Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

ATConf/7-WP/11[1]
7/9/26
(Note d'information)

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.3 : Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

RATIFICATION UNIVERSELLE DE LA CONVENTION DE MONTRÉAL DE 1999 ET PAIEMENTS ANTICIPÉS EN FAVEUR DES FAMILLES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note soutient que la ratification universelle de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal, 1999) est une condition d'équité et de prévisibilité pour les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles. La Convention offre un régime moderne de responsabilité du transporteur et, à l'article 28, la base de paiements anticipés destinés à couvrir les besoins immédiats. Avec 145 États parties, une mosaïque de régimes persiste, source d'insécurité juridique et d'inégalité de traitement. La Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) demande à la Conférence de renforcer l'appel à la ratification et de lier explicitement la Convention aux plans nationaux d'assistance aux familles.

1. INTRODUCTION

1.1 La protection des consommateurs et la planification des interventions d'urgence ne sont crédibles que si, lorsqu'il y a des victimes mortelles ou des blessés graves, le droit applicable permet une réponse rapide, prévisible et équitable. La Convention de Montréal de 1999 (MC99) est l'instrument multilatéral qui modernise la responsabilité du transporteur aérien international.

1.2 Depuis 2010, l'ACVFFI et les associations qui la constituent appellent à la ratification universelle de la Convention. Cet appel a été réitéré par l'Assemblée, par l'Association du transport aérien international (IATA) et par le Secrétariat lui-même ; il demeure inachevé.

1.3 La présente note ne reproduit pas l'analyse générale du Secrétariat sur la protection des consommateurs. Elle porte sur le lien entre la MC99 (en particulier les paiements anticipés de l'article 28 et l'assistance effective aux familles.

[1] Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACVFII.

2. POURQUOI LA CONVENTION IMPORTE AUX FAMILLES

2.1 La Convention instaure un système de responsabilité à deux niveaux en cas de mort ou de lésion des passagers, avec un premier palier de responsabilité objective qui épargne aux familles la charge de prouver la faute pour obtenir une indemnisation initiale. Cette architecture est plus protectrice et plus prévisible que la mosaïque du système de Varsovie et de ses protocoles.

2.2 L'article 28 dispose que le transporteur verse sans délai des avances aux personnes physiques ayant droit à indemnisation, afin de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Cette avance n'est pas un geste discrétionnaire de bonne volonté : elle fait partie du régime juridique moderne. Sans elle, les familles sont contraintes de financer déplacements, hébergement, formalités et subsistance au pire moment de leur vie, souvent lorsque ce sont précisément ceux qui pourvoyaient au foyer qui ont perdu la vie dans la tragédie.

2.3 Lorsque l'État de survenance, l'État de l'exploitant ou l'État des familles n'est pas partie à la Convention, l'incertitude quant au for, à la limite et à la procédure s'ajoute au deuil. Il en résulte un traitement inégal selon le passeport et l'itinéraire. Cela est incompatible avec l'objectif d'un transport aérien au service de la prospérité, d'un traitement digne et du bien-être de tous.

3. SITUATION ACTUELLE

3.1 À la mi-2026, la Convention compte 145 États parties (y compris l'Union européenne dans le champ de ses compétences). Quarante-neuf États membres de l'OACI restent en dehors. Une proportion proche de 72 à 75 pour cent ne permet pas de parler d'universalité.

3.2 L'OACI a inscrit la MC99 parmi les traités clés dont la ratification est promue lors des réunions de DGAC, des séminaires juridiques et des forums régionaux. Ce travail doit être maintenu et intensifié. L'ACVFFI est prête à apporter la voix des familles auprès des autorités nationales, des forums et d'autres initiatives pour ceux qui n'ont pas encore achevé leur processus interne.

3.3 Ratifier ne suffit pas. Les États membres qui ont ratifié doivent transposer l'article 28 en procédures opérationnelles dans leurs plans nationaux : qui paie, dans quel délai, sur quelle police, comment les personnes légitimées sont identifiées, et comment ce paiement est coordonné avec le plan national d'assistance aux familles. Sans ce pont opérationnel, la Convention reste lettre morte.

3.4 L'ACVFFI a également demandé que les pratiques des assureurs dans leurs relations avec les familles soient examinées. Cet examen n'exige pas, à ce stade, une révision de la Convention – seulement la transparence, l'équilibre et la participation de ceux qui représentent les victimes. Tant que la mise en œuvre de la politique d'assistance et la ratification universelle n'auront pas avancé, l'ouverture d'un débat sur l'amendement de la MC99 demeure en suspens.

4. CONCLUSION

4.1 La ratification universelle de la Convention de Montréal de 1999 et l'application opérationnelle des paiements anticipés sont des mesures de résilience et d'équité. Elles complètent la Norme 8.43 de l'Annexe 9 et le Doc 9998. Elles ne s'y substituent pas.

4.2 L'ATConf/7 est invitée à réaffirmer, avec l'autorité d'un forum économique de haut niveau, qu'il ne saurait y avoir un cadre moderne du transport aérien international tant que certaines victimes et leurs familles resteront en dehors du régime de responsabilité le plus protecteur dont dispose la communauté internationale.

— FIN —