



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 29 : Autres questions à examiner par la Commission juridique

INDEMNISATION : MEILLEURES PRATIQUES DES COMPAGNIES D'ASSURANCE EN MATIÈRE D'ASSISTANCE AUX VICTIMES

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note souligne l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation juste et équitable, sans oublier qu'il importe de maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique, comme prévu dans la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, qui a été examinée à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 20 avril au 2 mai 2009. Elle souligne également l'importance cruciale d'encourager les États à fournir des informations à l'OACI sur les meilleures pratiques des assureurs et des exploitants aériens de leur pays afin qu'elles puissent être compilées et communiquées pour faciliter la mise en œuvre de ces pratiques. À la lumière de ce qui précède, il est proposé que l'OACI entreprenne un examen de la Convention de Montréal.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- convenir de l'importance et de la pertinence de la question ;
- demander à l'OACI de recueillir auprès des États, des organisations internationales, du secteur et des donateurs des informations sur les meilleures pratiques des compagnies d'assurance en matière de soutien aux victimes d'accidents d'aviation, et de compiler et de publier ces informations pour aider les États à mettre en œuvre les pratiques en question ;
- demander au Conseil de suivre la mise en œuvre de ces meilleures pratiques une fois qu'elles auront été publiées ;
- envisager d'inscrire au programme des travaux du Comité juridique l'examen de la Convention de Montréal, en vue d'établir une indemnisation des victimes plus équitable qui soit alignée sur la couverture d'assurance détenue par les compagnies aériennes et les exploitants.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous.*

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par l'ACVFFI.

<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	<i>Doc 9998, Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> <i>Doc 9973, Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal, 1999)</i> <i>Résolution de l'Assemblée A41-14 – Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention de Montréal établit les responsabilités des parties intervenant dans l'aviation commerciale. Le préambule reconnaît la nécessité d'assurer une indemnisation appropriée des tiers ayant subi des dommages suite à des événements mettant en cause des aéronefs en vol. Il reconnaît également l'importance de protéger les intérêts des tiers lésés et la nécessité d'une indemnisation équitable, sans oublier qu'il est nécessaire de maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique.

1.2 Le chapitre III de la Convention définit les dommages indemnissables, ainsi que les conditions qui donnent lieu à une obligation de réparation. Toutefois, les polices d'assurance contractées par les opérateurs aériens conformément à ce cadre ne semblent pas soumises à un contrôle en ce qui concerne le traitement des victimes et de leurs familles à la suite d'un accident.

2. ANALYSE

2.1 Le Doc 9998 et le Doc 9973 de l'OACI intègrent dans l'assistance aux victimes et aux survivants ainsi qu'à leurs familles des considérations relatives à l'indemnisation des dommages subis. Toutefois, ces deux publications se réfèrent principalement aux dispositions de la Convention de Montréal et à la législation nationale.

2.2 Peu d'attention a été accordée à la façon dont les compagnies d'assurance traitent les victimes et les survivants d'un accident ainsi que leurs familles. Dans bien des cas, ces personnes doivent affronter de longues procédures judiciaires, même si les politiques de crédit des exploitants aériens leur confèrent une couverture d'assurance suffisante pour gérer la situation d'urgence.

2.3 Bien qu'elle définisse la responsabilité des transporteurs aériens, la Convention de Montréal est muette sur le traitement que leurs assureurs doivent réserver aux victimes et aux survivants des accidents d'aviation ainsi qu'à leurs familles.

2.4 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 ». L'article 9 prévoit l'obligation pour les États parties de veiller à ce que leurs exploitants disposent d'une assurance ou d'une garantie suffisante pour couvrir la responsabilité civile qu'il leur incombe au titre de cette convention. Par conséquent, il est nécessaire que les États assurent le suivi des meilleures pratiques des entités d'assurance au moyen de leurs mécanismes d'audit et de supervision.

2.5 L'article 17 de la Convention de Montréal (« Mort ou lésion subie par le passager – Dommage causé aux bagages ») établit que le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, si l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement. Par conséquent, la police d'assurance couvrant la responsabilité du transporteur doit pleinement prévoir la réparation du préjudice causé au passager et/ou à sa famille en cas de décès.

3. CONCLUSION

3.1 Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable, sans oublier qu'il faut maintenir la stabilité de l'industrie aéronautique, comme prévu dans la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs*, qui a été examinée à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 20 avril au 2 mai 2009, on estime qu'il est crucial que les États fournissent à l'OACI des informations sur les meilleures pratiques des assureurs et des exploitants aériens de leur pays, afin de faciliter la mise en œuvre de ces pratiques, à la lumière des résultats obtenus.

3.2 Réaffirmant l'importance du développement ordonné de l'exploitation du transport aérien international, ainsi que de la fluidité de la circulation des passagers et de la protection des droits de ces derniers, conformément aux principes et objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, il serait dans l'intérêt des États et de leurs citoyens de mettre en œuvre les meilleures pratiques et d'accorder l'attention voulue aux conditions des polices d'assurance que les compagnies aériennes ont contractées auprès de leurs assureurs.

3.3 Sachant qu'il faut trouver un équilibre pour que les indemnisations soient équitables pour les différentes parties, il est essentiel que les États assurent le suivi des pratiques des compagnies d'assurance et promeuvent l'augmentation des ressources allouées à l'indemnisation des victimes, conformément aux obligations de couverture énoncées dans les polices souscrites par les transporteurs aériens.