

# **QUESTIONS ET RÉPONSES RELATIVES À LA CRÉATION D'UN RÉGIME MONDIAL D'ASSURANCE AÉRONAUTIQUE POUR LES RISQUES DE GUERRE**

*Note.*— Le présent document a pour objectif de fournir, sous forme de questions et réponses, des renseignements supplémentaires sur la proposition du Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (SGWI) visant à la création d'un mécanisme international (voir le rapport SGWI/2).

## **1. Quels sont les objectifs du régime mondial?**

Les objectifs de ce régime mondial sont les suivants : permettre aux opérations de transport aérien de se poursuivre dans des conditions raisonnables; répartir entre les parties, y compris tous les États participants, les risques de guerre en aviation et les risques associés (y compris les détournements d'avion, le sabotage et autres interventions illicites); offrir une couverture d'assurance suffisante à court et à moyen termes, tout en permettant aux marchés privés de l'assurance de revenir progressivement sur ce marché.

## **2. En quoi consiste le régime mondial?**

Le régime envisagé par l'OACI assurerait une couverture d'assurance responsabilité civile pour les risques de guerre de 1,5 milliard de dollars des États-Unis à toutes les parties prenantes de l'industrie aéronautique (une couverture inférieure de 500 millions de dollars des États-Unis s'appliquera aux petites parties prenantes) des États participants grâce à une Entité assureuse à but non lucratif créée à cette fin et ayant le cautionnement des États. Pour la majorité des compagnies aériennes et des prestataires de services aéronautiques, l'Entité fournirait la couverture offerte par les assureurs aéronautiques commerciaux avant son annulation en septembre 2001. Le régime mondial mettrait à la disposition de toutes les parties de l'industrie aéronautique une couverture responsabilité civile pour risques de guerre raisonnable et non résiliable.

## **3. Comment le régime fonctionne-t-il?**

Il a été déterminé que ce régime serait viable sous réserve de la participation d'un nombre suffisant d'États contractants, dont la somme des taux de contribution à l'OACI devrait s'élever à au moins 51 %, sur la base des taux indiqués dans la Résolution A33-26 de l'Assemblée : *Contributions au Fonds général pour 2002, 2003 et 2004*. Par la suite, lorsqu'un État participe au régime mondial en signant un contrat avec l'Entité assureuse instituée en vertu du régime, toutes les parties prenantes du secteur de l'aviation de cet État deviennent admissibles à la couverture du régime, après avoir souscrit l'assurance de premier rang responsabilité civile pour risques de guerre requise (actuellement d'un montant de 50 millions de dollars des États-Unis) sur le marché de l'assurance. Les parties prenantes aéronautiques paieront pour cette couverture des primes qui serviront à constituer une réserve. Pour les compagnies aériennes, le calcul de cette redevance ou prime serait basé sur le nombre de passagers transportés, pour un montant équivalent à 50 cents par passager. Aucune prime ne serait payée par l'Entité assureuse aux États participants pour leur garantie de dernier ressort.

4. **Que comprend exactement la couverture offerte? Quels seront les risques non couverts par l'Entité assureuse?**

La couverture offerte par le régime mondial est une couverture responsabilité civile pour risques de guerre. Elle ne prévoit pas de responsabilité passagers, mais si le marché annonce de nouveau l'annulation dans un délai de sept jours de la couverture de premier rang responsabilité civile et passagers pour risques de guerre, l'Entité inclura la couverture de premier rang et la couverture passagers pour risques de guerre dans ses polices et portera la couverture maximale à 2 milliards de dollars des États-Unis (750 millions pour les petites entités). Comme cela nécessitera une couverture non seulement pour l'assurance responsabilité civile mais également pour la responsabilité passagers, 500 millions de dollars des États-Unis sont prévus pour cette dernière (250 millions pour les petites parties prenantes).

5. **Qui sera protégé par le régime? Qui ne le sera pas? Pourquoi les fabricants, les bailleurs de fonds et les loueurs doivent-ils être protégés?**

Le régime protégera toutes les parties prenantes de l'aviation, y compris les compagnies aériennes, les aéroports, les manutentionnaires au sol, les services de navigation aérienne, les fabricants, les loueurs d'équipement et bailleurs de fonds, les avitailleurs en carburant, les exploitants de taxi aérien et d'aviation générale. Toutes ces parties prenantes contractaient une assurance contre les risques de guerre et de terrorisme avant le 11 septembre 2001 et le régime leur permettra de recouvrer cette couverture. Tous les titulaires de police, et pas seulement les compagnies aériennes, paieront un droit de police et des primes.

6. **Quand l'Entité commencera-t-elle son activité?**

L'Entité peut être créée dans un délai de 8 à 12 semaines. Le régime mondial pourra commencer à fonctionner dès que des États représentant 51 % des taux de contribution à l'OACI auront confirmé leur participation et que chacun aura signé un accord avec l'Entité.

7. **Quelle sera la durée du régime mondial? Quand prendra-t-il fin?**

Le régime mondial a une durée minimale de trois ans et pourra durer jusqu'à cinq ans au total. Si plus de 25 % des États participants annoncent leur intention de se retirer à l'expiration des trois ans, les 75 % restants auront automatiquement le droit de revoir leur position. Le régime pourra aussi prendre fin plus tôt si les assureurs aéronautiques commerciaux souhaitent adopter un régime semblable qui leur permettrait d'offrir une couverture adéquate à toutes les parties prenantes de l'aviation à un prix raisonnable et sans risque d'annulation.

8. **La participation est-elle obligatoire?**

L'adhésion au régime n'est pas obligatoire pour les États contractants de l'OACI. Le régime reposerait sur une double participation volontaire, à savoir la participation volontaire des États contractants de l'OACI en tant que garants, et la décision des exploitants de compagnies aériennes des États participants et des autres parties de souscrire volontairement une police.

9. **Les États devront-ils verser un montant lors de leur adhésion? Quelles sont les obligations des États participants?**

Les États participants ne sont pas tenus de verser un montant initial lors de l'adhésion. L'obligation de tout État participant est de fournir une garantie à l'Entité assureuse lors de l'adhésion au régime mondial, pour le montant visé au paragraphe 10 ci-dessous. En cas d'appel de garantie, c'est-à-dire si les fonds de réserve accumulés de l'Entité assureuse sont insuffisants, un État participant doit payer sa part de tout règlement de demande de paiement quand l'Entité assureuse le lui demande. Tout appel des garanties des États réduira automatiquement leur risque financier résiduel, car leurs plafonds respectifs seront diminués en conséquence.

10. **Quel est le risque financier maximal que les États acceptent en adhérant au régime?**

Le risque financier maximal accepté par les États participants, qui est un risque éventuel, est égal au montant correspondant à leur taux de contribution à l'OACI calculé sur le «niveau maximum» du régime, soit 15 milliards de dollars des États-Unis. (Ce niveau maximum représente dix pertes découlant de risques de guerre.) Par exemple, un État dont le taux de contribution est de 3 % assume un risque maximal de 450 millions de dollars, qui demeure constant, quel que soit le taux de participation des États.

11. **Lorsque la participation au régime sera inférieure à 100 % (ce qui sera le cas au début, s'il est mis en place avec une participation de 51 %), comment sera calculée au besoin la part de tout règlement de sinistre éventuel qui reviendra à chaque État?**

La garantie de dernier ressort des États participants est solidaire, non conjointe et se limite à leur part individuelle conformément à leur taux de contribution à l'OACI. La part du règlement d'un sinistre imputée à chaque État sera calculée en ramenant au pourcentage brut, soit à 100 %, le total des taux de contribution. Par exemple, si le total est de 51 %, le taux de contribution de chaque État sera ramené au pourcentage brut en le multipliant par 1,96. Ainsi, la part du règlement éventuel de sinistre assumée par un État dont le taux de contribution est de 3 % s'établira à 5,88 %, ou 88,2 millions de dollars des États-Unis pour une perte de 1,5 milliard de dollars, son plafond résiduel étant alors diminué pour passer de 450 à 361,8 millions de dollars.

12. **Quels sont les avantages de ce régime pour les États participants?**

Le régime mondial garantit le maintien du système de transport aérien international dans l'éventualité d'une nouvelle annulation résultant d'un autre attentat terroriste, dans le secteur de l'aviation ou ailleurs. Le régime mondial met la couverture d'assurance responsabilité civile pour risques de guerre à la disposition non seulement des membres de l'industrie aéronautique de l'État participant, mais aussi de ceux des autres États participants, ce qui accroît la probabilité que les compagnies aériennes qui effectuent des vols à destination et en provenance de son territoire à partir de ces États et les prestataires de services aéronautiques qui les desservent soient munis des assurances nécessaires. Si, à la suite d'un sinistre, l'Entité assureuse doit se faire avancer des fonds sur les garanties des États participants pour faire face à des obligations de règlement de sinistre, l'Entité remboursera ces sommes au moyen d'une augmentation des primes, ou par tout autre moyen approprié qu'approuvera son Conseil d'administration. Lors de la dissolution, les États participants recevront une part des excédents accumulés, au prorata de leurs parts de garanties, en raison du risque qu'ils auront accepté.

13. **Quels sont les avantages du régime pour les compagnies aériennes, les aéroports, les autres prestataires de services aéronautiques, les bailleurs de fonds, les fabricants et les loueurs d'équipement?**

Les avantages pour les compagnies aériennes, tous les prestataires de services aéronautiques (aéroports, manutentionnaires au sol, traiteurs, fournisseurs de services ATS, etc.), les bailleurs de fonds, les fabricants et les loueurs d'équipement sont décrits ci-après. Le régime mondial assure une couverture suffisante pour répondre à tous les besoins en matière de financement, de réglementation et d'exploitation. Une assurance contre les risques de guerre non résiliable en principe garantit la continuité du fonctionnement de l'industrie du transport aérien en cas de nouvel attentat terroriste. L'assurance couvrant tous les prestataires de services aéronautiques (aéroports, manutentionnaires au sol, traiteurs, fournisseurs de services ATS, etc.), les compagnies aériennes n'ont plus besoin de prévoir une indemnisation au titre de la responsabilité pour risques de guerre au-delà de l'usage normal en affaires.

14. **Le régime mondial est-il compatible avec la reprise du marché commercial de l'assurance aéronautique et ne risque-t-il pas d'empêcher ou de retarder cette reprise? Comment le régime peut-il garantir le retour à l'assurance commerciale?**

Le marché commercial de l'assurance aéronautique connaîtra une reprise si aucune autre perte n'intervient à court et à moyen termes. Une couverture limitée est disponible sur le marché commercial (pouvant atteindre actuellement 50 millions de dollars des États-Unis), mais au-dessus de cette limite, la couverture offerte n'est pas économiquement viable et n'est pas accessible également à tous les prestataires de services aéronautiques. Le but du régime est également de fournir un élément important qui ne peut être obtenu sur le marché commercial, à savoir une couverture non résiliable sur préavis de 7 jours. Le régime mondial est conçu pour s'adapter facilement à toute nouvelle situation sur le marché : il prévoira un relèvement graduel du seuil de couverture réparti sur toute sa durée afin d'inciter le marché à accroître progressivement la couverture.

15. **Où sera implantée l'Entité assureuse? Quel sera son statut?**

Il s'agira théoriquement d'une entité à but non lucratif. Une fois remplies les conditions de l'établissement de l'Entité assureuse, c'est-à-dire la réception par l'OACI d'un nombre suffisant de déclarations d'intention par les États de participer au régime mondial, la question de l'endroit le plus approprié sera abordée, en consultation avec l'industrie. Une telle étude devrait inclure une comparaison des dispositions réglementaires locales régissant la constitution en société de l'Entité, la structure de ses capitaux, son fonctionnement et son régime fiscal, et l'emplacement choisi devrait être celui qui offre les conditions les plus favorables, compte tenu de tous les facteurs pertinents.

16. **Comment sont envisagées la mise sur pied de l'Entité et sa constitution en société? Comment les intérêts des gouvernements seront-ils protégés au Conseil d'administration? Quel sera le rôle de l'OACI? Qui d'autre y siègera?**

Un groupe directeur examinera toutes les questions concernant l'établissement du régime une fois qu'il y aura une indication claire que le niveau de participation des États équivaut au moins à 51 % des taux de contribution de l'OACI. L'OACI coordonnera cet effort, en partenariat avec l'industrie privée. Les États participants, par l'intermédiaire de l'Organisation, seront représentés au Conseil

d'administration de l'Entité une fois que celle-ci sera opérationnelle. En outre, l'industrie privée (exploitants de compagnies aériennes, industrie de l'assurance, financiers aéronautiques et bailleurs, aéroports, etc.) sera également représentée au Conseil d'administration. Le Conseil de l'OACI recevra un rapport annuel sur les activités de l'Entité.

17. **Comment sera fourni le capital initial de l'Entité assureuse? Qui assumera les frais de constitution en société, d'établissement et de fonctionnement?**

Le capital initial sera emprunté sur le marché et les frais connexes à l'établissement de l'Entité seront recouverts auprès de l'Entité assureuse une fois que celle-ci sera opérationnelle. De même, les frais connexes d'établissement et de fonctionnement de l'Entité seront payés au moyen des revenus de l'Entité assureuse sous la direction du Conseil d'administration.

18. **Quel sera le rôle de l'OACI dans la création de cette Entité assureuse?**

Dans le cadre de son rôle général de facilitateur, l'OACI devrait participer dans la mesure requise aux aspects de l'établissement et du fonctionnement de l'Entité qui concernent la garantie à fournir par les États participants, notamment les statuts de l'Entité, le parachèvement de l'accord de participation et sa signature par les États contractants.

19. **Les États assumeront-ils un risque plus grand que s'ils continuaient à fournir des garanties à leurs propres compagnies aériennes et prestataires de services aéronautiques?**

Actuellement, les États qui assurent leurs transporteurs nationaux assument les risques associés à ces compagnies en cas de nouvel attentat. En partageant le fardeau, les États réduisent considérablement leur risque propre.

20. **Comment les primes seront-elles fixées? Quelles seront les primes des petits exploitants régionaux?**

Les formules envisagées, que l'Entité arrêtera définitivement une fois qu'elle sera en place, comprennent notamment une prime fixe par segment passagers, une prime fixe par vol au départ, une prime fixe par aéronef proportionnelle à la masse maximale au décollage, une prime fixe par tonne/kilomètre réalisée et une prime fixe universelle. Il est prévu que le gros des primes sera payé par les grandes compagnies aériennes exploitant des vols de passagers.

21. **Les primes pourront-elles augmenter? Y a-t-il d'autres frais à payer?**

En cas de sinistre pouvant vraisemblablement entraîner la présentation à l'Entité de réclamations importantes et, afin de bien gérer l'exposition aux réclamations et faire en sorte qu'il ne soit pas nécessaire d'utiliser les cautions des États, on pourra majorer les primes avec un préavis de 30 jours. Tous les titulaires de polices (assurés privés) devront payer, en plus des primes, un droit de police.

22. **Y aura-t-il un montant de rétention (déductible pour chaque assuré)?**

Il appartiendra à la direction de l'Entité de décider de la politique relative aux primes, en tenant compte du fait que les franchises sont tout à fait classiques dans le milieu de l'assurance. Toutefois, il y aura une franchise «naturelle» en excédent, car le régime n'interviendra qu'à partir du point d'excédent (actuellement 50 millions de dollars des États-Unis).

— FIN —