationale<sup>1</sup> depuis le protocole du 15 juin 1929 modifiant la *Convention portant réglementation de la navigation aérienne* (Convention de Paris de 1919). Le texte original de l'Annexe 7 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, signée à Chicago le 7 décembre 1944, tel qu'amendé (Doc 7300) (Convention de Chicago), définit le mot « aéronef » comme suit : « Appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air ». Cette définition s'inspire du texte en langue française de la définition d'« aéronef » figurant dans la Convention de Paris de 1919 (« *Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.* ») En 1967, un amendement de l'Annexe 7 modifiait comme suit la définition du mot « aéronef » : « Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre », afin d'exclure les aéroglisseurs. Aujourd'hui, l'Annexe 7 indique clairement qu'un aéronef télépiloté (RPA) est simplement un type d'aéronef non habité<sup>2</sup>, et tous les aéronefs non habités (sans pilote), qu'ils soient télépilotés, totalement autonomes ou les deux, sont visés par les dispositions de l'article 8 de la Convention de Chicago.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Le Protocole relatif à des amendements aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 40, 41, 42 et aux clauses finales de la *Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919*, signé à Paris le 15 juin 1929, a modifié la partie pertinente de l'article 15 de manière qu'elle se lise comme suit : « Aucun aéronef d'un État contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre État contractant. »

<sup>2</sup> Voir l'Annexe 7 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale : Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, section 2 (6<sup>e</sup> éd., 2012) [ci-après « Annexe 7 »].

<sup>3</sup> *Id.*

2.2 L'article 8 de la Convention de Chicago, intitulé « Aéronefs sans pilote », dispose ce qui suit :

« Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils. »

2.2.1 Ainsi, bien que les RPA soient des *aéronefs*, en raison de l'« autorisation spéciale » à obtenir, leur exploitation n'est pas touchée par la « permission spéciale ou toute autre autorisation » accordée à un « service aérien international régulier » conformément à l'article 6 de la Convention<sup>4</sup>, permission ou autorisation qui fait normalement partie d'un échange de droits de trafic entre États par voie d'accord bilatéral de transport aérien (ou de services aériens). L'« autorisation spéciale » requise pour le survol du territoire d'un autre État par un « aéronef sans pilote » en vertu de l'article 8 est plutôt analogue à l'« autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière » qu'il faut obtenir pour le survol du territoire d'un autre État, ou l'atterrissage sur le territoire d'un autre État, par des « aéronefs d'État »<sup>5</sup>, visée à l'article 3 de la Convention.<sup>6</sup>

2.3 En plus de l'« autorisation spéciale » exigée en vertu de l'article 8 pour les « aéronefs sans pilote », le traitement des RPA dans le cadre de la Convention de Chicago se distingue du traitement des aéronefs habités classiques par deux grands aspects. Tout d'abord, comme l'indique clairement l'article 8, les rédacteurs incluent les aéronefs télépilotes (par ex. conduits depuis le sol au moyen de signaux radio) dans les « aéronefs sans pilote » ; ainsi, un « aéronef sans pilote » au sens de l'article 8 est un aéronef volant sans un « pilote » au sens de l'article 32 de la Convention, c'est-à-dire un pilote conduisant l'aéronef à bord de l'appareil. En conséquence, un « télépilote »<sup>7</sup> n'est pas considéré comme un « pilote » au sens de l'article 32, qui dispose, entre autres, que :

« [l]e pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. »

2.3.1 Pour remédier à ce décalage et faire en sorte que les télépilotes possèdent eux aussi les compétences requises pour des opérations RPA/RPAS, l'Annexe 2 à la Convention de Chicago a été amendée en 2012 (Amendement n° 43) afin d'inclure une norme imposant que les télépilotes soient titulaires d'une licence délivrée d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 1 (*Licences du*

---

<sup>4</sup> L'article 6 (*Services aériens réguliers*) de la Convention de Chicago dispose ce qui suit :

« Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation. »

<sup>5</sup> L'article 3, § b), de la Convention de Chicago définit les « aéronefs d'État » comme étant des « [...] aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police ».

<sup>6</sup> L'article 3, § c), dispose qu'« [a]ucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation. »

<sup>7</sup> « Télépilote » est défini comme suit : « [a] Personne chargée par l'exploitant de fonctions indispensables à l'utilisation d'un aéronef télépilote et qui en manœuvre les commandes de vol, selon les besoins, durant le temps de vol. » Manuel sur les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), Doc 10019, AN/507, de l'OACI, (1<sup>re</sup> éd., 2015) [ci-après « Manuel sur les RPAS » (Doc 10019 de l'OACI)].

*personnel*).<sup>8</sup> Toutefois, comme le note le manuel sur les RPAS, les normes de certification et de délivrance de licences pour les télépilotes n'ont pas encore été élaborées.<sup>9</sup>

2.4 Le second aspect par lequel le traitement des RPA dans le cadre de la Convention de Chicago se distingue du traitement des aéronefs habités classiques est lié à la reconnaissance mutuelle des certificats, brevets et licences entre les États. L'article 33 de la Convention de Chicago dispose ce qui suit :

« Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention. »

2.5 Or, vu que les « brevets d'aptitude et licences » visés à l'article 33 concernent expressément les brevets et licences que les pilotes et membres d'équipage travaillant à bord d'aéronefs sont tenus d'avoir conformément à l'article 32, et que, comme il est indiqué plus haut, un « télépilote » n'est pas considéré comme un « pilote » au sens de l'article 32, l'obligation de reconnaissance mutuelle des brevets et licences visée à l'article 33 ne s'applique pas aux brevets et licences des télépilotes.

2.6 Dans sa Résolution A38-12, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne, Appendice C — Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences des équipages de conduite, l'Assemblée de l'OACI a d'ailleurs décidé que :

« [...] en attendant l'entrée en vigueur de normes internationales relatives à des catégories particulières d'aéronefs ou d'équipages de conduite, les certificats délivrés ou validés conformément à des règlements nationaux par l'État membre où l'aéronef est immatriculé devront être reconnus par [les] autres États membres pour l'exécution de vols au-dessus de leur territoire, y compris l'exécution d'atterrissages et de décollages. »

2.6.1 Comme il est dit plus haut, l'Annexe 2 exige que les télépilotes soient titulaires de licences délivrées d'une manière qui cadre avec les dispositions de l'Annexe 1, mais les normes pertinentes de certification et de délivrance de licences n'ont pas encore été établies. Ce qui soulève la question de savoir si la Résolution A38-12, Appendice C, exige que les États contractants reconnaissent les brevets et licences délivrés à des télépilotes par les États d'immatriculation en attendant l'entrée en vigueur des normes de l'Annexe 1 en cours d'élaboration. La réponse est tout simplement « non », parce que, comme dans le cas de l'article 33, dans la mesure où les « brevets et licences » visés par la Résolution A38-12, Appendice C, concernent les pilotes, il s'agit des « pilotes » au sens de l'article 32. En conséquence, les prescriptions de cette résolution concernant la reconnaissance mutuelle des brevets et licences entre États contractants en l'absence de normes de l'OACI ne s'appliquent pas aux brevets et licences des « télépilotes ». Il conviendrait donc peut-être d'adopter une norme spécifique de reconnaissance mutuelle, comme les normes concernant les « permis d'exploitation aérienne » (Annexe 6)

<sup>8</sup> Annexe 2 à la Convention relative à l'aviation civile internationale : Règles de l'air, Appendice 4 — Systèmes d'aéronefs télépilotes, § 2.3 (6<sup>e</sup> éd., 2012) [ci-après *Annexe 2*].

<sup>9</sup> MANUEL SUR LES RPAS (Doc 10019 de l'OACI), *supra* note 7, § 1.3.12 (Note 1).

et la « certification acoustique » (Annexe 16)<sup>10</sup>, pour exiger que les États contractants reconnaissent les brevets et licences de télépilotes délivrés ou validés par d'autres États contractants.<sup>11</sup>

2.7 Mises à part les considérations ci-dessus, les prescriptions de la Convention de Chicago concernant les aéronefs s'appliquent toutefois également aux RPA employés à la navigation internationale. Ainsi, comme n'importe quel autre aéronef, un RPA doit se conformer aux ordres d'atterrir ou à toute autre instruction émise par l'État survolé, comme le prévoit l'article 3 *bis*, être exploité dans le respect des règles de l'air, conformément à l'article 12, pouvoir accéder aux aéroports sur une base non discriminatoire, conformément à l'article 15, porter les marques de nationalité et d'immatriculation visées à l'article 20, avoir à son bord la documentation visée à l'article 29, et être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé, conformément à l'article 31.<sup>12</sup>

### 3. RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ INTERNATIONAUX

3.1 En ce qui concerne l'aviation internationale, la responsabilité financière est régie actuellement par deux mécanismes juridiques internationaux distincts. Pour ce qui est des passagers, de leurs bagages et du fret, elle est principalement régie par la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* de 1999 (Convention de Montréal de 1999), qui a mis à jour le système de traités et de protocoles ancrés dans la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* de 1929 (Convention de Varsovie de 1929), appelé communément « régime de la Convention de Varsovie »<sup>13</sup>, et les a rassemblés dans un seul document. La responsabilité en cas de perte de vie, de lésion et/ou de dommage aux biens de tiers à la surface est quant à elle régie par la *Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs*

<sup>10</sup> Voir, par ex. l'Annexe 6 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale : Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions*, § 4.2.2.1 (7<sup>e</sup> édition, 2014) [ci-après *Annexe 6*] : « Un permis d'exploitation aérienne délivré par un État contractant sera reconnu valable par un autre État contractant si les conditions qui ont régi la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans la présente Annexe et dans l'Annexe 19. », ainsi que l'Annexe 16 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale : Protection de l'environnement, Volume I — Bruit des aéronefs*, § 1.8 (7<sup>e</sup> édition, 2014) [ci-après *Annexe 16*] : « Les États contractants reconnaîtront la validité d'une certification acoustique délivrée par un autre État contractant à condition que les spécifications en vertu desquelles elle a été délivrée soient au moins égales aux normes applicables qui figurent dans la présente Annexe. »

<sup>11</sup> Voir le *manuel sur les RPAS* (Doc 10019 de l'OACI), § 1.3.12 (Note 1) :

« Les normes de délivrance des certificats et licences n'ont pas encore été élaborées. D'ici à ce qu'elles le soient, la délivrance de quelque certificat ou licence que ce soit ne devrait pas automatiquement être tenue pour conforme aux SARP des Annexes concernées, notamment les Annexes 1, 6 et 8, tant que les SARP sur les RPAS n'auront pas été produites. »

<sup>12</sup> Bien que l'article 31 s'applique aux RPA employés à la navigation aérienne internationale, il est reconnu qu'il y aura des différences et des considérations spéciales en ce qui concerne les approbations de type de navigabilité des RPA, RPS et RPAS en tant que systèmes complets, par rapport aux approbations de type et de navigabilité des aéronefs habités classiques. La navigabilité et la certification des RPA, RPS et RPAS sont traitées dans la *MANUEL SUR LES TPAS* (Doc 10019 de l'OACI), Chapitre 4.

<sup>13</sup> Outre la Convention de Varsovie de 1929 (Doc 7838 de l'OACI), le « régime de la Convention de Varsovie » comprend les instruments suivants : le *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, 28 septembre 1955, Doc 7632 de l'OACI (Protocole de La Haye) ; la *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*, 18 septembre 1961, Doc 8181 de l'OACI (Convention de Guadalajara de 1961) ; le *Protocole additionnel n° 1 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signé à Montréal le 25 septembre 1975, Doc 9145 de l'OACI (Protocole de Montréal n° 1) ; le *Protocole additionnel n° 2 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Montréal le 25 septembre 1975, Doc 9146 de l'OACI (Protocole de Montréal n° 2) ; et le *Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le *Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, 25 septembre 1975, Doc 9148 de l'OACI (Protocole de Montréal n° 4).

*étrangers* (Convention de Rome de 1952), amendée par le *Protocole portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers* de 1978, fait à Montréal (Protocole de Montréal de 1978)<sup>14</sup> – ensemble, ils constituent le « régime de la Convention de Rome. »

3.2 Tout comme le régime de la Convention de Varsovie, le régime de la Convention de Rome a lui aussi fait l'objet d'une modernisation, qui a donné lieu à la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* de 2009 (Convention sur les risques généraux)<sup>15</sup> et à la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* de 2009 (Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite).<sup>16</sup> Cependant, à la différence de la Convention de Montréal, qui non seulement est entrée en vigueur en 2003 mais aussi a obtenu l'appui de 111 États parties, aucun des deux traités de 2009 composant le système modernisé et maintenant double de la Convention de Rome n'a obtenu le nombre de ratifications nécessaire à son entrée en vigueur.<sup>17</sup>

### 3.3 Le Convention de Montréal de 1999 et le régime de la Convention de Varsovie

3.3.1 L'article 1, paragraphe 1, de la Convention de Montréal de 1999 spécifie que le traité porte sur la responsabilité du transporteur aérien liée au « transport international de personnes, bagages ou marchandises effectué par *aéronef* contre rémunération » et « aux transports gratuits effectués par *aéronef* par une entreprise de transport aérien. » Le traité lui-même ne définit pas le terme « *aéronef* », mais l'Annexe 7 à la Convention de Chicago en fournit la définition suivante acceptée à l'échelle internationale : « [t]out appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre. » Comme il est mentionné<sup>18</sup> plus haut, l'Annexe 7 indique qu'« [u]n aéronef destiné à être utilisé sans pilote à bord sera de plus classé comme étant 'non habité' » et que « [l]es aéronefs non habités comprendront (...) les aéronefs télépilotés ». <sup>19</sup> Ainsi, du point de vue de la Convention de Chicago et, en particulier, de l'Annexe 7, un transport international effectué au moyen d'un RPAS est sans conteste un transport « effectué par aéronef » et relève par conséquent du champ d'application de la Convention de Montréal de 1999.

3.3.2 On notera que l'expression anglaise « air transport undertaking » (c.-à-d. entreprise de transport aérien) n'est pas non plus définie dans le traité, mais sa signification n'est pas sujette à controverse. Cela étant, l'article 96, paragraphe c), de la Convention de Chicago apporte un éclairage à ce sujet, en définissant « *airline* » (entreprise de transport aérien dans la version française) comme étant « toute *entreprise de transport aérien* offrant ou exploitant un service aérien international » (italique ajouté par le Secrétariat). Il en est de même de l'Annexe 6 à la Convention de Chicago, qui, de manière analogue, définit « vol de transport commercial » comme étant un « [v]ol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location. »<sup>20</sup> Le *Manuel sur*

<sup>14</sup> Le Protocole de Montréal de 1978 visait à actualiser le régime de responsabilité en cas de dommages à la surface principalement en haussant les limites de responsabilité, mais il conservait les dispositions de fond de la Convention de Rome de 1952, en particulier celles concernant le champ d'application du régime, qui sont demeurées inchangées pour la plupart.

<sup>15</sup> Doc 9919 de l'OACI (2009).

<sup>16</sup> Doc 9920 de l'OACI (2009).

<sup>17</sup> À ce jour, la Convention sur les risques généraux n'a recueilli que 7 des 35 ratifications nécessaires à son entrée en vigueur, et la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, seulement 4 sur les 35 nécessaires. La Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite fait l'objet de critères supplémentaires qui doivent être respectés avant qu'elle ne puisse entrer en vigueur.

<sup>18</sup> Voir les *supra* notes 1-3 et le texte d'accompagnement.

<sup>19</sup> *Annexe 7*, § 2.2 et 2.3 ; voir aussi le MANUEL SUR LES RPAS (Doc 10019 de l'OACI), Figure 1-1 et § 2.1 à 2.3.

<sup>20</sup> D'éminents juristes et universitaires spécialisés en droit aérien ont utilisé un langage très similaire pour expliquer la signification de l'expression « entreprise de transport aérien » dans le contexte de la Convention de Montréal de 1999 et du régime de la Convention de Varsovie, Voir PAUL S. DEMPSEY & MICHAEL MILDE, INTERNATIONAL AIR CARRIER LIABILITY : THE MONTREAL CONVENTION OF 1999 at 68 (2005) (« Common interpretation [of 'air transport undertaking'] should cover

*les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS)* (Doc 10019 de l'OACI) fait observer que « [d]ans l'immédiat, il est prévu que tous les éléments constitutifs du RPAS seront gérés sous le couvert d'un permis d'exploitation et qu'un seul et même État assurera la surveillance de l'exploitation et le respect des règlements, codes et normes applicables. »<sup>21</sup> Dans un tel cas, compte tenu de ce qui précède, l'expression « entreprise de transport aérien », telle qu'utilisée dans la Convention de Montréal de 1999 et dans le régime de la Convention de Varsovie, doit être raisonnablement comprise comme englobant les titulaires de permis d'exploitation de RPAS qui offrent ou assurent le transport international de personnes, de bagages ou de fret contre rémunération ou gratuitement.

3.3.3 Il est également prévu que des exploitants de RPAS produisent des analyses de rentabilité basées sur un partage des ressources ; par exemple, un exploitant de RPAS peut sous-traiter des services « locaux » de station de télépilote (RPS).<sup>22</sup> Dans la mesure où, en raison du contrat de sous-traitance, le fournisseur de services est considéré, du point de vue juridique, comme un préposé ou un mandataire de l'exploitant de RPAS, sa responsabilité relève de la Convention de Montréal de 1999 conformément à son article 30, qui stipule :

« Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention. »

3.3.4 Si, d'autre part, si le fournisseur de services n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire de l'exploitant de RPAS, il reste que l'article 1, paragraphe 4, précise que la Convention de Montréal de 1999 s'applique au transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, mais sous l'autorité de celui-ci, même en l'absence de tout lien contractuel entre la personne concernée et le passager ou l'expéditeur. Dans ce dernier cas, la responsabilité du fournisseur de services RPAS en tant que « transporteur de fait » effectuant « tout ou partie du transport » et celle de l'exploitant de RPAS en tant que « transporteur contractuel », dans le scénario en question, seraient régies par le Chapitre V (articles 39 à 48) du traité, portant sur le « Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel », qui incorpore les dispositions essentielles de la Convention de Guadalajara de 1961.<sup>23</sup>

3.3.5 En résumé, l'article 1, paragraphe 1, de la Convention de Montréal de 1999, qui a été repris presque mot pour mot de la Convention de Varsovie de 1929, fixe de manière simple la responsabilité pour des dommages liés au transport de passagers, de bagages ou de fret à imputer au transporteur aérien qui a effectué le transport international, sans distinguer si le transport a été exécuté

---

airlines and other entities duly licensed under the laws of a State to perform carriage of passengers, baggage, and goods for remuneration.”); RENÉ H. MANKIEWICZ, *THE LIABILITY REGIME OF THE INTERNATIONAL AIR CARRIER* 36 (1981) (“Such an undertaking is any enterprise that habitually and normally performs air transportation....” (citant CHRISTOPHER N. SHAWCROSS & KENNETH M. BEAUMONT, *SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW*, § 417 (4th ed., 1977) ; voir aussi N. H. MOLLER *LAW OF CIVIL AVIATION* 288 (1936) (“The Warsaw Rules... are designed to apply to all international carriage of persons, luggage and goods, performed by aircraft for reward; and in the case of air transport undertakings, which, incidentally, are not the subject of definition, the gratuitous carriage by their aircraft.”)).

<sup>21</sup> MANUEL SUR LES RPAS, *supra* note 19, § 4.16.2.

<sup>22</sup> *Id.* § 4.16.3.

<sup>23</sup> Actuellement, 29 États parties à la Convention de Varsovie de 1929 ne sont parties ni à la Convention de Guadalajara de 1961, ni à la Convention de Montréal de 1999 (voir Appendice 1). Dans leur cas, il y a un « vide » juridique dans l'application du régime de responsabilité de la Convention de Varsovie en général, étant donné que l'application de la Convention de Varsovie de 1929 dépend de l'existence d'un contrat de transport entre le transporteur et le passager ou l'expéditeur. Cela dit, l'existence de ce vide n'est pas concernée par la question de savoir si le transport a été effectué au moyen d'un aéronef classique ou d'un RPAS.



au moyen d'un aéronef avec pilote à bord ou d'un aéronef télépilote.<sup>24</sup> En conséquence, un exploitant de RPAS qui fonctionne comme transporteur aérien international ou qui assure des vols de transport commercial ou des vols internationaux de transport gratuits, est également responsable en cas de décès ou de lésion d'un passager, ou en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard de ses bagages ou du fret, au titre soit de la Convention de Montréal de 1999, soit, dans la mesure limitée où il est encore applicable, du régime de la Convention de Varsovie. L'article 1, paragraphe 4, étend le champ d'application de la Convention de Montréal de 1999 au transport international effectué par un exploitant de RPAS qui n'est pas indiqué comme étant le transporteur contractuel mais qui effectue néanmoins tout ou partie du transport.

3.3.6 Bien que l'absence d'un pilote à bord de l'appareil puisse soulever des difficultés jusqu'ici non prévues en matière de preuve dans d'éventuelles poursuites en dommages-intérêts liées à un transport international effectué par RPAS, suite à un « accident » ayant causé la mort ou une lésion d'un passager ou à un événement ayant entraîné la perte, l'avarie ou la destruction de bagages ou de fret, l'applicabilité de la Convention de Montréal de 1999 (ou du régime de la Convention de Varsovie) fait que les nombreuses décisions de justice interprétant les termes pertinents de ces traités constitueront une source permanente d'orientations pour les cas concernant des RPAS.<sup>25</sup> Cela dit, vu les limites actuelles de la technologie et les préoccupations de sécurité connexes, il est très peu probable que des vols de transport de passagers effectués par RPAS par une entreprise de transport aérien, contre rémunération ou autrement, voient le jour dans l'avenir prévisible. Donc, en ce qui concerne les RPAS, la question de la responsabilité vis-à-vis des passagers et de leurs bagages ne se pose pas vraiment dans la pratique à l'heure actuelle. Or, les milieux intellectuels et universitaires et l'industrie prévoient que d'ici à quarante ans, quelque 40 % du fret aérien sera transporté au moyen d'aéronefs non habités.<sup>26</sup> La Convention de Montréal de 1999 et le régime de la Convention de Varsovie pourraient donc avoir une pertinence plus immédiate pour les RPAS employés dans le transport de fret.

## 3.4 Le régime de la Convention de Rome

### 3.4.1 La Convention de Rome de 1952 a pour but est :

« (...) d'assurer une indemnisation équitable aux personnes ayant subi des dommages causés à la surface par des aéronefs étrangers, tout en limitant d'une manière raisonnable l'étendue des responsabilités encourues pour de tels

---

<sup>24</sup> La Convention de Montréal de 1999 a unifié et modernisé le régime de la Convention de Varsovie, et entre ses 111 États parties, elle remplace tous les instruments de ce régime. Voir la Convention de Montréal de 1999, article 55. De plus, étant donné que la phraséologie et la structure de la Convention de Montréal de 1999 s'inspirent essentiellement des instruments du régime de la Convention de Varsovie, de nombreux principes et concepts de ce régime n'ont pas été changés par la Convention de Montréal de 1999. Ainsi, les décennies de jurisprudence et d'interprétation spécialisée de la Convention de Varsovie de 1929 et des autres instruments du régime de Varsovie, comme le Protocole de La Haye, peuvent aider à interpréter la Convention de Montréal de 1999. Les instruments du régime de la Convention de Varsovie continuent de s'appliquer entre les États qui ne sont pas encore parties à la Convention de Montréal de 1999 et dans les relations entre les États parties à cette convention et les États non parties.

<sup>25</sup> ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, *Conférence internationale de droit aérien (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international) — Procès-verbal*, pp. 218-220, Doc 9775-DC/2 (1999) de l'OACI ; voir aussi DEMPSEY & MILDE, *supra* note 20, p. 121.

<sup>26</sup> Voir aussi, par ex., PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: CIVIL UNMANNED CARGO AIRCRAFT (2015), sur le site <http://www.platformuca.org/factsheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft/> ; DEPARTMENT OF INDUSTRIAL ENGINEERING & BUSINESS INFORMATION SYSTEMS, THE UNIVERSITY OF TWENTE, UNMANNED CARGO AIRCRAFT AND THE UNIVERSITY OF TWENTE: CHARACTERISTICS OF UNMANNED CARGO AIRCRAFT, sur le site <http://www.utwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmannedcargaircraft/>.

dommages afin de ne pas entraver le développement du transport aérien international ». <sup>27</sup>

3.4.2 La Convention de Rome de 1952 impose un régime de responsabilité stricte mais limitée en cas de dommages à la surface « ... provenant d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci ». <sup>28</sup> Comme la Convention de Montréal de 1999, la Convention de Rome ne définit pas le mot « aéronef », mais là encore, il est généralement entendu que la signification de ce mot dans le contexte du traité correspond à la définition d'« aéronef » donnée dans l'Annexe 7 à la Convention de Chicago. <sup>29</sup> Les dommages à la surface causés par un RPA relèvent donc clairement du champ d'application de la Convention de Rome.

3.4.3 En vertu de l'article 2, paragraphe 1, du traité, la responsabilité incombe principalement à l'« exploitant » de l'aéronef, qui est défini comme suit à l'article 2, paragraphe 2, alinéa a) :

« ... celui qui utilise l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Toutefois, est réputé être l'exploitant celui qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation. »

De plus, l'article 2, paragraphe 2), alinéa b), dispose ce qui suit :

« Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions. »

Et, d'après l'article 2, paragraphe 3), le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est présumé être l'exploitant. <sup>30</sup>

3.4.4 En vertu de l'article 11, paragraphe 1), le montant de la réparation due pour un dommage par l'ensemble des personnes responsables aux termes de la Convention ne peut excéder, par aéronef et par événement :

- a) 500 000 francs or (environ 40 000 USD) pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 1 000 kilogrammes ;
- b) 500 000 francs or plus 400 francs (environ 32 USD) par kilogramme excédant 1 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 1 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6 000 kilogrammes ;
- c) 2 500 000 francs (environ 200 000 USD) plus 250 francs (environ 20 USD) par kilogramme excédant 6 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 20 000 kilogrammes ;
- d) 6 000 000 francs (environ 480 000 USD) plus 150 francs (environ 12 USD) par kilogramme excédant 20 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 20 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 50 000 kilogrammes ;

<sup>27</sup> Convention de Rome de 1952, Préambule.

<sup>28</sup> *Id.* Art. 1, § 1.

<sup>29</sup> Voir *supra* notes 1-3 et texte d'accompagnement.

<sup>30</sup> L'article 2, § 3, de la Convention de Rome de 1952 dispose ce qui suit :

« Le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est présumé être l'exploitant et est responsable comme tel, à moins qu'il ne prouve, au cours de la procédure tendant à apprécier sa responsabilité, qu'une autre personne est l'exploitant, et qu'il ne prenne alors, pour autant que la procédure le permette, les mesures appropriées pour mettre en cause cette personne. »

- e) 10 500 000 francs (environ 840 000 USD) plus 100 francs (environ 8 USD) par kilogramme excédant 50 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 50 000 kilogrammes.

Outre la limite par aéronef, l'article 11, paragraphe 2, prévoit que la responsabilité en cas de mort ou de lésions ne peut excéder 500 000 francs par personne tuée ou lésée.

3.4.5 L'article 14 prévoit des règles de répartition pour les cas où le montant total des indemnités fixées excède la limite de responsabilité applicable en vertu du traité.

3.4.6 En 1978, le Protocole de Montréal portant modification de la Convention a été adopté. En particulier, les limites des indemnités étaient revues à la hausse et les francs or étaient remplacés par des droits de tirage spéciaux (DTS) comme unité monétaire.<sup>31</sup> De plus, le nombre de catégories de poids passait de cinq à quatre, comme suit :

- a) 300 000 DTS pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2 000 kilogrammes ;
- b) 300 000 DTS plus 175 DTS par kilogramme excédant 2 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2 000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6 000 kilogrammes ;
- c) 1 000 000 de DTS plus 62,5 DTS par kilogramme pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6 000 kilogrammes et inférieur à 30 000 kilogrammes ;
- d) 2 500 000 DTS plus 65 DTS par kilogramme excédant 30 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30 000 kilogrammes.

De plus, le Protocole fixe l'indemnité maximale en cas de mort ou de lésions à 125 000 DTS par personne tuée ou lésée, et il modifie les règles de répartition pour les situations où le total des indemnités excède le maximum de manière à donner priorité à la réparation des pertes de vie humaine et des lésions.

3.4.7 Ici encore, dans le cas d'un exploitant de RPAS qui gère « tous les éléments constitutifs du RPAS sous le couvert d'un [même] permis d'exploitation »<sup>32</sup> – ce qui comprend vraisemblablement le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation – l'identité de l'« exploitant » aux fins de l'application de la Convention de Rome est assez évidente : il s'agit du titulaire du permis d'exploitation du RPAS. Effectivement, même dans l'hypothèse où plusieurs exploitants de RPAS partagent les divers éléments constitutifs du RPAS, l'« exploitant », aux fins de la Convention de Rome, serait, au moins au début, facile à déterminer puisque, dans ce cas également, en vertu de l'article 2, paragraphe 3, le propriétaire du RPA inscrit au registre d'immatriculation est présumé être l'exploitant.

3.4.8 À noter que l'article 2, paragraphe 3, permet au propriétaire de l'aéronef inscrit au registre d'immatriculation de se dégager de la responsabilité qui lui incombe s'il peut prouver qu'une autre personne utilisait l'aéronef au moment où le dommage est survenu. Cela étant, conformément à l'article 2, paragraphe 2, même si quelqu'un d'autre utilise l'aéronef pour son propre compte (profit),<sup>33</sup> la personne qui a conféré le droit d'utiliser l'aéronef mais qui a conservé la direction de sa navigation est

<sup>31</sup> La valeur actuelle des droits de tirage spéciaux (DTS) est indiquée sur le site web du Fonds monétaire international (FMI), à l'adresse [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx).

<sup>32</sup> MANUEL SUR LES RPAS, *supra* note 19, § 4.16.2.

<sup>33</sup> *Procès-verbaux et documents*, Comité juridique de l'OACI, 5<sup>e</sup> séance, pp. 38-40, Doc 6029-LC/126 (1950) de l'OACI.

responsable en tant qu'exploitant. La question de savoir si une personne dirige la navigation d'un aéronef au sens de l'article 2, paragraphe 2, est une question de fait qui, au bout du compte, doit être résolue à partir d'une analyse des circonstances du cas à l'étude, en déterminant non seulement si la personne décide de la trajectoire de vol de l'aéronef entre deux points mais aussi, par exemple, si elle donne des directives de navigation à l'équipage ou dirige le vol autrement, notamment en décidant des escales de maintenance ou de ravitaillement en carburant qui seront effectuées.<sup>34</sup>

3.4.9 Le cas de deux ou plusieurs exploitants de RPAS partageant l'utilisation des éléments constitutifs du système d'un RPA qui cause des dommages à la surface pourrait donc soulever une question de fait quant à la détermination de l'identité de l'« exploitant » du RPA aux fins de l'attribution d'une responsabilité au titre du régime de la Convention de Rome. En vertu de l'article 2, la qualité d'exploitant se limite à trois possibilités : a) le propriétaire du RPA inscrit au registre d'immatriculation ; b) la personne qui utilisait le RPA au moment où les dommages ont été causés, d'après la preuve présentée par le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation ; c) même si le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation prouve qu'une autre personne utilisait le RPA au moment où les dommages ont été causés, la personne qui a conféré le droit d'utiliser le RPA, à condition qu'elle ait conservé la direction de sa navigation. Quoiqu'il en soit, le fardeau de cet exercice potentiellement difficile incombe au propriétaire inscrit au registre d'immatriculation, qui est présumé être l'exploitant à moins qu'il ne prouve le contraire. Donc, comme dans le cas de la Convention de Montréal de 1999 et du régime de la Convention de Varsovie, même si la multiplication des RPAS se traduira sans doute par des nouveautés en matière d'établissement de preuve concernant la façon dont la responsabilité pour des dommages à la surface doit être répartie entre des exploitants de RPAS dans le régime de la Convention de Rome, ce régime, dans son état actuel, est adéquat sur le plan juridique pour les systèmes RPAS.

3.4.10 Comme il est indiqué au début de la présente section, la Convention de Rome de 1952 a été adoptée pour unifier, à un niveau international, le droit relatif à l'indemnisation des personnes ayant subi des dommages causés par des aéronefs étrangers, tout en limitant l'étendue des responsabilités encourues pour de tels dommages. La Convention porte aussi sur une foule de questions connexes, comme la répartition des indemnités, les exigences en matière de garantie financière, la compétence judiciaire et l'exécution des jugements. Le Protocole de Montréal de 1978 a haussé les limites de responsabilité. Toutefois, ni la Convention, ni le Protocole n'ont été largement acceptés à l'échelle mondiale : la Convention compte 49 parties après 63 ans d'existence, tandis que le Protocole a recueilli le minimum de cinq ratifications nécessaires à son entrée en vigueur en 2002 et, par la suite, sept ratifications supplémentaires, ce qui fait un total de 12 parties en 37 ans. L'une des raisons couramment évoquées pour expliquer cette situation est que les limites de responsabilité de la Convention et du Protocole sont perçues comme étant inadéquates. De plus, pour certains, le régime de responsabilité quasi absolue, les clauses juridictionnelles et les dispositions en matière de garantie financière ne sont pas pleinement satisfaisants. Cela étant, quelles que soient les lacunes perçues du régime de la Convention de Rome, elles n'ont aucun rapport avec la question fondamentale de la pertinence des dispositions actuelles du système pour l'attribution d'une responsabilité en cas de dommages causés à la surface par des aéronefs étrangers, y compris les RPA.

#### 4. LES CONVENTIONS DE MONTRÉAL DE 2009

4.1 Suite à la Conférence de Montréal de 1999, qui a été un succès, une conférence diplomatique tenue du 20 avril au 2 mai 2009 a adopté les textes des deux conventions suivantes :

- a) la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (communément appelée « Convention sur les risques généraux ») ;

---

<sup>34</sup> *Id.*, pp. 40-44, 73-83.

- b) la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* (communément appelée « Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite »).

4.2 La Convention sur les risques généraux et la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite visent toutes deux à équilibrer l'intérêt des États parties à indemniser équitablement les tierces victimes et leur intérêt à protéger l'industrie de l'aviation. Toutes deux imposent une responsabilité stricte aux exploitants d'aéronefs en cas de « (...) dommages aux tiers survenant sur le territoire d'un État partie, causés par un aéronef en vol dans le cadre d'un vol international », et les États parties peuvent, au moyen d'une déclaration, élargir l'application des deux traités aux vols intérieurs.<sup>35</sup> Aucune des deux conventions ne s'applique aux dommages causés par des « aéronefs d'État », à savoir des « aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police ».<sup>36</sup>

4.3 Comme les autres traités examinés plus haut, ni la Convention sur les risques généraux, ni la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ne définissent expressément le mot « aéronef ». Ici encore, il faut rappeler la définition fournie par l'Annexe 7, définition qui a servi de pierre angulaire du droit aérien pendant des décennies<sup>37</sup> et qui n'impose pas la présence d'un membre d'équipage quelconque à bord de l'appareil<sup>38</sup> ; en d'autres termes, la Convention sur les risques généraux et la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite s'appliquent de manière égale aux aéronefs habités et aux aéronefs non habités, dont les RPA.

4.4 L'« exploitant », d'après la définition commune à la Convention sur les risques généraux et à la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, est la personne qui utilise l'aéronef. Toutefois, est réputée être l'exploitant la personne qui, ayant conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef, s'est réservé la direction de sa navigation.<sup>39</sup> Cette définition reprend à peu près le texte de l'article 2, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention de Rome de 1952, qui précise ce qui suit :

« Est réputé utiliser un aéronef celui qui en fait usage personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions. »<sup>40</sup>

4.5 Aux fins de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, l'exploitant ne perd pas sa qualité d'exploitant par le fait qu'une autre personne commet un acte d'intervention illicite.<sup>41</sup>

4.6 Est notablement absente de la définition commune la supposition, faite dans la Convention de Rome, que le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant, supposition qui a été abandonnée dans les premières étapes du processus de modernisation qui a abouti aux deux conventions de 2009. Il est rappelé que le Groupe d'étude du Secrétariat sur la modernisation de la Convention de Rome (SSG-MR), établi par le Conseil en 2002, a produit, au cours de quatre réunions tenues entre décembre 2002 et novembre 2003, un projet de Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers<sup>42</sup>. Il a supprimé cette supposition de son projet de Convention pour la raison que le recours croissant à la location d'aéronefs invalidait l'idée qui la sous-

<sup>35</sup> Convention sur les risques généraux, art. 2 et 3, § 1 ; Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 2 et 3, § 1.

<sup>36</sup> Convention sur les risques généraux, art. 2, § 4 ; Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 2, § 4.

<sup>37</sup> Voir *supra* note 29.

<sup>38</sup> Voir *supra* notes 2 et 3 et texte d'accompagnement.

<sup>39</sup> Convention sur les risques généraux, art. 1, § f ; Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 1, § f.

<sup>40</sup> Convention sur les risques généraux, art. 1, § f ; Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 1, § f.

<sup>41</sup> Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 1, § f.

<sup>42</sup> *Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux*, Comité juridique de l'OACI, 33<sup>e</sup> session, note de travail, point 3 de l'ordre du jour, p. 1, Doc LC/33-WP/3-1 de l'OACI (2008).

tendait.<sup>43</sup> Ce projet du SSG-MR allait devenir le centre d'attention de la 32<sup>e</sup> session du Comité juridique (Montréal, 15 – 21 mars 2004) et ultérieurement servir de base aux travaux du Groupe spécial du Conseil sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952, qui allait finir par décider de la scinder en deux conventions, une pour les risques généraux, l'autre pour les risques liés au terrorisme.<sup>44</sup>

4.7 Sans la supposition de la Convention de Rome selon laquelle le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant, chaque décision quant à savoir si un exploitant de RPAS est responsable en tant qu'exploitant de l'aéronef qui a causé des dommages à des tiers, aux termes de la Convention sur les risques généraux ou de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, doit être prise cas par cas, en fonction des éléments de preuve présentés dans chacun. D'un autre côté, le processus d'identification de l'exploitant s'en trouve quelque peu simplifié, puisque le nombre d'identités possibles passe de trois à deux : a) la personne qui utilisait le RPA au moment où les dommages ont été causés ; ou b) la personne qui a conféré directement ou indirectement le droit d'utiliser l'aéronef à condition qu'elle ait conservé la direction de sa navigation.

4.8 Comme il a été noté précédemment, le texte de la définition commune d'« exploitant » qui précise ce que signifie « utiliser » un aéronef est quasi identique à celui de l'article 2, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention de Rome de 1952. Ainsi, comme dans la Convention de Rome, dans le cas d'un exploitant de RPAS agissant en tant que superviseur unique, l'identité de la personne qui utilise le RPA en tant qu'exploitant aux fins de l'attribution d'une responsabilité au titre de la Convention sur les risques généraux ou de la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite équivaut à un *fait accompli*. Par ailleurs, l'identité de l'exploitant d'un RPA qui a causé des dommages dans les cas où deux ou plusieurs exploitants de RPAS partagent l'utilisation des éléments constitutifs du système demeure une question de fait au titre de l'une et l'autre des nouvelles Conventions.

4.9 Bien entendu, sans la supposition que le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant, qui impose au propriétaire inscrit au registre d'immatriculation d'accepter la responsabilité ou de prouver qu'un autre utilisait l'aéronef au moment où les dommages ont été causés, la Convention sur les risques généraux et la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite imposent toutes deux à la tierce victime le fardeau de l'établissement de l'identité de l'exploitant. Or, le but original de cette supposition était justement d'éviter d'imposer ce fardeau à la victime,<sup>45</sup> et d'« obliger le propriétaire inscrit qui est assigné par la victime et qui répudie la qualité d'exploitant à mettre immédiatement en cause (...) la personne qui, d'après lui, est le véritable exploitant. »<sup>46</sup> Le SSG-MR a cependant estimé que, dans la pratique, il n'est pas difficile d'identifier l'exploitant, vu que de nombreux documents sont tenus pour chaque vol et que le processus normal de découverte aide la victime à cet égard ; c'est ainsi que la supposition a été exclue du texte modernisé.<sup>47</sup>

---

<sup>43</sup> Voir *Report of the ICAO Secretariat Study Group on the Modernization of the Rome Convention*, Groupe d'étude du Secrétariat de l'OACI sur la modernisation de la Convention de Rome (SSG-MR), 3<sup>e</sup> réunion, pp. 13-14, Doc SSG-MR/3-REPORT (2003) de l'OACI ; *Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, SSG-MR, 3<sup>e</sup> réunion, art. 10, § 3, p. A-7, (2003) ; voir aussi *Report of the ICAO Secretariat Study Group on the Modernization of the Rome Convention*, SSG-MR, 4<sup>e</sup> réunion, p. 8, Doc SSG-MR/4-REPORT (2003) de l'OACI ; *Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, SSG-MR, 4<sup>e</sup> réunion, art. 3, p. A-2, Doc SSG-MR/4-WP/1 (2003) de l'OACI.

<sup>44</sup> Doc LC/33-WP/3-1 de l'OACI, *supra* note 42, pp. 2-3.

<sup>45</sup> Voir Doc 6029-LC/126 de l'OACI, *supra* note 33, pp. 85-92.

<sup>46</sup> *Id.* p. 89.

<sup>47</sup> Doc SSG-MR/4-REPORT DE L'OACI, *supra* note 43, p. 8.

#### 4.10 **La Convention sur les risques généraux**

4.10.1 La responsabilité de l'exploitant en vertu de la Convention sur les risques généraux est limitée en fonction de la masse de l'aéronef,<sup>48</sup> comme suit :

- a) 750 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est inférieure ou égale à 500 kilogrammes ;
- b) 1 500 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 kilogrammes mais ne dépasse pas 1 000 kilogrammes ;
- c) 3 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 1 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 2 700 kilogrammes ;
- d) 7 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 700 kilogrammes mais ne dépasse pas 6 000 kilogrammes ;
- e) 18 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 6 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 12 000 kilogrammes ;
- f) 80 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 12 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 25 000 kilogrammes ;
- g) 150 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 25 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 50 000 kilogrammes ;
- h) 300 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 50 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 200 000 kilogrammes ;
- i) 500 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 200 000 kilogrammes mais ne dépasse pas 500 000 kilogrammes ;
- j) 700 000 000 DTS pour les aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 500 000 kilogrammes.

4.10.2 Si l'événement à l'origine des dommages fait intervenir deux ou plusieurs aéronefs exploités par le même exploitant, la Convention dispose que la limite de responsabilité est celle qui s'applique à l'aéronef ayant la masse maximale la plus élevée.<sup>49</sup> Si les dommages sont causés par deux ou plusieurs aéronefs utilisés par différents exploitants, les exploitants concernés sont conjointement et solidairement responsables des dommages, mais aucun n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à son aéronef.<sup>50</sup>

4.10.3 Toutefois, un exploitant peut se prévaloir des limites de responsabilité fixées dans la Convention uniquement s'il prouve que les dommages : a) ne sont pas dus à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de lui-même, de ses préposés ou de ses mandataires ; ou b) sont exclusivement dus à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable d'une autre personne.<sup>51</sup> L'éminent juriste en droit aérien Paul Dempsey a fait valoir que s'il se produit un accident catastrophique

<sup>48</sup> Convention sur les risques généraux, art. 4, § 1.

<sup>49</sup> *Id.* art. 4, § 2.

<sup>50</sup> *Id.* art. 6.

<sup>51</sup> *Id.* art. 4, § 3.

qui cause des dommages à la surface, il y aura vraisemblablement peu de preuves d'absence de négligence ou de négligence exclusive d'une autre partie pour permettre à un exploitant de s'exonérer.<sup>52</sup> Donc, d'après M. Dempsey, dans tous les litiges de masse liés à une catastrophe, le transporteur aérien aura la responsabilité absolue pour la totalité des dommages indépendamment de la faute.<sup>53</sup> Il convient de noter que la Convention impose aux exploitants de contracter une assurance couvrant leur responsabilité.<sup>54</sup>

#### 4.11 Le Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite

4.11.1 Les limites de responsabilité stricte prévues par la *Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite* sont identiques à celles de la Convention sur les risques généraux et dépendent elles aussi du poids des aéronefs.<sup>55</sup> De même, les dispositions de la Convention en matière de responsabilité dans les cas où l'événement à l'origine des dommages fait intervenir deux ou plusieurs aéronefs, qu'ils soient exploités par le même exploitant ou par des exploitants différents, ressemblent à celles de la Convention sur les risques généraux.<sup>56</sup>

4.11.2 La Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite a essentiellement été une réponse de la communauté internationale à l'énorme responsabilité qui a découlé des attaques terroristes du 11 septembre 2001 ; elle traite donc de la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, ce qui englobe les actes terroristes.<sup>57</sup> C'est ainsi que, dans la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, l'exploitant d'un aéronef garde sa qualité d'exploitant et, en conséquence, reste responsable si l'aéronef cause des dommages à des tiers, expressément si une autre personne commet un acte d'intervention illicite faisant intervenir l'aéronef.<sup>58</sup>

4.11.3 Outre l'assurance obligatoire,<sup>59</sup> la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite<sup>60</sup>, au Chapitre III, prévoit un mécanisme de dédommagement supplémentaire doté de sa propre structure de gestion, sous la forme du *Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages* (ICACF) qui vise, entre autres, à verser des indemnités, pouvant atteindre un maximum de 3 milliards de DTS par événement, si les dommages excèdent le seuil maximal de responsabilité de 700 millions de DTS par événement.<sup>61</sup> Les cotisations au mécanisme doivent provenir des compagnies aériennes et sont calculées en fonction du nombre de passagers et de tonnes de fret au départ d'un État partie pour les vols commerciaux internationaux et, si l'État a fait une déclaration à cette fin conformément à l'article 2, paragraphe 2, pour les vols intérieurs également.<sup>62</sup> Les victimes peuvent demander un dédommagement additionnel à l'exploitant si les dommages dépassent la limite de 3 milliards de DTS fixée par ce mécanisme de dédommagement supplémentaire, mais seulement s'il est prouvé que l'exploitant a contribué à ce que l'événement ayant causé les dommages se produise

<sup>52</sup> PAUL S. DEMSEY, *AVIATION LIABILITY LAW* 245 (2<sup>e</sup> édition, 2013).

<sup>53</sup> *Id.*

<sup>54</sup> Convention sur les risques généraux, art. 7, § 1. Un examen de la responsabilité des transporteurs aériens effectué en 2009 par le Gouvernement de l'Australie n'a produit aucune preuve que son régime de responsabilité stricte et illimitée alors en place restreignait les activités aéronautiques ou donnait lieu à des primes d'assurance excessivement élevées pour les exploitants. DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE, TRANSPORT, REGIONAL DEVELOPMENT AND LOCAL GOVERNMENT, AUSTRALIAN GOVERNMENT, *REVIEW OF CARRIERS' LIABILITY AND INSURANCE* 27 (2009), disponible sur le site [https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability\\_Insurance\\_Discussion\\_Paper.pdf](https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability_Insurance_Discussion_Paper.pdf).

<sup>55</sup> *Id.* art. 4.

<sup>56</sup> *Comparer et* Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 4, § 2 ; *comparer aussi* Convention sur les risques généraux, art. 6 et Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, art. 5.

<sup>57</sup> Convention sur les risques généraux, art. 2.

<sup>58</sup> *Id.* art. 1, § f, art. 2, § 1, et art. 3, § 1

<sup>59</sup> *Id.* art. 7.

<sup>60</sup> *Id.* art. 8 à 37.

<sup>61</sup> *Id.* art. 18, § 2.

<sup>62</sup> *Id.* art. 12.



en commettant un acte ou une omission avec intention de causer des dommages ou avec imprudence et en sachant qu'il en résulterait probablement des dommages.<sup>63</sup>

#### 4.12 **État de la modernisation du régime de la Convention de Rome**

4.12.1 Comme il est indiqué au début de la présente étude, ni la Convention sur les risques généraux, ni la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite ne sont entrées en vigueur.<sup>64</sup> Diverses raisons ont été avancées pour expliquer le peu d'empressement avec lequel les États ont appuyé les deux traités de 2009. Toutefois, comme dans le cas de la Convention de Rome de 1952, les lacunes de ces traités dans leur forme actuelle, quelles qu'elles soient, n'affectent pas la fonction de chacun comme base rationnelle et opérationnelle pour l'attribution de la responsabilité en cas de dommages à des tiers, même lorsque ces dommages sont causés par un RPA.

### 5. **CONCLUSION**

5.1 L'expérience que l'OACI a acquise grâce à ses activités d'intégration des RPAS dans le système de l'aviation internationale a jusqu'ici mis au jour une multitude de questions techniques et opérationnelles liées au retrait du pilote de l'aéronef. Cela dit, en tant qu'« aéronef » au sens de l'Annexe 7 à la Convention de Chicago, le RPA relève du champ d'application de la Convention de Montréal de 1999 et du régime de la Convention de Varsovie pour ce qui est de la responsabilité du transporteur aérien à l'égard des passagers, de leurs bagages et du fret, et il relève du champ d'application du régime de la Convention de Rome en ce qui a trait à la responsabilité de l'exploitant en cas de dommages causés à des tiers à la surface par des aéronefs.

5.2 Dans les situations liées à des vols internationaux de transport effectués par RPAS, l'applicabilité de la Convention de Montréal de 1999 ou du régime de la Convention de Varsovie s'accompagne d'une jurisprudence bien établie et largement acceptée qui apportera cohérence et clarté du point de vue juridique au domaine technique et opérationnel ultramoderne des RPAS, en particulier pour les 111 États parties à la Convention de Montréal de 1999. De plus, tout en reconnaissant l'acceptation limitée du régime de la Convention de Rome, il est estimé que les dispositions actuelles du régime continueront de constituer une base efficace pour déterminer le montant des réparations à verser pour des dommages à la surface causés par des aéronefs étrangers, indépendamment de l'intégration des RPA.

5.3 Dernier point, en ce qui concerne la Convention sur les risques généraux et la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, un important aspect de l'applicabilité de ces deux conventions aux RPAS – comme de toutes les conventions examinées dans la présente étude – est la possibilité pour la victime de déterminer l'identité de l'exploitant aux fins de l'attribution de la responsabilité. Les conventions de 2009 abandonnent la supposition historique que le propriétaire inscrit au registre d'immatriculation est l'exploitant, supposition considérée comme étant dépassée vu la prédominance de la location d'aéronefs, de telle sorte que la détermination de l'identité de l'exploitant d'un RPA (à savoir la personne qui utilisait le RPA au moment où les dommages ont été causés) sera dorénavant, dans tous les cas, une question de fait. Toutefois, la signification pratique et juridique de cette approche modernisée de la question ne se précisera que lorsque les États parties à la Convention sur les risques généraux ou à la Convention sur la réparation en cas d'intervention illicite, ou au deux, accumuleront de l'expérience dans l'application des dispositions des traités.

— FIN —

<sup>63</sup> *Id.* art. 23, § 2.

<sup>64</sup> Voir *supra* note 17 et texte d'accompagnement.