



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION JURIDIQUE

#### Point 40 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

#### MEILLEURES PRATIQUES D'ASSISTANCE AUX VICTIMES EN MATIÈRE D'INDEMNISATIONS VERSÉES PAR LES ASSUREURS

(Note présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Aujourd'hui, en raison de l'évolution de l'aviation commerciale dans le monde et de la mise en œuvre effective des normes et des meilleures pratiques de l'OACI relatives à la sécurité, les effets des accidents aériens sont, dans l'ensemble, moindres pour les victimes et leurs familles. Malgré tout, les assureurs n'appliquent pas systématiquement les meilleures pratiques dans la prise en charge des personnes touchées par une tragédie aérienne car ils n'appliquent pas les réglementations qui protègent ce processus.

En conséquence, il est essentiel de mettre l'accent sur cet aspect, notamment en recueillant auprès des États les meilleures pratiques des assureurs en matière de prise en charge, avec l'objectif de généraliser leurs expériences et de veiller à ce que la procédure habituelle soit suivie dès la première étape, c'est-à-dire le versement d'une avance de l'indemnisation que les victimes et leurs familles devraient recevoir après une catastrophe aérienne.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à rappeler aux États les résolutions de l'OACI relatives à l'indemnisation des victimes, des assureurs et des exploitants aériens ;
- b) à prier instamment les États membres, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds d'apporter leur appui aux meilleures pratiques des assureurs en matière de prise en charge des victimes et d'échanger des informations par l'intermédiaire de l'OACI, afin de faciliter l'accès aux informations pour les États et les organisations internationales ;
- c) à prier instamment le Conseil de mettre en œuvre les exigences adaptées par l'intermédiaire de l'USOAP afin que les États contribuent aux meilleures pratiques en matière de conformité aux règles d'indemnisation des victimes d'accidents aériens et de leur famille ;
- d) à organiser l'année prochaine un séminaire sur les meilleures pratiques dans les États en matière de prise en charge par les assureurs et les exploitants aériens.

*Objectifs  
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles.

<i>Incidences financières :</i>	Non disponible.
<i>Références :</i>	<p>Doc 9740, <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i></p> <p>Doc 9919, <i>Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs</i></p> <p>Doc 9920, <i>Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs</i></p> <p>Doc 9973, <i>Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p> <p><i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i></p> <p>Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p> <p>Doc 10123, <i>Deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation</i></p> <p>Circulaire 285, <i>Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* définit les responsabilités des parties prenantes à l'aviation commerciale. Les États reconnaissent, dans le préambule, la nécessité d'assurer une indemnisation appropriée des tiers ayant subi des dommages suite à des événements faisant intervenir des aéronefs en vol. On y reconnaît également l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable, ainsi que la nécessité de maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique.

1.2 Le Chapitre III de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Convention de Montréal de 1999) définit l'étendue de l'indemnisation du préjudice ainsi que les situations qui donnent lieu à une obligation de réparation. Les polices d'assurance que les exploitants aériens contractent au titre de ces dispositions ne semblent pas être conformes en matière de prise en charge des victimes des accidents d'aviation et de leurs familles.

## 2. GÉNÉRALITÉS

2.1 La Circulaire 285 de 2001 ainsi que les Doc 9998 et 9973 incluent, dans l'assistance aux victimes et à leurs familles, l'indemnisation du préjudice causé, mais ils renvoient cependant aux dispositions de la Convention de Montréal de 1999 et aux législations internes.

2.2 La prise en charge des victimes et de leurs familles par les assureurs ne s'est pas améliorée. Les personnes concernées doivent parfois se soumettre à de longues procédures judiciaires, quand bien même l'exploitant aérien dispose d'une police d'assurance qui permet de faire face aux urgences.

2.3 La Convention de Montréal de 1999 est axée sur la responsabilité de l'exploitant aérien mais ne porte pas sur la prise en charge des victimes et de leurs familles par les assureurs.

### 3. ANALYSE

3.1 Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable est reconnue, ainsi que la nécessité de maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique, comme l'établit la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* adoptée lors de la Conférence internationale de droit aérien tenue du 20 avril au 2 mai 2009, on a considéré qu'il était essentiel que les États communiquent à l'OACI et partagent entre eux des informations sur les meilleures pratiques de leurs assureurs/exploitants aériens, afin que leur mise en œuvre se généralise.

3.2 Dans l'intérêt du développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international, un acheminement sans heurt des passagers et la protection de leurs droits, conformément aux principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* faite à Chicago le 7 décembre 1944, il serait avantageux pour les États et leurs citoyens de mettre en œuvre les meilleures pratiques et de veiller à ce que les assureurs respectent les clauses des polices d'assurance contractées par les compagnies aériennes.

3.3 L'article 3 de la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* porte sur la « Responsabilité de l'exploitant » et l'article 5 sur la « Priorité des réparations ». Au titre de l'article 9, « Assurance », les États exigent de leurs exploitants qu'ils contractent une assurance ou une garantie suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la Convention.