

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION JURIDIQUE

Point 35 : Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre

EXCLUSIONS POUR RISQUES DE GUERRE

(Note présentée par l'Association du transport aérien international – IATA)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Les assureurs en aviation ont confirmé officiellement leur intention de refuser toute réclamation pour les coques, les pièces, les passagers et la responsabilité civile dans les cas d'utilisation hostile de «bombes sales», de dispositifs d'impulsions électromagnétiques ou de matériel bio-chimique. Ces exclusions feront en sorte que des transporteurs ne rempliront pas les exigences réglementaires de leurs États. Plus encore, un transporteur pourrait estimer qu'en l'absence de couverture adéquate, il ne serait pas sain financièrement ni responsable de continuer à voler. Le présent document demande instamment aux États d'accorder des garanties gouvernementales qui assureront une couverture d'assurance pour les coques, les pièces, les passagers et les tiers en cas d'actes de terrorisme contre les États. On cherche aussi à entreprendre l'élaboration d'un régime de limitation de la responsabilité.

1. HISTORIQUE

1.1 Les assureurs en aviation ont officiellement confirmé leur intention de refuser toute réclamation pour les coques, les pièces, les passagers et les tiers lorsque les pertes sont causées par les armes de destruction massive suivantes :

- a) toute utilisation hostile de substances radioactives (i.e. «bombe sale»);
- b) toute utilisation d'un dispositif d'impulsions électromagnétiques;

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

- c) toute utilisation de substances chimiques ou biologiques toxiques ou pathogènes dans le cadre d'une guerre, d'une invasion, d'agissements d'ennemis étrangers, d'hostilités (avec ou sans déclaration de guerre), de guerre civile, de rébellion, de révolution, etc.

1.2 Les nouvelles exclusions seront énoncées dans les articles (b)(ii) à (iv) de la version révisée de la clause standard d'exclusion pour guerre, capture illicite et autres risques, qui portera le numéro AVN 48C. Lorsque cette nouvelle clause sera publiée, elle prendra effet dans toutes les polices d'assurance de l'aviation au fur et à mesure de leur renouvellement annuel. Toutefois, la couverture pour risques de guerre peut être supprimée en tout temps moyennant un préavis de sept jours. Les indications préliminaires laissent croire que la couverture pour les trois risques mentionnés plus haut ne sera plus offerte par l'industrie de l'assurance.

1.3 Toutes les polices d'assurance d'aviation excluent également les pertes, dommages ou responsabilités causées par «la détonation hostile de tout engin utilisant la fusion ou la fission nucléaire ou toute autre réaction du même genre». Ces exclusions ont pour origine la période de la guerre froide, alors qu'on croyait à la menace d'un holocauste nucléaire en cas de guerre entre les grandes puissances. Depuis les événements du 11 septembre 2001, la menace d'holocauste s'est changée en menace de terrorisme nucléaire à échelle réduite. L'industrie et les consommateurs doivent être protégés contre les actes de terrorisme nucléaire perpétrés contre les États, tout comme ils doivent l'être contre les autres armes de destruction massive déjà mentionnées.

1.4 Il est évident que les assureurs ne sont pas prêts à assumer le risque de pertes massives qui pourraient survenir à un aéroport lors d'une attaque semblable à celles évoquées aux paragraphes 1.1 et 1.3. Par conséquent, ces exclusions vont sans doute faire en sorte que les compagnies aériennes ne pourront répondre aux exigences réglementaires de leur État d'enregistrement ou des États dans lesquels ils opèrent.

2. CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE

2.1 On s'attend à ce que la majorité des autorités réglementaires des États exigent, avant d'accorder une licence d'exploitation, qu'un transporteur aérien détienne une police d'assurance adéquate pour couvrir ses responsabilités. De plus, la Convention de Montréal de 1999 ne fait pas état de risques particuliers qui annuleraient ou limiteraient la responsabilité d'un transporteur aérien face à ses passagers. Selon l'article 50, les États doivent obliger les transporteurs à détenir une police d'assurance adéquate couvrant leurs responsabilités en vertu de la Convention. Plus encore, le nouveau règlement 785/2004 de la Communauté européenne exige que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs obtiennent un niveau minimal de couverture d'assurance pour risques de guerre et de terrorisme, pour la responsabilité à l'égard des passagers et des tiers.

2.2 Quelles que soient les exigences réglementaires, d'un simple point de vue de gestion, un transporteur qui ne jouirait pas de la couverture actuellement disponible se verrait confronté à la faillite s'il faisait face à des événements tels que ceux évoqués aux paragraphes 1.1 et 1.3. Il pourrait donc plutôt décider de cesser ses opérations. Il en découle que le transport aérien pourrait être réduit de façon importante à la suite de cette évolution du marché.

3. **POSITION DE L'IATA**

3.1 La position de l'IATA est que les actes de terrorisme sont dirigés contre les États et que les transporteurs aériens ne sont que des cibles intermédiaires. Par conséquent, ce sont les gouvernements qui doivent garantir la couverture et défrayer les indemnités dans tous les cas d'actes de terrorisme, peu importe que l'industrie des assurances offre ou non cette couverture.

3.2 Depuis un certain temps déjà, l'IATA et ses transporteurs membres, de même que les assureurs et les courtiers, ont avisé les gouvernements de cette situation. Le temps est venu pour les gouvernements d'agir, puisque ce problème pourrait gravement compromettre l'essor et la santé financière de l'aviation civile internationale.

4. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

4.1 Dans le climat d'incertitude qui règne actuellement, l'IATA invite l'Assemblée à :

- a) prier instamment les États de fournir les garanties gouvernementales, sur une base individuelle ou collective, pour couvrir les risques de dommages aux coques, aux pièces, aux passagers et aux tiers, résultant d'actes de terrorisme à l'endroit des États, comme ceux mentionnés dans les exclusions décrites précédemment;
- b) donner au Conseil de l'OACI le mandat de procéder d'urgence à l'élaboration d'un régime de limitation de la responsabilité pour les risques de guerre et de terrorisme. Cela peut se faire dans le cadre des discussions en cours au Comité juridique sur la modernisation de la Convention de Rome, ou en signant une nouvelle convention si cela s'avère plus expéditif.