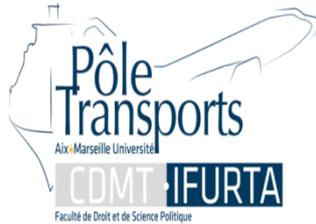


AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



**INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN**

**Master 2 Professionnel
Droit et management du Transport Aérien**

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2015 - 2016

**« La couverture des risques de guerre et
assimilés : état des lieux des risques, régimes
de responsabilité et garanties d'assurance »**

« M. CHIKLI David »

Sous la direction de :
Madame Sophie MARX
Directrice Adjointe de l'O.A.A.G.C.

« L'IFURTA n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce travail. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur ».

REMERCIEMENTS

Je tiens, tout d'abord, à remercier toute l'équipe d'encadrement de l'IFURTA pour la qualité de cette formation et spécialement M. Michel Groisne, notre directeur de Master.

Je souhaite aussi remercier M. Christophe Paulin, souscripteur aviation chez Beazley et Maître Fabrice Pradon, avocat à la Cour, pour leurs précieux conseils dans l'orientation de mon plan.

Mes remerciements vont également à M. Stéphane Bihoreau, Corporate Insurance Manager à la Direction juridique et des assurances du groupe ADP, pour avoir pris le temps de répondre à mes questions relatives aux partages de responsabilité sur la plateforme aéroportuaire.

Je voudrais ensuite remercier toute l'équipe de l'O.A.A.G.C pour leur disponibilité et particulièrement Mme Luce Noireaut, Directrice Service et Conseil. Elle m'a communiqué les documents indispensables à la constitution de ce mémoire et a su répondre au mieux à mes questions.

Enfin, je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à ma directrice de mémoire ; Mme. Sophie Marx, pour m'avoir orienté dans l'encadrement de mon sujet ainsi que pour tous les axes d'amélioration et les conseils avisés qu'elle m'a donnés.

TABLE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

- **ADM** : Armes de destruction massive
- **AVN** : Abréviatiion pour Aviation
- **CCR** : Caisse Centrale de Réassurance
- **DSAC** : Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
- **DTS** : Droit de Tirage Spéciaux
- **FFSA** : Fédération française des Sociétés d'Assurance
- **FGTI** : Fonds de garantie des victimes des actes de Terrorisme et d'autres Infractions
- **GAREAT** : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et acte de terrorisme
- **GEMA** : Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurance
- **IATA** : International Air Transport Association
- **LSW** : London Special Wording, clause du marché de Londres
- **OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- **RC** : Responsabilité Civile
- **RO** : Risques Ordinaires
- **RG** : Risques de Guerre
- **TCA**: Titre de Circulation Aéroportuaire
- **TRIA** : Terrorism Risk Insurance Act
- **TRIEA** : Terrorism Risk Insurance Extension Act
- **TRIPRA** : Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act

GLOSSAIRE

- **Captive** : Une captive est une compagnie d'assurance ou de réassurance appartenant à une société industrielle ou commerciale dont l'activité principale n'est pas l'assurance. Son objet est de couvrir les risques du groupe auquel elle appartient. Schématiquement, la captive facture des primes à la société industrielle ou commerciale et à ses filiales, et couvre en contrepartie leurs sinistres.
- **Capacité théorique**: Il s'agit de la part d'un risque qu'un assureur peut prendre en charge selon ses ressources. On la qualifie de théorique car cette capacité n'est pas nécessairement déployée dans tous les cas. Exemple, pour une garantie d'un montant de 250 millions de dollars, un assureur A dispose d'une capacité théorique de 10% et un assureur B de 50 %. L'assureur A pourra participer à hauteur de 25 millions de dollars alors que l'assureur B pourra lui engager 125 millions de dollars.
- **CCR** : La Caisse Centrale de Réassurance est une entreprise de réassurance française créée en 1946. C'est une société anonyme détenue à 100 % par l'État français. Elle est chargée de concevoir, mettre en œuvre et gérer des instruments performants répondant à des besoins de couverture de risques exceptionnels, au service de ses clients et de l'intérêt général. Elle intervient à ce titre dans le cadre du GAREAT.
- **Coassurance** : Opération par laquelle plusieurs sociétés d'assurance garantissent, au moyen d'un seul contrat, un même risque ou un même ensemble de risques. Chaque société prend une part (exprimé en pourcentage), en fonction de laquelle elle perçoit une quote-part de la prime totale et contribue à l'indemnisation dans la même proportion en cas de sinistres.
- **Dommmages corporels** : Toute atteinte corporelle subie par une personne physique.
- **Dommmages matériels** : Toute détérioration, destruction ou disparition d'une chose ou d'une substance, toute atteinte physique à des animaux.
- **Excess of Loss** : Contrat qui garantit une indemnisation des sinistres au-delà d'une franchise voulue par l'entreprise, le but est de couvrir les pertes dites « exceptionnelles » venant dépasser la limite du supportable.

- **Exclusion** : Événement non garanti par le contrat d'assurance, qui ne peut donner lieu à aucun versement d'indemnité si l'événement se réalise.
- **FGTI** : Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions est un organisme français, créé en 1990, qui indemnise les victimes d'actes de terrorisme en France et à l'étranger sous certaines conditions.
- **Garantie Corps** : Garantie couvrant les dommages matériels aux aéronefs
- **Garantie RC** : Garantie souscrite par l'assuré qui couvre les conséquences pécuniaires de la RC pouvant lui incomber à la suite d'un accident en raison des dommages corporels causés aux occupants à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.
- **Garantie RC tiers** : Garantie souscrite par l'assuré qui couvre les conséquences pécuniaires de la RC pouvant lui incomber à la suite d'un accident en raison des dommages matériels ou corporels causés à des personnes non transportées.
- **GAREAT** : Gestion de l'assurance et de la réassurance des risques attentats et actes de terrorisme (GAREAT) est un groupement d'intérêt économique (GIE) français qui a pour objet d'établir et de gérer pour compte commun de ses membres les conventions de co-réassurance et les traités de réassurance destinés à la couverture des dommages consécutifs à des attentats et actes de terrorisme.
- **Loss ratio** : Il s'agit de la sinistralité. C'est un ratio financier entre le montant des sinistres à dédommager et celui des primes encaissées par l'assureur. Ce taux doit en principe être inférieur à 1 (ou 100%) pour assurer la rentabilité de l'assureur.
- **Police** : La police d'assurance est le document contractuel qui régit les relations entre la compagnie d'assurance et l'assuré. Elle fixe en particulier la liste des événements garantis, les exclusions éventuelles, l'assistance apportée à l'assuré en cas de sinistre, les obligations de l'assuré et les obligations de la compagnie d'assurance.
- **Pool** : Un pool est un groupement d'assureurs et/ou de réassureurs qui mettent en commun leurs capacités pour couvrir certains risques. Cela permet de mobiliser une capacité importante afin de prendre en charge des risques lourds, tel que le terrorisme.

- **Prime** : Somme que doit payer l'assuré en contrepartie de l'engagement de l'assureur à prendre en charge le risque (Article L113-2 du Code des assurances).
- **Réassurance** : Activité qui consiste à accepter des risques d'assurance cédés, soit par une entreprise d'assurance ou par une autre entreprise de réassurance, soit par les mutuelles ou unions régies par le code de la mutualité, soit par les institutions de prévoyance et leurs unions régies par le code de la sécurité sociale.
- **Sûreté** : La sûreté aérienne est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.
- **Surprime** : Supplément de prime ou de cotisation réclamé à l'assuré, en plus de la cotisation de base, pour diverses raisons, telles que l'aggravation de risque, la souscription d'une garantie complémentaire, le rachat de franchise ou d'une exclusion.
- **Tiers** : Toutes personnes autres que l'assuré et le souscripteur, qui ne bénéficient pas de la garantie accordée par l'assureur au titre du contrat.
- **TRIA** : Le Terrorism Risk Insurance Act est une couverture mise en place par le gouvernement américain en 2002 après les événements du 11 septembre afin de garantir les actes de terrorisme visant les intérêts américains pour palier la résiliation des couvertures de responsabilité civile pour les risques de guerre et assimilés y compris le terrorisme.
- **Zone publique de l'aéroport (côté ville)** : La zone publique d'un aéroport est la zone librement accessible sans titre ni autorisation particulière. Il s'agit des parcs de stationnement, des voiries extérieures, des espaces à caractère commercial, des services, des zones d'accueil, des banques d'enregistrement et des salles de livraison bagages le cas échéant.
- **Zone réservée de l'aéroport (côté piste)** : Il s'agit de la zone de sûreté à accès réglementée (ZSAR) uniquement accessible aux personnes munies d'un titre d'accès (badges pour les personnels, titre de transport pour les passagers). On y retrouve des espaces tels que les salles d'embarquement, les passerelles, les pistes et zones de circulation de l'aéroport, les zones de tri des bagages au départ, les salles de livraison bagages le cas échéant ainsi que des espaces dits de sûreté.

SYNTHÈSE

Ce mémoire présente la couverture des risques de guerre et assimilés offerte par le marché de l'assurance aérienne.

Il vise à éclairer ses lecteurs sur ce que les assureurs entendent dans la terminologie « *risques de guerre et assimilés* ». Pour cela, un état des lieux des risques auxquels est confronté l'ensemble des acteurs du transport aérien est établi.

Ce mémoire cherche également à répondre à la question suivante : Quelles sont les options d'indemnisation existantes pour les dommages causés par des actes de terrorisme? Fondement de la responsabilité délictuelle, faute de l'Etat, indemnisation offerte par les conventions spécifiques au transport aérien. Les moyens sont nombreux mais les chemins menant à l'obtention d'une indemnisation sont souvent semés d'embûches.

Ainsi ce mémoire expose également les régimes de responsabilité des acteurs du transport aérien qui déclenchent les mécanismes d'assurance. En effet, compte tenu des montants astronomiques qui caractérisent l'indemnisation d'une catastrophe aérienne, ces derniers sont dans l'obligation de transférer ces risques auprès du marché spécifique de l'assurance aérienne. Nous présenterons les garanties proposées par ce marché pour couvrir ces risques particuliers.

Le choix de ce sujet a été réalisé à la lumière de l'actualité récente et à la demande d'une communauté professionnelle peu familière de ce type de risques mais de plus en plus préoccupée.

La société internationale fait face depuis trois ans à une menace terroriste sans précédent et qui a fait du transport aérien une de ses cibles privilégiée. Malgré cette situation, les assureurs continuent d'offrir des couvertures pour les risques de guerre et assimilés avec des limites de garantie qui ne cessent d'être augmentées.

Pour autant, ces limites sont vite épuisées lorsqu'un événement comme le 11 septembre se produit. C'est ici que les Etats interviennent en venant en soutien des compagnies d'assurance via des mécanismes de réassurance du risque de terrorisme.

L'Etat justement ; ne devrait-il pas être le premier responsable dans le cas d'un attentat terroriste perpétré contre une compagnie aérienne ou un aéroport ? C'est une question qui sera également étudiée dans ce mémoire. Bonne lecture.

OVERVIEW

This submission presents the aviation insurance market coverage of war-risks and allied perils.

It seeks to inform the readers of what is meant by the terms “*war-risks and allied perils*” in the language of insurers. To this end, we will present an overview of the risks to which all stakeholders are exposed.

The purpose of this study is also to answer a specific question: *What are the existing options to be compensated in case of damages caused by terrorist attacks?* Liability for torts, State liability, compensations provided by international conventions for air transport. There are numerous ways but the paths to obtain compensation are fraught with pitfalls.

Therefore, this thesis also presents the various liability regimes for each stakeholder of the air transport industry. In consideration of the astronomical amounts, which are distinctive of air disasters compensation, they are faced with the necessity to transfer the risk to the specific market of aviation insurance which provides guarantees covering such risks.

The subject of this study was chosen in consideration of recent events and at the request of customers, which are unfamiliar with this type of risks but are increasingly concerned.

International society has been facing an unprecedented increase of terrorist threats in the past three years particularly towards air transportation, which has become an attractive target. Consequently, the market of air transport war-risk and allied perils insurance is facing a new challenge. Despite this situation, insurers continue to offer coverage for war-risks and allied perils with a constant increase of policy limits.

Whatever these limits they are quickly exceeded in case of events like 9/11. It is in such scenarios that States intervene in order to support insurance companies through terrorist risks re-insurance mechanisms. Shouldn't it be the State who bears primary responsibility in case of terrorist attacks against airlines companies and airports? This issue will also be addressed in this study.

We wish you compelling reading.

SOMMAIRE

Partie I : Les régimes de responsabilité en matière de risques de guerre et assimilés

Titre I^{er} : La responsabilité des acteurs du transport aérien

Chapitre I^{er} : Panorama des acteurs concernés

Chapitre II : La force majeure comme cause d'exonération

Chapitre III : Des zones d'incertitudes : les chevauchements de responsabilités

Titre II : La question de la responsabilité de l'État

Chapitre I^{er} : L'éternel débat : Qui doit supporter le risque de terrorisme ?

Chapitre II : Comment engager la responsabilité de l'Etat ?

Partie II : Les protections existantes en matière de risques de guerre et assimilés

Titre I^{er} : Les protections disponibles pour les victimes d'actes de terrorisme au travers des mécanismes mis en place par les Etats

Chapitre I^{er} : En France

Chapitre II : Aux États-Unis : Le Terrorism Risk Insurance Act (TRIA)

Chapitre III : A travers le monde

Titre II : Les couvertures offertes par le marché de l'assurance aérienne

Chapitre I^{er} : Le marché de l'assurance risques de guerre et assimilés

Chapitre II : Le fonctionnement de la couverture des risques de guerre et assimilés

Chapitre III : Le développement de nouvelles clauses

INTRODUCTION

Ces trois dernières années ont été marquées par une recrudescence des actes de terrorisme à travers le monde. Le courtier d'assurance Aon, dans son étude de risque annuelle, estime que l'année 2015 est la plus meurtrière en Europe depuis plus de dix ans¹. Le transport aérien étant une cible privilégiée : le 17 juillet 2014, un Boeing 777 effectuant un vol entre Amsterdam et Kuala Lumpur est abattu par un missile sol-air au-dessus de l'Ukraine faisant 239 victimes. Trois jours plus tôt, l'aéroport de Tripoli est le théâtre d'une attaque armée de l'Etat islamiste (EI) occasionnant de nombreux dégâts à la plateforme et aux aéronefs. Le 24 mars 2015, un avion de la compagnie allemande Germanwings s'écrase dans les Alpes françaises. L'incident trouve son origine dans un acte suicidaire du co-pilote ayant profité de l'absence du pilote pour propulser l'appareil contre un pan de montagne : 150 victimes. Le 31 octobre 2015, un A321 de la compagnie russe, Metrojet, reliant Charm el-Cheick à Saint Pétersbourg, explose en plein vol à cause d'une bombe à bord. L'attentat revendiqué par l'EI fait 224 victimes. Enfin, plus récemment, le 22 mars 2016, l'aéroport international de Zaventem, en Belgique, est la cible d'un attentat suicide dans la zone publique faisant 32 victimes et plus de 300 blessés. Quelques mois plus tard, c'est l'aéroport international Atatürk d'Istanbul qui connaît pareille tragédie.

L'ensemble de ces sinistres a été pris en charge par le marché de l'assurance aérienne risques de guerre et assimilés et pose la question de la responsabilité des acteurs du transport aérien, susceptibles d'être confrontés à un des cas précités.

La responsabilité des transporteurs aériens est régie par les Convention de Varsovie de 1929 et de Montréal de 1999. Ces derniers sont responsables en cas de mort, lésion ou blessure des passagers et doivent verser des indemnités en dédommagement. Cependant ces conventions ne font pas d'individualisation des risques et les traitent de manière similaire. Ainsi, les transporteurs aériens peuvent être responsables en cas de crashes peu importe leurs origines: qu'il s'agisse d'une erreur technique ou d'un acte de terrorisme. Aucune convention internationale ne régleme spécifiquement la responsabilité des

¹ L'Argus de l'assurance, Terrorisme : 2015 ; année la plus meurtrière depuis 10 ans
<http://www.argusdelassurance.com/gestion-des-risques/terrorisme-2015-annee-la-plus-meurtriere-depuis-10-ans.106182>

transporteurs aériens en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilé. Le droit européen et le droit français n'apportent pas plus de réponses.

Sur la plateforme aéroportuaire, un grand nombre d'acteurs peut voir sa responsabilité engagée. En effet, l'Etat français a fait le choix de transférer la mission de sûreté du transport aérien au secteur privé en 1996². Elle n'est donc plus opérée par des personnes publiques. Que ce soit les gestionnaires d'aéroports, l'ensemble des sous-traitants et plus particulièrement les sociétés de sûreté, chacun a son rôle à jouer en matière de sûreté. Pour autant, la mission de sûreté du transport aérien est déléguée par l'Etat qui en reste le principal superviseur.

L'Etat peut alors voir sa responsabilité recherchée puis engagée, dans le cas, par exemple, d'un attentat sur un aéroport. Les demandeurs devront établir une faute de ce dernier sur le terrain de la responsabilité administrative.

C'est donc l'ensemble de ces acteurs qui peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilé. Cette multitude de protagonistes ne facilite pas la recherche des responsabilités.

Le constat étant que le régime juridique applicable en matière de risques de terrorisme ne permet pas, à l'heure actuelle, d'identifier clairement sur qui pèsent ces risques. Cela s'explique par l'absence de sinistre majeur sur le sol français relatif aux risques de guerre et assimilés dans le domaine de l'aéronautique. En effet, comme souvent, le droit français agit en réaction. Cet état des lieux est également valable à l'échelle internationale puisqu'à la suite des attentats du 11 septembre, la communauté aérienne n'a pas su se mettre d'accord sur la mise en place d'un régime de responsabilité commun, relatif à la réparation des dommages causés aux tiers à la surface suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs³. Ce n'est que lorsqu'un sinistre se produit que les questions de responsabilité se posent : « *Le droit de la sécurité aérienne et plus encore le droit de la sûreté ont ceci de commun, qu'ils sont des droits réactifs [...]. En effet, réactif, le droit aérien ne conçoit ses solutions qu'après la survenance de la situation pathologique* »⁴.

² Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports

³ Echec de la Convention de Montréal du 2 mai 2009 relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs

⁴ Loïc Gard, Sécurité et sûreté du transport aérien, colloque du 18 janvier 2005 organisé à la Faculté de Droit de l'Université de Paris V par le Centre Sécurité et Défense

Face à ce « flou juridique », les acteurs du transport aérien seront, le plus souvent, les premiers à supporter le risque de terrorisme. Cette réalité n'est pas du goût de l'ensemble de la communauté aérienne. Beaucoup estiment que les actes de terrorisme sont dirigés contre les Etats et que les transporteurs aériens et les aéroports ne sont que des cibles intermédiaires. Par conséquent, ce sont les gouvernements qui devraient garantir la couverture de ces risques et supporter le paiement des indemnités dans tous les cas d'actes de terrorisme, peu importe que le marché des assurances offre ou non une couverture.

Dans le domaine du transport aérien, de nombreux acteurs transfèrent les risques liés à leurs activités, au marché de l'assurance aéronautique. En effet, la clause AVN 59 (dite clause de « non-aviation ») qui pose le principe de base des couvertures d'assurance aéronautique, prononce une exclusion du champ de garantie pour tous les risques :

- N'impliquant pas l'utilisation d'un aéronef,
- Ne survenant pas dans une enceinte aéroportuaire ou tout endroit en relation avec l'activité de transport aérien,
- N'étant pas liés à la fourniture de biens ou de services relatifs à l'utilisation d'un aéronef ou à l'industrie du transport aérien.

Pris dans un sens positif, nous comprenons que de multiples acteurs peuvent souscrire des couvertures d'assurance aéronautique. Nous retrouvons au premier rang les transporteurs aériens (de passagers mais aussi de fret), puis les aéroports et enfin l'ensemble des acteurs qui participent de près ou de loin à l'activité de transport aérien. Il peut s'agir des constructeurs et de leurs sous-traitants mais également des opérateurs intervenant sur la plateforme aéroportuaire tels que les sociétés de sûreté ou d'assistance en escale.

Ces différents acteurs peuvent voir leur responsabilité engagée lorsqu'ils causent un dommage dans le cadre des activités précitées. Les couvertures d'assurance aéronautique peuvent s'appliquer dans le cadre des risques dits « ordinaires » mais aussi dans le cadre des risques dits de « guerre et assimilés ».

Le principe de base est celui de l'exclusion des risques de guerre et assimilés au titre des polices de risques ordinaires. C'est la clause AVN 48 B, présente dans l'ensemble des polices qui prévoit cette exclusion. Pour autant, les assurés ont la possibilité d'étendre leur garantie à la couverture des risques de guerre et assimilés par l'intermédiaire de clauses de rachat. Ces dernières couvrent les dommages découlant des accidents et fortunes de guerre,

d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ; les pertes et dommages résultant de captures, prises, arrêts, saisies, détentions, confiscations ou expropriations par tous gouvernements et autorités quelconques ; émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et tous faits analogues. Sont également couverts les détournements et la piraterie aérienne. Cependant, les risques de guerre et assimilés et tout particulièrement le risque de terrorisme sont des risques dits « catastrophiques ». En cas de survenance d'un tel risque, le montant total des indemnités à verser peut grimper de manière exponentielle.

En outre, les attentats du 11 septembre ont totalement bouleversé notre façon de penser « l'assurance du risque de terrorisme ». Conscient de l'incapacité du marché de l'assurance aérienne à prendre en charge un sinistre d'une telle ampleur, les Etats ont mis en place des systèmes de réassurance du risque de terrorisme et se placent dorénavant en soutien des assureurs et réassureurs pour les dommages matériels. Des fonds de garantie, également gérés par les Etats, proposent des indemnités automatiques aux victimes du terrorisme.

Ainsi, à la lumière d'une actualité récente remettant ces risques au centre des préoccupations, nous pouvons nous demander :

Quels sont les régimes de responsabilité existants et les protections offertes en matière de risques de guerre et assimilés ?

Pour y répondre, nous verrons dans un premier temps, les risques auxquels s'exposent l'ensemble des acteurs du transport aérien et qui sont susceptibles d'engager leur responsabilité. Il sera aussi question de la responsabilité et du rôle de l'Etat lorsque des actes de terrorisme sont dirigés à l'encontre du transport aérien. L'étude des régimes de responsabilité sera, à ce titre, limitée au cas français. Puis, nous présenterons dans un second temps, les protections offertes tant par les mécanismes d'indemnisation mis en place par les Etats, en France mais également à l'étranger ; que par le marché de l'assurance aérienne via des garanties spécifiques liées aux risques de guerre et assimilés.

PARTIE I : LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS

Différents acteurs peuvent voir leur responsabilité engagée lors de la réalisation d'un risque entrant dans le champ de couverture des risques de guerre et assimilés. Si les acteurs du transport aérien sont responsabilisés par les différents textes juridiques encadrant leurs professions (**Titre I^{er}**) ; la question de la responsabilité de l'État lui-même, peut également se poser (**Titre II**).

Titre I^{er} : La responsabilité des acteurs du transport aérien

Ce titre vise à sensibiliser l'ensemble des acteurs du transport aérien sur les risques qu'ils peuvent avoir à supporter dans l'exercice de leur activité ; et de fait, à couvrir via des garanties offertes par le marché de l'assurance aéronautique. Après un panorama des acteurs concernés présentant les risques et les responsabilités s'y afférant (**Chapitre I^{er}**), nous évoquerons le cas de la force majeure comme possible cause d'exonération de responsabilité (**Chapitre II**). Enfin nous verrons qu'il existe des zones d'incertitudes lorsque se produisent des possibles chevauchements de responsabilités (**Chapitre III**).

Chapitre I^{er} : Panorama des acteurs concernés

L'AVN 49 (Non Aviation Liability Clause⁵) donnant une définition large des activités aéronautiques, beaucoup d'entreprises peuvent couvrir leurs risques à travers les mécanismes de l'assurance aéronautique. Ainsi, lorsque nous faisons référence aux risques de guerre et assimilés, il ne faut pas se limiter aux simples risques des compagnies aériennes (**Section I^{ère}**) et des aéroports (**Section II**). Les constructeurs (**Section III**), l'ensemble des acteurs opérant dans la chaîne du transport de fret (**Section IV**) ainsi que toutes les activités sous-traitées telles que la maintenance, le handling ou la sûreté (**Section V**) ; sont susceptibles d'être exposés à des risques de guerre et assimilés. Au regard des

⁵ Clause de non aviation, Annexe 1

dispositions de l'AVN 48 B, plongeons nous dans les risques de ces différents acteurs. Nous commencerons ce panorama par une vue d'ensemble sur l'analyse de risques qui nous permettra par la suite de mieux appréhender les risques de chaque acteur (**Section préliminaire**).

Section préliminaire : L'analyse d'un risque difficile à définir

L'opération d'assurance est l'opération par laquelle un assureur s'engage à exécuter une prestation au profit d'une autre personne en cas de réalisation d'un événement aléatoire, le risque, en contrepartie de la perception d'une somme d'argent, la prime⁶. Ainsi, la 1^{ère} étape de cette opération est l'analyse du ou des risque(s) du client. C'est elle qui déterminera dans un 1^{er} temps la garantie à souscrire et dans un 2nd temps le montant de la prime d'assurance. Cette analyse qui peut paraître anodine est donc très importante. Les compagnies d'assurances suivent de près l'évolution des risques et pratiquent quotidiennement des analyses de risques.

Le terme « *risque* » trouverait tout d'abord son origine dans le mot latin « *resecum* », « *ce qui coupe* ». Au Moyen Âge et particulièrement en Italie, la notion de risque est employée dans le vocable marchand pour signifier le risque que courent les marchandises en mer. Plus tard à partir du XVIIe siècle, on retrouve l'expression « *à ses risques et périls* » ; la notion de risque s'emploie pour les activités économiques en général⁷.

Le développement technologique et la production de masse dans les pays occidentaux, apportent un certain confort de vie accessible au plus grand nombre, mais n'en sont pas moins générateurs de risques. L'évolution de la technologie entraîne de manière automatique une évolution des risques. Elle peut engendrer de nouveaux risques mais également créer de nouvelles brèches, de nouvelles failles dans les dispositifs de gestion des risques existants.

Par exemple, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, les portes des cockpits sont blindées et ne peuvent plus être ouvertes de l'extérieur. Seul le pilote ou le copilote peut ouvrir la porte de l'intérieur. Ceci pour éviter les détournements d'aéronefs par des

⁶ Cours assurances, IFURTA, Sophie MARX.

⁷ Université virtuelle environnement et développement durable (UVED), La « petite » histoire du risque : comment émerge et évolue la notion de risque avec le développement de nos sociétés modernes. <http://uved.univ-nantes.fr/sequence1/html/chap1.html>

pirates de l'air. Cette mesure de sécurité est pourtant à l'origine du crash de l'A320 de la compagnie Germanwings du 24 mars 2015. C'est cette mesure qui a permis au copilote d'accomplir son acte suicidaire lorsque le pilote s'est absenté du cockpit pour satisfaire un besoin. Une mesure qui se voulait préventive a été à l'origine de la réalisation d'un autre risque que l'on n'avait su prévoir à l'époque. Le risque est donc aléatoire mais également évolutif rendant son analyse encore plus complexe.

De plus, au rayon des risques de guerre et assimilés celui qui occupe une place prépondérante est évidemment le risque de terrorisme. Ce dernier est un risque mouvant et évolutif, et par conséquent difficile à définir et à cerner. Le risque terroriste se distingue également d'autres risques majeurs, parmi lesquels les catastrophes naturelles, par le fait qu'il ne peut être modélisé. Il est en effet impossible pour les assureurs d'établir, dans le cas du risque terroriste et contrairement aux catastrophes naturelles, des probabilités d'occurrence et de prévoir les impacts de ces occurrences. Le risque terroriste est par ailleurs illimité dans ses conséquences. Les coûts collatéraux d'une action terroriste dépassent parfois de beaucoup les coûts directs, c'est-à-dire les dommages aux biens matériels, l'indemnisation des victimes ou la perte d'exploitation pour les entreprises touchées. Dans le cas par exemple des attentats du World Trade Center à New-York, le coût des mesures de sécurité renforcées mises en place aux Etats-Unis ou des guerres menées en Irak ou en Afghanistan ont largement dépassé les montants d'indemnisation directs⁸.

Ainsi lorsque nous analysons un risque, il faut autant en mesurer les conséquences directes que les conséquences indirectes (collatérales et futures). C'est en prenant en compte toutes ces remarques préliminaires que nous allons maintenant analyser les risques auxquels s'expose chaque acteur.

Section I^{ère} : Les compagnies aériennes

Les compagnies aériennes sont évidemment les premiers acteurs impactés. Les avions sont des cibles privilégiées en raison du nombre potentiel de victimes, du retentissement médiatique des attentats et parce qu'ils symbolisent l'avancement économique et

⁸ FFSA, La gestion assurantielle du risque terroriste.

technologique des sociétés développées. Après un état des lieux des risques (I) nous disséquons le régime de responsabilité de ces dernières (II).

I. Les risques

Les risques auxquels sont exposées les compagnies aériennes sont nombreux. Tant en évolution (A) qu'au sol (B) les compagnies aériennes sont vulnérables face aux risques de guerre et assimilés.

A. Les risques au sol

Au sol, l'avion d'une compagnie aérienne peut être victime d'un acte de malveillance ou d'un sabotage (1). Les avions d'une compagnie peuvent également être endommagés par une attaque armée ou une attaque terroriste sur l'aéroport (2). Un coup d'Etat peut également causer des dommages matériels aux aéronefs et blesser des passagers (3). Un appareil peut aussi faire l'objet d'une mesure de réquisition ou de confiscation (4). Enfin, une compagnie aérienne peut être confrontée à des mouvements de grèves ou à un conflit de travail qui pourrait dégénérer et entraîner des dommages (5).

1. L'acte de malveillance ou de sabotage

L'acte de malveillance ou de sabotage peut intervenir tant lorsque l'avion est posé sur le tarmac d'un aéroport que lorsqu'il se trouve dans l'atelier de la société de maintenance pour une visite d'entretien.

Dans le 1^{er} cas, il faut prendre en considération qu'un nombre important de personnes gravite autour de l'avion avant que celui-ci ne prenne son envol. Et la plupart du temps, ces personnes ne sont pas des employés de la compagnie. En effet, la plupart des opérations de handling sont sous-traitées et la compagnie aérienne ne s'occupe plus vraiment de la préparation des vols. Ainsi, même si ces sociétés de handling doivent obtenir un agrément de la DSAC pour opérer et que leurs employés sont censés avoir obtenu un titre de circulation aéroportuaire (TCA ou badge); les actes de malveillance et de sabotage sont

toujours possibles. En outre, Augustin de Romanet, président-directeur de Paris aéroport annonçait en décembre 2015 à la suite des attentats du 13 novembre que « près de 70 badges » d'agents sur les 85.000 qui travaillent dans les zones les plus sécurisées de Roissy et Orly avaient été retirés à leurs porteurs, notamment « pour des phénomènes de radicalisation »⁹.

Au niveau des conséquences, elles sont difficiles à mesurer. Tout dépendra de la gravité de l'acte. Mais elles peuvent être catastrophiques vu que les aéronefs parqués sur le tarmac sont amenés à reprendre la route après avoir embarqué des passagers. Les conséquences sont aussi économiques car un avion retenu au sol entraîne des pertes et des coûts importants pour une compagnie aérienne. Bien davantage si l'aéronef est bloqué sur une piste.

Dans le 2nd cas, les considérations à prendre en compte sont similaires. Mais cette fois-ci, l'acte de sabotage ou de malveillance sera plus difficile à détecter ou prévenir puisque l'agent de maintenance dispose d'un accès à l'ensemble de l'avion. Il sera encore plus facile pour lui de réaliser un acte de sabotage ou de malveillance.

Les impacts sont identiques au 1^{er} cas avec la difficulté supplémentaire de devoir remonter jusqu'à la société de maintenance dans la chaîne de responsabilité pour déterminer la cause de l'incident ou de l'accident.

2. L'attaque armée ou l'attentat terroriste sur un aéroport

L'attaque armée ou l'attentat terroriste sur un aéroport est malheureusement un risque de plus en plus fréquent. En effet, les aéroports sont devenus des cibles privilégiées car ce sont des endroits stratégiques et les effets en cas d'attaque prennent souvent une ampleur internationale aux conséquences catastrophiques. Nous développerons plus en profondeur ce risque dans la partie dédiée aux aéroports.

Pour les compagnies aériennes, les dommages tant matériels qu'humains sont importants. En effet, leurs appareils peuvent être endommagés voir détruits et il peut y avoir des victimes parmi leurs passagers et personnels. C'est ce qu'il s'est produit le 8 juin

⁹ Attentats : près de 70 badges retirés à des agents d'Aéroports de Paris, Les Echos, 13 décembre 2015 http://www.francetvinfo.fr/faits-divers/terrorisme/attaques-du-13-novembre-a-paris/aeroports-de-paris-pres-de-70-badges-retires-a-des-agents-notamment-pour-radicalisation_1219967.html

2014 sur l'aéroport de Karachi faisant plusieurs morts et endommageant des appareils de Shaheen Air de la Pakistan International Airlines¹⁰. Un mois plus tard, le 20 juillet 2014, l'aéroport international de Tripoli a été le théâtre d'un affrontement entre milices rivales pour le contrôle de l'aéroport ayant endommagé un grand nombre d'avions, notamment de la Libyan Airlines. Des attaques dévastatrices ont également été menées sur le deuxième aéroport de la ville, l'aéroport de Mitiga par l'Etat Islamique en septembre 2015.

Les conséquences sont toujours les mêmes : des passagers à indemniser, des avions cloués au sol, des réparations à prévoir, voire des cas de perte totale.

3. Le coup d'Etat

Le coup d'Etat est un autre risque de guerre et assimilés auquel les compagnies aériennes peuvent être confrontées. Ce risque imprévisible a la plupart du temps des conséquences sur le trafic des aéroports de l'Etat concerné voire même la fermeture des aéroports. Pour une compagnie aérienne ce risque peut avoir des conséquences financières importantes. L'aéroport en question ne peut plus être desservi pendant un certain nombre d'heures voire de jours. Des vols sont annulés. Il n'est également plus possible de décoller depuis l'aéroport. Des passagers de la compagnie qui devaient être rapatriés peuvent se retrouver bloquer dans un Etat en situation de crise. Cependant la garantie jouera uniquement si ce coup d'Etat produit un dommage matériel à un aéronef ou corporel aux passagers et personnel de la compagnie aérienne.

C'est ce qu'il s'est produit en 2014 sur l'aéroport de Tripoli en Libye.

4. Les mesures de confiscation et de réquisition de l'aéronef

Les mesures de confiscation et de réquisition sont aussi des risques de guerre et assimilés auxquels sont confrontées les compagnies aériennes.

La mesure de confiscation est le cas dans lequel un aéronef est confisqué par les autorités d'un Etat étranger qui l'empêchent de décoller pour repartir. Pour des raisons diverses et notamment dans des affaires de trafic de drogue par voie aérienne. C'est le cas

¹⁰ L'aéroport de Karachi théâtre d'une importante attaque des talibans pakistanais, Le Monde avec l'AFP et Reuters, 8 juin 2014 http://www.lemonde.fr/asi-pacifique/article/2014/06/08/pakistan-des-hommes-armes-attaque-l-aeroport-de-karachi_4434386_3216.html

de la récente affaire « *Air Cocaine* » qui s'est déroulé à l'aéroport international de Punta Cana en République dominicaine. Avant le début du roulage, l'avion est bloqué au sol par les autorités dominicaines avec un grand déploiement de moyens. Au total, 700 kg de cocaïne contenus dans 26 valises sont découverts à bord de l'appareil. L'avion est confisqué et les pilotes français arrêtés. Cas très intéressant qui pose notamment la question de la responsabilité juridique des équipages vis-à-vis du contenu des marchandises transportées soit au titre du fret aérien, soit dans les bagages des passagers.

La mesure de réquisition est prévue par le Code de la défense. Il s'agit plus précisément de la réquisition pour les besoins généraux de la nation. La réquisition d'aéronef est prévue à l'article R2213-20 qui prévoit que « *La réquisition de l'usage ou de la propriété d'un aéronef est notifiée soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou, à défaut, au commandant de bord. Sauf indication contraire, elle entraîne l'obligation de débarquer les passagers, objets, approvisionnements et marchandises. Lors de l'établissement de l'état descriptif, le prestataire est tenu de communiquer à l'autorité requérante tous documents permettant d'apprécier l'état d'usure du moteur et de la cellule, notamment les documents de bord. L'inventaire du matériel réquisitionné précise si ce matériel est ou non conservé à bord. Un procès-verbal de remise, sur lequel sont mentionnées éventuellement les observations des intéressés, tient lieu de reçu des prestations fournies* ». L'article D2213-23 prévoit également que « *les services des compagnies aériennes françaises peuvent être mis en état de réquisition. Le cas échéant, les personnels nécessaires à l'exécution par priorité des missions prescrites en application de l'alinéa précédent peuvent être mis en état de réquisition* ». Au-delà des aéronefs, le personnel peut aussi être réquisitionné.

5. La grève, les émeutes, les troubles civils ou le conflit de travail

Ce type de risques peut se produire dans les aéroports. Si cela se passe généralement sans heurts, des rassemblements plus virulents peuvent également provoquer des dommages matériels sur les aéronefs. Ainsi, une manifestation sur l'aéroport de Calvi en Corse, avait conduit à la destruction d'un aéronef en 1991.

B. Les risques lorsque l'aéronef est en évolution

Même si toutes les mesures préventives sont mises en œuvre au sol, par la sûreté aéroportuaire, pour empêcher que ne soient introduits à bord des aéronefs des passagers ou des bagages présentant un danger pour la sécurité des vols, le risque zéro n'existe pas.

Depuis les développements du transport aérien, le terrorisme a évolué successivement de l'agression dirigée contre le vecteur (cas du détournement ou de la capture illicite d'aéronef) (1) à l'attentat aveugle (cas de l'explosion en vol par sabotage) (2) pour aboutir, le 11 septembre 2001, à une véritable attaque aérienne destinée à provoquer le plus grand nombre de victimes (3). Des avions de ligne commerciale ont aussi été abattus parfois par erreur mais également volontairement (4). Enfin, cas plus rare mais sûrement le plus difficile à éviter, l'acte volontaire du pilote lui-même (5).

1. Le détournement d'aéronef

Le détournement d'aéronef a été la première forme de terrorisme aérien. En février 1931, à l'époque de la prohibition nord-américaine, trois vols intérieurs sont détournés au Pérou. Il s'agit du tout premier acte de détournement dans l'histoire de l'aviation. L'objectif était de répandre des tracts révolutionnaires par la voie des airs. A la fin des années 1960, époque du développement généralisé de l'aviation commerciale au cours de laquelle chaque Etat ou presque se dote d'une compagnie de pavillon, la piraterie aérienne va devenir l'une des armes favorite du terrorisme international dont l'épicentre se déplace vers le Proche-Orient. La plupart du temps les détournements d'aéronef sont accompagnés de revendications politiques ou nationalistes. L'idée est d'obtenir quelque chose avec comme monnaie de change un aéronef détourné comportant un certain nombre de passagers pris en otages. Mais il n'y a dans cette phase là aucune volonté primaire de faire des victimes. Il arrive même parfois que l'aéronef soit détourné, que les passagers soient débarqués et que les pirates ne détruisent l'appareil qu'à ce moment-là. C'est ce qu'il s'est passé le 29 août 1969 lorsque Leïla Khaled et son complice Salim Issaoui détournent le vol 840 de la TWA assurant la liaison Los Angeles-Tel-Aviv. L'avion est détourné en Syrie où les passagers sont débarqués avant que les pirates de l'air ne fassent exploser l'avion. Il s'agit du premier âge du terrorisme aérien.

Compte tenu des mesures de sûreté mises en œuvre depuis les attentats du 11 septembre, ce type de risque se fait de plus en plus rare. Aucun détournement d'avion n'a été recensé en 2015, alors qu'un seul avion a été détourné en 2016. Il s'agit d'un vol Egyptair reliant Alexandrie et le Caire qui fut détourné par un passager vers Chypre pour y demander l'asile politique et y voir son ex-femme¹¹.

Au niveau des conséquences pour la compagnie aérienne, il peut y avoir des dégâts matériels sur l'aéronef, des blessés et voire des victimes parmi ses passagers et ses équipages sans compter la logistique à mettre en place pour le rapatriement des passagers et du personnel de bord.

2. L'attentat à bord de l'aéronef

« La destruction volontaire d'un aéronef civil participe de la deuxième logique de la piraterie aérienne »¹². Le premier attentat à la bombe de l'histoire de l'aviation civile internationale est commis par Albert Guay au Québec le 9 septembre 1949. Une bombe explose dans la soute à bagages avant d'un DC-3 d'Air Rimouski faisant 23 morts.

Mais cette forme de terrorisme aérien débute surtout au début des années 1970. Le 22 février 1970, une bombe mise à feu par la pression atmosphérique explose à bord d'un avion de la Swissair à destination de Tel Aviv faisant 47 morts. L'attentat est revendiqué par le Front populaire pour la libération de la Palestine (FPLP). Le 8 septembre 1975, un Boeing 707 de la TWA explose en plein vol au large de Corfou avec à son bord 88 personnes. Cet attentat marque un changement dans les méthodes du terrorisme et du théâtre choisi : l'Europe.

Mais tout change au cours des années 1980 lorsque la méthode, la stratégie de sabotage, est mise en œuvre non plus par des groupes d'individus isolés, mais vraisemblablement par des États qui deviennent eux-mêmes terroristes. Un attentat, commis en 1988, est très significatif : la destruction du Boeing de la Pan Am au-dessus de Lockerbie le 21 décembre 1988 (270 morts). Parti de Francfort le 21 décembre 1988 avec

¹¹ Détournement d'avion en Egypte : le « pirate » voulait voir son ex-femme, Mathieu Ecoiffier, Libération, 29 mars 2016. http://www.liberation.fr/planete/2016/03/29/detournement-d-avion-en-egypte-le-pirate-voulait-voir-son-ex-femme_1442690

¹² Géopolitique du terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la diversité de la riposte, Michel Dupont-Elteray, publié en 2005, Institut de Stratégie Comparée <http://www.cairn.info/revue-strategique-2005-1-page-109.htm#no5>

49 militaires américains en permission de Noël, le vol 103 de la Pan Am change d'appareil à Londres Heathrow, embarquant deux cents passagers, dont une douzaine d'enfants et trente-cinq étudiants venus en Grande-Bretagne dans le cadre d'un échange universitaire. Cet attentat a été attribué à la Lybie de Kadhafi.

Depuis ce jour, le terrorisme aérien a changé de nature : il n'est plus question d'échanger des otages, mais de frapper brutalement l'opinion publique. Aujourd'hui c'est cette forme de terrorisme aérien qui est privilégiée. Les pirates de l'air profitent le plus souvent de failles dans la sécurité des aéroports, notamment du Sud, pour introduire des engins explosifs.

En 2006, c'est tout un projet d'attentats sur des lignes à destination de l'Amérique du Nord qui est déjoué par la Scotland Yard. Le projet terroriste était de faire exploser simultanément dix avions de ligne à destination d'aéroports nord-américains, au moyen d'explosifs liquides emmenés en cabine comme bagage à main, en l'occurrence dans des biberons d'enfants en bas âge. Après l'annonce de cet attentat déjoué, un durcissement des mesures de sûreté a été opéré dans les aéroports nord-américain et européen. Notamment les règlements européens n° 245/2006 et 246/2006 qui interdisent le transport de certains liquides dans les bagages cabine. Cet exemple montre bien que le risque terroriste est multiforme, évolutif et imprévisible tant l'imagination des pirates de l'air est débordante¹³.

Récemment, le 31 octobre 2015, c'est un Airbus A321 de la compagnie charter russe Metrojet reliant Charm el-Cheick à Saint Petersburg qui a explosé en plein vol avec à son bord 224 passagers (aucun survivant). Cet attentat a été revendiqué par l'Etat Islamique, qui affirme avoir utilisé une cannette de soda piégée¹⁴. C'est le premier attentat réussi à bord d'un avion depuis les attaques du 11 septembre.

Les conséquences d'un tel acte pour les compagnies aériennes sont très importantes. Surtout, c'est vers ces dernières que se dirigeront les réclamations d'indemnisations. Dès lors, au-delà de la perte totale d'un appareil, il faudra indemniser les familles de nombreuses victimes. Ainsi que celles des victimes au sol selon le lieu de l'explosion.

¹³ Projet d'attentats sur les lignes aériennes transatlantiques de 2006, https://fr.wikipedia.org/wiki/Projet_d%27attentats_sur_les_lignes_a%C3%A9riennes_transatlantiques_de_2006

¹⁴ Crash du Metrojet : une cannette de soda piégée ? Air Journal, 19 novembre 2015. <http://www.air-journal.fr/2015-11-19-crash-de-metrojet-une-cannette-de-soda-piegee-5153770.html>

3. L'aéronef arme par destination

C'est de loin le risque qui fait le plus frémir les compagnies aériennes et les autorités étatiques. Il s'agit évidemment du cas des attentats du 11 septembre 2001. 19 pirates de l'air répartis en commandos ont pris le contrôle des commandes des avions sur quatre vols intérieurs aux Etats-Unis pour les détourner vers les tours du World Trade Center, le Pentagone et vraisemblablement la Maison Blanche.

C'est un changement inédit dans la logique de la piraterie aérienne. Sûrement la forme de terrorisme aérien la plus difficile à mettre en œuvre, car il s'agit d'attentats kamikazes, mais de loin la plus dévastatrice. En effet, l'aéronef est transformé en arme par destination. Posant de véritables problématiques juridiques et morales sur la capacité d'un Etat d'abattre un aéronef qui menace de s'écraser volontairement sur son territoire malgré qu'il y ait à son bord un grand nombre de passagers civils.

Mais le véritable bouleversement depuis le 11 septembre, c'est la prise en compte des tiers à la surface. En effet les attentats du 11 septembre ont fait 2731 victimes au sol qui n'étaient pas des passagers de la compagnie aérienne. Au lendemain de cette catastrophe, les assureurs et réassureurs ont dû régler non seulement, en une seule fois, 18,8 milliards de dollars pour des polices « dommages et pertes d'exploitation » mais également 20 milliards de dollars d'indemnisations en assurances de personnes dont 2,6 milliards de dollars en vie et santé et 1,8 milliards de dollars en accidents du travail et responsabilité civile¹⁵. Nous verrons dans la deuxième partie de cette étude les conséquences de ces attentats sur le marché de l'assurance aviation et sur les mécanismes mis en place par les Etats pour venir au soutien des assureurs et réassureurs.

4. L'aéronef abattu en plein vol

Le cas de l'aéronef abattu en plein vol est la plupart du temps dû à une « violation » d'un espace aérien interdit suite à une erreur de navigation de la part de l'équipage. Ce fut le cas du vol 007 de la Korean Air Lines (B747) reliant New York à Séoul via Anchorage le 1^{er} septembre 1983. Il fut abattu par un avion de chasse russe faisant 246 victimes.

¹⁵Les cahiers de l'assurance, Un Partenariat Public Privé via GAREAT assure le risque terroriste <http://assurance.sia-partners.com/un-partenariat-public-privé-gareat-assure-le-risque-terroriste>

Plus récemment, c'est le vol 17 de la Malaysia Airlines (B777) reliant Amsterdam à Kuala Lumpur qui a été abattu par un missile sol-air alors qu'il survolait la région de Donetsk dans l'est de l'Ukraine. L'appartenance de ce missile est encore débattue aujourd'hui entre l'armée ukrainienne et les séparatistes pro-russes.

Les conséquences sont encore une fois similaires aux cas précédents : La perte totale de l'aéronef et des familles de victimes à indemniser.

Nous verrons en deuxième partie de cette étude que le cas d'un aéronef abattu par un missile nucléaire ne sera pas couvert par les polices d'assurance risques de guerre et assimilés.

5. L'acte volontaire d'un préposé de la compagnie

L'acte volontaire d'un préposé de la compagnie est un cas très intéressant car il pose de véritables questions de droit. En effet on peut considérer que le préposé est un employé de la compagnie aérienne. Dès lors, l'assureur est en droit d'invoquer la faute intentionnelle de l'assuré qui est une cause d'exclusion de garantie pour ne pas avoir à indemniser. Pour autant, ce cas n'est pas envisageable pour plusieurs raisons.

En premier lieu, parce que l'assuré est le transporteur, autrement dit, la compagnie aérienne et non le préposé. Donc le seul scénario, jamais vu, qui pourrait conduire à l'exclusion de la police d'assurance est celui d'une destruction volontaire de l'appareil par le transporteur même et non par un préposé.

En second lieu, en cas de crash aérien la compagnie aérienne et la compagnie d'assurance auraient trop à perdre en matière d'image qu'il serait impensable que la compagnie d'assurance refuse de couvrir les dommages résultant du crash. Il y a des victimes, des familles à indemniser et une importante couverture médiatique.

L'exemple type est évidemment celui du suicide du pilote ou du copilote. C'est ce qui s'est produit le 24 mars 2015 sur le vol 9525 de Germanwings qui reliait Barcelone à Düsseldorf. Après que le commandement de bord soit sorti du cockpit pour aller aux toilettes, le copilote, a refusé de lui ouvrir la porte (qui ne peut être ouverte que de l'intérieur du cockpit). Puis il a actionné les commandes activant la descente de l'appareil jusqu'à l'impact sur un flanc de montagne des Alpes.

Les dommages matériels et corporels résultant de ce crash ont été indemnisés par la garantie des risques de guerre et assimilés. Ce cas rentrant dans les risques visés au (g) de la clause AVN 48 B qui vise « *le détournement, ou toute saisie illicite ou exercice injustifié du contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en vol faite par toute personne à bord de l'aéronef agissant sans le consentement de l'assuré* »¹⁶.

Ce premier état des lieux des risques des compagnies aériennes montre bien à quel point ces dernières sont vulnérables face aux risques de guerre et assimilés. Notamment en vol, ou en cas d'attentat ou d'acte de malveillance, la marge de manœuvre pour éviter le crash est fortement limitée. Il faut également noter qu'en plus des passagers les avions de lignes commerciales transportent le plus souvent du fret en soute qui sera évidemment perdu en cas de crash. Les réclamations à la suite d'un tel événement sont alors très nombreuses.

La communauté aérienne internationale s'est empressée de régir la responsabilité du transporteur aérien dès 1929.

II. Le régime de responsabilité des compagnies aériennes

L'étude des textes montre qu'il n'existe pas en l'état actuel du droit aérien, de textes spécifiques relatifs à la responsabilité des compagnies aériennes en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilés (**A**). Nous verrons d'ailleurs, par la suite, que la situation est sensiblement la même pour l'ensemble des acteurs du transport aérien. Dès lors, il faut se référer au droit aérien « commun » de la responsabilité (**B**). En France, nous pouvons également nous référer à la réglementation européenne qui est souvent plus stricte en matière de sûreté (**C**). De plus, dans un attentat type 11 septembre, les victimes collatérales se trouvant au sol se rajoutent à celles présentes dans l'aéronef. Nous nous pencherons sur la responsabilité des compagnies aériennes vis-à-vis des tiers à la surface (**D**). Enfin, après avoir balayé l'ensemble du corpus juridique régissant la responsabilité des compagnies aériennes, nous jugerons de sa pertinence au regard des risques de guerre et assimilés, objets de notre étude (**E**).

¹⁶ Voir Annexe 2

A. L'absence d'un régime spécifique de la responsabilité des compagnies aériennes en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilé

Nous l'avons vu jusqu'à présent, les risques de guerre et assimilés ne sont pas des risques comme les autres. Tant en raison de l'ampleur des conséquences que de la multiplicité des causes, la recherche des responsabilités est très difficile. En effet, lorsqu'un crash a pour cause une erreur technique ; rechercher la responsabilité de la compagnie aérienne ne semble poser aucune difficulté. Quand un crash se produit et que la compagnie aérienne est victime d'un acte de terrorisme, il est sûrement plus délicat de rechercher sa responsabilité. Pourtant, c'est bien vers la compagnie aérienne que sera dirigé l'ensemble des réclamations.

Ainsi, nous pouvons nous étonner de l'absence d'un régime spécifique de la responsabilité des compagnies aériennes en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilé. Surtout, depuis les événements du 11 septembre. Aucune modification des conventions existantes, ni aucun établissement d'une nouvelle convention n'a abouti.

Dès lors, il faut jouer d'une « *gymnastique juridique* » pour replacer ces risques dans les conventions existantes.

B. La référence au droit aérien « commun » de la responsabilité

Le droit aérien est d'abord le droit des transports de passagers. Si les passagers sont victimes d'attentats terroristes, peuvent-ils obtenir réparation ? Celle-ci doit-elle être traitée de manière particulière ?¹⁷ Comme nous venons de l'évoquer, il n'y a pas de texte spécifique sur ce point, si ce n'est le droit aérien « commun » de la responsabilité. A savoir, en l'état du droit positif, la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. C'est cette convention qui régit la responsabilité du transporteur aérien pour les dommages causés aux passagers, aux bagages et aux marchandises. Concernant ces dernières, nous verrons la responsabilité du transporteur aérien plus tard dans la partie sur le transport du fret.

¹⁷ Philippe Delebecque, Intervention au colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, le 9 décembre 2004 à la DGAC « *Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes* », Les incidences juridiques au regard de la responsabilité civile.

Concernant les passagers, nous pouvons penser que nous serions en l'occurrence en présence d'un accident qui survient à bord, à la suite, par exemple, de l'explosion d'une bombe. Le dommage doit alors être réparé sur le fondement de l'article 17 de la Convention de Montréal¹⁸ qui fait peser sur la compagnie aérienne une obligation de résultat, le transporteur étant de plein droit responsable jusqu'au plafond de 100.000 DTS. Si le dommage est inférieur à 100.000 DTS, la seule cause d'exonération est la faute de la victime¹⁹. Ce qui semble dénué de sens lors d'un attentat.

Si en revanche, le dommage est supérieur à 100.000 DTS, la compagnie aérienne pourra s'exonérer, non seulement en faisant état de la faute de la victime le cas échéant, mais également en essayant de prouver qu'elle n'a commis aucune faute²⁰. Ce qui semble assez difficile à établir. En effet il lui faudra démontrer que toutes les mesures de prévention ont bien été respectées. Mais la Convention de Montréal prévoit une autre cause d'exonération à l'article 21 qui semble plus abordable. Il s'agit du fait du tiers²¹, mais le transporteur devra démontrer qu'il s'agit de la cause unique du dommage. Si nous rapportons cette cause d'exonération à notre cas d'espèce, à savoir l'explosion d'une bombe à bord, nous pouvons légitimement penser que si effectivement un attentat terroriste est la cause principale d'un crash, la compagnie pourrait valablement s'exonérer de sa responsabilité pour les dommages qui dépassent 100 000 DTS.

¹⁸ « *Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que 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* ».

¹⁹ Article 20 : « *Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le par. 1 de l'art. 21* ».

²⁰ Article 21 : Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager : « (1) *Pour les dommages visés au par. 1 de l'art. 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.*

(2) *Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au par. 1 de l'art. 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:*

a) *que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires,*

Ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers. »

²¹ Cf. note 20

Voyons maintenant ce que propose la réglementation européenne sur ce cas précis.

C. La réglementation européenne

Au niveau du droit européen, et de la même façon qu'en droit international, aucun texte ne vise spécifiquement les risques de guerre et assimilés. Il faut alors se référer au règlement n°889/2002 du 13 mai 2002 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident qui reprend les dispositions de la Convention de Montréal.

Ce règlement prévoit dans ses considérants qu' « *un système de responsabilité illimitée en cas de décès ou de blessure des passagers est approprié dans le cadre d'un système de transport aérien sûr et moderne* ». Avant d'estimer que « *le transporteur aérien communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'article 21, paragraphe 2, de la convention de Montréal, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires* ». Enfin une annexe au règlement précise qu'au-delà de 100 000 DTS, le transporteur aérien peut se défendre contre une réclamation en apportant la preuve qu'il n'a pas été négligent ou fautif d'une autre manière.

Si ce règlement confirme l'absence de faute comme cause d'exonération de la responsabilité du transporteur aérien ; il ne reprend pas le fait du tiers. Renforçant l'idée d'une responsabilité quasi-automatique du transporteur aérien en cas d'accident peu importe la cause.

D. La responsabilité des compagnies aériennes vis-à-vis des tiers à la surface

Dans le cas d'un attentat où l'aéronef est utilisé comme une arme par destination, type 11 septembre, il peut également y avoir des victimes à la surface. Des tiers qui n'ont aucun lien juridique avec le transporteur aérien. Leurs ayants-droits ne peuvent donc pas recevoir une indemnité au titre de la Convention de Montréal.

Le droit français prévoit dans le Code des transports à l'article L.6131-2 que « *l'exploitant d'un aéronef est responsable de pleins droits des dommages causés par les*

évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface. La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime ». Notons d'emblée que la cause d'exonération relatif à la faute de la victime est totalement inopérante dans notre cas. Si l'on prend le texte de cet article à la lettre, le transporteur aérien est pleinement responsable vis-à-vis des tiers à la surface dans un attentat type 11 septembre. Ce qui semble assez paradoxale étant donné qu'il n'a plus la maîtrise de son appareil.

A la suite des attentats du 11 septembre un projet de convention a vu le jour concernant les victimes à la surface. Il a débouché sur la Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs faite à Montréal le 2 mai 2009.

Cette convention audacieuse plaçait le décor dès le début : « Les Etats parties à la présente convention, reconnaissant les graves conséquences des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs qui causent des dommages à des tiers ou à des biens, Reconnaissant qu'il n'existe pas actuellement de règles harmonisées régissant ces conséquences, Reconnaissant l'importance d'assurer la protection des intérêts des tierces victimes et la nécessité d'une indemnisation équitable, ainsi que la nécessité de protéger l'industrie aéronautique des conséquences des dommages causés par des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs, considérant la nécessité d'adopter une approche coordonnée et concertée de l'indemnisation des tierces victimes, fondée sur la coopération entre toutes les parties concernées, réaffirmant l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944, convaincus que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser et de codifier certaines règles régissant la réparation des conséquences des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs en vol, au moyen d'une nouvelle convention, est la manière la plus appropriée et la plus efficace de réaliser un équilibre équitable des intérêts ». C'est donc le constat d'un vide juridique à combler en la matière qui est dressé.

L'article 2 dispose que la Convention s'applique aux vols internationaux mais que les Etats partis peuvent déclarer que la Convention s'applique aussi aux vols nationaux de leur territoire. L'article 3 précise la responsabilité de l'exploitant. Ce dernier est responsable de

la réparation des dommages qui entre dans le cadre de la Convention à la seule condition qu'ils soient causés par un aéronef en vol et qu'ils soient la conséquence directe de l'événement qui les a produits. L'article énonce ensuite les dommages indemnisables. L'article 4 fixe, lui, les limites de responsabilité qui sont calculées sur la base de la masse de l'aéronef. Enfin l'article 8 prévoit la constitution d'un Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages dont l'objectif est de verser des indemnités aux tiers à la surface victimes d'actes d'intervention illicite.

Cette convention semblait dès lors intéressante dans son principe et ambitieuse avec l'établissement d'un fonds international pour la réparation des dommages. Pour autant, elle n'a pas eu le succès escompté puisqu'elle n'est pas rentrée en vigueur faute de ratifications suffisantes. En effet, il était prévu qu'elle devait rentrer en vigueur lors du dépôt du 35^{ème} instrument de ratification et à la condition que le nombre total des passagers partant des aéroports des Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré soit d'au moins 750 000 000²². Cette convention ne réunit à l'heure actuelle que 11 signatures pour 2 ratifications et 4 adhésions.

Ainsi, si un événement comme le 11 septembre devait se reproduire, les victimes seraient indemnisées par des fonds de garantie mis en place par les Etats à la suite de ces attentats. Mais les victimes souhaitant attaquer la compagnie aérienne impliquée pour obtenir une indemnité plus importante se retrouveront face à un vide juridique non comblé, au moins, du point de vue du droit international.

E. Le constat : Un régime de responsabilité ambigu concernant les risques de guerre et assimilés

Que ressort-il de cette étude du régime de responsabilité des compagnies aériennes en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilés ?

Nous l'avons évoqué, l'une des difficultés est que s'agissant des risques de guerre et assimilés, le régime de responsabilité du transporteur aérien est le même que pour les risques que l'on pourrait qualifier d'« ordinaires ». Il répond aux dispositions des Conventions de Varsovie et Montréal.

²² Article 40 de la Convention

La Convention de Montréal, ainsi que le règlement européen 889/2002 créent une responsabilité quasi-automatique du transporteur aérien en cas de décès ou de blessures des passagers consécutifs à un accident et cela, peu-importe la nature et la cause de l'accident pour les dommages inférieurs à 100 000 DTS. Au dessus de ce plafond, les causes d'exonération restent difficiles à démontrer ; mais, l'avocat d'une compagnie aérienne qui serait bien décidé à décharger sa cliente de la responsabilité qui pèse sur elle, suite à un attentat, ne serait pas démunie de moyen de défense.

Deux interprétations anciennes mais très intéressantes et surtout trop rares, pour ne pas être relevées, ont été données par la Cour de Cassation en 1976 et en 1999.

Premièrement, l'affaire Epoux Haddad c/ Air France. Nous sommes en 1976, encore sous l'égide de la Convention de Varsovie de 1929. Les Epoux Haddad prennent place à bord du vol Air France 139 reliant Tel-Aviv à Paris avec une escale à Athènes. Lors de cette dernière, l'avion est détourné par quatre pirates de l'air qui oblige le commandant de bord à se poser à l'aéroport d'Entebbe en Ouganda. Après plusieurs tentatives de médiations diplomatiques, Israël envoie sur place une centaine de soldats d'élite pour libérer ses ressortissants. Par la suite, les époux Haddad vont former un recours à l'encontre de la compagnie Air France pour être indemnisés de leur préjudice physique et psychique sur le fondement de l'article 17²³ de la Convention de Varsovie. Ils obtiennent gain de cause en 1^{ère} instance mais sont déboutés par la Cour d'appel sur le fondement de l'article 20 paragraphe 1²⁴ de la Convention de Varsovie. Ils forment un pourvoi en cassation mais seront de nouveau déboutés.

La Haute juridiction va à cette occasion donner une interprétation de cette cause d'exonération de l'article 20 de la Convention de Varsovie dans le cas précis d'un détournement d'aéronef : *« Mais attendu, en premier lieu, que si l'article 17 de la Convention de Varsovie instaure une présomption de responsabilité à l'égard du transporteur aérien, l'article 20 prévoit que le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il était impossible de les prendre. Que la Cour d'appel, ayant constaté que la compagnie Air France n'avait aucune qualité ni délégation de prérogative de police*

²³ « Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement ».

²⁴ « Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre »

pour effectuer sur un aéroport étranger le contrôle de l'embarquement des passagers et qu'elle n'avait pas davantage reçu l'autorisation de disposer à bord de ses appareils de personnel armé, a pu en déduire qu'il lui avait été impossible de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage dont se plaignaient les époux Haddad. Que la Cour d'appel n'a fait qu'appliquer sans les violer les dispositions de cet article 20 en admettant que la Compagnie Air France s'était déchargée de la présomption de responsabilité qui pesait sur elle »²⁵. Ainsi la Cour de Cassation avait pu retenir dans ce cas précis que le transporteur aérien était dans l'impossibilité de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage. Il s'agit donc bien d'une obligation de moyens qui pèse sur le transporteur aérien.

Comme nous l'avons vu plus haut, la Convention de Montréal, qui s'applique dans toute l'Union européenne, a quelque peu revu cette cause d'exonération. La responsabilité est automatique pour les demandes d'indemnisation inférieure à 100 000 DTS mais lorsqu'elles dépassent cette limite, le transporteur aérien peut démontrer « *que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires* ».

Un autre arrêt de la Cour de Cassation du 15 juillet 1999²⁶ a précisé la nature de l'obligation de sécurité du transporteur aérien à l'égard de ses passagers. Une nouvelle fois, cet arrêt est rendu sous l'égide de la Convention de Varsovie puisque la Convention de Montréal n'était pas encore entrée en vigueur. En l'espèce, alors qu'un certain nombre de personnes domiciliées en France avaient acheté des billets d'avion sur un vol de la compagnie British Airways à destination de Madras et Kuala Lumpur via Londres ; l'avion avait fait un escale technique à l'aérodrome de Koweït City, peu de temps après que les troupes irakiennes aient commencé d'envahir le Koweït. L'aérodrome avait été fermé en raison des bombardements et les passagers transportés dans un hôtel où ils ont été faits prisonniers par l'armée irakienne, puis détenu pendant une période allant de un à trois mois en divers endroits du Koweït ou de l'Irak. À leur retour en France, ces passagers et des membres de leur famille ont engagé contre la compagnie British Airways une action en réparation des préjudices consécutifs à cette détention.

²⁵ Cass. 1^{ère} Civ.16 février 1982, n° 80-17009, Epoux Haddad c/ Air France : texte complet de l'arrêt en Annexe 2

²⁶ Cass. 1^{ère} Civ.15 juillet 1999, n° 97-10268

Les juges de la Haute juridiction avaient dans un premier temps écarté l'application des dispositions de la Convention de Varsovie en estimant que le dommage n'était pas survenu pendant le vol, ou encore, pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement. Ils avaient donc condamné la compagnie British Airways au paiement de dommages et intérêts en vertu de l'article 1147 du Code civil qui disposait à cette époque que « *le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* ». Les avocats de la compagnie British Airways avaient alors soutenu que l'obligation du transporteur aérien serait de moyens et non de résultat quant à la sécurité des passagers après leur débarquement dans un pays d'escale, de sorte que l'article 1147 avait été violé.

La Cour de cassation avait alors estimé que « *si un transporteur aérien n'est tenu d'une obligation de sécurité de résultat vis-à-vis de ses passagers qu'en ce qui concerne, outre le vol proprement dit, les opérations d'embarquement et de débarquement, il reste tenu à leur égard d'une obligation de sécurité de moyens dans l'exécution du contrat le liant à ses clients ; que la cour d'appel, statuant par motifs propres et adoptés, a constaté que l'escale sur l'aérodrome de Koweït City, qui n'était pas mentionnée sur les billets d'avion, avait été portée à la connaissance des passagers lors du départ de Londres et qu'elle avait été réalisée à un moment où l'imminence d'un conflit armé était hautement prévisible, et cela bien que l'avion ait disposé d'une réserve de carburant suffisante pour l'éviter, de sorte que les passagers avaient été exposés sans raison valable à un risque de guerre ; qu'elle a pu déduire de ces constatations que la compagnie British Airways avait failli à son obligation de moyens* ».

Dès lors, nous comprenons que le transporteur aérien est soumis à une obligation de sécurité de résultat sous l'égide de la Convention de Varsovie. Mais, il ne sera tenu que d'une obligation de sécurité de moyens dans l'exécution du contrat le liant à ses clients. Ce qui semble être une solution assez déroutante. En effet, si le transporteur aérien est soumis à une obligation de résultat sous l'égide de la Convention de Varsovie pour les dommages ne dépassant pas 100 000 DTS (seule la faute de la victime pouvant l'exonérer de sa responsabilité), il n'est tenu que d'une obligation de moyens pour les dommages supérieurs à ce plafond.

Il ressort de l'étude de ces deux arrêts qu'aucune solution unanime n'est établie concernant la responsabilité du transporteur aérien face à un risque de guerre et assimilé. Les juges rendant leurs décisions plutôt au cas par cas. Dans un 1^{er} arrêt le transporteur aérien semble bien tenu d'une obligation de moyens alors que dans un 2nd arrêt la Cour avance que ce dernier est tenu d'une obligation de sécurité de résultat lors du vol et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement.

De plus, la portée de ces arrêts reste limitée puisqu'ils ont été rendus sous l'égide de la Convention de Varsovie. En effet, la Convention de Montréal a, depuis, renforcé la responsabilité du transporteur aérien. Mais l'absence de sinistre significatif en la matière en France, ne nous permet pas de creuser davantage la question.

Si le régime de responsabilité des compagnies aériennes, en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilé semble ambigu ; le cas des aéroports l'est d'autant plus.

Section II : Les aéroports

Aux côtés des compagnies aériennes, les aéroports sont également des acteurs vulnérables face aux risques de guerre et assimilés. La souscription d'une garantie d'assurance pour couvrir ces risques leur est indispensable. L'actualité récente montre également que malgré les multiples mesures de sûreté mises en place ces dernières années les risques pèsent toujours, même en Europe (**I**). De plus, l'aéroport a cette particularité de mettre en interaction l'ensemble des opérateurs du transport aérien. Ces derniers ont chacun leur rôle à jouer en matière de sûreté, rendant la recherche des responsabilités encore plus difficile en cas de réalisation d'un risque (**II**).

I. Les risques

Les risques auxquels sont exposés les aéroports sont similaires à ceux auxquels sont confrontées les compagnies aériennes au sol. A la différence que lorsqu'un aéroport ; plus encore un hub, est victime d'un attentat ou d'une attaque armée (**A**), d'un coup d'Etat (**B**)

ou encore d'une grève ou d'un mouvement populaire (C), c'est l'ensemble de la communauté aérienne qui se retrouve affectée.

A. L'attentat

Parce qu'ils regroupent un grand nombre de personnes, qui plus est de nationalités différentes ; parce qu'ils sont des symboles de la mondialisation, les aéroports sont les cibles de nombreux attentats depuis les débuts de l'aviation commerciale.

Dès 1972, des terroristes du FPLP et de l'Armée rouge japonaise ouvrent le feu dans l'aérogare de voyageurs de l'aéroport de Lod²⁷. 26 civils sont tués et 78 autres sont blessés²⁸. En 1983, le groupe arménien Asala (mouvement nationaliste) fait exploser une bombe à l'aéroport d'Orly faisant 8 morts et 60 blessés²⁹. En 1985 le Fatah d'Abu Nidal mène une attaque contre les comptoirs de la compagnie El Al aux aéroports de Rome et de Vienne faisant 16 morts et plus d'une centaine de blessés. En 1992, une bombe explose dans le terminal international de l'aéroport d'Alger et fait 9 morts pour 123 blessés.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, une multitude de mesures est venue renforcer la sûreté dans les aéroports pour éviter que le transport aérien ne soit la cible d'attentats ou pire ne serve de vecteur pour la réalisation d'attentats.

Malgré ces mesures qui ont permis de fortement diminuer les cas de détournement et d'attentats à bord des avions de lignes commerciales, les aéroports restent toujours vulnérables, notamment en zone publique. Pour mémoire, les aéroports sont constitués de deux zones : d'une zone publique avant le passage des postes d'inspection filtrage (PIF), où peuvent se rencontrer passagers, commerçants, personnels de l'aéroport, des compagnies aériennes, mais également accompagnants. Puis d'une zone réservée après le passage des PIF où ne peuvent circuler que les passagers et les personnes munis d'un TCA. S'il est quasi-impossible, en tous cas dans les aéroports des pays développés, pour des terroristes de passer ce PIF, il leur est tout à fait possible de commettre un attentat en zone publique où l'anticipation est très compliquée. D'ailleurs les rares aéroports qui arrivent à

²⁷ Ancien nom de l'actuel aéroport David-Ben-Gourion de Tel-Aviv en Israël

²⁸ http://www.aerotraining.org/media/FR/courses/C-07-i/data/downloads/liste_attentats.pdf

²⁹ cf. note 28

limiter ce risque installent des « *checkpoints*³⁰ » sur les routes menant à l'aéroport. Soit bien en amont de l'infrastructure aéroportuaire.

L'actualité récente nous a montré que ce risque est toujours présent même dans des aéroports qualifiés d'extrêmement sûrs. En effet entre volonté de s'approcher au maximum du risque zéro et volonté de ne pas entraver et ralentir le parcours passager, les gestionnaires d'aéroports peuvent parfois laisser des failles dans lesquelles des personnes mal intentionnées peuvent s'engouffrer.

Les récents attentats orchestrés dans les aéroports de Zaventem à Bruxelles et Atatürk à Istanbul illustrent ces nouvelles formes d'attentats dans les aéroports. Les terroristes ne visent plus une catégorie de passagers en particulier, le but étant de faire un maximum de victimes par tous les moyens possibles. Ainsi les conséquences sont dévastatrices.

Mais au-delà des victimes, lorsqu'un aéroport est la cible d'un attentat, les conséquences financières peuvent s'avérer extrêmement lourdes. Tant pour le gestionnaire d'aéroport qui devra effectuer des réparations, que pour l'ensemble des compagnies aériennes et des auxiliaires de transport présents sur la plateforme. Dès lors, on remarque qu'à la suite d'un attentat dans un aéroport, la priorité est de rouvrir l'infrastructure au plus vite pour éviter de paralyser le trafic aérien. Un jour de fermeture entraîne de lourdes pertes financières. Si l'aéroport de Zaventem a été fermé pendant 12 jours à la suite des attentats du 22 mars 2016, l'aéroport d'Atatürk, hub d'une des compagnies les plus puissantes du monde, Turkish Airlines, a été rouvert seulement 6 heures après l'attaque. C'est aussi compréhensible au regard de l'importance de cet aéroport dans le trafic Europe-Asie.

B. Le coup d'Etat

Comme nous l'avons déjà évoqué concernant les risques des compagnies aériennes ; les aéroports peuvent être victime de coups d'Etat qui peuvent entraîner des dommages sur la plateforme. Cependant ne seront couverts que les dommages matériels et non les conséquences économiques d'une fermeture par exemple.

³⁰ Postes de contrôle

C. La grève, les émeutes, les troubles civils ou le conflit de travail

Si les compagnies aériennes peuvent subir des dommages à la suite de grèves, d'émeutes, de troubles civils ou de conflit de travail, il en est de même pour les aéroports. Ces derniers peuvent voir du mobilier être abîmé durant ce type de manifestation tant côté ville que côté piste, ce qui peut perturber le trafic. Des usagers de l'infrastructure peuvent aussi être blessés.

II. Le régime de responsabilité

Avant de se pencher sur le régime de responsabilité des aéroports en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilé sur la zone aéroportuaire, un constat doit être dressé. La sûreté est sûrement la mission qui fait intervenir le plus d'intervenants différents sur la plateforme aéroportuaire. Ainsi, il est difficile de déterminer sur qui pèsent les risques, qui doit les assumer et donc, les assurer.

L'organisation de la sûreté sur les aéroports français relève de l'Etat, qui en délègue la mise en œuvre au gestionnaire d'aéroport³¹. Cette mission est financée par la taxe d'aéroport acquittée par les compagnies aériennes.

S'il n'est pas le seul à participer à cette mission de sûreté sur la plateforme aéroportuaire, le gestionnaire d'aéroport pourra voir sa responsabilité engagée dans certains cas de figure. Ainsi en cas d'attaque armée ou d'attentat perpétré sur l'aéroport, sa responsabilité pourra être recherchée par les victimes et leurs ayants-droits.

Cependant c'est le fondement de cette responsabilité qui est le plus déroutant. En effet quel type de responsabilité peut-être engagée par un demandeur ?

Le droit français connaît plusieurs types de responsabilité. Trois types vont particulièrement nous intéresser : la responsabilité contractuelle, la responsabilité extra-contractuelle (ou délictuelle) et la responsabilité administrative.

³¹ Article L6341-2 du Code des transports : « *Sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures de sûreté destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sont mises en œuvre par : -les exploitants d'aérodromes...* » Texte complet en Annexe 3

Nous l'avons déjà évoqué, différents types de personnes peuvent se trouver dans un aéroport lors d'un attentat. Chacun des types disposant de liens juridiques distincts avec le gestionnaire d'aéroport. Ainsi si les prestataires et les sous-traitants sont liés contractuellement avec le gestionnaire aéroportuaire, ce n'est pas le cas des passagers et encore moins des accompagnants. Nous nous concentrerons sur ces deux derniers types.

En l'absence d'un quelconque lien contractuel avec le gestionnaire, sur quel fondement engagé la responsabilité de ce dernier ? La responsabilité délictuelle implique que « *tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* »³². Or dans le cas d'un attentat, l'auteur du dommage n'est pas l'aéroport mais bien l'auteur ou les auteurs de l'acte d'intervention illicite. Par conséquence, l'aéroport ne peut pas voir sa responsabilité engagée sur le fondement de la responsabilité délictuelle.

Reste la responsabilité administrative. Cette dernière est la sanction de l'obligation de l'administration, ou d'une personne privée chargée d'une mission de service public, de réparer le dommage qu'elle cause à autrui. Nous l'avons vu, la mise en place des mesures de sûreté est une mission de service public financée entièrement par l'Etat et mise en œuvre par les exploitants d'aérodromes qui peuvent eux-mêmes sous-traiter cette mission. La responsabilité administrative est une responsabilité pour faute. Elle peut être engagée en cas de faute de service. Elle résulte d'une défaillance dans l'organisation ou le fonctionnement normal du service public. Elle peut constituer en un acte matériel ou en un acte juridique. Il s'agit d'un service public qui a mal, tardivement ou pas fonctionné. Ainsi dans le cas d'un attentat il nous semble possible d'engager la responsabilité administrative du gestionnaire aéroportuaire pour faute dans l'exécution d'une mission de service public.

Cependant, nous verrons dans le chapitre III que les responsabilités en matière de sûreté aéroportuaire se heurtent avant tout à la question de savoir si en transférant cette mission à différents opérateurs et notamment à l'exploitant, l'Etat se décharge de sa responsabilité en matière de police ?

³² Article 1382 du Code Civil

Section III : Les constructeurs

Les constructeurs sont des fabricants. Il existe plusieurs types de fabricants : les ensembliers comme Airbus et Boeing et des équipementiers qui fabriquent eux des pièces détachées. Il s'agira notamment des motoristes, des fabricants de pneus et de trains d'atterrissage ainsi que les fabricants de l'ensemble des systèmes électroniques qui s'intègrent aux avions.

Ces derniers supportent des risques lors de 3 types d'intervention: Pendant l'exploitation, lorsqu'un aéronef ou un bien aéronautique se trouve sous leur garde (Biens confiés) et après la livraison. Dans les deux premiers cas, les constructeurs peuvent être la cible d'actes de sabotage. Ainsi, Airbus a été victime de deux cas de sabotage dans ses locaux : sur la chaîne d'assemblage des A380 à l'usine Jean-Luc-Lagardère de Toulouse-Blagnac en 2006³³ (câbles sectionnés) et en 2007 sur la chaîne d'assemblage de l'A320 à Saint-Nazaire en 2007³⁴ (trou fait dans le fuselage). Mais c'est surtout après la livraison que les risques sont les plus importants car ils peuvent avoir des conséquences sur l'ensemble du transport aérien.

Ainsi après la livraison, il s'agira de tous les dommages corporels ou matériels résultant d'un accident causé par les produits ou prestations aéronautiques lorsque les produits ne sont plus sous la garde ni le contrôle de l'assuré³⁵.

Au titre des risques de guerre et assimilés on peut penser à tous les dommages qui résulteraient notamment d'un sabotage ayant des répercussions lorsque l'appareil a été livré ; mais également un risque qui n'est pas encore pris en compte par les polices d'assurances : Une cyber-attaque. Le cas d'un système électronique ou informatique qui serait dévié de sa fonction originelle pour commettre un acte d'intervention illicite à bord d'un aéronef en vol.

Ce sont donc des cas qui pourraient éventuellement mettre en cause la responsabilité d'un constructeur. En effet, l'article 1386-1 du Code Civil dispose que « *le producteur est responsable de plein droit du dommage causé par un défaut de sécurité de*

³³ TF1 : Qui en veut à l'A380 ? 10 juin 2006 <http://lci.tf1.fr/france/2006-06/qui-veut-a380-4856041.html>

³⁴ Airbus. Un A320 victime d'un acte de sabotage, La Dépêche, 21 décembre 2007 <http://www.ladepeche.fr/article/2007/12/21/421315-airbus-un-a320-victime-d-un-acte-de-sabotage.html>

³⁵ Présentation Luce Noireaut, La garantie responsabilité civile du fait des produits livrés, Cours assurances, IFURTA

son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime ». Alors que l'article 1386-6 précise qu' « *est producteur lorsqu'il agit à titre professionnel : le fabricant d'un produit fini, le producteur d'une matière première et le fabricant d'une partie composante* ».

Section IV : Le transport de fret

Le transport de fret est l'autre pendant du trafic aérien. Si certains transporteurs en ont fait leur spécialité et disposent de flotte tout cargo (comme Fedex ou Cargolux), les compagnies aériennes opérant dans le transport de passagers embarquent, elles aussi, du fret dans les soutes de leurs avions. Environ 40 % du fret aérien est aujourd'hui transporté par des appareils dédiés alors que les 60 % restant se répartissent dans les soutes des avions passagers. Par conséquent, la qualité de la sûreté du fret embarqué est primordiale.

Ainsi, les opérateurs du transport de fret sont tenus de respecter des mesures drastiques en matière de sûreté. Le principal risque étant que le transport de fret aérien soit utilisé afin d'introduire des engins explosifs à bord des aéronefs mixtes (transportant du fret et des passagers).

En octobre 2010, Al-Asiri, un saoudien soupçonné d'être l'artificier en chef de bombes d'Al-Qaïda dans la péninsule Arabique, expédie au départ du Yémen de l'explosif par avion à destination des Etats-Unis, en dissimulant deux charges à l'intérieur de cartouches d'imprimantes neuves : Le 1^{er} colis est intercepté à Dubaï (Fedex) et le second en Grande Bretagne (UPS). Les deux engins explosifs sont découverts à la faveur d'une fouille du fret³⁶.

Le risque existe et fait peser sur l'ensemble des acteurs de la chaîne du fret aérien un certain nombre d'obligations pouvant engager leur responsabilité.

Après s'être penché sur le fonctionnement de la sécurisation du fret aérien (I) nous verrons comment chacun des acteurs peut engager sa responsabilité (II).

³⁶ Présentation Nathalie Vega, La sûreté des vols entrant, Séminaire fret aérien, IFURTA.

I. Le fonctionnement de la sécurisation du fret aérien

Le transport de fret est soumis à un cadre réglementaire très strict (A) du fait notamment de la multitude d'intervenants dans sa chaîne logistique qui génère une augmentation des risques (B). Pour que ces mesures drastiques de sûreté ne viennent pas ralentir les expéditions ; les concepts d'agent habilité et de chargeur connu ont été introduits (C).

A. La réglementation en matière de sûreté du fret aérien

La sécurisation du fret aérien est d'abord un impératif recommandé par l'OACI. On trouve dans l'annexe 17 à la Convention de Chicago de 1944 consacrée à la sûreté pour la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ; une norme 4.6.1 qui donne une recommandation en matière de sécurisation du fret. Elle préconise que « *Chaque Etat contractant veillera à ce que des contrôles de sûreté soient appliqués au fret et à la poste, avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers* ». La norme 4.6.4 précise que « *Chaque Etat contractant veillera à ce que les exploitants n'acceptent pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial de passagers, à moins qu'un agent habilité ne confirme et ne réponde de contrôles de sûreté, ou à moins que ces expéditions ne soient soumises à des contrôles de sûreté appropriés* ».

Ces recommandations sont reprises par deux règlements européens n°300/2008³⁷ et n°185/2010³⁸. En droit français, le Code des transports s'attache à mettre en œuvre ces recommandations notamment aux articles L6341-2 et L6341-3³⁹. Le programme national de sûreté de l'aviation civile que doivent mettre en place les Etats en vertu du règlement 300/2008 s'applique également à la chaîne du fret. Enfin, chaque acteur de la chaîne du fret doit tenir un programme de sûreté propre à l'entreprise.

³⁷ Règlement (CE) No 300/2008 du Parlement et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) no 2320/2002.

³⁸ Règlement (UE) No 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

³⁹ Annexe 3

B. La chaîne du transport de fret : Une multitude d'acteurs entraînant une démultiplication des risques

Depuis le producteur jusqu'au consommateur, la chaîne logistique du fret aérien met en œuvre des règles spécifiques. Elle s'appuie en outre sur de nombreux métiers intermédiaires dont la vocation est de simplifier la tâche du producteur en assurant la meilleure prise en charge de sa marchandise, au meilleur coût. Ainsi les marchandises sont amenées à passer entre plusieurs mains ce qui démultiplie les risques d'actes de malveillance.

C. L'introduction des concepts d'agent habilité et de chargeur connu

La réglementation actuelle en matière de sécurisation du fret aérien repose sur deux principes de base qui sont à l'origine de l'introduction des concepts d'agent habilité et de chargeur connu.

Le 1^{er} principe consiste à faire remonter les contrôles pour les intégrer au mieux dans la chaîne d'exploitation du fret afin de décharger le transporteur d'un grand nombre de tâches. Cette volonté est traduite par la création de la fonction d'agent habilité. Le 2^{ème} principe est de faire remonter les contrôles au niveau de l'exportateur notamment lorsque les expéditions ne peuvent pas faire l'objet de contrôle après leur conditionnement du fait de leurs caractéristiques. On parlera de chargeur connu.

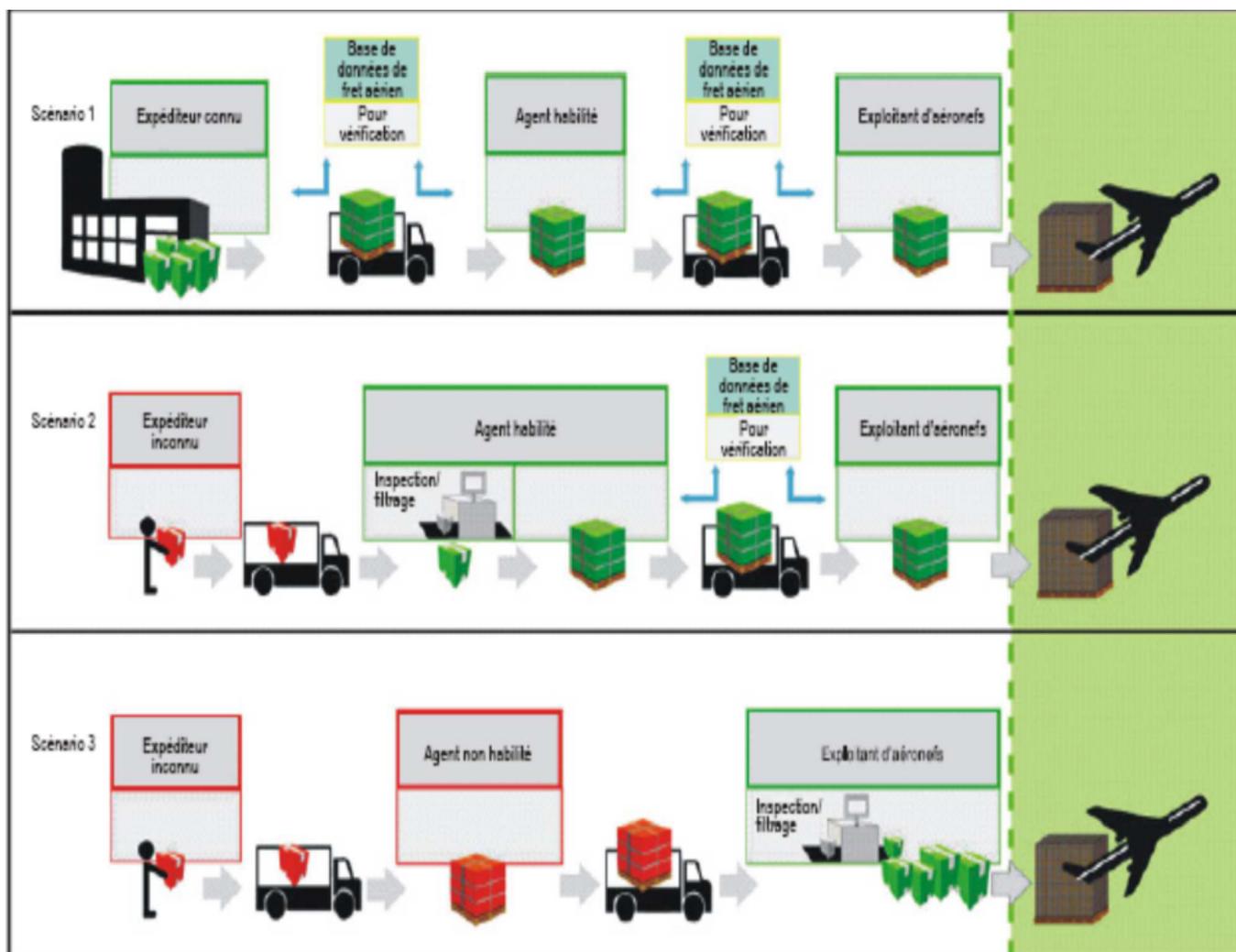
L'agent habilité est tout transporteur aérien, agent, transitaire ou toute autre entité qui assure les contrôles de sûreté en ce qui concerne le fret ou le courrier.

Le chargeur connu est un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à son propre compte et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et aux normes de sûreté communes pour que ce fret ou courrier puisse être transporté par tout aéronef.

Pour détenir ces qualités d'agents habilités ou de chargeur connu, les entreprises doivent obtenir un agrément de l'Etat.

Une fois que ces deux fonctions sont intégrées à la chaîne de transport du fret, cela nous donne les 3 scénarios suivants (*cf. tableau*).

Soit la marchandise est expédiée par un chargeur connu qui se charge des contrôles de sûreté et elle ne fera plus l'objet d'une inspection-filtrage pendant son acheminement (*Scénario 1*). Soit la marchandise est expédiée par un expéditeur inconnu et cela fera intervenir l'agent habilité qui réalisera lui-même la sécurisation du fret (*Scénario 2*). Soit le transporteur ne passe ni par un chargeur connu ni par un agent habilité et décide de réaliser lui-même les opérations d'inspection filtrage des marchandises (*Scénario 3*).



Source : Présentation Nathalie Vega, La sûreté du fret aérien, Séminaire fret aérien, IFURTA.

Dès lors, selon le scénario choisi, chacun de ces acteurs pourra voir sa responsabilité engagée en cas de dommages résultant d'un acte de malveillance.

II. Les responsabilités

S'agissant du transport de fret, l'obligation de sûreté pèse principalement sur la compagnie aérienne elle-même. En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, le transporteur aérien doit mettre en œuvre les mesures de sûreté sur le fret. C'est l'article L6341-2 du Code des transports qui le prévoit⁴⁰. Si cette obligation n'est pas assumée, la compagnie aérienne engage alors sa responsabilité dans les termes de la Convention de Montréal, dans la mesure où ses conditions d'application sont réunies, ou bien dans les termes du droit commun si elle n'est pas applicable.

Mais cet article L6341-2 prévoit surtout que la compagnie aérienne peut déléguer cette mission à des entreprises ou des agents habilités.

Il faut alors se référer à l'article L6341-3 du Code des transports⁴¹ qui dispose qu'« *en cas de dommage résultant d'un acte malveillant commis au moyen de l'expédition d'un courrier postal, d'un colis postal ou de fret, sécurisée par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures mentionnées à l'article L. 6341-2* ». Nous pouvons prendre le temps de s'attarder quelques instants sur cet article, car il est à notre connaissance, le seul texte de droit français qui envisage ce type de responsabilité pour des acteurs du transport aérien. C'est une responsabilité originale car comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner, le premier responsable de l'acte de malveillance est l'auteur lui-même. Il s'agit donc d'une responsabilité particulière, car c'est une responsabilité pour autrui et non une responsabilité personnelle⁴². L'organisme agréé peut donc endosser la responsabilité qui pèse sur l'auteur de l'acte.

Le texte est cependant conçu de manière assez restrictive, la responsabilité de l'agent habilité ou du chargeur connu « *ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures mentionnées à l'article L.6341-2* ». Ainsi faut-il démontrer et prouver que telle ou telle mesure n'a pas été respectée pour pouvoir engager la responsabilité de l'agent habilité ou du chargeur connu.

⁴⁰ Annexe 3

⁴¹ Anciennement l'article L321-7 du Code de l'aviation civile avant le transfert de la partie législative dans le Code des transports opéré par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010.

⁴² Philippe Delebecque, Intervention au colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, le 9 décembre 2004 à la DGAC « *Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes* », Les incidences juridiques au regard de la responsabilité civile.

Mais d'ailleurs, comment apprécier cette responsabilité ? Sur quel fondement repose-t-elle ? Tout dépend de l'acteur qui subit le dommage.

En cas de dommage résultant d'un acte malveillant causé par du fret, l'agent habilité ou le chargeur connu peut en 1^{er} lieu engager sa responsabilité à l'égard de la compagnie aérienne. Cette responsabilité ne peut être considérée que comme étant de nature contractuelle puisque nous avons vu que le transporteur aérien « *délègue* » cette mission de sûreté à l'agent habilité ou au chargeur connu.

Ensuite, à l'égard du propriétaire de la marchandise expédiée. Encore une fois, ce sera sur le fondement de la responsabilité contractuelle sur la base du contrat d'expédition passé entre l'expéditeur et l'intermédiaire.

Enfin, et finalement le cas le plus intéressant, à l'égard des tiers. C'est-à-dire des personnes avec lesquelles le chargeur connu ou l'agent habilité n'est pas lié contractuellement mais qui peuvent toutefois subir un dommage. Nous pensons évidemment ici aux passagers voire au tiers à la surface. Il faut envisager le même raisonnement que pour la responsabilité du gestionnaire d'aéroport. La responsabilité de l'agent habilité ou du chargeur connu dans ce cas précis n'est pas contractuelle. Elle n'est pas non plus délictuelle puisque qu'ils ne sont pas auteurs du dommage. Il faut donc suivre le raisonnement suivant : L'agent habilité ou le chargeur connu sont des personnes morales de droit privé agréées par les autorités compétentes afin de procéder aux contrôles de sûreté pour empêcher que des armes, des explosifs ou tout autre matière dangereuse ne soient introduits à bord d'un aéronef et utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite. On détermine donc la qualité juridique de ces sociétés. Ensuite, le fondement juridique et l'objet de l'intervention de l'agent habilité et du chargeur connu permettent d'identifier une mission de service public administratif en matière de sûreté aéroportuaire. Ces sociétés sont en effet des personnes morales de droit privé intervenant en matière de police administrative. On détermine maintenant la nature de la mission confiée. Cela place ainsi des acteurs de droit privé à mi-chemin entre le droit privé et le droit public, sans modifier la nature privée du statut de ces entités agréées. Si l'on prend également en compte le fait que les pouvoirs publics jouent un rôle dans la détermination de ces sociétés puisque ce sont eux qui délivrent l'agrément, nous pouvons estimer que la responsabilité de ces derniers sera de nature administrative et extracontractuelle⁴³. Le tiers qui voudrait

⁴³ Thèse de Myriam Bethmont-Marty, « L'agent habilité dans la sûreté du fret aérien en France » publié aux Presses Universitaires d'Aix-Marseille – P.U.A.M en 2012.

intenter une action contre un chargeur connu ou un agent habilité devra le faire devant les tribunaux administratifs.

La responsabilité pénale de ces entités peut elle aussi être engagée sur le fondement d'infractions visées par le Code pénal, lorsqu'elles sont commises pour son compte par un de ses organes ou représentants.

Ainsi et pour en finir sur le cas du transport de fret ; nous voyons bien à travers cet exemple que des acteurs auxquels nous n'aurions pas forcément pensés, au premier abord, peuvent voir leur responsabilité engagée à la suite de la réalisation d'un acte de malveillance. Ces acteurs auront donc tout intérêt à transférer leur risque auprès du marché de l'assurance aérienne et de souscrire une garantie couvrant les risques de guerre et assimilés.

Nous allons voir maintenant que la situation est assez semblable pour certaines activités sous-traitées dans le transport aérien.

Section V : Les activités sous-traitées

Un grand nombre d'activités est sous-traité dans le transport aérien. Sur la plateforme aéroportuaire, la mission de sûreté est la plupart du temps sous-traitée à des entreprises privées. Les compagnies aériennes ont elles recours à des sociétés de handling (assistance en escale) pour la préparation des vols. Cette multitude d'acteurs présents sur la plateforme aéroportuaire multiplie les risques. En effet, cela nécessite de nombreux contrôles de sûreté.

Ces sociétés supportent elles aussi des risques. Lors d'une attaque sur un aéroport, elles seront aussi des cibles. De plus, les sociétés de handling engagent leur responsabilité en cas de dégradation volontaire et de sabotage à l'encontre des aéronefs. De même pour les sociétés de sûreté qui sont contractuellement responsable vis-à-vis des aéroports dans leur mission de sûreté. Ces dernières peuvent également engager leur responsabilité vis-à-vis des tiers en cas de mauvaise exécution de leur mission ayant causé un dommage.

A la suite de ce panorama des acteurs du transports aériens pouvant engager leur responsabilité en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilés, nous allons maintenant nous pencher sur une cause d'exonération que nous n'avons pas encore

évoquée et qui pourtant trouverait toutes les raisons de s'appliquer à ces risques particuliers : la force majeure.

Chapitre II : La force majeure comme cause d'exonération de responsabilité

Nous avons vu précédemment les causes d'exonération de responsabilité existantes, notamment pour les transporteurs aériens et les aéroports. Le droit français mais également le droit international (**Section I^{ère}**) prévoient qu'un événement de force majeure puisse également libérer une personne (privée ou morale) de son obligation ou l'exonérer de sa responsabilité. Ainsi nous développerons les critères de la force majeure (**Section II**) avant de les appliquer aux cas de risques de guerre et assimilés (**Section III**). Enfin nous nous poserons la question du caractère « politiquement correct » de l'invocation de la force majeure comme cause d'exonération en cas d'attentat commis à l'encontre de la communauté aérienne (**Section IV**).

Section I^{ère} : Les fondements textuels de la force majeure

La force majeure est prévue en droit français dans le Code civil comme cause d'exonération de responsabilité. L'article 1148 sur la responsabilité contractuelle dispose qu' « *il n'y a lieu à aucun dommages et intérêts lorsque, par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur (d'une obligation) a été empêché de donner ou de faire ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui était interdit* ». En présence de circonstances exceptionnelles, l'application classique de la règle de droit doit être modifiée, pour ne pas conduire à un résultat injuste : c'est la raison d'être de la force majeure, qui s'approche ainsi de l'équité⁴⁴.

Cependant son application s'étend au-delà du cadre contractuel puisque la force majeure est un principe général du droit français. Son appréciation relève du contrôle de la Cour de cassation, sous réserves des constatations souveraines des juges du fond. Son application est donc large : droit privé, droit public, responsabilité contractuelle, délictuelle.

⁴⁴ Force majeure, https://fr.wikipedia.org/wiki/Force_majeure

Cette notion est aussi consacrée en droit international par la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, ainsi que dans de nombreuses législations nationales, principalement en matière de contrat. Elle fait également partie du droit coutumier international. La Commission du droit international de l'ONU (CDI) la définit comme : « *L'impossibilité d'agir légalement [...] est la situation dans laquelle un événement imprévu et extérieur à la volonté de celui qui l'invoque, le met dans l'incapacité absolue de respecter son obligation internationale en vertu du principe selon lequel à l'impossible nul n'est tenu*⁴⁵ ».

Section II : Les critères de la force majeure

La jurisprudence définit la force majeure comme un événement qui répond aux trois critères suivants :

- Il doit être irrésistible : L'événement est insurmontable dans ses effets. Il place le débiteur dans l'impossibilité totale d'agir autrement qu'il ne l'a fait. C'est une appréciation « *in abstracto* »⁴⁶ de son comportement.
- Il doit être imprévisible : on considère que si un événement est prédit, on pourra prendre les mesures appropriées pour éviter ou limiter le préjudice. Ne pas l'avoir fait est considéré comme une faute. L'évaluation repose sur l'appréciation du comportement avant l'événement, par référence à une personne prudente et diligente, et en tenant compte des circonstances de lieu, de temps et de saison. En matière délictuelle, l'imprévisibilité s'apprécie au jour du fait dommageable ; en matière contractuelle, à la conclusion du contrat, le débiteur ne s'engageant qu'en fonction de ce qui était prévisible à cette date. L'existence d'antécédent suffit pour affirmer la prévisibilité de l'événement.
- Il doit être externe au débiteur de l'obligation : l'événement est extérieur à la personne mise en cause. Elle n'y est pour rien dans sa survenance, qui résulte donc d'une cause étrangère et indépendamment de sa volonté.

Voyons maintenant comment ces trois critères pourraient s'appliquer face aux risques de guerre et assimilés.

⁴⁵ Commission du droit international de l'ONU, Projet d'article 31, A/CN, 4/315, ACDI 1978, II, vol. 1, p. 58.

⁴⁶ Par rapport au « *bon père de famille* »

Section III : L'application des critères de la force majeure aux risques de guerre et assimilés

Il faut noter que l'appréciation de la force majeure se fait souvent au cas par cas. Les juges vont parfois estimer que l'existence d'un seul de ces trois critères pourra suffire à qualifier un cas de force majeure. Parfois ils exigeront la réunion des trois. Ainsi il n'est pas possible d'en faire une application unanime.

Concernant en tout premier lieu le cas d'un attentat commis à l'encontre d'un aéroport. Le critère de l'extériorité semble tout à fait rempli. Le critère de l'irrésistibilité lors d'un attentat semble là aussi être rempli surtout lorsqu'il s'agit d'attentats suicides comme nous l'avons connu récemment à Zaventem et Istanbul. Seul le critère de l'imprévisibilité pourrait éventuellement être mis en balance. En effet, les juges pourraient prendre en compte le niveau de menace existant pour estimer que l'attentat était prévisible. Pour autant, même si un attentat peut être prévisible, le lieu de l'attaque est rarement connu à l'avance. Ainsi, la force majeure pourrait tout à fait s'appliquer dans ce 1^{er} cas.

Concernant maintenant le cas d'un attentat commis à bord d'un aéronef. Le caractère de l'irrésistibilité sera d'autant plus rempli à 10 000 mètres d'altitude, tant la marge de manœuvre du transporteur aérien sera réduite pour éviter le crash. Le critère de l'imprévisibilité doit être apprécié de la même façon que pour l'attentat sur un aéroport. Enfin, c'est ici le critère de l'extériorité qui pourrait être mis en balance. En effet, même si les compagnies aériennes ne réalisent pas les opérations d'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages, leur responsabilité pourrait être mise en cause pour ne pas avoir empêché qu'un pirate de l'air prenne place à bord de leurs aéronefs.

Enfin, concernant les coups d'Etat, les guerres ou encore les attaques armées, la force majeure pourrait également être relevée.

Ainsi, nous voyons que cette dernière trouve largement de quoi s'appliquer à certains risques de guerre et assimilés et notamment aux attentats.

En droit aérien, certains ont vu l'idée d'une force majeure comme cause d'exonération pour le transporteur aérien dans la Convention de Varsovie, encore applicable sur certaines liaisons. En effet, l'article 20 dispose que « *le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre* ». Il est donc permis d'envisager que la dernière partie de la phrase de cet article puisse être rapprochée des

conditions exigées pour pouvoir invoquer le cas de force majeure⁴⁷. Pour autant, elle ne semble reprendre que les caractères d'irrésistibilité et d'imprévisibilité.

Cette formulation n'est pas reprise concernant la responsabilité du transporteur aérien en cas de mort ou lésion subie par le passager. Elle n'est reprise que s'agissant des retards. En effet, l'article 21 dispose que le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité pour les dommages ne dépassant pas 100 000 DTS mais il peut s'exonérer de sa responsabilité au dessus de ce plafond s'il prouve que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part. Le fait du tiers comme cause d'exonération est également repris. Faut-il y voir une volonté des Etats d'exclure la force majeure comme cause d'exonération en cas de mort ou lésion subie par un passager ? Là encore, nous ne disposons pas d'une réponse unanime, faute d'interprétation jurisprudentielle sur ce point particulier.

Enfin pour le cas d'un attentat sur un aéroport, nous avons vu que le gestionnaire d'aéroport engage sa responsabilité administrative. Le droit administratif prévoit également que l'administration ou la personne en charge d'une mission de service public puisse s'exonérer de sa responsabilité en cas de force majeure⁴⁸.

Pour autant, les compagnies aériennes et les aéroports auraient-ils intérêt à invoquer la force majeure pour s'exonérer de leur responsabilité en cas d'attentat ?

Section IV : L'exonération de responsabilité par l'utilisation de la force majeure est-elle politiquement correct ?

Lorsqu'un attentat se produit à l'encontre de l'aviation civile, les répercussions médiatiques sont telles, que la communication et les choix stratégiques pour les compagnies aériennes et les aéroports sont très importants. Dès lors, nous voyons mal un de ces acteurs du transport aérien invoquer la force majeure pour s'exonérer de sa responsabilité dans ce cas précis. En effet, si la force majeure est battue en brèche par les compagnies aériennes notamment, en matière de retard et d'annulation, les considérations sont différentes lorsqu'il s'agit d'un crash avec des victimes. Même si la cause de ce dernier pourrait relever d'un cas de force majeure, pour lequel la compagnie aérienne ou

⁴⁷ Cours IFURTA, La responsabilité du transporteur aérien, Rosine de Barbeyrac

⁴⁸ Arrêt du Conseil d'Etat du 29 juillet 1953, Epoux Glasner

l'aéroport ne pouvaient rien faire pour l'empêcher ; il sera dans leurs intérêts de ne pas chercher à s'exonérer de leur responsabilité et de plutôt faire jouer leurs garanties d'assurances. La considération première à prendre en compte sera plutôt de préserver l'image de la compagnie aérienne ou de l'aéroport. Or l'exonération de responsabilité pour cas de force majeure à la suite d'un événement ayant entraîné de nombreuses victimes serait plutôt « *politiquement incorrect* ».

Après avoir vu le régime de responsabilité de chacun de ces acteurs, intéressons-nous maintenant à des cas pour lesquels l'intervention de plusieurs acteurs rendra la détermination des responsabilités incertaine.

Chapitre III : des zones d'incertitudes : les chevauchements de responsabilités sur la plateforme aéroportuaire

Nous ne surprendrons personne en disant qu'à ce stade de notre démonstration, la détermination des responsabilités en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilés à l'encontre du transport aérien n'est pas chose aisée. D'autant plus sur la plateforme aéroportuaire. Ainsi, nous pouvons nous intéresser aux situations dans lesquelles la responsabilité de plusieurs acteurs pourrait être engagée. Notamment entre les compagnies aériennes et les aéroports (**Section I^{ère}**) mais également entre les sociétés de sûreté et les aéroports (**Section II**). Le partage de responsabilité entre l'exploitant d'aéroport et l'Etat sera aussi évoqué autour du débat portant sur le lieu de survenance de l'acte d'intervention illicite (**Section III**).

Section I^{ère} : Compagnies aériennes et aéroports : La difficile détermination du lieu de transfert de responsabilité

Dans l'opération de transport aérien, le passager arrive d'abord au sein d'un aéroport avant de monter dans son avion. Durant son passage dans l'aéroport, ce dernier doit s'acquitter de certaines démarches et vérifications de sûreté avant d'embarquer. Ainsi lorsque ce passager circule dans l'enceinte aéroportuaire, il est sous la responsabilité du

gestionnaire d'aéroport. Tous les dommages qu'il pourrait subir engageront la responsabilité de l'aéroport. Mais à partir de quel moment ce passager passe de la responsabilité de l'aéroport à la responsabilité de la compagnie aérienne qui opère son vol ?

Cette question va nous intéresser en cas de réalisation d'un des risques évoqués. Laquelle de ces deux entités engagera sa responsabilité ? Si la responsabilité de l'aéroport semble pouvoir être recherchée jusqu'au moment où l'aéronef quitte l'enceinte aéroportuaire, il est plus difficile de déterminer à partir de quel moment la compagnie aérienne peut voir sa responsabilité engagée.

Pour l'aéroport ce dernier est garant de la sûreté de l'ensemble de l'empreinte aéroportuaire. Si une attaque ou un attentat devait avoir lieu côté piste alors que l'aéronef s'apprête à décoller, sa responsabilité pourrait être engagée par les passagers. Pour ce qui est des compagnies aériennes, l'article 17 de la Convention de Montréal dispose que « *le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que 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* ». Dès lors si sa responsabilité ne fait aucun doute à partir du moment où l'accident a lieu alors que le passager se trouve à bord de l'aéronef, le début de l'opération d'embarquement et la fin de l'opération de débarquement vont être deux moments difficile à déterminer.

En l'absence de définition légale, les juridictions ont dû adopter des critères pour pouvoir trancher les litiges qui leur sont soumis. Après avoir uniquement retenu le critère géographique, et qualifié d'accident l'événement qui survient sur une aire de trafic, la jurisprudence s'est adaptée à l'évolution de la navigation aérienne. Elle l'a alors combiné au critère de la prise en charge du passager par le transporteur aérien, pour justifier ces décisions.

Au niveau du critère géographique, le lieu où se trouve le passager lors des périodes d'embarquement ou de débarquement a été précisé : ainsi pour la période d'embarquement, elle retient l'imminence ou non d'entrée dans l'avion ; le passager détenant une carte d'embarquement mais qui est encore en train de passer les formalités douanières par exemple, ne saurait intégrer l'événement qui lui causerait préjudice à l'accident au sens de l'article 17 de la Convention de Montréal.

Ce critère du lieu est renforcé par celui de la prise en charge du passager par le personnel de la compagnie aérienne. Le principe est le suivant : Pour autant que le passager soit libre de ses mouvements au moment où l'événement qui lui causerait un préjudice survient, la responsabilité du transporteur n'aurait pas matière à être retenue. A l'inverse, si le fait occasionnant le dommage survient alors que le passager applique les instructions du personnel du transporteur, il sera considéré comme un « accident » au sens de l'article 17 de la Convention de Montréal, car le passager se trouvera alors sous le contrôle du transporteur.

Dès lors on observe que la jurisprudence retient une définition assez large du terme « accident » de cet article 17, qui ne se résume pas uniquement au risque aérien inhérent à la navigation et l'exploitation aérienne mais à tous les accidents survenus pendant que le passager se trouve sous le contrôle du transporteur.

Concrètement comment cela peut-il se matérialiser ? Si nous mettons en œuvre les critères retenus par la jurisprudence, nous pouvons estimer que tant que le passager n'a pas présenté son billet à la porte d'embarquement avant de se rendre à l'avion, il n'est toujours pas sous la responsabilité de la compagnie aérienne. Mais là encore, le parcours passager peut varier d'une compagnie à une autre. Surtout pour les compagnies low-cost qui ont adopté un autre système d'embarquement des passagers. Ainsi, lorsqu'un passager voyage avec une compagnie low-cost, après avoir montré sa carte d'embarquement au personnel de la compagnie, il sera invité à se rendre dans une salle de « pré-embarquement » différente des salles d'embarquement classiques. En effet, dans un parcours classique, le passager est amené à se rendre dans un terminal où se situe sa porte d'embarquement. Mais dans ce terminal où il va patienter avant de partir, il va se mélanger aux passagers d'autres compagnies. Dès lors, il n'est pas possible « d'individualiser » les passagers d'une compagnie en particulier. Or, dans une salle de « pré-embarquement » ne se trouvent que les passagers d'une compagnie qui patientent juste avant l'embarquement pendant plusieurs minutes. Ainsi, on peut estimer que dans ce cas précis, en application des critères de la jurisprudence, que les passagers sont sous la responsabilité du transporteur et plus de l'aéroport. Si une attaque ou un attentat devait avoir lieu dans une de ces salles de « pré-embarquement » la responsabilité à rechercher pour les passagers victimes sera celle de la compagnie aérienne.

Section II : Les aéroports et les sociétés de sûreté

Comme nous l'avons vu précédemment, l'organisation de la sûreté dans les aéroports français relève de l'Etat, qui en délègue la mise en œuvre au gestionnaire d'aéroport. Ce dernier peut également en confier l'exécution à des sous-traitants : les sociétés de sûreté. Cette délégation est matérialisée par un contrat de sous-traitance qui va fixer les conditions dans lesquelles ces sociétés peuvent engager leur responsabilité.

En effet, s'agissant des activités sous-traitées, les questions de responsabilité et de maîtrise de risques sont traitées contractuellement, entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Des stipulations contractuelles imposent à ces prestataires d'être responsables, en vertu des règles de droit commun avec parfois des aggravations de responsabilité, pour des montants qui peuvent être très élevés. Par voie de conséquence, ces obligations en matière de responsabilité génèrent des contraintes en matière d'assurance puisque les sous-traitants (comme n'importe quels co-contractants) ont l'obligation de transférer ces montants de responsabilité auprès d'assureurs.

Ce mécanisme ne libère pas pour autant le donneur d'ordre dont la responsabilité peut être recherchée puis engagée par une victime dans le cas de prestations sous-traitées. Libre à lui ou à son assureur de se retourner ensuite vers le sous-traitant et son assureur, sauf en cas de faute personnelle du sous-traitant qui peut libérer le donneur d'ordre⁴⁹.

Section III : Etat et aéroports : Zone publique et zone réservée : frontière de responsabilité ?

Un débat existe actuellement sur le partage de responsabilité entre l'Etat et les exploitants d'aéroports, en cas d'incident sur la plateforme aéroportuaire et selon le lieu de survenance de l'incident. Les derniers attentats perpétrés dans les aéroports de Zaventem à Bruxelles et d'Atatürk à Istanbul nourrissent un peu plus ce débat.

Après avoir interrogé un certain nombre d'acteurs sur cette question ; 3 types de réponses semblent se dégager.

⁴⁹ Entretien avec Stéphane Bihoreau, Corporate Insurance Manager, Direction Juridique et des Assurances Groupe ADP.

D'abord les plus « convaincus ». Il s'agit de ceux qui estiment que la responsabilité devrait être supportée à 100% par l'Etat et quel que soit le lieu de survenance de l'attentat ou de l'acte malveillant. Ils tiennent un argument tout à fait soutenable, selon lequel lorsque des terroristes s'attaquent à un aéroport, ce n'est pas la plateforme en elle-même qui est visée mais bien l'Etat. Il n'y a pas de volonté établie de nuire particulièrement à une institution que pourrait être l'aéroport. Au même titre que d'autres plateformes accueillant un grand nombre de personnes, les aéroports intéressent les terroristes car c'est un lieu où ils peuvent faire un maximum de victimes.

D'autres sont plus nuancés ; ce sont ceux qui estiment que la responsabilité est partagée et que tout dépend du lieu de survenance de l'attentat au sein de la plateforme aéroportuaire. Si ce dernier a lieu en zone publique, soit avant le passage du PIF, la responsabilité engagée devra être celle de l'Etat. Si l'attentat a lieu en zone réservée, soit après le passage du PIF, la responsabilité engagée devra être celle de l'aéroport et éventuellement celle de la société de sûreté en charge de l'inspection filtrage si une faute dans l'exercice de sa mission peut-être retenue. Ce point de vue se base sur l'idée selon laquelle en zone publique, la marge de manœuvre du gestionnaire d'aéroport est limitée puisqu'il ne peut pas contrôler toutes les personnes qui y circulent. De plus on trouve en zone publique des accompagnants qui ne sont pas amenés à prendre l'avion. Ainsi, il serait difficilement envisageable d'engager la responsabilité du gestionnaire d'aéroport en cas de dommages subis par cette catégorie de personnes. Une fois en zone réservée, la donne change. Il ne reste a priori que des passagers et des personnes qui ont subi un contrôle de sûreté. De plus, la présence de l'Etat se fait moins sentir car on ne trouve plus de militaires en patrouille (dans le cadre de l'opération Sentinelle) de ce côté de la plateforme. Dès lors, la responsabilité de l'aéroport pourrait être engagée sur ce fondement. Cet argument a des limites car on trouve toujours côté piste, la Gendarmerie du Transport Aérien (GTA) qui est une formation spécialisée de la Gendarmerie nationale et qui est placée sous la tutelle du Ministère de l'intérieur et du Ministère de la Défense.

Enfin, certains estiment que l'Etat et l'aéroport doivent partager cette responsabilité sur l'ensemble de la plateforme aéroportuaire.

Finalement, cette question du partage de responsabilité entre l'Etat et les gestionnaires d'aéroports en cas de dommages résultant d'un acte d'intervention illicite sur la plateforme aéroportuaire, est loin de trouver une réponse unanime.

De notre avis, si le gestionnaire d'aéroport doit engager sa responsabilité en cas d'attaque sur sa plateforme puisqu'il est en charge des missions de sûreté ; l'Etat devrait également engager sa responsabilité. Pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce que même si de plus en plus de plateformes sont privatisées, l'Etat garde une influence conséquente sur les aéroports. Ensuite, parce que le déferlement médiatique à la suite d'un attentat dans un aéroport doit faire intervenir une réponse qui doit avant tout être étatique. Enfin, car comme nous avons déjà pu l'évoquer, en cas d'attaque, ce n'est pas le gestionnaire aéroportuaire qui est visé, c'est un atout stratégique et économique servant à la desserte du territoire d'un Etat.

Ainsi nous voyons que cette question du partage de responsabilité en matière de sûreté aéroportuaire est difficile à trancher d'un point de vue purement « théorique ». Il est cependant possible de trouver des éléments de réponse en « épluchant » les textes qui prévoient la délégation de cette mission afin de mieux cerner la responsabilité de l'Etat. De même que pour les actes d'intervention illicite dont peuvent être victimes les compagnies aériennes pour lesquels la responsabilité de l'Etat est également pointée du doigt par les opérateurs concernés.

Titre II : La responsabilité de l'Etat en question

Les risques de guerre et assimilés sont étroitement liés avec les mesures de sûreté mises en place par la communauté aérienne. En effet, lorsqu'un de ces risques se réalise, la cause peut venir d'une défaillance dans la mise en œuvre de ces mesures. Ces dernières sont justement imposées par les Etats. Comme souvent en droit aérien, l'Etat décide des normes que devront mettre en œuvre les acteurs du transport aérien. C'est l'une des caractéristiques de ce droit. Pour mémoire, les deux textes qui régissent la responsabilité du transporteur aérien sont des conventions internationales⁵⁰ ratifiées par les Etats mais dont les règles sont destinées aux compagnies aériennes. Aussi, nous soulignons une omniprésence des Etats notamment en matière de sûreté aérienne.

Depuis la loi du 26 février 1996 relative aux transports⁵¹ qui a transféré la mission de sûreté du transport aérien à des acteurs privés, la question de la responsabilité de l'Etat

⁵⁰ Convention de Varsovie de 1929 et Convention de Montréal de 1999

⁵¹ Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports

en cas de survenance d'un acte de terrorisme dirigé à l'encontre d'infrastructures de transport aérien se pose (**Chapitre I^{er}**). De plus, même si l'on verra que l'Etat ne s'est pas déresponsabilisé en matière de sûreté aérienne, il n'en demeure pas moins très compliqué d'engager sa responsabilité (**Chapitre II**).

Chapitre I^{er} : L'éternel débat : Qui doit supporter le risque de terrorisme ?

Pour trouver des éléments de réponse à cette question ; le premier réflexe sera d'analyser les obligations qui pèsent sur les opérateurs concernés dans la prise en charge des risques de terrorisme , à travers les textes qui encadrent cette délégation (**Section I^{ère}**). Puis en s'appuyant sur cette analyse, nous chercherons à comprendre comment l'Etat et les acteurs de la sûreté aérienne du secteur privé se partagent la responsabilité de cette mission (**Section II**).

Section I^{ère} : Le cadre juridique prévoyant la délégation de la mission régaliennne de sûreté aux acteurs du transport aérien

C'est l'article 28 de la loi du 26 février 1996 relative aux transports qui a permis cette délégation. Il a modifié l'article L.282-8 du Code de l'aviation civile. Ce dernier prévoyait qu' « *En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aérodromes et de leurs dépendances. Ils peuvent aussi faire procéder à cette visite sous leurs ordres :*

a) Par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

b) Et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aérodromes ont désigné ou fait désigner par des entreprises liées par un contrat de louage de services pour cette tâche ; ces agents devront avoir été agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République ; leur intervention sera limitée, en ce qui concerne la visite des personnes, à la mise en oeuvre

des dispositifs automatiques de contrôle, à l'exclusion des fouilles à corps et de la visite manuelle des bagages à main ».

Dès lors, cette délégation semblait bien prudente à l'origine puisqu'on voit dans les termes qui sont employés que l'Etat entend bien garder la main mise sur cette mission de sûreté aérienne. En effet, les agents de sûreté devront être « *agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République* ». De même, leur intervention est limitée à la mise en place des postes d'inspection-filtrage et ils ne pourront pas réaliser eux-mêmes les fouilles corporelles et la visite manuelle des bagages à main. Ces interventions nécessiteront la présence d'agents de police judiciaire.

Une loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne⁵² a modifié l'article L.282-8 du Code de l'aviation civile en renforçant un peu plus les prérogatives des agents de sûreté : « *Les officiers de police judiciaire peuvent également faire procéder à cette visite sous leurs ordres par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aérodromes ont désignés ou fait désigner par des entreprises liées par un contrat de louage de services pour cette tâche. Ces agents doivent être préalablement agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République. En ce qui concerne la visite des bagages à main, ils procèdent à leur inspection visuelle et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. En ce qui concerne la visite des personnes, leur intervention porte sur la mise en œuvre des dispositifs de contrôle. Avec le consentement de la personne, ils peuvent procéder à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet* ». Encore une fois, leur intervention est très limitée et fortement encadrée puisqu'elle est toujours décidée par les officiers de polices judiciaires. Mais, cette fois-ci, ils auront la responsabilité d'effectuer des inspections visuelles des bagages et avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. S'agissant des fouilles au corps, elles sont également autorisées mais toujours avec le consentement des personnes qui en font l'objet.

Aujourd'hui, c'est l'article L6342-2 du Code des transports qui reprend ces dispositions de l'article 282-8 du Code de l'aviation civile. Le fond du texte n'a absolument pas changé pour autant. Dès lors, nous remarquons que cette délégation est strictement encadrée. Les agents de sûreté sont choisis par les entreprises de transport

⁵² Loi n°2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne

aérien ou par les gestionnaires d'aérodromes mais doivent obtenir un agrément de l'Etat. De plus, leur intervention est réalisée sous l'ordre des officiers de police judiciaire. Nous pouvons donc en déduire que l'Etat, malgré cette délégation, garde un certain contrôle sur cette opération de sûreté aérienne. Pour autant, l'intervention des agents de sûreté ne fait pas l'objet d'une vérification, a posteriori, de la part d'un officier de police judiciaire. Donc la question de la responsabilité de ces agents, en cas de mauvaise exécution de cette mission de sûreté, peut se poser.

Ce choix du secteur privé fait débat dans l'opinion publique et beaucoup sont ceux qui souhaiteraient un retour à une sûreté aérienne publique. Mais au delà de savoir si le choix du secteur privé est un bon choix, ce qui va nous intéresser au titre de ce mémoire est de savoir comment cela se passe t-il, en terme de responsabilités de ces agents de sûreté, si un acte de terrorisme devait se produire à l'encontre de l'aviation civile française ? Endossent-ils la responsabilité de l'Etat ? La partagent-ils ? Ne sont-ils jamais responsables puisqu'ils sont agréments par l'Etat ? La question mérite d'être posée.

Sur ce point, on peut s'étonner que les textes ne prévoient pas de régime de responsabilité particulier. En effet, aucune disposition du Code des transports n'énonce clairement, qui doit être responsable dans le cas précité. L'étonnement est d'autant plus grand que s'agissant de l'activité de transport de fret, un article prévoit expressément la responsabilité des agents habilités et des chargeurs connus. Il s'agit de l'article L6341-3 du Code des transports qui prévoit que la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures de sûreté, en cas d'acte malveillant. Alors pourquoi prévoir un article concernant la responsabilité des opérateurs de sûreté du secteur privé, en matière de transport de marchandises, mais ne prévoir aucun texte concernant la responsabilité des agents de sûreté en matière de transport de personnes et de bagages ?

Dès lors, le partage de responsabilités entre l'Etat et les opérateurs privés dans le cadre de cette délégation de la mission de sûreté aérienne n'est pas clairement établi. Il faut donc se référer aux articles prévoyant cette délégation et aux décisions de justice qui ont permis de les interpréter pour se faire une idée.

Section II : Le partage de responsabilité entre l'Etat et les opérateurs privés dans le cadre de la délégation de la mission de sûreté aérienne

Comme vu précédemment, de nombreux acteurs participent aux missions de sûreté sur la plateforme aéroportuaire. En effet, une originalité du système français de sûreté aérienne réside dans le fait que les activités de surveillance ne sont plus opérées par des personnels publics d'État, mais par des personnels de sociétés privées concessionnaires. Ce choix du secteur privé, qui diffère de celui adopté, par exemple, par les Etats-Unis ou l'Espagne, a été opéré en 1996⁵³. Cette délégation pose la question de l'éventuel transfert de responsabilité en cas d'attaque ou d'attentat à l'encontre d'une infrastructure de transport aérien. Il s'agit de savoir si l'Etat, en se déchargeant de cette mission, se décharge aussi de sa responsabilité ?

Pour répondre à cette épineuse question, il faut encore une fois revenir à l'article L.6341-2 du Code des transports qui prévoit cette délégation. Ce dernier dispose que « *les mesures de sûreté sont mises en œuvre sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police* ». Cela signifie que même si la législation organise une répartition des compétences entre l'Etat et les opérateurs privés en matière de sûreté aéroportuaire, il n'en demeure pas moins incontestable que la mission de police est fondamentalement une mission de l'Etat⁵⁴. Mais, dès lors que la mission de sûreté aéroportuaire est répartie entre plusieurs opérateurs, se pose la question de la responsabilité en cas de dommage imputable au fonctionnement défectueux du service.

En effet, les victimes doivent-elles mettre en cause la responsabilité de l'Etat, en tant qu'autorité compétente pour assurer la sûreté aéroportuaire ? Ou, celle de l'exploitant de l'aéroport, à qui l'Etat a confié par voie législative une participation au service public ? Ou encore, celle des sociétés de sûreté avec qui l'exploitant de l'aéroport est lié contractuellement ?

La personne morale de droit public responsable en cas de dommage causé par le mauvais fonctionnement d'un service public est celle que représente l'autorité ou dont dépend le service ou l'ouvrage à l'origine du préjudice, ou, de façon plus précise la personne qui détient le pouvoir de décision⁵⁵. Pour appliquer ce critère, il convient de partir

⁵⁴En ce sens, Décision du Conseil constitutionnel, n°2005-513 du 14 avril 2015, Loi relative aux aéroports

⁵⁵ Thèse d'Yvon Coudray : La détermination de la collectivité publique responsable par le juge administratif, 1979, repris par Jacques Moreau in Jurisclasseur administratif

des textes qui définissent les missions et attribuent les compétences. L'article L6332-2 du Code des transports attribue de manière générale la police des aérodromes et des installations aéronautiques au préfet. Le Conseil d'Etat a même précisé par un décision du 9 mars 2005 (n°264689) que « *s'agissant du contrôle et de la fouille des passagers et des bagages l'Etat ne peut comme d'ailleurs le précise l'article L.213-2⁵⁶ du Code de l'aviation civile, renoncer à la direction et au contrôle de ces opérations effectuées sous l'autorité des officiers de police judiciaire* ».

Il n'y a pas de raison pour que l'intervention supplémentaire d'un prestataire privé, choisi par l'exploitant pour la mise en œuvre de certaines des prestations, modifie cette situation : le prestataire intervient pour le compte de l'Etat et son comportement engage la responsabilité de celui-ci, comme s'il était un agent de l'Etat. Cependant la jurisprudence admet difficilement que le fait d'une personne privée puisse engager directement la responsabilité d'une personne publique. Le principe appliqué dans le cas où un service public est confié en tout ou partie à une personne privée est que chacun est responsable de son propre fait⁵⁷. Pour éviter de « déresponsabiliser » la personne privée, c'est elle qui est responsable à titre principal, la personne publique ne pouvant être mise en cause qu'en cas d'insolvabilité de la personne privée ou en cas de faute dans l'exercice du contrôle sur la personne privée.

Par exception il est admis que dans certains cas le fait d'une personne privée peut engager la responsabilité de la personne publique. Deux types de situations sont possibles : celles qui correspondent à une représentation et celles qui correspondent à une collaboration, ce qui est le cas des sociétés participant à la sûreté aérienne. Dans ce cas, plusieurs arrêts du Conseil d'Etat ont admis que le fait de la personne privée engageait directement la responsabilité de la personne publique dès lors que la personne privée était placée « sous l'autorité » de la personne publique⁵⁸.

Il faut également noter que si l'Etat est condamné par le juge administratif, il pourrait exercer une action récursoire contre la société de sûreté. Cette action ne serait pas contractuelle puisque le marché de surveillance a été conclu avec l'exploitant de l'aéroport, mais une faute sur le fondement de la responsabilité délictuelle pourrait être invoquée.

⁵⁶ Ancien article L6332-2 du Code des transports

⁵⁷ Conseil d'Etat, 13 novembre 1970, Ville de Royan, n° 06145

⁵⁸ Conseil d'Etat, 28 mai 1971, Ville de Saint-Jean de Maurienne, n° 72369

En résumé, il semble que si la mauvaise exécution de la mission de surveillance par les sociétés de sûreté, engage envers les tiers, la responsabilité de l'Etat ; la responsabilité propre de ces sociétés peut aussi être engagée envers les tiers sauf dans le cas où l'autorité a été exercée sur ses agents par le personnel de police. Dès lors, si les textes qui prévoient cette délégation de la mission de sûreté et l'interprétation qui en est faite semblent assez protecteurs des opérateurs privés, la responsabilité de l'Etat peut toujours être recherchée.

Enfin, il est une chose de démontrer que la responsabilité de l'Etat puisse être recherchée, il en est une autre de pouvoir l'engager devant les tribunaux administratifs.

Chapitre II : Comment engager la responsabilité de l'Etat ?

Ainsi, si l'Etat délègue une majeure partie de ces missions de sûreté en matière de transport aérien, et que les risques de terrorisme restent principalement couverts par les assureurs ; sa responsabilité peut tout de même être engagée. Nous analyserons dans un premier temps, les fondements juridiques de la responsabilité de l'Etat (**Section I^{ère}**). Puis nous évoquerons un cas récent dans lequel l'Etat a été condamné à la suite d'une action en justice menée par des familles de victimes du terrorisme (**Section II**).

Section I : Les fondements de la responsabilité de l'Etat

Autant dire tout de suite qu'avant d'intenter une action en responsabilité contre l'Etat, il est préférable d'avoir de bonnes connaissances en droit administratif. En effet, il n'y a rien de plus complexe que de s'attaquer à la puissance publique.

Depuis l'arrêt Blanco du Tribunal des Conflits du 8 février 1873, l'Etat et les autres personnes morales de droit public sont responsables des dommages causés selon des règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et les nécessités de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés. Autrement dit, il s'agit de la sanction de l'obligation de l'administration, ou d'une personne privée chargée d'une mission de service public, de réparer le dommage qu'elle cause à autrui. La responsabilité administrative est ainsi d'abord d'origine jurisprudentielle et reste extra-contractuelle. Ce que fait l'Etat, il doit le

faire bien. Cette responsabilité est une exigence constitutionnelle, ce qui interdit la création même par la loi de régimes d'irresponsabilité⁵⁹.

L'Etat est sur ce fondement responsable en raison d'un défaut de maîtrise des moyens mis en œuvre pour assurer la sûreté publique, responsabilité que l'Etat conserve alors même qu'il aurait délégué aux compagnies aériennes ou à des structures, tels que les aéroports, « *la gestion de ses devoirs* »⁶⁰.

Il faut noter ensuite que cette responsabilité est une responsabilité pour faute de service de l'administration ou de ses agents. Mais quel type de faute faut-il prouver ? L'Etat peut tout d'abord être condamné à indemniser les victimes s'il est établi qu'une faute, qui lui est imputable, est à l'origine du dommage. Longtemps, les tribunaux administratifs exigeaient la démonstration d'une faute lourde. Le champ de protection de l'exigence de la faute lourde se réduit d'année en année et la responsabilité pour faute simple est désormais principalement retenue. En ce sens, un arrêt rendu par le Conseil d'Etat (2^{ème} et 1^{ère} sous-sections réunies), le 3 mars 2003 (n° 232537) examinant une requête du GIE La Réunion aérienne, qui demandait l'annulation d'un jugement du 11 juillet 1997 par lequel le tribunal administratif de Bastia avait rejeté sa demande. Le groupement d'assureur sollicitait la condamnation de l'Etat à lui verser des indemnités en réparation du préjudice causé par la destruction d'un aéronef dont il était l'assureur, par un engin explosif sur l'aéroport de Calvi. Si la Réunion aérienne n'avait pas obtenu gain de cause, le Conseil d'Etat avait estimé que « *la responsabilité pouvant incomber à l'Etat au titre d'un manquement des services de police dans leur mission de surveillance des installations aéroportuaires doit être appréciée sur le terrain de la faute simple* ».

Quant au préjudice invoqué par la victime, il doit être certain, personnel et évaluable financièrement. Le préjudice doit être direct et être une conséquence immédiate de l'activité administrative. Il doit également être actuel.

C'est sur ces bases de droit administratif que l'Etat a récemment été condamné dans l'affaire Mohammed Merah.

⁵⁹ Cons. Const. Décision du 22 octobre 1982, Décision n° 82-144 DC, Loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, Journal officiel du 23 octobre 1982, p. 3210.

⁶⁰ Intervention de Gérard Montigny, Avocat à la Cour, Spécialiste en droit public au colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, le 9 décembre 2004 à la DGAC : « Quelle responsabilité des Etats ? ».

Section II : Exemple récent d'engagement de la responsabilité de l'Etat par des familles de victimes du terrorisme

A la suite des tueries de Toulouse et Montauban perpétrées par Mohamed Merah en mars 2013, la famille d'Abel Chennouf, l'un des militaires tué, avait initié une procédure pour voir la responsabilité de l'Etat français engagée.

Le tribunal administratif de Nîmes par un jugement du 12 juillet 2016⁶¹ a estimé que la responsabilité de l'Etat est susceptible d'être engagée pour faute simple des services de renseignements dans l'exercice de leur mission de prévention des actions terroristes et de surveillance des individus radicaux.

Les juges ont estimé que l'Etat n'avait pas assez pris la mesure de la dangerosité du terroriste, ce qui n'a pas contribué à l'empêcher de commettre ses crimes. Soulignant notamment « *le caractère hautement suspect du comportement de Mohamed Merah, établie depuis plusieurs années et renforcé par ses récents voyages en Afghanistan et au Pakistan* ».

En cas d'appel et surtout si l'affaire est portée devant le Conseil d'Etat, il sera intéressant de voir si le juge du tribunal administratif est suivi.

Ainsi, pouvons-nous envisager que la responsabilité de l'Etat puisse être engagée dans un cas similaire à l'attentat commis à l'aéroport de Zaventem ? En effet et comme dans cet exemple, les auteurs de ces actes sont souvent des personnes surveillées par les services de renseignements. De plus, et dans la continuité des propos relevés dans la section précédente, il semble possible d'engager la responsabilité de l'Etat pour faute simple dans sa mission de sûreté dès lors qu'une défaillance de ce dernier est à l'origine du dommage (lien de causalité). Il sera également intéressant de suivre les actions en justice intentées contre l'Etat par les familles de victimes des attentats de Paris et de Nice.

Au terme de cette 1^{ère} partie, nous pouvons considérer que le régime de responsabilité des différents acteurs du transport aérien en matière de risques de guerre et assimilés est loin d'être limpide. Nos analyses se heurtent le plus souvent à des zones d'incertitudes, des textes inadaptés qu'il faut interpréter à la lumière de ces risques si particuliers, et à un régime de responsabilité de l'Etat des plus obscurs. Les compagnies

⁶¹ Tribunal administratif de Nîmes, 12 juillet 2016, requêtes n° 1400420 et 1500005

aériennes sont assujetties à des règles très contraignantes qui ne prennent pas en compte la particularité des risques liés aux actes d'intervention illicite. Plus encore, si un attentat survient sur un aéroport, c'est l'ensemble des opérateurs de la plateforme qui peut voir sa responsabilité engagée. Si bien que les victimes de ces actes doivent composer avec les méandres des parcours juridiques menant à l'obtention d'une indemnisation et prendre soin de bien choisir l'acteur dont elles souhaitent voir la responsabilité engagée.

Pour pallier à ces difficultés, l'Etat a mis en place un système d'indemnisation automatique pour les victimes du terrorisme qui n'ont pas à prouver de faute mais seulement à remplir certaines conditions. Ce système est basé sur le principe de solidarité. De même, l'Etat français intervient en réassureur de ce risque pour les dommages matériels par l'intermédiaire de la Caisse centrale de réassurance (CCR). Ces systèmes existent dans de nombreux Etats à travers le monde et ont été rendus indispensables à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Enfin, pour permettre la viabilité du transport aérien en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilé, le marché de l'assurance aérienne offre des garanties spécifiques couvrant les dommages matériels et les dommages de responsabilité civile. C'est sur ces protections offertes tant par les Etats que par les assureurs que nous allons maintenant nous pencher.

PARTIE II : LES PROTECTIONS EXISTANTES EN MATIÈRE DE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS

Après avoir analysé les risques liés à l'activité de son client ; le rôle du courtier va être de l'orienter vers la souscription des garanties à même de le protéger de la façon la plus optimale.

Si ces risques sont couverts par le marché de l'assurance aéronautique, il n'en reste pas moins « particuliers ». Nous entendons par là qu'ils ne répondent pas aux mêmes critères d'assurabilité que les risques qualifiés d'ordinaires. De ce fait, la question de leur couverture par les assureurs fait débat dès que ressurgie une menace élevée sur le transport aérien. Cela est d'autant plus vrai s'agissant du risque de terrorisme.

D'une manière générale, les assureurs soutiennent que le risque de terrorisme est pratiquement impossible à couvrir car il ne répond pas aux critères usuels de l'assurabilité, à savoir la fréquence et la gravité estimables, le caractère fortuit de la perte et la possibilité de la répartir. Ils font valoir que l'on ne dispose pas encore de données suffisantes pour déterminer une forme quelconque de terrorisme et la fréquence des attaques. De plus, ils craignent que le montant des pertes potentielles ne risque d'être supérieur aux fonds dont dispose non seulement un assureur donné, mais l'ensemble du secteur de l'assurance.

Ainsi, il est intéressant de se pencher sur une note datant du 17 août 2004, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) en marge de la 35^{ème} session de la commission juridique de l'Assemblée de l'OACI. Le sujet débattu ce jour-ci portait sur « *l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre* ». Il était avant tout question de l'intention des assureurs aviation de refuser toutes réclamations dans les cas d'utilisation hostile de « *bombes sales*⁶² », de dispositifs d'impulsions électromagnétiques ou de matériel biochimique. Ces derniers estimaient qu'ils n'étaient pas en mesure d'assumer le risque de pertes massives qui pourrait survenir sur un aéroport à la suite d'une attaque semblable. Cette décision, à l'origine de la rédaction de nouvelles clauses d'exclusion et de rachat pour ces nouveaux risques que nous étudierons dans le titre II de cette partie; avait pour conséquence de placer les compagnies aériennes dans une situation inconfortable. En effet, ces dernières se retrouvaient dans l'impossibilité de remplir les exigences réglementaires d'assurances de leurs Etats. Plus

⁶² Bombe radiologique entourée de matériaux radioactifs destinés à être répandus en poussière lors de l'explosion.

encore, un transporteur pourrait estimer qu'en l'absence de couverture adéquate, il ne serait pas sain financièrement ni responsable de continuer à voler.

Dès lors, l'IATA avait abordé une position intéressante sur cette problématique. L'Association par la voix de ses membres avait estimé que *« les actes de terrorisme sont dirigés contre les Etats 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 le marché des assurances offre ou non cette couverture »*. Elle recommandait aux membres de l'OACI de *« prier instamment les Etats de fournir les garanties gouvernementales, sur une base individuelle ou collective, pour couvrir les risques de dommages aux aéronefs, aux passagers et aux tiers, résultant d'actes de terrorisme à l'endroit des Etats »* puis de *« donner au Conseil de l'OACI le mandat de procéder d'urgence à l'élaboration d'un régime de limitation de 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 »*⁶³.

Sur le volet responsabilité, nous avons vu que toutes les tentatives d'élaboration d'un régime de limitation de responsabilité pour les risques de guerre et de terrorisme à l'échelle internationale ont échouées.

Pour autant, sur le volet couverture, plus de douze ans après l'émission de cette note, nous pouvons constater que si les assureurs interviennent toujours pour couvrir ces risques particuliers (**Titre II**), les Etats se placent aujourd'hui en soutien par l'intermédiaire de mécanismes de réassurance du risque de terrorisme qui s'ajoutent aux mécanismes d'indemnisation des victimes du terrorisme (**Titre Ier**).

⁶³ Note d'information présentée par l'IATA le 17 août 2004 lors de la 35^{ème} session de la commission juridique de l'Assemblée de l'OACI.
http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2035th%20Session/wp097_fr.pdf

Titre I^{er} : Les protections disponibles pour les victimes d'actes de terrorisme au travers des mécanismes mis en place par les Etats

Certains mécanismes d'indemnisations publics offrent un très large éventail de protection aux victimes d'attaques terroristes mais excluent le plus souvent les dommages matériels (tel que le FGTI en France) ou ne les indemnisent que dans une mesure limitée. Des régimes d'assurance et réassurance, avec ou sans participation publique comblent cette lacune. Ainsi nous réaliserons un tour d'horizon de ces différents mécanismes à travers le monde. En commençant par un focus sur les mécanismes français (**Chapitre I^{er}**) avant de s'intéresser de près aux principaux développements intervenus aux Etats-Unis à la suite de la situation unique créée par le 11 septembre (**Chapitre II**), et de finir sur une présentation non exhaustive de quelques exemples de mécanismes d'indemnisation des victimes du terrorisme dans d'autres pays (**Chapitre III**).

Chapitre I^{er} : En France

La France est l'un des pays où la couverture des risques de terrorisme en assurance dommages est la plus large. Les dommages corporels sont indemnisés par le FGTI (Fonds de garantie des victimes des actes de terrorismes et d'autres infractions) (**Section I^{ère}**) tandis que les dommages aux biens sont couverts par le GAREAT (Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats Et Actes de Terrorisme) (**Section II**).

Section I^{ère} : Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions (FGTI) : l'indemnisation des dommages corporels

Nous commencerons par replacer le contexte politique et juridique qui est à l'origine de la création du FGTI (**I**) avant de s'intéresser à la façon dont ce fonds est financé (**II**). Puis nous verrons les conditions d'intervention du FGTI (**III**) qui déclenchent la procédure d'indemnisation (**IV**). Enfin, nous nous poserons la question de l'intérêt de ce fonds pour les victimes du terrorisme aérien (**V**).

I. L'historique du FGTI

Après les attentats de la rue Copernic⁶⁴, en 1980, et de la rue Marbeuf⁶⁵, deux ans plus tard, certains représentants des victimes, SOS Attentats en tête de file, militent pour une prise en charge rapide et globale des personnes touchées. A cette époque, l'indemnisation publique des victimes d'attentats est perçue comme une nécessité, les règles de réparation du droit privé apparaissant inefficaces et insuffisantes. En effet, il est difficile, voire impossible, d'obtenir réparation de la part de l'auteur de l'attentat, quand bien même il serait identifié et arrêté. Quant aux sociétés d'assurance, elles excluaient le plus souvent les attentats des risques couverts. L'État se devait donc d'intervenir pour instituer un système de réparation adéquat.

En septembre 1986⁶⁶, le Fonds Terrorisme est créé avec un effet rétroactif pour les attentats survenus depuis 1984. En 1990⁶⁷, fort d'une trésorerie importante, sa mission est élargie aux victimes d'infractions pénales les plus graves. Le FGTI est né. Cette loi institue le principe de réparation intégrale des dommages corporels importants en supprimant le plafond et fait disparaître les conditions restrictives d'attribution.

Aujourd'hui, dans une France meurtrie par les récents attentats perpétrés à Paris et à Nice ; le FGTI doit faire face à un nombre important de demandes d'indemnisations et pour des montants beaucoup plus élevés que ce qu'il avait l'habitude de connaître. Ainsi, si les actes terrorisent coûtaient jusqu'alors une somme très modique au fonds, de l'ordre de moins de 10 millions par an ; les simples attaques du 13 novembre à Paris et à St Denis devraient revenir à un montant d'environ 300 à 350 millions d'euros. En tenant compte de l'attentat de Nice du 14 juillet, la réserve actuelle du fonds (1,3 milliard d'euros) pourrait vite être atteinte. Si bien que des ajustements sur son financement deviennent nécessaires.

⁶⁴ Terrorisme en France : L'attentat de la rue Copernic, 3 octobre 1980, Institut national de l'audiovisuel (Ina) <http://www.ina.fr/video/I04218828>

⁶⁵ Attentat rue Marbeuf, 22 avril 1982 (Ina) <http://www.ina.fr/video/CAB8200661901>

⁶⁶ Loi n° 86-1020 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme

⁶⁷ Loi n° 90-589 du 6 juillet 1990 modifiant le code de procédure pénale et le code des assurances et relative aux victimes d'infractions

II. Le financement du FGTI

D'après le Code des assurances, ce fonds « *doté de la personnalité civile, est alimenté par un prélèvement sur les contrats d'assurances de biens* »⁶⁸ dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, qui fixe en outre ses conditions de constitution et ses règles de fonctionnement. Cette contribution forfaitaire prélevée sur chaque contrat d'assurance de biens (véhicule, maison, etc.) s'élève à 4,30€ en 2016 et représente 75% des ressources du FGTI. Le reste provient des dommages indemnisés par les auteurs des infractions (20%) et des revenus sur placements financiers (5%)⁶⁹. Il faut noter que cette contribution est jugée insuffisante par Bercy qui préconise, dans un rapport, de relever le montant de ladite taxe à 5,70 €. Et pour cause, comme nous le soulignons précédemment, entre 1985 et 2014, 4 000 victimes d'actes de terrorisme ont été indemnisées pour un montant de 106 millions d'euros, alors que l'on évoque une facture de près de 300 millions pour les seuls attentats du 13 novembre 2015, selon les estimations formulées à la fin de cette même année par l'ancienne ministre de la justice, Christiane Taubira⁷⁰. Le directeur général d'Axa France, M. Jacques de Peretti estime également que la contribution annuelle des assurés au FGTI « n'est pas suffisante » pour faire face à la hausse des attentats en France⁷¹.

Ainsi il est intéressant de noter que chacun d'entre nous participe au financement de ce fonds sans le savoir, à travers nos contrats d'assurances classiques.

III. Les conditions d'intervention du FGTI

L'intervention du FGTI est soumise à certaines conditions portant notamment sur : la nature de l'acte de terrorisme (A), la date de l'acte de terrorisme (B), le lieu de l'acte de terrorisme (C) et enfin le délai de saisine du FGTI (D).

⁶⁸ Article L422-1 du Code des assurances

⁶⁹ L'indemnisation des victimes d'attentats : les fonds spécifiques, Agata KWASNIEWSKA, Insurance Speaker, 18 avril 2016, http://www.insurancespeaker-wavestone.com/2016/04/dispositifs-place_fonds-specifiques/

⁷⁰ Terrorisme : une révision « probable » des conditions de financement du FGTI (Juliette Méadel), L'argus de l'assurance, 22 février 2016 <http://www.argusdelassurance.com/institutions/terrorisme-une-revision-probable-des-conditions-de-financement-du-fgti-juliette-meadel.104046>

⁷¹ La « taxe attentat » jugée insuffisante par Axa, 3 août 2016, Le Monde http://www.lemonde.fr/attaques-a-paris/article/2016/08/03/la-taxe-attentat-jugee-insuffisante-par-axa_4978016_4809495.html

A. La nature de l'acte de terrorisme

Pour être qualifié d'acte de terrorisme, l'acte doit réunir deux critères concernant sa nature:

- Il doit être une infraction relative avec une entreprise individuelle ou collective,
- Et avoir pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur.

Ces conditions sont reprises des articles L.422-1 et L.422-2 du Code pénal qui définit les actes de terrorisme au regard du droit français.

B. La date de l'acte de terrorisme

Le FGTI prend en charge l'indemnisation des victimes des actes de terrorisme survenus depuis le 1^{er} janvier 1985. Cette condition est importante car ce fonds a été créé en 1990 mais il prenait en charge les actes commis depuis 1985, soit antérieurement à sa création. Cette rétroactivité de la loi était prévue notamment pour permettre au fonds d'indemniser les victimes de la série d'attentats perpétrés à Paris, à la fin des années 1980.

C. Le lieu de l'acte de terrorisme

L'article L.126-1 du Code des assurances prévoit deux possibilités de prise en charge à raison du lieu de survenance de l'acte. Si l'acte de terrorisme survient sur le territoire national, toute victime, quelle que soit sa nationalité, peut être indemnisée. Si l'acte de terrorisme survient à l'étranger, seules les victimes de nationalité française peuvent obtenir une indemnisation. Cette condition s'applique aux ayants droit de la victime décédée.

Cette deuxième possibilité trouve tout son sens dans le cadre du transport aérien. Elle assure à toutes les familles de victimes de nationalité française, la possibilité de bénéficier des indemnisations de ce fonds dans le cas où des ressortissants français seraient victimes du terrorisme dans un aéroport à l'étranger ou en vol, lorsque l'aéronef dans lequel ils ont pris place, survole un pays étranger (peu importe la nationalité de la compagnie aérienne).

D. Le délai de saisine du FGTI

Les ayants droits des victimes disposent d'un délai de dix ans à compter de la date de l'acte de terrorisme pour saisir le fonds de garantie. Pour les blessés, ce délai commence à courir à compter de la date de la consolidation du dommage initial ou aggravé.

IV. La procédure d'indemnisation

L'indemnisation des victimes d'actes de terrorisme se déroule dans des délais et selon une procédure amiable fixés par les articles L422-1 et suivants du Code des assurances. Le fonds indemnise intégralement les dommages corporels des victimes blessées et les préjudices moraux et économiques des ayants droits des victimes décédées. Le FGTI tient compte des prestations versées par les organismes sociaux, publics ou privés.

La procédure d'indemnisation est la suivante : Le Fonds de garantie verse une première provision au plus tard un mois après avoir reçu la demande de la victime pour faire face aux premiers frais. Il va ensuite présenter par écrit une offre d'indemnisation définitive au plus tard trois mois après avoir reçu de la victime les justificatifs de ses préjudices. La victime dispose d'un délai de réflexion de quinze jours pour accepter l'offre d'indemnisation. A partir de ce moment, deux possibilités : Soit la victime accepte l'offre et le Fonds versera le montant de l'indemnité ; soit la victime n'accepte pas l'offre d'indemnisation et elle peut saisir le tribunal compétent. Le montant de l'indemnité est alors déterminé judiciairement et le Fonds de garantie procède au règlement sur la base de la décision rendue.

Enfin, il faut noter que la loi permet au FGTI de réclamer aux responsables du dommage le remboursement de l'indemnité versée à la victime. Ainsi le Fonds de garantie peut se retourner contre l'Etat pour récupérer les sommes versées aux victimes. C'est l'article 706-11 du Code de procédure pénale qui prévoit ce recours subrogatoire : « *Le FGTI est subrogé dans les droits de la victime pour obtenir des personnes responsables du dommage causé par l'infraction ou tenues à titre quelconque d'en assurer la réparation totale ou partielle le remboursement de l'indemnité ou de la provision versée par lui, dans la limite du montant des réparations à la charge desdits personnes* ». La jurisprudence donne une appréciation large de la notion de « personne tenu responsable » puisque cette action peut être intentée sur le fondement de la responsabilité délictuelle mais aussi contractuelle. Par un arrêt du 9 décembre 2010 la 2^{ème} chambre civile de la Cour de

Cassation⁷² a notamment jugé valable un recours subrogatoire contre la SNCF sur le fondement d'une obligation contractuelle de sécurité de cette dernière. En l'espèce, il s'agissait d'un passager victime d'une agression à bord d'un train SNCF. C'est un cas d'espèce que nous pourrions retrouver dans le domaine du transport aérien.

V. L'intérêt d'un tel système pour les victimes du terrorisme aérien

Le principal intérêt de ce fonds pour les victimes est qu'il fonctionne sur un système d'indemnisation automatique. Il n'est pas question de responsabilité, aucune faute ne doit être prouvée. Cela permet donc aux victimes et aux familles de victimes de s'assurer une indemnisation sans engager de véritable bataille judiciaire pour être reconnues comme victimes du terrorisme et obtenir les indemnités souhaitées.

Quant au niveau des indemnisations perçues, une comparaison s'impose. Pour mémoire, la famille d'une victime française d'un crash aérien (peu-importe sa cause) est indemnisée selon les dispositions de la Convention de Montréal. Cette dernière prévoit une responsabilité quasi-automatique du transporteur pour les dommages d'un montant ne dépassant pas 113 000 DTS (environ 140 000€⁷³). Seule la faute de la victime peut l'exonérer de sa responsabilité (article 20). Pour les dommages dont le montant est supérieur à ce plafond de 113 000 DTS, le transporteur aérien retrouve les deux causes d'exonération qui sont : l'absence de faute et la faute d'un tiers à l'origine du dommage (article 21). De plus, la réglementation européenne⁷⁴ prévoit également le versement d'une avance pour les besoins immédiats d'un montant minimal de 16 000 DTS (environ 20 000€). Ainsi, si les familles des victimes sont assurées de recevoir des indemnités, celles-ci peuvent être limitées du fait des possibilités d'exonération offertes au transporteur. D'un autre côté, les indemnisations versées par le FGTI sont plutôt avantageuses. D'après des exemples fictifs, un blessé léger lors d'un attentat en France perçoit 52 000 euros, un blessé grave avec des séquelles physiques importantes touche 900 000 euros. Après le décès d'un homme au cours d'un attentat à l'étranger, l'épouse et les trois enfants touchent 765 000

⁷² Cass, 2^{ème} Civ. 9 décembre 2010, n° 10-17884

⁷³ Conversion faite sur le site <http://www.xe.com/>

⁷⁴ Règlement (CE) n°889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

euros⁷⁵. Ces indemnisations étant versées sans avoir à prouver la moindre faute sont donc très intéressantes.

Cependant, il faut préciser qu'il n'est pas possible de cumuler les indemnisations car une victime ne peut pas être indemnisée deux fois pour le même préjudice.

Après avoir vu l'indemnisation des dommages corporels des victimes du terrorisme, analysons maintenant l'indemnisation des dommages matériels par le GAREAT.

Section II : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et actes de Terrorisme (GAREAT) : l'indemnisation des dommages matériels

GAREAT est une structure de marché, opérationnelle en France depuis le 1er janvier 2002, dont la vocation est de gérer la réassurance des risques attentats et actes de terrorisme au nom et pour le compte de ses adhérents, afin de leur permettre de faire face aux pertes causées par des sinistres, dommages consécutifs à des attentats ou actes de terrorisme subis sur le territoire français, indépendamment du pays où a eu lieu l'acte de terrorisme⁷⁶.

Nous évoquerons dans un premier temps les événements qui ont entraîné la création du GAREAT (I), puis nous détaillerons les membres constitutifs du GAREAT (II) avant d'expliquer son fonctionnement (III).

I. L'historique du GAREAT

Depuis 1986, la loi impose aux assureurs français d'inclure le risque terroriste dans toutes leurs polices d'assurance de biens⁷⁷. À la fin de l'année 2001, le marché de l'assurance aérienne était au bord de l'effondrement, un grand nombre de compagnies d'assurance n'étaient plus disposées à assurer ce risque compte tenu des événements du 11

⁷⁵ Montants donnés par le FGTI et révélés par Les Echos dans un article du 20 novembre 2015, Attentats l'indemnisation des victimes a commencé, Etienne Goetz
http://www.lesechos.fr/20/11/2015/lesechos.fr/021497007549_attentats---l-indemnisation-des-victimes-a-commence.htm

⁷⁶ Site de GAREAT, Qui sommes nous ? <http://www.gareat.com>

⁷⁷ Loi n° 86-1020 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme, article 9

septembre. La France avait déjà subi plusieurs vagues d'attentats mortels, et l'explosion de l'usine AZF, le 21 septembre 2001, à Toulouse, a contribué à renforcer la crainte de nouveaux attentats sur le territoire français (l'hypothèse de l'attentat ayant été entretenue pendant plusieurs années avant les résultats de l'enquête).

Pour régler ce problème, les assureurs, réassureurs et la Caisse Centrale de Réassurance (organisme public), ont mis conjointement sur pied un groupement d'assureurs, conçu initialement pour les polices à grands risques. Depuis le 1er janvier 2002, ce groupement assure le risque couru par les assureurs au titre des dommages matériels et des pertes d'exploitation.

II. Les membres constitutifs du GAREAT

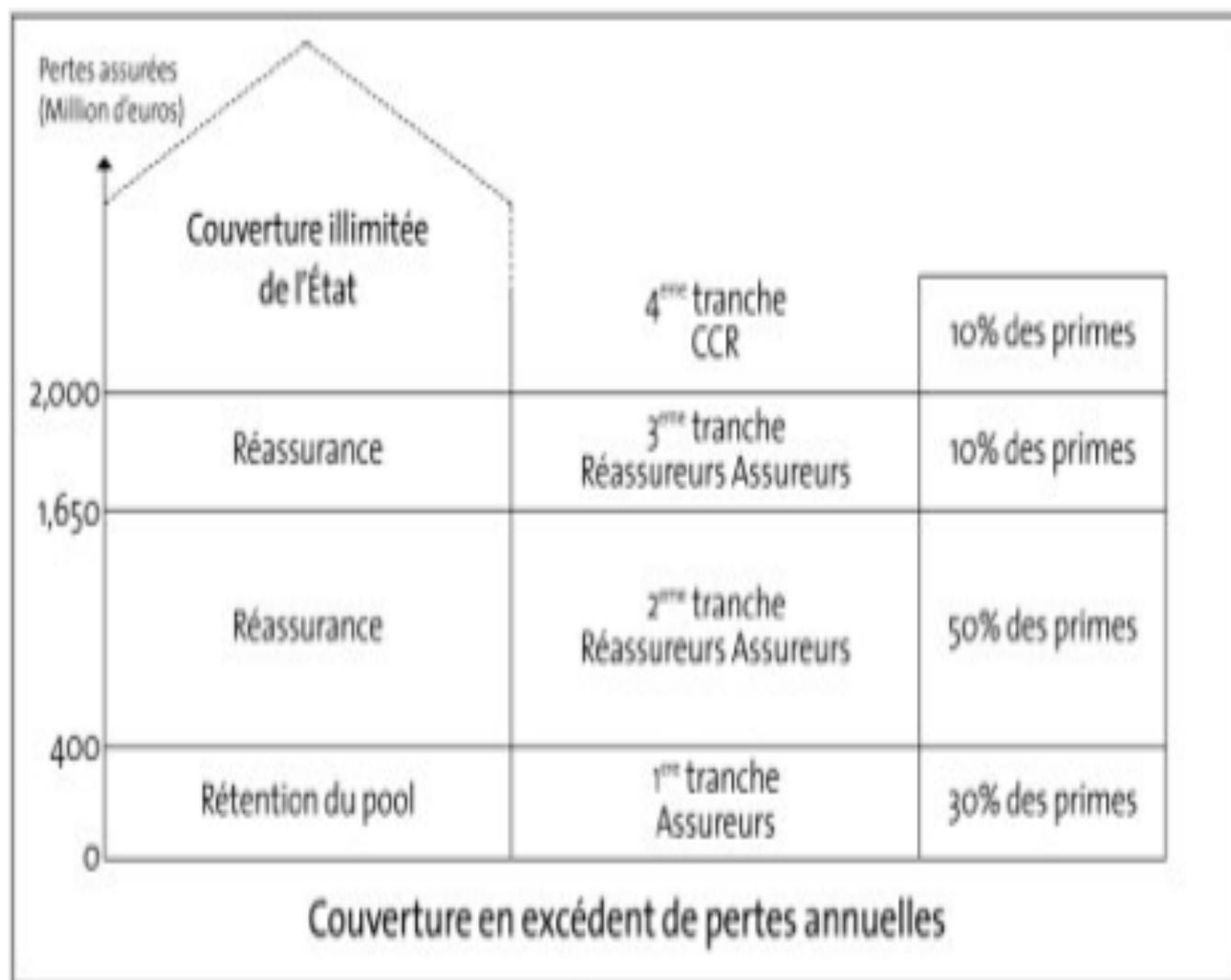
Les membres de la FFSA et du Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA) sont adhérents de plein droit.

Par ailleurs, l'adhésion au GAREAT est ouverte aux sociétés d'assurances non membre de la FFSA ou du GEMA, dès lors qu'elles sont autorisées à pratiquer en France l'assurance directe de risques entrant dans le champ d'application du GAREAT.

Cela implique les captives d'assurances ainsi que toutes sociétés d'assurances pratiquant sur le sol français par le biais de succursales ou en libre prestation de services (LPS). Ainsi, l'adhésion n'est pas réservée qu'aux sociétés d'assurance françaises.

III. Le fonctionnement du GAREAT

Le GAREAT, mis en place dès le 1er janvier 2002, est un pool de co-réassurance. La couverture est organisée en 4 paliers de partage de risques, en excédent de pertes annuelles.



Source : Page Wikipédia du GAREAT

Le fonctionnement est le suivant : une première tranche de co-réassurance est mutualisée entre les adhérents d'une même section selon une clef de répartition obtenue en rapportant les primes GAREAT cédées par l'adhérent aux primes totales cédées par tous les adhérents de la section concernée. La charge des sinistres est donc répartie entre les adhérents au prorata de leur participation.

Au-dessus de cette première tranche de co-réassurance, plusieurs tranches sont réassurées par les réassureurs internationaux, jusqu'au niveau d'intervention de l'Etat français (environ 2,5 milliards d'euros en 2016). La garantie illimitée découle d'un traité de réassurance global en excédent de pertes annuelles réassuré à 100% par la CCR. Pour bénéficier de ce traité global illimité, il est nécessaire d'être adhérent du GAREAT.

Aujourd'hui, GAREAT bénéficie d'un contexte favorable en termes de sinistralités et se retrouve en excédent de provision. Ce « bon » déséquilibre permettra de faire face à d'éventuels futurs attentats terroristes.

Les aéroports sont couverts par cette garantie par l'intermédiaire de leur police de « dommages aux biens ». En plus de leurs couvertures classiques d'assurance, ces derniers sont également protégés contre les conséquences catastrophiques que pourrait avoir un attentat sur leurs plateformes.

Ainsi, nous pouvons constater qu'au-delà des questions de responsabilité, la France dispose de mécanismes d'indemnisation des actes de terrorisme mis en place par l'Etat lui-même. Tant pour les dommages corporels par l'intermédiaire du FGTI que pour les dommages matériels via le GAREAT, l'Etat français s'est doté d'outils qui lui permettent de répondre aux nombreuses demandes d'indemnisation (souvent pour des montants importants) à la suite d'attentats. En réalité tout ce dispositif trouve son origine dans les événements du 11 septembre, qui ont, à tout jamais, bouleversé notre vision de penser l'assurance du risque de terrorisme.

Penchons-nous maintenant sur les réponses apportées par l'Etat américain à la suite des attentats de New-York pour venir au soutien d'un marché de l'assurance dépassé par l'ampleur d'un tel sinistre.

Chapitre II : Aux Etats-Unis : Le Terrorism Risk Insurance Act (TRIA)

Les attentats de New York du 11 septembre 2001 ont créé une véritable onde de choc pour le secteur de l'assurance aux Etats-Unis. Notamment, le marché de l'assurance aviation qui a payé un lourd tribut. Cet événement a eu des conséquences allant au-delà du prévisible et il a fallu trouver des solutions d'adaptation.

Ainsi, nous retracerons l'historique du TRIA et les développements qu'il a connus depuis sa mise en place (**Section I^{ère}**), puis nous analyserons son fonctionnement et ses particularités (**Section II**).

Section I^{ère} : Le TRIA : de l'origine à aujourd'hui

De sa mise en place en 2002 (I) à aujourd'hui, ce système a évolué au grès des renouvellements du programme par le Congrès américain et de la capacité des assureurs à stabiliser de nouveau le marché (II).

I. La mise en place du TRIA

« Compte tenu de l'impossibilité pratique de souscrire une police d'assurance de biens et d'assurance dommages sur le marché de l'assurance à la suite des événements du 11 septembre, le Congrès américain a adopté le 26 novembre 2002, le Terrorism Risk Insurance Act (TRIA) »⁷⁸. Le nom complet de cet acte étant: « *An act to ensure the continued financial capacity of insurers to provide coverage for risks from terrorism* »⁷⁹. Le but est d'offrir un soutien fédéral temporaire au secteur de l'assurance en attendant que celui-ci puisse établir ses propres solutions et produits.

La participation à ce programme est obligatoire pour toutes les compagnies d'assurance qui offrent des garanties de biens et dommages aux Etats-Unis. Il est géré par le Ministère des finances.

Toutes les clauses des polices d'assurance de biens et dommages qui ne couvrent pas le risque de terrorisme tel que défini par le TRIA sont considérées comme nulles et non avenues. Les assureurs qui participaient à ce programme doivent donc offrir cette garantie. En contrepartie, L'Etat américain réassure cette couverture si elle est conforme à sa définition des « pertes assurées » (que nous verrons dans la section II). 90% des pertes dépassant une franchise annuelle par assureur sont directement remboursées par le gouvernement fédéral. Seules les pertes résultant de dommages importants sont prises en charge ». Les pertes moins importantes étant absorbées par le marché lui-même. Pour que le programme s'applique à un événement donné, il faut que le montant global des pertes matérielles et des pertes au titre des accidents et risques divers, dépasse 5 millions de dollars.

« L'appui fédéral ne peut quant à lui dépasser un plafond global annuel qui est fixé à 100 milliards de dollars. S'il s'avérait que les pertes aillent au-delà de ce plafond, le

⁷⁸

⁷⁹ Traduction : Acte pour assurer la continuité de la capacité financière des assureurs à fournir une couverture des risques de terrorisme

Congrès aurait à déterminer les sources de financements supplémentaires et les procédures d'indemnisations applicables »⁸⁰.

II. Les évolutions du TRIA

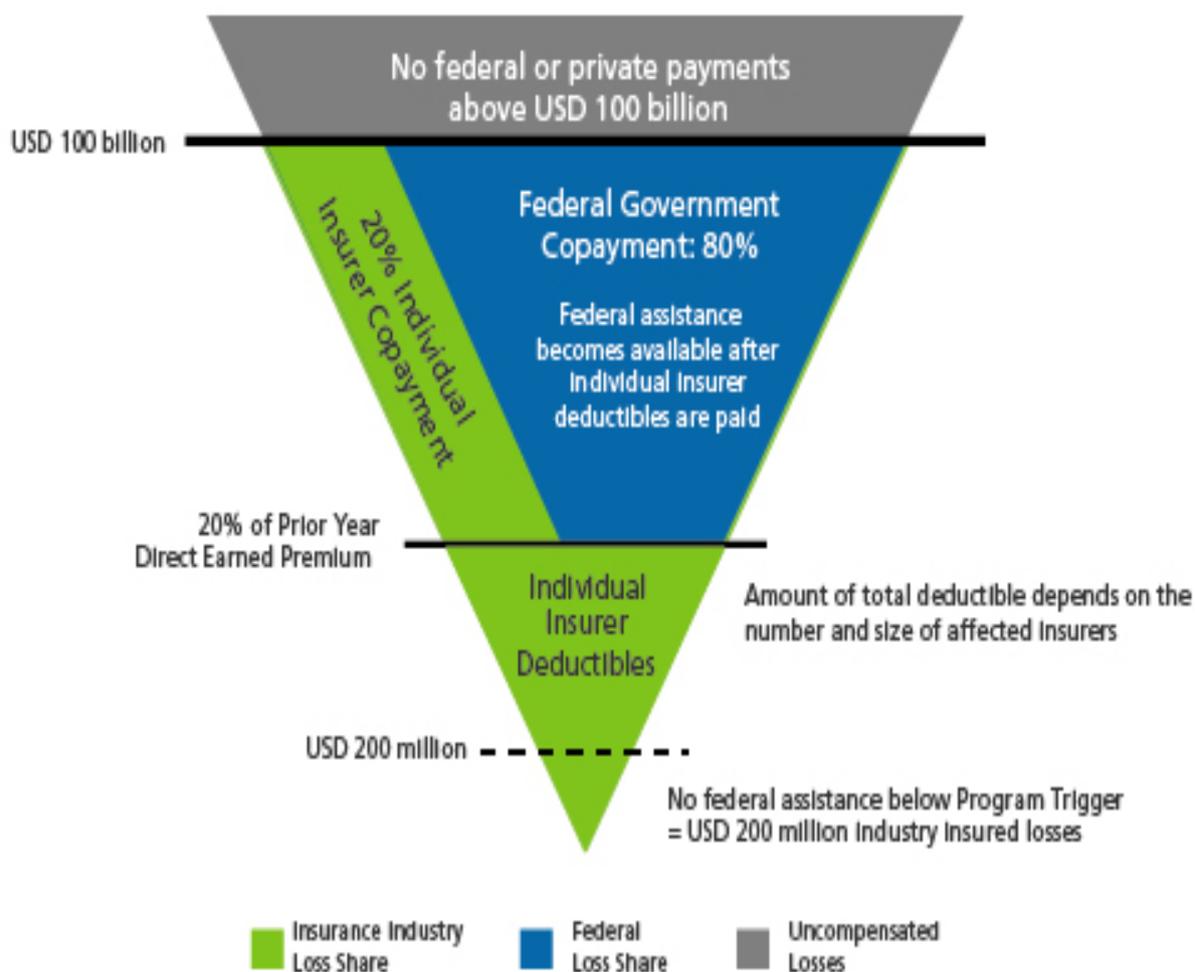
Depuis sa création, le TRIA a connu quatre renouvellements. Initialement, il était prévu que le TRIA reste en vigueur jusqu'à la fin de l'année 2005. Le temps que le marché de l'assurance prenne les dispositions nécessaires pour s'y substituer à terme.

Pour autant, le programme a été étendu jusqu'à la fin de l'année 2007 par la loi créant le *Terrorism Risk Insurance Extension Act* (TRIEA). Cette extension prévoyait notamment que la part de réassurance fédérale des pertes dépassant la franchise soit ramenée à 85% au lieu de 90% d'ici 2007. Une autre modification a été opérée par cette nouvelle loi concernant le montant global des pertes à partir duquel le programme s'applique. Dans le TRIA ce montant était de 5 millions de dollars, ce seuil a été porté à 50 millions de dollars en 2006 puis à 100 millions de dollars en 2007. On comprend que la volonté est de ne prendre en charge dans le cadre de ce programme, uniquement les événements véritablement graves, au fur et à mesure que le marché de l'assurance se re-stabilise.

En 2007, le mécanisme a encore une fois été renouvelé pour six ans par la loi créant le *Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act* (TRIPRA).

Le programme a de nouveau été renouvelé le 8 janvier 2015 par le Congrès américain pour cinq ans (soit jusqu'en 2020). Les principales modifications sont les suivantes : L'Etat fédéral couvrira les pertes excédant 200 millions de dollars. Ce seuil est donc doublé. Ce montant est augmenté graduellement à partir de 2016 pour atteindre 200 millions en 2020. Quant au taux de prise en charge par le Trésor, il est prévu qu'il passe de 85% à 80% au bout des cinq ans. Enfin, le plafond global annuel que l'appui fédéral ne peut dépasser est toujours de 100 milliards de dollars. Cela nous donne le schéma de couverture suivant :

⁸⁰ Rapport du Bureau du comité européen de coopération juridique, « Indemniser les victimes du terrorisme », Analyse comparative pour le Comité européen de coopération juridique (CDCJ) par M. Bernard A. Koch, European Centre of Tort and Insurance Law, Autriche. http://www.coe.int/t/dghl/standardsetting/victims/CDCJ-BU%20_2006_%2019%20f%20%20Rapport%20ECTIL%20F2.pdf



Source: CBO, 2015

Schéma de la prise en charge des pertes matérielles résultant d'un acte de terrorisme mis en place par le TRIPRA d'ici 2020 (Source : Congressional Budget Office)⁸¹.

Section II : Le fonctionnement du TRIPRA

Pour comprendre comment ce programme fonctionne, nous verrons d'abord la définition de l'acte de terrorisme qui est couvert (I) puis le champ d'application de la couverture (II) et enfin nous établirons une comparaison entre la couverture offerte par le TRIPRA et l'AVN 52 G, clause du marché de l'assurance aviation couvrant les risques de guerre et assimilés aux Etats-Unis et au Canada (III).

⁸¹ Ce schéma provient de la publication suivante : <http://www.air-worldwide.com/Publications/AIR-Currents/2015/TRIPRA-2015--What's-Changed-and-How-It-Affects-the-Industry/>

I. La définition de l'acte de terrorisme

La loi donne une définition précise de l'acte de terrorisme qu'elle entend couvrir. Il s'agit d'un acte qui a pour objet de terroriser la population des Etats-Unis d'Amérique ou d'influer la politique des Etats-Unis d'Amérique par la force.

De plus cet acte doit un être un acte de terrorisme international. L'acte de terrorisme commis par un américain n'est donc pas couvert. Cette limitation est le principal défaut de cette couverture.

II. Le champ d'application du TRIPRA

La loi s'applique lorsque les trois conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- Sont concernés les dommages et pertes résultant d'un acte de terrorisme survenant :
 - aux États-Unis (y compris eaux territoriales et eaux continentales),
 - ou à bord d'un avion américain ou d'un navire battant pavillon américain (ou sur un navire « basé principalement » aux États-Unis, sur lequel une taxe américaine est assise
- la loi ne s'applique qu'aux assureurs « qualifiés » au sens de l'acte. C'est-à-dire aux assureurs « licenciés ou admis » et figurant sur la liste des assureurs étrangers de la National Association of Insurance Commissioners (NAIC), l'équivalent de la FFSA en France.
- Enfin, l'assureur doit percevoir une « *direct eaned premium* », c'est-à-dire une prime perçue directement auprès de l'assuré en assurance de biens et de responsabilité pour la couverture des dommages résultant d'actes de terrorisme au sens de l'acte.

III. Les principales distinctions entre la couverture du TRIPRA et l'AVN 52 E

L'AVN 52 E est l'avenant d'extension pour la couverture des risques de guerre et assimilés pour les dommages de responsabilité civile des prestataires de services. C'est une clause du marché de Londres. Les sociétés souhaitant réaliser des prestations sur le sol

américain ont donc le choix entre la couverture de l'AVN 52 E et celle offerte par le TRIPRA.

A titre comparatif, l'extension de garantie AVN 52 E couvre tous les risques de terrorisme, de guerre, d'invasion, de guerre civile, rébellion, coup d'Etat et cela dans le monde entier. Le TRIPRA ne couvre lui que les actes de terrorisme dans la définition donnée plus haut.

Ensuite, nous avons vu que la couverture du TRIPRA prend en charge l'acte qui a pour objet de terroriser la population des Etats-Unis d'Amérique ou d'influer la politique des Etats-Unis d'Amérique par la force. De plus cet acte doit un être un acte de terrorisme international. L'AVN 52 E couvre l'acte de terrorisme national et international.

Si nous nous en tenons à ces deux premiers éléments de comparaison, il semblerait que la couverture de l'AVN 52 E soit plus avantageuse. Cependant, la limite de garantie offerte par l'AVN 52 E, par année d'assurance, est de 150 millions de dollars (ce montant pouvant être porté entre 2 et 2,5 milliards de dollars en souscrivant une garantie XS (Excess risques de guerre que nous verrons plus loin dans cette étude) quand le TRIPRA offre une limite de garantie de 100 milliards de dollars. La différence est sans commune mesure.

L'AVN 52 E couvre donc les risques visés par le TRIPRA mais pour des montants de garantie bien inférieurs.

Pour autant, le TRIPRA (ou le TRIA/TRIEA antérieurement) n'est rarement (voir jamais) souscrit par les transporteurs aériens européens. Ceci s'explique, en partie, par le fait que la couverture des risques de guerre et assimilés, AVN 52 E, couvre de façon quasi similaire le risque de terrorisme mais aussi par la prime additionnelle demandée par les assureurs qui sont fortement réticents pour donner cette couverture. Il faut également noter que les transporteurs aériens américains sont dans une situation différente car le gouvernement américain leur propose cette couverture sans prime additionnelle.

Après avoir analysé les systèmes de couvertures des risques de terrorisme en France et aux Etats-Unis ; examinons les différentes méthodes d'intervention des Etats à travers le monde pour garantir le risque de terrorisme.

Chapitre III : Les différentes méthodes d'intervention des Etats à travers le monde pour garantir le risque de terrorisme

Il est très intéressant de s'essayer à une étude comparative des différentes méthodes d'intervention des Etats à travers le monde pour garantir le risque de terrorisme. D'une part car cela permet de déceler les particularités propres à chaque Etat dans leur implication face au risque de terrorisme ; d'autre part, car le transport aérien étant une activité à caractère international, il est salubre pour un assureur, un courtier ou même un transporteur aérien d'avoir une idée de ces différents mécanismes.

Ainsi, si ce mémoire ne prétend pas et n'a pas vocation à établir une véritable comparaison détaillée des différents mécanismes d'intervention des Etats ; il souhaite donner une vision d'ensemble à ses lecteurs sur la manière dont l'indemnisation des victimes du terrorisme (personnes privées ou morales) se pratique à travers différents exemples.

Les méthodes d'intervention des Etats sur la couverture du risque attentat diffèrent selon les pays. Aujourd'hui, deux principales formes d'intervention sont présentes dans le monde.

« Dans un premier schéma l'Etat couvre la plupart des risques à partir de fonds publics qui, gérés par des assureurs et des réassureurs, recueillent les primes et indemnisent les victimes. Ce système se base sur la solidarité nationale face au terrorisme. Par exemple, en Espagne, l'organisme public qui fait référence à ce modèle se nomme le *Consortio de Compensación de Seguro*. Il s'agit du plus ancien programme de réassurance du risque de terrorisme en Europe puisqu'il a été créé en 1954. La couverture est gérée par les assureurs privés qui se réassurent entièrement par l'intermédiaire du Consortio. La couverture d'assurance est obligatoire et le prix de la couverture dépend uniquement des sommes assurées et non de la localisation du risque.

Dans le deuxième schéma, l'Etat se présente comme un réassureur en dernier ressort. Le risque est partagé entre les réassureurs et l'Etat. Il dépend de la structure d'assurance mise en place et du type de contrat de réassurance retenu. Par exemple, en Angleterre, le Pool RE se réassure auprès de l'Etat en versant une prime et peut ainsi demander à l'Etat de prendre en charge toute demande d'indemnisation lorsque les ressources du Pool RE sont épuisées.

Les éléments influençant le prix de couverture du pool diffèrent également selon les pays. En France, le prix de couverture dépend uniquement du montant assuré en dommages et en responsabilité (pourcentage de la prime de base) et non de la localisation du risque. Au Royaume-Uni et aux Etats-Unis le prix de couverture dépend du lieu d'exposition. Le mécanisme choisit dépend de la prime de risque prise par les pools et les assureurs et peut différer en fonction des types de pools créés, des polices d'assurances et des pays »⁸².

L'étendue de la couverture peut également varier. Par exemple, si les dommages découlant des attaques biologiques, chimiques ou radioactives sont pris en compte dans les garanties couvrant le terrorisme en France et en Belgique (partiellement); ce n'est pas le cas en Allemagne qui exclut ces risques dans les couvertures offertes par l'Extremus. Le Royaume-Uni écarte également la guerre et les virus informatiques des garanties offertes par le Pool-Re.

Enfin, nous pouvons également signifier que certains Etats, comme la Suisse et l'Autriche, ont préféré une solution uniquement fondée sur le secteur privé, justifiée par leur faible exposition au risque de terrorisme. Les montants couverts sont toutefois inférieurs aux pays ayant privilégié des modèles incluant l'Etat.

Si les Etats offrent des protections aux victimes du terrorisme et se placent en réassureurs dans les cas de sinistre majeurs, les acteurs du transport aérien peuvent toujours voir leur responsabilité engagée et n'ont d'autres choix que de transférer leurs risques auprès du marché de l'assurance aérienne.

Titre II : Les couvertures offertes par le marché de l'assurance aérienne

Pour la compréhension des prochains développements, une précision s'impose : les clauses que nous allons étudier sont nommées AVN pour « Aviation » ou LSW pour « London Special Wording ». Les numéros qui suivent ces abréviations permettent d'identifier les clauses tandis que les lettres expriment les différentes versions de ces clauses.

⁸² Sia Conseils <http://www.paperblog.fr/2706018/un-partenariat-public-prive-assure-le-risque-terroriste/>

Les transporteurs aériens par l'intermédiaire de leur garantie « exploitant d'aéronef », les gestionnaires d'aéroports via leur garantie « RC exploitant d'aérodrome », ou encore les prestataires de services par le biais de leur garantie « RC professionnelle » ; peuvent étendre leur couverture aux risques de guerre et assimilés. Ces risques, exclus des polices couvrant les risques ordinaires, peuvent être rachetés par des polices de rachat.

Ce mécanisme crée un marché de l'assurance risques de guerre et assimilés. De plus, les garanties couvrant ces risques peuvent être souscrites auprès d'un assureur différent de l'assureur couvrant les risques ordinaires. Ainsi nous analyserons en premier lieu les particularités et les résultats de ce marché spécifique (**Chapitre I^{er}**). Puis nous examinerons son fonctionnement (**Chapitre II**) avant d'évoquer le développement de nouvelles clauses (**Chapitre III**).

Chapitre I^{er} : Le marché de l'assurance risques de guerre et assimilés

Les risques de guerre et assimilés sont exclus des polices couvrant les risques ordinaires. De plus, il est possible que les garanties couvrant ces risques soient souscrites auprès d'assureurs différents que pour les risques ordinaires. Dès lors, se crée un marché de l'assurance risques de guerre et assimilés. Après un historique de ce marché spécifique (**Section I^{ère}**) nous relèverons les particularités de ce dernier (**Section II**). Puis nous nous intéresserons à l'impact du 11 septembre sur ce marché (**Section III**) et sur les tendances actuelles (**Section IV**).

Section I^{ère} : Historique des clauses du marché des risques de guerre et assimilés

La clause initiale AVN 48 d'exclusion des risques de guerre et assimilés du champ des risques ordinaires, a été émise le 12 novembre 1969. L'élément déclencheur fut une attaque sur l'aéroport de Beyrouth en 1968, menée par les commandos israéliens, ayant entraînée la destruction de 13 avions de ligne arabes d'une valeur totale de 43 millions de dollars.

Après cet événement, la clause d'exclusion des « risques de guerre et assimilés » a été introduite dans les polices standards d'assurance aviation du marché de Londres. Cette clause a été, par la suite, révisée une première fois le 12 août 1970 et renommée clause

AVN 48A. Dans les mois qui ont suivi cette révision, trois avions de lignes commerciales ont été détournés par des pirates de l'air.

En réaction, le marché de Londres a produit une nouvelle clause en élargissant le champ d'exclusion. La clause AVN 48 B est née le 26 août 1971. Il s'agit de la clause d'exclusion que l'on retrouve dans les polices d'assurance aujourd'hui.

La clause de rachat de ces risques pour les dommages de responsabilité civile, l'AVN 52, a été produite le même jour. Nous n'avons pas pu déterminer la date de rédaction de la première clause de rachat LSW 555 pour les dommages corps aéronef. Une version LSW 555 B date de 1994 alors que la version utilisée à l'heure actuelle, la LSW 555 D a été rédigée en avril 2006.

Section II : Les spécificités de ce marché

Le marché de l'assurance des risques de guerre et assimilés est particulier pour plusieurs raisons. En premier lieu, parce qu'il fait intervenir des assureurs spécifiques qui pour la plupart sont des syndicats du Lloyd's (le marché de Londres). Ensuite, parce que ce marché est extrêmement sensible et volatile. Il est fortement dépendant du climat politique international. Ainsi, il peut connaître des périodes très calmes avec peu voire une absence totale de sinistres. Comme il peut traverser des périodes de forte sinistralité (ce qui est le cas depuis 2014). Cette sensibilité de ce marché est accrue par le faible niveau de prime perçue. Ainsi, on estime à plus ou moins 75 millions de dollars le montant des primes perçues au niveau mondial en 2015 pour ce qui est des compagnies aériennes⁸³. A titre comparatif, le montant des primes perçues pour les garanties corps et RC, relatif aux risques ordinaires, dépasse le milliard.

Section III : L'impact des événements du 11 septembre sur ce marché

Le 11 septembre 2001 fut un véritable séisme pour le secteur des assurances, et plus particulièrement pour le marché des assurances aériennes. Ces attentats ont représenté une catastrophe d'une amplitude inégalée.

⁸³ Cours IFURTA 2016, Le marché de l'assurance aviation, Luce Noireaut

Le marché des risques de guerre et assimilés, dominé essentiellement par le Lloyd's, avait déjà été très perturbé quelques mois plus tôt par l'attentat à l'aéroport Colombo au Sri Lanka. Immédiatement après les attentats du 11 septembre, les assureurs ont invoqué une clause de résiliation pour annuler la couverture des risques de guerre et assimilés (qui incluait alors le terrorisme), en lui substituant une garantie considérablement réduite, plafonnée à 50 millions de dollars (contre un plafond antérieur 40 fois supérieur)⁸⁴. Toutefois, le plafond de responsabilité vis-à-vis des passagers est demeuré inchangé.

Le montant des primes a également augmenté avec une hausse de 1,25 dollars par passager au titre de la responsabilité civile et de 0,05% des valeurs assurées pour la garantie corps risques de guerre et assimilés⁸⁵. Fort heureusement, l'intervention des Etats par des mécanismes de soutien des assureurs (cf. Titre I^{er}) a permis à ce marché de survivre et de se reconstituer au fil du temps.

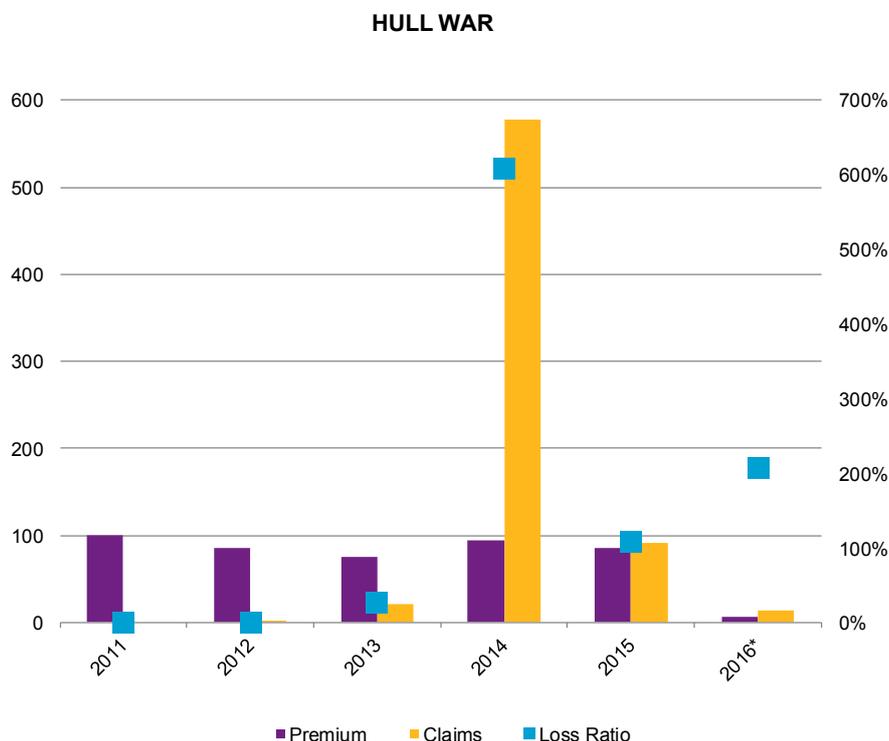
En ce qui concerne les aéronefs volant à destination, en provenance ou à l'intérieur de l'espace aérien de l'UE, un règlement de 2004 a mis en place certaines normes minimales en matière d'assurance. L'assurance obligatoire doit couvrir la responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers, des bagages, du fret, mais aussi des tiers, et les risques assurés doivent couvrir «*les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils*»⁸⁶.

⁸⁴ Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA), A Guide to Aviation Insurance Pre- and Post 11 September 2001

⁸⁵ Cours IFURTA 2016, La couverture des risques de guerre et assimilés, Luce Noireaut

⁸⁶ Art. 4, par. 1 du Règlement (CE) n° 785/2004 du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Section IV : les résultats du marché risque de guerre et assimilés



Source: Airline Insurance Market Review, July 2016, Willis Towers

Watson

Ce graphique présente les montants des sinistres payés (en jaune) et le montant des primes perçues (en violet) pour les risques de guerre et assimilées sur les cinq dernières années. Le rapport entre les deux, que l'on appelle le « loss ratio⁸⁷ » (en bleu) nous indique si les assureurs ont gagné de l'argent ou s'ils en ont perdu. Autrement dit, si les assureurs encaissent plus de primes qu'ils ne payent de sinistres sur une année donnée, ils gagnent de l'argent (le loss ratio sera inférieur à 100%). Si au contraire, ils payent plus de sinistres qu'ils n'encaissent de primes, ils perdent de l'argent (le loss ratio sera supérieur à 100%).

⁸⁷ Traduction : la sinistralité

On remarque donc que sur les années 2011 et 2012, du fait de l'absence de sinistres, le loss ratio est à 0%. Sur l'année 2013 il est également proche de 0%. Mais sur l'année 2014 qui a enregistré un nombre important de sinistres relatifs aux risques de guerre et assimilés, le rapport est totalement inversé et le loss ratio est supérieur à 600%. Enfin, en 2015, le loss ratio est une nouvelle fois inférieure à 100% malgré des sinistres significatifs (*les chiffres de 2016 ne sont pas encore parlant car les polices se renouvellent en général en fin d'année*). Dans la pratique, les assureurs estiment qu'ils gagnent de l'argent si le loss ratio ne dépasse pas 60 à 70%⁸⁸.

Quant au montant des primes, il a connu une importante majoration après les événements de 2014 et 2015, mais cette majoration a été limitée à la fin de l'année 2015. Les renouvellements de police montrent que le montant des primes est de nouveau à la baisse.

Ainsi, alors que nous assistons à une hausse de la sinistralité depuis maintenant trois ans, le montant des primes reste stable. Cela s'explique en partie par le fait que ce marché est un marché sur-capacitaire (capacité théorique de 197,40% en 2016⁸⁹) et donc très concurrentiel.

Après cette présentation du marché de l'assurance risques de guerre et assimilés, penchons-nous maintenant sur l'étendue de cette couverture et son fonctionnement.

Chapitre II : Le fonctionnement de la couverture des risques de guerre et assimilés

Le principe est celui de l'exclusion des risques de guerre et assimilés des polices couvrant les risques ordinaires (**Section Ière**). Mais ces exclusions peuvent être rachetées tant pour les dommages matériels aux aéronefs que pour les dommages de responsabilité civile (**Section II**). Enfin, les polices souscrites par les exploitants d'aéronefs peuvent faire l'objet de restrictions de couverture compte tenu de la situation de certains pays (**Section III**).

⁸⁸ Cours IFURTA 2016, La tarification en assurance aviation, Jean Claude Gèze, La Réunion Aérienne

⁸⁹ Chiffre relatif à une limite maximum de 250 millions de dollars pour la garantie corps

Section I^{ère} : Le principe d'exclusion des risques de guerre et assimilés : l'AVN 48 B

Les risques suivants font l'objet d'une exclusion générale au titre des garanties corps et responsabilités civiles par la clause AVN 48B⁹⁰ :

- (a) Guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (que la guerre soit déclarée ou non), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou usurpé ou les tentatives d'usurpation du pouvoir.
- (b) Toute détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission atomique ou nucléaire et/ou de fusion ou autres réaction similaire ou de force ou matière radioactive.
- (c) Grèves, émeutes, troubles civils ou conflits du travail.
- (d) Tout acte d'une ou de plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance souveraine, à des fins politiques ou terroristes, et que la perte ou dommage en résultant soit accidentelle ou intentionnelle.
- (e) Tout acte de malveillance ou un acte de sabotage.
- (f) Confiscation, nationalisation, saisie, détention, appropriation, réquisition de la propriété ou de l'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit militaire, civil ou de fait) ou de l'autorité publique ou locale.
- (g) Détournement, ou toute saisie illicite ou exercice injustifié du contrôle de l'Aéronef ou de l'équipage en *Vol* (y compris toute tentative de saisie ou de contrôle) faite par toute personne ou personnes à bord de l'Aéronef agissant sans le consentement de l'Assuré.

Nous retrouvons dans cette liste un certain nombre de risques évoqués dans la première partie de cette étude. Les exclusions citées par cette clause sont très nombreuses et diverses. En effet, il est difficile d'établir un rapport entre le conflit de travail et le détournement d'aéronef si ce n'est que ces deux risques auront pour conséquences de perturber le transport aérien. Aussi, si le risque de terrorisme est celui qui attire le plus notre attention, il n'est pas le seul à être exclu par cette clause. Enfin, il ressort de cette

⁹⁰ Annexe 4

énumération, que les risques exclus ont tous pour point commun : la difficile mesurabilité de leurs conséquences. C'est sûrement pour cette raison que ces risques ne sont pas considérés comme des risques ordinaires.

Section II : Le rachat des exclusions

Pour répondre à cette clause d'exclusion des risques de guerre et assimilés, les assureurs ont mis en place des clauses de rachat de ces risques. Autrement dit, les assurés souhaitant couvrir ces risques devront soit souscrire une police séparée ; soit inclure dans leur police un avenant d'extension de garantie aux risques de guerre et assimilés.

Il faut à ce stade, faire une distinction entre la garantie des dommages à l'appareil (garantie corps) (I) et la garantie pour les risques de responsabilité civile (garantie RC) (II).

I. Le rachat des exclusions pour les garanties corps aéronefs: LSW 555 D

Après avoir expliqué le principe de cette clause (A) nous exposerons son fonctionnement (B).

A. Le principe : le rachat des dommages aux aéronefs

Il faut d'abord signaler que cette clause LSW 555D⁹¹ concerne uniquement les transporteurs aériens qui s'assurent également pour les risques relatifs aux dommages matériels que pourraient subir les aéronefs de leurs flottes.

B. Le fonctionnement

Au titre du fonctionnement de cette clause, il sera intéressant de se pencher sur son champ de couverture (1), puis sur les possibilités de résiliations (2). Enfin, nous soulignerons deux particularités liées à cette couverture que sont l'absence de franchise (3) et l'existence d'un aggregate guerre (4).

⁹¹ Annexe 5

1. Le champ de couverture de la clause

En souscrivant une police séparée, le plus souvent auprès d'assureurs spécifiques, les transporteurs aériens sont couverts contre les pertes ou les dommages subis par leurs aéronefs pour les risques exclus initialement par l'AVN 48B à une exception près concernant le (b) de cette clause : les dommages résultant de « *toute détonation hostile de tout arme de guerre utilisant la fission atomique ou nucléaire et/ou de fusion ou autre réaction similaire ou de force ou matière radioactive* ». Ce risque n'est jamais racheté car les assureurs estiment qu'ils ne sont pas capables de le couvrir.

La clause apporte une précision concernant les risques de détournement, de prise de possession illicite ou exercice illicite de contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en cours de vol (le paragraphe (g) de la clause AVN 48B). Pour les besoins de ce paragraphe, un aéronef sera considéré comme étant en vol dès lors que tous ses accès extérieurs auront été fermés après l'embarquement et ce jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte pour le débarquement ou lorsque l'aéronef est en mouvement. En outre, seront couverts les sinistres exclus au titre des garanties corps risques ordinaires, survenant lorsque l'aéronef ne se trouve plus sous le contrôle de l'assuré, par suite de la résiliation d'un des risques de guerre et assimilés. L'assuré sera considéré comme ayant repris le contrôle de l'aéronef dès que celui-ci lui aura été remis sain et sauf, sur un aéroport approprié au trafic du dit aéronef et non exclu des limites géographiques de l'application de la garantie. L'expression « sain et sauf » signifie que l'aéronef aura été remis au parking, moteur à l'arrêt, en dehors de toute contrainte.

Sont également pris en charge mais dans la limite de 90% (10% restant à la charge de l'assuré) par sinistre et pour toute la période d'assurance, toutes les dépenses consécutives à des menaces d'extorsions ou de détournement.

En conséquence, tous les périls énumérés par la clause AVN 48B, sauf les risques du (b) sont garantis, tout en faisant l'objet de dispositions particulières en matière de résiliation et d'aggravation du risque.

2. Les possibilités de résiliation

Cette extension de garantie peut-être résiliée dans plusieurs cas :

- En cas de guerre déclarée ou non entre deux ou plusieurs Etats faisant partis des cinq plus grandes puissances du monde : Le Royaume-Uni, les Etats-Unis, la France, la Russie et la Chine. Toutefois, si un aéronef est en vol, au moment du déclenchement de telles opérations, cette exclusion ne s'appliquera vis-à-vis de cet aéronef qu'après qu'il ait accompli son 1^{er} atterrissage suivant le commencement des hostilités.
- En cas de détonation hostile d'un engin nucléaire. Ce risque est toujours exclu.
- En cas de confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par, ou sur ordre du gouvernement d'immatriculation de l'aéronef, ou de toute autorité publique ou locale sous leur juridiction.
- En cas d'aggravation du risque, l'assureur a la possibilité de modifier les limites géographiques et le montant des primes offertes aux assurés. Ces derniers ont 7 jours pour les accepter ; à défaut la police peut être résiliée.

3. La particularité de l'absence de franchise

Les polices couvrant les dommages résultant des risques de guerre et assimilés ont la particularité de ne pas contenir de franchise. Cela s'explique par la nature catastrophique de ce risque. En effet, dans la plupart des cas l'aéronef est en perte totale. Il n'y aurait pas de sens à faire appliquer une franchise.

4. L'existence d'un aggregate guerre

Une autre particularité de ce type de garantie est qu'elle comporte un aggregate. Ce dernier est la limitation de l'engagement des assureurs. Il s'applique par année d'assurance. Par exemple, si les assureurs définissent un aggregate de 200 millions de dollars et que l'assuré subi une perte de 200 millions de dollars au titre de cette garantie, il ne sera plus couvert pour les prochains sinistres au titre de l'année d'assurance en cours.

Analysons maintenant le rachat des exclusions pour les garanties de responsabilité civile.

II. Le rachat des exclusions pour les garanties de responsabilité civile : AVN 52

Cette clause concerne l'ensemble des acteurs du transport aérien puisqu'elle couvre les dommages de responsabilité civile. Les exploitants d'aéronefs, les constructeurs, les équipementiers, les aéroports, les financiers ou encore les assistants peuvent souscrire cette extension de garantie. Les exploitants d'aéronefs souscrivent la clause AVN 52E⁹² tandis que les prestataires de services sont couverts par la clause AVN 52G. Ces clauses sont similaires dans le fond.

Nous verrons le champ d'application de cette extension de garantie (A) avant d'évoquer les limitations de garantie (B). Puis nous parlerons des modalités de résiliation (C) et de la possibilité d'augmenter la limite de couverture en souscrivant une garantie XS (D).

A. Le champ d'application

Le champ d'application est le même que pour la LSW 555D. Tous les risques exclus par l'AVN 48 B sont rachetés par l'AVN 52 E à l'exception du (b) concernant la détonation hostile d'un engin atomique ou nucléaire.

B. Les modalités de résiliation

Les modalités de résiliation sont également les mêmes que celles que nous trouvons dans la LSW 555D. La guerre déclarée ou non entre les deux ou plusieurs des cinq plus grandes puissances du monde, toute détonation hostile d'un engin atomique ou nucléaire, ou une mesure de réquisition à l'égard de l'aéronef entraîneront une cessation automatique de la garantie.

Enfin, l'assureur dispose toujours de la possibilité de réviser les limites géographiques et de réévaluer le montant des primes en cas d'aggravation du risque. Si l'assuré n'accepte pas ces modifications sous 7 jours, l'assureur peut résilier la police.

⁹² Annexe 6

C. Les limitations de garantie

Cette extension de garantie pour les dommages de responsabilité civile résultant d'un risque de guerre et assimilés est soumise à une première limitation de garantie pour les dommages causés aux passagers et marchandises à bord de l'avion. Le montant des garanties maximum de cette couverture est resté pendant très longtemps plafonné à 1,5 milliards de dollars. On peut aujourd'hui trouver des montants supérieurs aux alentours de 2 à 2,5 milliards de dollars mais uniquement pour le marché des compagnies aériennes ou des très grands équipementiers. Les aéroports (classés dans la catégorie du marché RC Produits) tentent de rejoindre cette limite qui ne leur est pas encore offerte à ce jour⁹³.

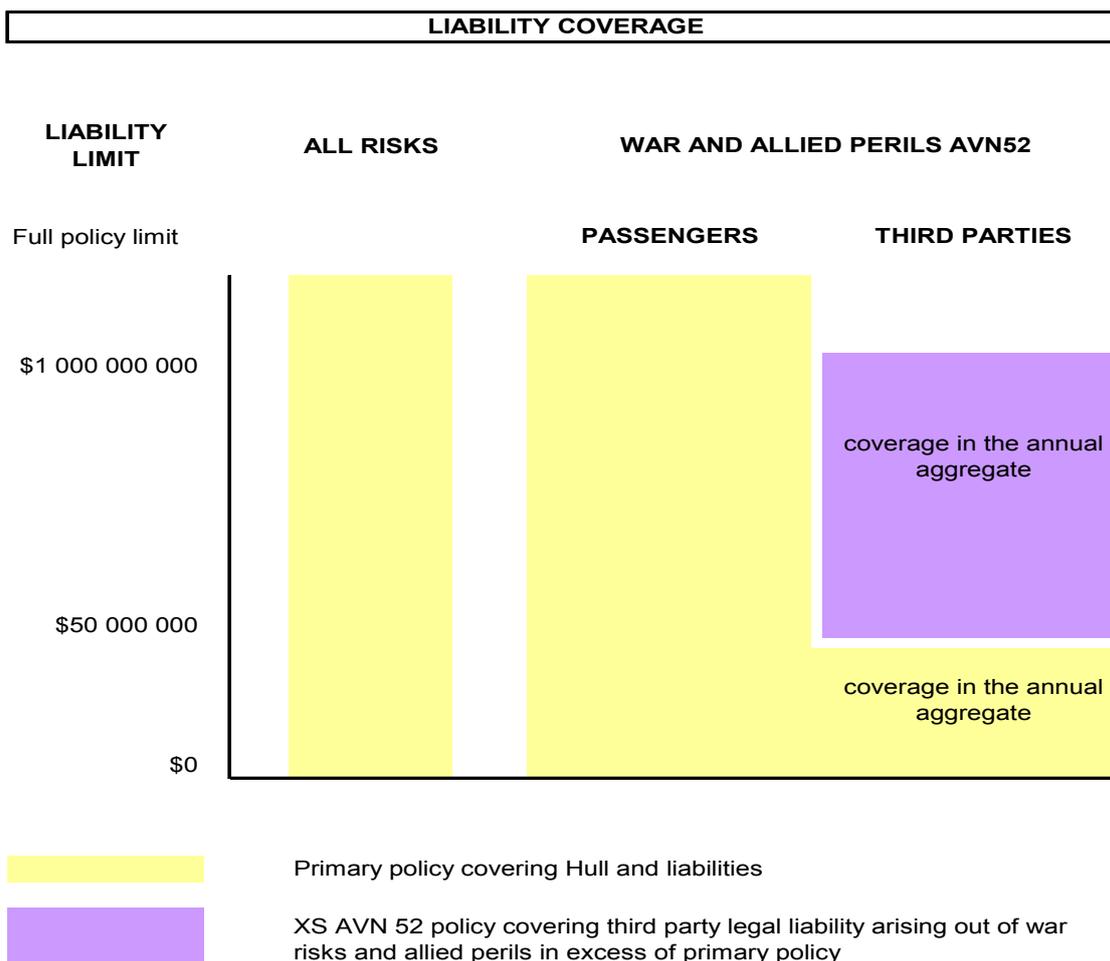
Une deuxième limitation (sous-limite) s'applique, quant à elle, aux dommages causés aux tiers à la surface. Cette limitation de garantie avait été sensiblement réduite à la suite du 11 septembre. Elle se situait autour d'un montant allant de 50 à 150 millions de dollars. Aujourd'hui, nous trouvons des assureurs qui proposent des limites de couverture pouvant aller jusqu'à 250 millions de dollars et ce montant ne cesse d'augmenter.

Il faut préciser que toutes ces limites s'appliquent par année d'assurance. De plus, il est possible d'augmenter la limite de couverture pour les dommages causés aux tiers à la surface en souscrivant une garantie XS.

D. Les garanties XS AVN 52

Cette extension ne concerne donc que les dommages causés aux tiers à la surface. Elle n'est offerte que par certains assureurs tels que AIG, XL Catlin ou encore Starr. Le principe est le suivant : La police primaire couvre les dommages résultant des risques ordinaires et des risques de guerre et assimilés, causés aux passagers et aux marchandises à bord de l'aéronef. Cette couverture est limitée à un certain montant par année d'assurance. La garantie pour les dommages causés aux tiers à la surface est soumise à une limite plus importante. De ce fait, l'assuré a la possibilité de payer une surprime pour que la limite de couverture soit réévaluée afin d'atteindre le niveau de la limite de la police primaire ou du moins s'en rapprocher au maximum. Cela donne le graphique suivant :

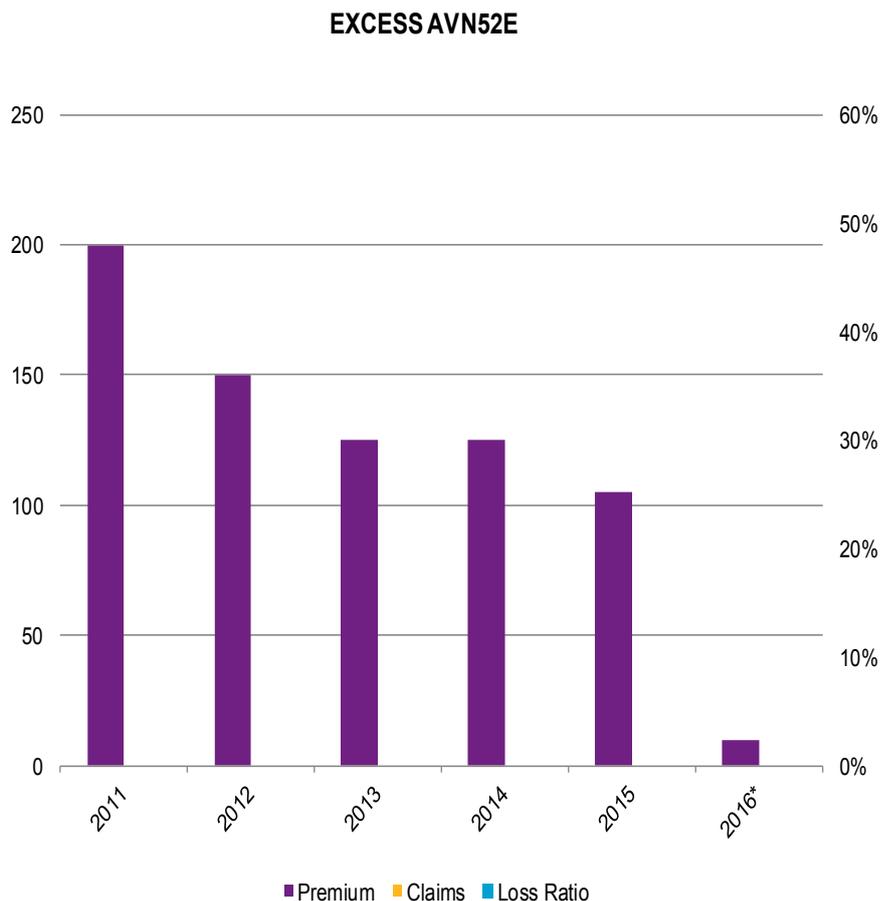
⁹³ Entretien avec Stéphane Bihoreau, Corporate Insurance Manager, Direction Juridique et des Assurances Groupe ADP.



Source : Présentation IFURTA 2016, La couverture des risques de guerre et assimilés, Luce Noireaut

Il faut tout de même noter que cette extension de garantie peut être offerte par les gouvernements. C'est le cas dans de nombreux pays comme la Chine, les États-Unis ou encore le Brésil.

Pour finir, il faut signaler que ce marché de l'extension risques de guerre et assimilés (XS AVN 52) pour les dommages de responsabilité civile causés aux tiers à la surface est extrêmement profitable pour les assureurs comme en témoigne le graphique ci-dessous :



Source: Airline Insurance Market Review, July 2016, Willis Towers

Watson

Aucun sinistre sur les six dernières années alors que les assureurs ont perçu 4 milliards de dollars de primes depuis dix ans. Cependant, en cas de sinistre, le montant des réclamations n'est pas mesurable et peut atteindre des montants stratosphériques comme pour les attentats du 11 septembre.

Aux côtés des exclusions de l'AVN 48B, les assureurs peuvent également restreindre les garanties qu'ils offrent par l'intermédiaire de clauses de limitations géographiques.

Section III : Les clauses de limitations géographiques : LSW 617 et AVN 111

Il existe deux clauses qui peuvent limiter géographiquement l'application des garanties couvrant les risques de guerre et assimilés. Il s'agit de la clause d'exclusion des zones géographiques LSW 617 (I) et de la clause de sanction et embargo AVN 111⁹⁴ (II).

I. La clause d'exclusion des zones géographiques : LSW 617

Cette clause est assez symbolique de la volatilité de ce marché spécifique des risques de guerre et assimilés (A). Après avoir détaillé le mécanisme de cette clause (B) nous présenterons les ajustements opérés par la dernière version (C).

A. Une clause représentative d'un marché sensible à l'évolution du climat politique international

Nous l'avions évoqué au moment de présenter les spécificités de ce marché, les assureurs risques de guerre et assimilés doivent compiler avec l'évolution du climat politique international. La clause LSW 617 est un outil qui leur permet de limiter l'exposition au risque en refusant de couvrir les pertes, les dommages et tous les frais, quelle que soit leur origine, dans les limites géographiques qu'ils auront définies. Concrètement, les assureurs s'entendent sur une liste de pays dans lesquels ou au-dessus desquels la garantie ne jouera pas en cas de dommage. Il s'agit évidemment des pays dans lesquels la situation politique rend l'exposition au risque plus importante.

B. Les cas restant couverts

Cette clause précise, pour autant, que les garanties continueront d'être accordées dans deux cas particuliers :

- Lors du survol des pays exclus lorsque le vol est effectué à l'intérieur des couloirs internationalement reconnus et conformément aux recommandations de l'OACI ;
- ou

⁹⁴ Annexe 7

- en cas de déroutement forçant un aéronef assuré à atterrir dans un pays exclu, pour autant qu'il résulte directement et exclusivement d'un cas de force majeure.

C. La version actuelle : la LSW 617 H

Cette clause a connu un nombre important de modifications depuis sa toute première introduction. Nous en sommes aujourd'hui à la version LSW 617 H⁹⁵. Cette clause émise le 9 juillet 2015 a notamment rajouté aux exclusions géographiques les régions de Donetsk et de Louhansk en Ukraine qui sont des lieux d'affrontements entre séparatistes russes et ukrainiens. C'est au-dessus de la région de Donetsk que le vol MH17 avait été abattu par un missile sol-air en juillet 2014.

II. La clause de sanction et embargo : AVN 111

Il s'agit de la clause régissant l'application des couvertures des pays sous embargo ou sous sanction de l'Union européenne ou de l'ONU. Lorsque cette clause est incluse dans une police, elle interdit aux assureurs et/ou réassureurs de payer une quelconque indemnité au titre d'un sinistre relatif à des risques/biens visés par des mesures d'embargo ou de sanctions. A titre d'exemple, l'Union européenne a pris, en 2012, un train de sanctions contre la Syrie comportant notamment un embargo sur le transport aérien de fret.

Toutes ces clauses sont actuellement utilisées dans les polices d'assurances et particulièrement dans les polices aviation. Les assureurs, soucieux de l'évolution des risques, ont entrepris la rédaction de nouvelles clauses relatives aux risques de guerre et assimilés en 2006.

Chapitre III : Le développement de nouvelles clauses

A mesure que la technologie évolue, le transport aérien doit faire face à de nouveaux risques pouvant entraver son développement. Le marché de l'assurance aérienne risques de guerre et assimilés essaye tant bien que mal d'anticiper ces menaces pour mettre au point de nouvelles clauses d'exclusions et le cas échéant, des nouvelles clauses de rachat.

⁹⁵ Annexe 7

Les assureurs ont affiché ces dix dernières années leurs craintes vis à vis des armes de destruction massive (ADM) et des armes nucléaires, bactériologiques et chimiques (NBC).

Ce sont des armes conçues pour tuer une grande quantité de personnes, en visant aussi bien les civils que les militaires. Ces armes ne sont en général pas utilisées sur un objectif très précis, mais plutôt sur une zone étendue d'un rayon dépassant le kilomètre, avec des effets dévastateurs sur les personnes, l'infrastructure et l'environnement⁹⁶. Les assureurs sont préoccupés par les potentielles accumulations de sinistres en cas d'attaque par ADM ou NBC.

Dès lors, ils ont mis sur pied des nouvelles clauses d'exclusions comportant ces risques (**Section I^{ère}**), avant de proposer également des clauses pour racheter ces nouveaux risques (**Section II**). Enfin, il sera intéressant pour clore cette partie sur la couverture des risques de guerre et assimilés par le marché de l'assurance aérienne, de se pencher sur les nouveaux risques que les assureurs pourraient être amenés à prendre en charge à l'avenir. Nous prendrons pour exemple le cas du cyber-terrorisme (**Section III**).

Section I^{ère} : La volonté des assureurs d'exclure les risques liés à l'utilisation des ADM : les clauses AVN 48 C et AVN 48 D

Les assureurs ont donc mis au point de nouvelles clauses d'exclusions AVN 48 C et AVN 48 D⁹⁷. Ces clauses reprennent l'AVN 48 B mais les assureurs ont rajouté au (b) destiné auparavant aux dommages causés par une arme atomique ou nucléaire ; les dommages causés par :

- Les impulsions électromagnétiques survenant à l'extérieur de l'avion qu'il soit au sol ou en vol
- Les ADM activées à l'extérieur d'un avion lorsqu'il se trouve au sol
- La contamination d'un appareil en vol, à moins que des dommages directs ne lui aient été causés.

Nous avons évoqué, dans la première partie de cette étude, cette volonté des assureurs d'exclure ces risques lorsque nous soulignons le débat existant autour de la

⁹⁶ Définition donnée par le Bureau des affaires du désarmement des Nations Unies, <http://www.un.org/fr/disarmement/wmd/>

⁹⁷ Annexe 8

prise en charge de certains risques catastrophiques par l'Etat. Ces clauses ont vu le jour le 4 août 2006 et sont destinées à remplacer l'AVN 48 B.

Section II : La rédaction de police de rachat de ces nouvelles exclusions

Les assureurs ont également rédigé, au même moment, des clauses de rachat pour les dommages de responsabilités civiles. Il s'agit des clauses AVN 52 H, K et R⁹⁸ à destination des compagnies aériennes et des clauses AVN 52 J et L⁹⁹ pour les prestataires de services. Elles sont adaptées aux nouvelles exclusions des clauses AVN 48 C et D.

Ces nouvelles clauses devaient entrer en application au fur et à mesure des renouvellements des polices. Pour le moment, aucune d'elle n'est appliquée et les assureurs ne se prononcent pas sur une date d'application.

En effet se pose le problème de l'articulation entre ces clauses et les clauses AVN 38B et AVN 46B, excluant de façon systématique dans toutes les polices, tous les risques de contamination et de pollution.

Section III : Les nouveaux risques, prise en charge à venir des assureurs ? Le cas du cyber-terrorisme

Dans un dossier réalisé pour les 100 ans de l'activité d'Allianz dans l'assurance aviation, Henning Haagen, directeur monde Assurance Aviation chez Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), estime que l'aviation dépend aujourd'hui de l'information. Avec cette dépendance croissante, le secteur fait face à un cyber risque accru, dont le cyber terrorisme, la cyber extorsion, la violation de données et la panne de réseau.

Il prédit également que « *dans les cinq à dix prochaines années, les risques cybernétiques focaliseront l'attention de l'aviation. Actuellement, ils ne sont pas exclus des polices d'assurance, mais le secteur et ses assureurs devront approfondir leur connaissance pour éviter les sinistres et le cumul des risques* ».

Ce risque de cyber-terrorisme préoccupe tant les assureurs que les acteurs du transport aérien eux-mêmes. Notamment les constructeurs qui se méfient de la capacité de certains hackers à pirater les systèmes embarqués dans les aéronefs. Quant aux

⁹⁸ Annexe 9

⁹⁹ Annexe 9

transporteurs aériens, ils craignent le cas, fort heureusement encore à l'état de fictif; d'un détournement de l'avion par une simple attaque informatique.

Nul doute que les assureurs auront à se pencher sur cette question du cyberterrorisme à l'avenir. Espérons qu'ils puissent engager une démarche proactive pour éviter une réaction après sinistre.

CONCLUSION

Si, depuis le 11 Septembre 2001, les tentatives d'attentats contre le transport aérien ont été rares et déjouées pour la plupart, certaines visant la zone publique des aéroports ou les aéronefs ont malheureusement abouties, renforçant le caractère vulnérable de ce mode de transport.

Ce risque, d'une fréquence faible mais d'une intensité très élevée, est transféré par les acteurs du transport aérien auprès d'assureurs et réassureurs spécifiques, qui prévoient des garanties pour couvrir les éventuels dommages. Le marché de l'assurance des risques de guerre et assimilés est, du fait des caractéristiques particulières de ce risque, extrêmement sensible à l'évolution du climat politique international.

A ce propos, les attentats du 11 septembre ont considérablement changé notre façon de penser « l'assurance du risque de terrorisme ». Les nombreuses réclamations formées par des tiers à la surface, à la suite de ces attaques perpétrées au bénéfice d'aéronefs devenus armes par destination, ont fait de cet événement une catastrophe d'une amplitude inégalée, que les assureurs aviation n'étaient pas en capacité d'absorber à eux seuls. S'est donc posée la question du rôle que devaient jouer les Etats dans l'indemnisation des victimes du terrorisme débouchant sur un débat plus « philosophique » que « pratique ». Alors que les actes de terrorisme sont dirigés à l'encontre des Etats et que les acteurs du transport aérien ne sont que des cibles intermédiaires, est-il normal que ces derniers supportent ces risques si particuliers ? A défaut, n'est-il pas souhaitable que les Etats agissent en qualité d'assureur ou de réassureur de dernier ressort ?

Du fait de la difficulté de tarifier la couverture du risque de terrorisme à la suite des attentats du 11 septembre, l'intervention des pouvoirs publics s'est révélée plus que nécessaire. Ainsi, alors que les Etats offraient déjà pour la plupart des indemnisations aux victimes du terrorisme par l'intermédiaire de fonds de garantie spécifiques (le FGTI en France), des mécanismes de réassurance du risque de terrorisme par les Etats ont vu le jour. Quel que soit leur mode de fonctionnement, ils reposent tous sur un partenariat public/privé réunissant les assureurs, les réassureurs et l'Etat (comme le GAREAT en France ou le TRIA aux Etats-Unis). Ce dernier agissant soit en tant que réassureur soit en offrant une garantie illimitée à partir d'un certain seuil.

Cependant, ces mécanismes d'indemnisation automatique n'exonèrent pas l'Etat et les acteurs du transport aérien qui peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de sinistre. Sur ce point, les régimes de responsabilité existants se caractérisent par une lisibilité plus que réduite. Cela étant dû à leur prise en charge par des textes imprécis, voire même, à l'absence pure et simple; de textes juridiques régissant la responsabilité des acteurs du transport aérien en cas de réalisation d'un risque de guerre et assimilé.

Il y a fort à parier que les réclamations émanant des victimes des derniers attentats en France permettront de préciser d'une part la responsabilité de l'Etat face à ce risque ; puis d'autre part, incitera les parties prenantes du transport aérien à établir un véritable régime de responsabilité en matière de terrorisme aérien. A moins que, comme souvent, la communauté aérienne n'agisse qu'en réaction. Ne l'espérons pas.

BIBLIOGRAPHIE

❖ Réglementation nationale et internationale :

➤ **Droit international :**

- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international – Varsovie, 12 octobre 1929
- Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international – Montréal, 28 mai 1999
- Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs – Montréal, 2 mai 2009
- Commission du droit international de l'ONU, Projet d'article 31, A/CN, 4/315, ACIDI 1978, II, vol. 1, p. 58.

➤ **Droit européen :**

- Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.
- Règlement (UE) No 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.
- Rapport « *Indemniser les victimes du terrorisme* », Analyse comparative pour le Comité européen de coopération juridique (CDCJ), Par M. Bernard A. Koch, European Centre of Tort and Insurance Law, Autriche

➤ **Droit français :**

- Code des transports
- Code de l'Aviation civile
- Code Civil
- Code des assurances
- Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports

- Loi n°2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne
- Loi n° 86-1020 du 9 septembre 1986 relative à la lutte contre le terrorisme
- Loi n° 90-589 du 6 juillet 1990 modifiant le code de procédure pénale et le code des assurances et relative aux victimes d'infractions

❖ Jurisprudence :

- Arrêt du Conseil d'Etat du 29 juillet 1953, Epoux Glasner
- Cons. Const. Décision du 22 octobre 1982, Décision n° 82-144 DC, Loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, Journal officiel du 23 octobre 1982, p. 3210.
- Décision du Conseil constitutionnel, n°2005-513 du 14 avril 2015, Loi relative aux aéroports
- Cass. 1^{ère} Civ.16 février 1982, n° 80-17009, Epoux Haddad c/ Air France
- Cass. 1^{ère} Civ.15 juillet 1999, n° 97-10268
- Cass, 2^{ème} Civ. 9 décembre 2010, n° 10-17884
- Tribunal administratif de Nîmes, 12 juillet 2016, requêtes n° 1400420 et 1500005
- Conseil d'Etat, 13 novembre 1970, Ville de Royan, n° 06145
- Conseil d'Etat, 28 mai 1971, Ville de Saint-Jean de Maurienne, n° 72369

❖ Articles de doctrine :

- L'Etat n'est pas responsable de tous les actes de terrorisme, LexisNexis, CE, 3 mars 2003, GIE La Réunion aérienne, n° 232537 : Juris-Data n° 2003-065008.

❖ Ouvrages généraux :

- Droit des assurances (13e édition), Laurent Leveneur Yvonne Lambert-faivre, Dalloz - Précis Dalloz
- Lexique des termes d'assurance, James Landel, Les Editions de l'Argus de l'assurance, 7^e édition

❖ Ouvrages spécialisés :

- Traité de droit aérien, De Michel de Juglart, contributions de Emmanuel Du Pontavice, Jacqueline Dutheil de La Rochère, Georgette M. Miller, LGDJ, 1989
- Revue française de droit aérien et spatial
- Géopolitique du terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la diversité de la riposte, Michel Dupont-Elleay, publié en 2005, Institut de Stratégie Comparée.

❖ Travaux de recherches :

- Mémoire de Stanislas Détois IFURTA, «Les nouveaux défis des assurances aériennes », année 2009-2010.
- Thèse de Myriam Bethmont-Marty, « L'agent habilité dans la sûreté du fret aérien en France » publié aux Presses Universitaires d'Aix-Marseille – P.U.A.M en 2012.
- Thèse d'Yvon Coudray : La détermination de la collectivité publique responsable par le juge administratif, 1979.

❖ Colloque :

- Colloque organisé par l'IDIT et l'Institut du Transport Aérien, le 9 décembre 2004 à la DGAC « Sûreté aérienne : Incidences juridiques et financières des mesures antiterroristes » :
 - Intervention de Philippe Delebecque, Professeur Université Panthéon Sorbonne : Les incidences juridiques au regard de la responsabilité pénale et administrative
 - Intervention de Gérard Montigny, Avocat à la Cour, spécialiste en droit public : Quelle responsabilité des Etats ?
- Colloque organisé à la Faculté de Droit de l'Université de Paris V par le Centre Sécurité et Défense, le 18 janvier 2005 « Sécurité et Sûreté du transport aérien » : Conclusion de Loic Grard, Professeur à l'Université de Bordeaux.

❖ **Intervenants IFURTA (séminaires et cours) :**

- Cours Assurances aéronautiques, Sophie Marx et Luce Noireaut
- Cours La responsabilité du transporteur aérien, Rosine de Barbeyrac
- Présentation Natacha Miermont, Les clauses et documents d'assurance
- Présentation Luce Noireaut, La garantie responsabilité civile du fait des produits livrés, Cours assurances
- Présentation Luce Noireaut, La couverture des risques de guerre et assimilés
- Présentation Luce Noireaut, Le marché de l'assurance aviation
- Présentation Jean Claude Geze, La souscription des garanties par l'assureur
- Présentation Nathalie Vega, La sûreté des vols entrant, Séminaire fret aérien

❖ **Sitographie :**

➤ **Sites dédiés aux assurances :**

- www.argusdelassurance.com: Site de l'Argus de l'assurance
- www.insurancespeaker-wavestone.com : blog assurance des consultants Wavestone
- www.assurance.sia-partners.com/: Les cahiers de l'assurance par Sia Partners
- www.ffa-assurance.fr : Site de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance

➤ **Sites dédiés au transport aérien :**

- www.aerotraining.org : Site de formation aux métiers de l'aéroportuaire
- www.air-worldwide.com : Site d'Air Worldwide
- www.air-journal.fr : Site d'informations sur le transport aérien

➤ **Sites dédiés au droit :**

- www.droitaerien.com : Site de Droit aérien du Cabinet d'Avocats Chevrier & Associés
- www.lexisnexis.fr : Site de LexisNexis
- www.legifrance.gouv.fr : Site de Légifrance

➤ **Sites des institutions:**

- www.icao.int: Site de l'OACI
- www.gareat.com : Site du GAREAT

➤ **Sites d'informations :**

- www.francetvinfo.fr : Site de France télévisions
- www.lemonde.fr : Site du journal français le Monde
- www.lesechos.fr : Site sur l'actualité économique et financière
- www.libération.fr: Site du journal français Libération
- www.ina.fr : Site de l'Institut national de l'audiovisuel
- <http://lci.tf1.fr>: Site de la chaîne de télévision LCI
- www.ladepeche.fr: Site du journal français La Dépêche

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION	8
PARTIE I : LES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS	12
Titre I^{er} : La responsabilité des acteurs du transport aérien	12
Chapitre I^{er} : Panorama des acteurs concernés	12
Section préliminaire : L'analyse d'un risque difficile à définir	13
Section I ^{ère} : Les compagnies aériennes	14
I. Les risques	15
A. Les risques au sol	15
1. L'acte de malveillance ou de sabotage	15
2. L'attaque armée ou l'attentat terroriste sur un aéroport	16
3. Le coup d'Etat	17
4. Les mesures de confiscation et de réquisition de l'aéronef	17
5. La grève, les émeutes, les troubles civils ou le conflit de travail	18
B. Les risques lorsque l'aéronef est en évolution	19
1. Le détournement d'aéronef	19
2. L'attentat à bord de l'aéronef	20
3. L'aéronef arme par destination	22
4. L'aéronef abattu en plein vol	22
5. L'acte volontaire d'un préposé de la compagnie	23
II. Le régime de responsabilité des compagnies aériennes	24
A. L'absence d'un régime spécifique de la responsabilité des compagnies aériennes en cas de survenance d'un risque de guerre et assimilé	25
B. La référence au droit aérien « commun » de la responsabilité	25
C. La réglementation européenne	27
D. La responsabilité des compagnies aériennes vis-à-vis des tiers à la surface	27
E. Le constat : Un régime de responsabilité ambigu concernant les risques de guerre et assimilés	29

Section II : Les aéroports _____	33
I. Les risques _____	33
A. L'attentat _____	34
B. Le coup d'Etat _____	35
C. La grève, les émeutes, les troubles civils ou le conflit de travail _____	36
II. Le régime de responsabilité _____	36
Section III : Les constructeurs _____	38
Section IV : Le transport de fret _____	39
I. Le fonctionnement de la sécurisation du fret aérien _____	40
A. La réglementation en matière de sûreté du fret aérien _____	40
B. La chaîne du transport de fret : Une multitude d'acteurs entraînant une démultiplication des risques _____	41
C. L'introduction des concepts d'agent habilité et de chargeur connu _____	41
II. Les responsabilités _____	43
Section V : Les activités sous-traitées _____	45
Chapitre II : La force majeure comme cause d'exonération de responsabilité	46
Section I ^{ère} : Les fondements textuels de la force majeure _____	46
Section II : Les critères de la force majeure _____	47
Section III : L'application des critères de la force majeure aux risques de guerre et assimilés _____	48
Section IV : L'exonération de responsabilité par l'utilisation de la force majeure est-elle politiquement correct ? _____	49
Chapitre III : des zones d'incertitudes : les chevauchements de responsabilités sur la plateforme aéroportuaire _____	50
Section I ^{ère} : Compagnies aériennes et aéroports : La difficile détermination du lieu de transfert de responsabilité _____	50

Section II : Les aéroports et les sociétés de sûreté _____	53
Section III : Etat et aéroports : Zone publique et zone réservée : frontière de responsabilité ? _____	53
Titre II : La responsabilité de l'Etat en question _____	55
Chapitre I^{er} : L'éternel débat : Qui doit supporter le risque de terrorisme ? _	56
Section I ^{ère} : Le cadre juridique prévoyant la délégation de la mission régalienne de sûreté aux acteurs du transport aérien _____	56
Section II : Le partage de responsabilité entre l'Etat et les opérateurs privés dans le cadre de la délégation de la mission de sûreté aérienne _____	59
Chapitre II : Comment engager la responsabilité de l'Etat ? _____	61
Section I : Les fondements de la responsabilité de l'Etat _____	61
Section II : Exemple récent d'engagement de la responsabilité de l'Etat par des familles de victimes du terrorisme _____	63
PARTIE II : LES PROTECTIONS EXISTANTES EN MATIÈRE DE RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS _____	65
Titre I^{er} : Les protections disponibles pour les victimes d'actes de terrorisme au travers des mécanismes mis en place par les Etats _____	67
Chapitre I^{er} : En France _____	67
Section I ^{ère} : Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions (FGTI) : l'indemnisation des dommages corporels _____	67
I. L'historique du FGTI _____	68
II. Le financement du FGTI _____	69
III. Les conditions d'intervention du FGTI _____	69
A. La nature de l'acte de terrorisme _____	70
B. La date de l'acte de terrorisme _____	70
C. Le lieu de l'acte de terrorisme _____	70
D. Le délai de saisine du FGTI _____	71

IV. La procédure d'indemnisation _____	71
V. L'intérêt d'un tel système pour les victimes du terrorisme aérien _____	72
Section II : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et actes de Terrorisme (GAREAT) : l'indemnisation des dommages matériels _____	73
I. L'historique du GAREAT _____	73
II. Les membres constitutifs du GAREAT _____	74
III. Le fonctionnement du GAREAT _____	74
Chapitre II : Aux Etats-Unis : Le Terrorism Risk Insurance Act (TRIA) _____	76
Section I ^{ère} : Le TRIA : de l'origine à aujourd'hui _____	77
I. La mise en place du TRIA _____	77
II. Les évolutions du TRIA _____	78
Section II : Le fonctionnement du TRIPRA _____	79
I. La définition de l'acte de terrorisme _____	80
II. Le champ d'application du TRIPRA _____	80
III. Les principales distinctions entre la couverture du TRIPRA et l'AVN 52	
E	80
Chapitre III : Les différentes méthodes d'intervention des Etats à travers le monde pour garantir le risque de terrorisme _____	82
Titre II : Les couvertures offertes par le marché de l'assurance aérienne _____	83
Chapitre I^{er} : Le marché de l'assurance risques de guerre et assimilés _____	84
Section I ^{ère} : Historique des clauses du marché des risques de guerre et assimilés _____	84
Section II : Les spécificités de ce marché _____	85
Section III : L'impact des événements du 11 septembre sur ce marché _____	85
Section IV : les résultats du marché risque de guerre et assimilés _____	87
Chapitre II : Le fonctionnement de la couverture des risques de guerre et assimilés _____	88

Section I ^{ère} : Le principe d'exclusion des risques de guerre et assimilés : l'AVN 48 B _____	89
Section II : Le rachat des exclusions _____	90
I. Le rachat des exclusions pour les garanties corps aéronefs: LSW 555 D_	90
A. Le principe : le rachat des dommages aux aéronefs _____	90
B. Le fonctionnement _____	90
1. Le champ de couverture de la clause _____	91
2. Les possibilités de résiliation _____	92
3. La particularité de l'absence de franchise _____	92
4. L'existence d'un aggregate guerre _____	92
II. Le rachat des exclusions pour les garanties de responsabilité civile : AVN 52	93
A. Le champ d'application _____	93
B. Les modalités de résiliation _____	93
C. Les limitations de garantie _____	94
D. Les garanties XS AVN 52 _____	94
Section III : Les clauses de limitations géographiques : LSW 617 et AVN 111	97
I. La clause d'exclusion des zones géographiques : LSW 617 _____	97
A. Une clause représentative d'un marché sensible à l'évolution du climat politique international _____	97
B. Les cas restant couverts _____	97
C. La version actuelle : la LSW 617 H _____	98
II. La clause de sanction et embargo : AVN 111 _____	98
Chapitre III : Le développement de nouvelles clauses _____	98
Section I ^{ère} : La volonté des assureurs d'exclure les risques liées à l'utilisation des ADM : les clauses AVN 48 C et AVN 48 D _____	99
Section II : La rédaction de police de rachat de ces nouvelles exclusions _____	100
Section III : Les nouveaux risques, prise en charge à venir des assureurs ? Le cas du cyber-terrorisme _____	100
CONCLUSION _____	102

ANNEXES

ANNEXE 1 : Clause AVN 59 _____	2
ANNEXE 2 : Cass, 1ère Civ, 16 février 1982, Epoux Haddad c/ Air France	3
ANNEXE 3 : Articles L6341-2 et L6341-3 du Code des transports _____	8
ANNEXE 4 : Clause d'exclusion AVN 48B _____	9
ANNEXE 5 : Clause de rachat LSW 555 D _____	10
ANNEXE 6 : Clause de rachat AVN 52 E _____	16
ANNEXE 7 : Clauses géographiques LSW 617 H et AVN 111 _____	18
ANNEXE 8 : Nouvelles clauses d'exclusion AVN 48 C et AVN 48 D _____	20
ANNEXE 9 : Nouvelles clauses de rachat AVN H, J, R et AVN K, L _____	22

ANNEXE 1 : Clause AVN 59

NON-AVIATION LIABILITY CLAUSE

CLAUSE RESPONSABILITE CIVILE NON-AVIATION

This Policy does not cover the Insured's liability unless it arises from one or more of the following:

Le présent Contrat ne garantit la responsabilité civile de l'ASSURE que dès lors qu'elle résulte d'une ou plusieurs des causes suivantes :

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Occurrences involving aircraft or parts or equipment relating thereto. 2. Occurrences arising at airport locations. 3. Occurrences arising at any other location in connection with the Insured's business of transporting passengers or goods by air. 4. Occurrences arising out of the supply of goods or services to others (i) in connection with the use and/or operation of aircraft (ii) involved in the air transport industry. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Accident impliquant un aéronef, des pièces ou équipements qui s'y rapportant ; 2. Accident survenant dans une enceinte aéroportuaire ; 3. Accident survenant en tout autre endroit, en relation avec son activité de transporteur de Passagers ou de marchandises par voie aérienne. 4. Accident causé par la fourniture de prestations ou de biens à des Tiers dans le cadre de l'exploitation d'aéronefs ou de l'industrie du transport aérien. |
|---|---|

AVN 59
1.10.96

ANNEXE 2 : Cass, 1^{ère} Civ, 16 février 1982, Epoux Haddad c/ Air France

Le : 23/08/2016

Cour de cassation

chambre civile 1

Audience publique du 16 février 1982

N° de pourvoi: 80-17009

Publié au bulletin

REJET

Pdt M. Charliac, président

Rpr M. Pailhé, conseiller rapporteur

Av.Gén. M. Baudoin, avocat général

Av. Demandeur : M. Choucroy, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

SUR LE PREMIER MOYEN, PRIS EN SES TROIS BRANCHES : ATTENDU, SELON LES ENONCIATIONS DES JUGES DU FOND, QUE LES EPOUX HADDAD AVAIENT PRIS PLACE, LE 27 JUIN 1976, A X... DE L'AVION DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE A DESTINATION DE TEL-AVIV;

QU'APRES UNE ESCALE A ATHENES CET APPAREIL A FAIT L'OBJET D'UN DETOURNEMENT DE LA PART DE PIRATES DE L'AIR, QUI, EMBARQUES A CETTE ESCALE, L'ONT OBLIGE A SE POSER A ENTEBBE (OUGANDA);

QUE LES EPOUX Y... ET LES AUTRES PASSAGERS ONT ETE DELIVRES APRES PLUSIEURS JOURS DE CAPTIVITE PAR UNE OPERATION DE COMMANDO EFFECTUEE PAR DES MILITAIRES ISRAELIENS;

QUE LA COMPAGNIE AIR FRANCE A INDEMNISE LES EPOUX Y... DE LA PERTE DE LEURS BAGAGES, MAIS QUE LES EPOUX Y... L'ONT ASSIGNEE EN REPARATION DU PREJUDICE QU'ILS ONT EPROUVE TANT SUR LE PLAN

PHYSIQUE QUE SUR LE PLAN PSYCHIQUE;

QUE LE TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE A RETENU LA RESPONSABILITE DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE SUR LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN, MAIS QUE LA COUR D'APPEL A ESTIME QUE LA COMPAGNIE AIR FRANCE RAPPORTAIT LA PREUVE QU'IL LUI AVAIT ETE IMPOSSIBLE DE PRENDRE LES MESURES NECESSAIRES POUR EVITER LE DOMMAGE ET QU'ELLE POUVAIT AINSI BENEFICIER DE L'EXONERATION DE RESPONSABILITE PREVUE A L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION PRECITEE;

QUE LA COUR D'APPEL A DEBOUTE, EN CONSEQUENCE, LES EPOUX Y... DE LEUR DEMANDE;

ATTENDU QUE LES EPOUX Y... FONT GRIEF AUX JUGES DU SECOND DEGRE D'AVOIR AINSI STATUE, ALORS QUE, SELON LE MOYEN, D'UNE PART, EN JUGEANT QUE LE TRANSPORTEUR AERIEN SE TROUVAIT DECHARGE DE TOUTE OBLIGATION DE VIGILANCE ET DE SECURITE DANS L'HYPOTHESE D'UN ACTE DE PIRATERIE AERIENNE ET QU'IL NE DEVAIT JUSTIFIER D'AUCUNE PRECAUTION MEME ELEMENTAIRE, LA COUR D'APPEL A SUBSTITUE UNE VERITABLE PRESOMPTION D'IRRESPONSABILITE A LA PRESOMPTION DE RESPONSABILITE EDICTEE PAR L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE ET, PARTANT, A VIOLE LES DISPOSITIONS DE CE TEXTE;

ALORS QUE, D'AUTRE PART, LES PREMIERS JUGES AVAIENT PRECISEMENT DEFINI LE CONTENU DES OBLIGATIONS QUI PESAIENT SUR LE TRANSPORTEUR, POUR PREVENIR LES ACTES DE DETOURNEMENT, QUAND CEUX-CI PARAISSENT PREVISIBLES;

QUE LE TRANSPORTEUR ETAIT TENU A UNE VIGILANCE ACCRUE, ET A DES MESURES SERIEUSES DE SECURITE A L'ENTREE DE L'APPAREIL, POUR QUE, AU BESOIN, A L'AIDE D'UN PERSONNEL SPECIALEMENT AVERTI ET FORME, LES OPERATIONS DE DECOLLAGE PUISSENT ETRE INTERROMPUES A L'APPARITION DE TOUT SIGNE SUSPECT;

QU'EN NE S'EXPLIQUANT AUCUNEMENT SUR LES MESURES DE SECURITE QUI INCOMBAIENT AU TRANSPORTEUR, ET QU'EN NE RECHERCHANT PAS SI LA COMPAGNIE AIR FRANCE PROUVAIT AVOIR SATISFAIT A SES OBLIGATIONS, LA COUR D'APPEL N'A PAS DONNE DE BASE LEGALE A SA DECISION AU REGARD DE L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE;

QU'IL EST ENFIN PRETENDU PAR LE POURVOI QU'IL RESULTAIT DES MOTIFS MEMES DE L'ARRET QUE LA NERVOSITE INHABITUELLE DES PIRATES, COMME L'IMPORTANCE DE LEURS BAGAGES, AVAIENT PROVOQUE LES INQUIETUDES DE PLUSIEURS PASSAGERS ET QUE LE FAIT QUE CES SOUPCONS N'AIENT PAS ETE TRANSMIS AU COMMANDANT DE X... AVAIT PERMIS L'EMBARQUEMENT DES AUTEURS DU DETOURNEMENT ET DE LEURS ARMES;

QU'IL ETAIT AINSI CONSTATE QUE, NON SEULEMENT LE TRANSPORTEUR N'AVAIT PRIS AUCUNE PRECAUTION, MEME ELEMENTAIRE, POUR EVITER LE DETOURNEMENT, POURTANT PREVISIBLE EN CE LIEU ET SUR CE VOL, MAIS QU'AU SURPLUS IL N'AVAIT TENU AUCUN COMPTE DES AVERTISSEMENTS;

QU'EN DECLARANT POURTANT LA COMPAGNIE AIR FRANCE TOTALEMENT EXONEREE, ALORS QU'ELLE CARACTERISAIT PAR AILLEURS L'EXISTENCE D'UNE FAUTE DE LA PART DE CELLE-CI, CE QUI EXCLUAIT NECESSAIREMENT L'APPLICATION DE L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE, LA COUR D'APPEL N'A PAS DONNE DE BASE LEGALE A SA DECISION;

MAIS ATTENDU, EN PREMIER LIEU, QUE SI L'ARTICLE 17 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE INSTAURE UNE PRESOMPTION DE RESPONSABILITE A L'EGARD DU TRANSPORTEUR AERIEN, L'ARTICLE 20 PREVOIT QUE LE TRANSPORTEUR N'EST PAS RESPONSABLE S'IL PROUVE QUE LUI ET SES PREPOSES ONT PRIS TOUTES LES MESURES NECESSAIRES POUR EVITER LE DOMMAGE OU QU'IL LUI ETAIT IMPOSSIBLE DE LES PRENDRE;

QUE LA COUR D'APPEL, AYANT CONSTATE QUE LA COMPAGNIE AIR FRANCE N'AVAIT AUCUNE QUALITE NI DELEGATION DE PREROGATIVE DE POLICE POUR EFFECTUER SUR UN AEROPORT ETRANGER LE CONTROLE DE L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ET QU'ELLE N'AVAIT PAS D'AVANTAGE RECU L'AUTORISATION DE DISPOSER A X... DE SES APPAREILS DE PERSONNEL ARME, A PU EN DEDUIRE QU'IL LUI AVAIT ETE IMPOSSIBLE DE PRENDRE LES MESURES NECESSAIRES POUR EVITER LE DOMMAGE DONT SE PLAIGNAIENT LES EPOUX Y...;

QUE LA COUR D'APPEL N'A FAIT QU'APPLIQUER SANS LES VIOLER LES DISPOSITIONS DE CET ARTICLE 20 EN ADMETTANT QUE LA COMPAGNIE AIR FRANCE S'ETAIT DEGAGEE DE LA PRESOMPTION DE RESPONSABILITE QUI PESAIT SUR ELLE;

ATTENDU, EN SECOND LIEU, QUE LA COUR D'APPEL A EXAMINE LES MESURES DE SECURITE DONT LE TRIBUNAL AVAIT ENVISAGE L'EMPLOI, MAIS QU'ELLE A SOUVERAINEMENT ESTIME, CONTRAIREMENT AUX PREMIERS JUGES, QU'IL N'ETAIT PAS POSSIBLE A LA COMPAGNIE AIR FRANCE D'Y RECOURIR;

ATTENDU, EN TROISIEME LIEU, QUE LA COUR D'APPEL, A LA SUITE DU TRIBUNAL QUI AVAIT DEJA RELEVE QUE LE COMPORTEMENT EQUIVOQUE DE CERTAINS VOYAGEURS N'ETAIT NULLEMENT PRESENTE COMME UN FAIT CERTAIN DANS LE RAPPORT DE L'OFFICIER MECANICIEN, A RETENU QU'AUCUN ELEMENT DES DEBATS N'ETABLISSE QUE LES SOUPCONS DE CERTAINS PASSAGERS AIENT ETE TRANSMIS EN TEMPS UTILE AU COMMANDANT DE X...;

QUE LA COUR D'APPEL A PU ESTIMER QUE LA COMPAGNIE AIR FRANCE N'ETAIT RESPONSABLE D'AUCUNE FAUTE IMPUTABLE A SES PREPOSES;

QU'IL S'ENSUIT QUE LE MOYEN N'EST FONDE EN AUCUNE DE SES BRANCHES;

ET SUR LE SECOND MOYEN : ATTENDU QU'IL EST AUSSI REPROCHE A L'ARRET ATTAQUE D'AVOIR DECHARGE LA COMPAGNIE AIR FRANCE DE TOUTE RESPONSABILITE, BIEN QU'ELLE AIT ACCEPTE DE DEDOMMAGER LES EPOUX Y... DE LA PERTE DE LEURS BAGAGES, AU MOTIF QUE CE DEDOMMAGEMENT N'AVAIT ETE ACCORDE QU'A TITRE GRACIEUX ET PUREMENT COMMERCIAL, ALORS QUE, SELON LE MOYEN, LES PREMIERS JUGES AVAIENT CONSTATE DANS LEURS MOTIFS QUE, POUR INDEMNISER LES EPOUX Y... DE LA PERTE DE LEURS BAGAGES, LE TRANSPORTEUR S'ETAIT SITUE DANS LE CADRE DES DISPOSITIONS RELATIVES A LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR AERIEN ET AVAIT FAIT EXPRESSEMENT APPLICATION DE L'ARTICLE 22, PARAGRAPHE 2, DE LA CONVENTION DE VARSOVIE;

QU'ILS AVAIENT CONCLU QUE L'APPLICATION ENTRE LES PARTIES DE CET ARTICLE VALAIT RENONCIATION A L'EXONERATION TOTALE DE RESPONSABILITE PUISQU'ELLE EXCLUAIT L'APPLICATION CONCOMITANTE DE L'ARTICLE 20;

QU'EN SE BORNANT A ENONCER QUE L'INDEMNISATION AVAIT ETE FAITE A TITRE GRACIEUX, SANS REFUTER LES MOTIFS DES PREMIERS JUGES ET SANS DONNER AUCUNE JUSTIFICATION A SA DECISION, LA COUR D'APPEL N'A PAS DONNE DE BASE LEGALE A L'ARRET ATTAQUE;

MAIS ATTENDU QUE SI LES PREMIERS JUGES ONT INTERPRETE L'ATTITUDE DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE COMME UNE RENONCIATION IMPLICITE A INVOQUER LE BENEFICE DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE, LA COUR D'APPEL, QUI N'ETAIT PAS LIEE PAR CETTE INTERPRETATION DES FAITS, A JUSTIFIE L'INTERPRETATION DIFFERENTE QU'ELLE EN A DONNE EN DISANT QUE L'ATTITUDE DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE S'EXPLIQUAIT PAR UN SOUCI D'ORDRE COMMERCIAL ET NON PAR LA VOLONTE DE RENONCER A L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION DE VARSOVIE;

QUE LE MOYEN NE PEUT DONC ETRE RETENU;

PAR CES MOTIFS : REJETTE LE POURVOI FORME CONTRE L'ARRET RENDU LE 29 JUIN 1979 PAR LA COUR D'APPEL DE PARIS.

Publication : Bulletin des arrêts Cour de Cassation Chambre civile 1 N. 73

Décision attaquée : Cour d'appel Paris (Chambre 1 A) , du 19 juin 1979

ANNEXE 3 : Articles L6341-2 et L6341-3 du Code des transports

Article L6341-2

I.- Sauf dans les cas où leur mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat, les mesures de sûreté destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite sont mises en œuvre par :

- les exploitants d'aérodromes ;
- les entreprises de transport aérien ;
- les agents habilités, les chargeurs connus et les clients en compte ;
- les fournisseurs habilités et les fournisseurs connus ;
- les autres personnes ou organismes autorisés à occuper ou utiliser la zone côté piste de l'aérodrome ;
- les personnes ou organismes liés par contrat aux personnes ou organismes ci-dessus mentionnés, et notamment les employeurs des agents mentionnés aux II et V de l'article L. 6342-4.

II.- Les mesures de sûreté sont mises en œuvre sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L. 6332-2.

III.- Les mesures de sûreté résultent de l'application du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, des règlements pris pour son application par la Commission européenne et des normes de sûreté prévues par la réglementation nationale.

Les obligations relatives à la mise en œuvre des mesures de sûreté sont définies en fonction des domaines d'activité respectifs des exploitants d'aérodromes, des entreprises de transport aérien et des autres personnes et organismes précités.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article.

Article L6341-3

En cas de dommage résultant d'un acte malveillant commis au moyen de l'expédition d'un courrier postal, d'un colis postal ou de fret, sécurisée par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures mentionnées à l'article L. 6341-2.

ANNEXE 4 : Clause d'exclusion AVN 48B

WAR, HI-JACKING AND OTHER PERILS EXCLUSION CLAUSE (AVIATION)

This Policy does not cover claims caused by

- (a) War, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power.
- (b) Any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.
- (c) Strikes, riots, civil commotions or labour disturbances.
- (d) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign Power, for political or terrorist purposes and whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional.
- (e) Any malicious act or act of sabotage.
- (f) Confiscation, nationalisation, seizure, restraint, detention, appropriation, requisition for title or use by or under the order of any Government (whether civil military or de facto) or public or local authority.
- (g) Hi-jacking or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the Aircraft or crew in Flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the Aircraft acting without the consent of the Insured.

Furthermore this Policy does not cover claims arising whilst the Aircraft is outside the control of the Insured by reason of any of the above perils. The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Insured on the safe return of the Aircraft to the Insured at an airfield not excluded by the geographical limits of this Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress).

AVN 48B 1.10.96

CLAUSE DE GUERRE, DETOURNEMENT ET AUTRES RISQUES (AVIATION)

Ce Contrat ne couvre pas les réclamations causées par

- (h) Guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (que la guerre soit déclarée ou non), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou usurpé ou les tentatives d'usurpation du pouvoir.
- (i) Toute détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission atomique ou nucléaire et/ou de fusion ou autres réaction similaire ou de force ou matière radioactive.
- (j) Grèves, émeutes, troubles civils ou conflits du travail.
- (k) Tout acte d'une ou de plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance souveraine, à des fins politiques ou terroristes, et que la perte ou dommage en résultant soit accidentelle ou intentionnelle.
- (l) Tout acte de malveillance ou un acte de sabotage.
- (m) Confiscation, nationalisation, saisie, détention, appropriation, réquisition de la propriété ou de l'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit militaire, civil ou de fait) ou de l'autorité publique ou locale.
- (n) Détournement, ou toute saisie illicite ou exercice injustifié du contrôle de l'Aéronef ou de l'équipage en *Vol* (y compris toute tentative de saisie ou de contrôle) faite par toute personne ou personnes à bord de l'Aéronef agissant sans le consentement de l'Assuré.

En outre, ce Contrat ne couvre pas les réclamations en raison de l'un des risques ci-dessus, lorsque l'Aéronef est hors du contrôle de l'Assuré. L'Aéronef est réputé avoir été rendu au contrôle de l'Assuré à la remise de l'Aéronef à l'Assuré en toute sécurité sur un aéroport non exclu par les limites géographiques de ce Contrat et tout à fait approprié pour l'utilisation de l'Aéronef (cette remise en toute sécurité exigeant que l'Aéronef soit garé avec les moteurs à l'arrêt et sous aucune contrainte).

AVN 48B 06.08.12

ANNEXE 5 : Clause de rachat LSW 555 D

AVENANT D'EXTENSION DE GARANTIE
RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES »
CONCERNANT LE CHAPITRE I
SECTION "A" - ASSURANCE CORPS
LSW555D

ARTICLE 1 - PERTE OU DOMMAGE SUBIS PAR L'AERONEF

Aux conditions et limites fixées ci-dessous, le présent avenant couvre les pertes ou dommages subis par les aéronefs figurant à l'annexe « A » de la Police. Cette couverture rachète dans les termes qui suivent certaines exclusions énumérées au 1.1 du Chapitre III – Dispositions Communes.

Sont ainsi couverts les dommages subis par l'aéronef et causés par (liste limitative) :

- a) guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (que la guerre soit déclarée ou non), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou pouvoir usurpe ou tentative d'usurpation du pouvoir.
- b) grèves, émeutes, mouvements populaires ou troubles sociaux.
- c) tout acte d'une ou de plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance souveraine, commis a des fins politiques ou terroristes et que les pertes ou dommages en résultant soient accidentels ou intentionnels.
- d) tout acte de malveillance ou de sabotage.
- e) confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou de facto) ou de toute autorité publique ou locale.

En cas de réquisition par les autorités françaises, il sera fait application des dispositions légales concernant les effets de la réquisition sur les contrats d'assurances, toutes les clauses et conditions du contrat restant applicables dans les cas où ces dispositions imposent le maintien de l'assurance.

- f) détournement, prise de possession illicite ou exercice illicite de contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en cours de vol (y compris toute tentative de prise de possession ou de contrôle) commis par toute personne ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assure.

Pour les besoins de ce paragraphe f) seulement, un aéronef sera considéré comme étant en vol dès lors que tous ses accès extérieurs auront été fermés après à l'embarquement - et ce

jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte pour le débarquement - ou lorsque l'aéronef est en mouvement.

En outre seront couverts par le présent avenant les sinistres exclus au titre de la Section « A » Chapitre I de la présente Police survenant alors que l'aéronef ne se trouve plus sous le contrôle de l'assuré, par suite de la réalisation de l'un des risques mentionnés ci-dessus.

L'assuré sera considéré comme ayant repris le contrôle de l'aéronef dès que celui-ci lui aura été remis sain et sauf, sur un aérodrome non exclu des limites géographiques du présent contrat, et approprié au trafic dudit aéronef. (Le terme « sain et sauf » signifiant que l'aéronef aura été remis au parking, moteurs à l'arrêt, en dehors de toute contrainte).

ARTICLE 2 – DEPENSES CONSECUTIVES A DES MENACES D'EXTORSION OU DE DETOURNEMENT :

1. Sous réserve des définitions, conditions, limitations et exclusions figurant ci-après, le présent avenant indemniserait également l'Assuré, dans la limite de 90 % de USD 2.500.000 par sinistre et en tout pour la période d'assurance, de tout paiement réellement effectué, se rapportant à :
 - (a) des menaces proférées contre tout Aéronef figurant en Annexe assuré, ou ses passagers, ou son équipage, pendant la durée du présent contrat,
 - (b) des dépenses supplémentaires nécessairement encourues à la suite de confiscation (et autres cas tels que prévus au paragraphe (e) l'article 1), ou de détournement (et autres cas tels que prévus au paragraphe (f) de l'article 1) de tout Aéronef figurant en Annexe.

L'Assuré restera son propre Assureur pour la quote-part de 10% de chaque sinistre afférent à cette extension de garantie.

2. Aucune garantie ne sera accordée au titre du présent article 2 si l'Aéronef se trouve sur un territoire où cette couverture est considérée comme illégale, et il est de la responsabilité de l'Assuré de veiller à ce que ses propres engagements, de quelque sorte qu'ils soient, restent autorisés par les autorités compétentes.

ARTICLE 3 – EXCLUSIONS GENERALES :

Le présent avenant ne couvre pas les pertes, dommages et/ou dépenses, qui seraient la conséquence de l'un, ou de la combinaison de plusieurs des faits suivants :

- a) **Guerre déclarée, ou non, entre deux ou plusieurs des pays suivants : ROYAUME-UNI, ETATS-UNIS D'AMERIQUE, FRANCE, FEDERATION DE RUSSIE, REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE.**

Toutefois, si un Aéronef est en vol, au moment du déclenchement de telles opérations, cette exclusion ne s'appliquera vis à vis de cet Aéronef qu'après qu'il ait accompli son premier atterrissage suivant le commencement des hostilités.

- b) **Confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par, ou sur l'ordre des Autorités Françaises, ou de toute autorité publique ou locale sous leur juridiction.**

Toutefois resteront applicables en ce qui concerne la réquisition de service au sens de l'ordonnance 59-63 du 6 janvier 1959, les dispositions de l'article L160-7 du code des assurances.

c) L'émission, dégagement, fuite, ou échappement de toutes substances chimiques, biologiques ou biochimiques, ou les menaces y afférentes. Toutefois, la présente exclusion ne s'appliquera pas :

(i) si de telles substances sont utilisées, ou font l'objet d'une menace d'utilisation, uniquement et directement en cas de :

1/ Détournement, prise de possession illicite, ou exercice illicite de contrôle d'un Aéronef en VOL, et ceci uniquement en ce qui concerne les pertes ou dommages subis par le dit Aéronef objet d'une réclamation indemnisable au titre du Paragraphe (f) de l'Article I ci-dessus.

2/ Menace contre un Aéronef assuré, ses passagers ou son équipage, et ce, uniquement pour les garanties assurées au titre de l'Article 2 ci-dessus

(ii) dans les autres cas que ceux prévus au sous paragraphe 1/ ci-dessus, aux pertes ou dommages à un aéronef, si l'utilisation de telles substances est hostile et prend naissance uniquement et directement :

1/ à bord de cet Aéronef, qu'il soit en Vol ou au Sol

ou,

2/ à l'extérieur dudit Aéronef causant des dommages matériels à l'aéronef alors que ses roues ne sont plus en contact avec le sol.

Ne sont pas couverts par le présent Avenant, toute émission, dégagement, fuite ou échappement (de toute substance) dont l'origine est extérieure à l'aéronef, entraînant pour celui-ci des dommages par contamination, sans que d'autres dommages matériels externes ne lui aient été causés.

d) Toute dette, défaut de paiement d'une garantie ou sécurité quelconque, ou non respect de toute obligation financière mise à la charge de l'Assuré par toute décision de justice ou autrement.

e) La repossession ou tentative de repossession d'un aéronef par tout détenteur d'un titre quelconque sur celui-ci ou du fait de tout accord contractuel auquel l'un des assurés additionnels de cette police pourrait être partie.

f) Retard, privation d'usage, perte d'exploitation consécutive ou non à un dommage ou une perte subis par l'Aéronef, à l'exception des dépenses spécifiquement couvertes au titre de l'article 2 ci-dessus

g) Toute utilisation, hostile ou non, de substance ou contamination radioactive, mais cette exclusion ne s'applique pas à la perte ou aux dommages subis par un Aéronef, si cette utilisation est hostile et trouve son origine directement et uniquement :

(i) A bord dudit Aéronef, qu'il soit en vol ou au sol

ou,

(ii) A l'extérieur dudit Aéronef, causant des dommages matériels à l'aéronef alors que ses roues ne sont plus en contact avec le sol.

Ne sont pas couverts par le présent Avenant l'utilisation de toute substance dont l'origine est extérieure à l'aéronef, entraînant pour celui-ci des dommages par contamination, sans que d'autres dommages matériels externes ne lui aient été causes.

h) **Toute utilisation, hostile ou non, d'impulsion électromagnétique**, mais cette exclusion ne s'appliquera pas à la perte ou aux dommages subis par un Aéronef, si cette utilisation prend naissance directement et uniquement à bord dudit Aéronef, qu'il soit en vol ou au sol.

(i) **Toute détonation, hostile ou non, de tout engin employant la fission et/ou la fusion nucléaire ou atomique, ou toute autre réaction similaire**, et nonobstant ce qui est dit aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus, sont aussi exclues de la garantie toute contamination radioactive et toute impulsion électromagnétique provenant directement d'une telle détonation.

ARTICLE 4 – AUTRES CONDITIONS :

1. Cet Avenant, à l'exception de ce qui est prévu ci-dessus, est sujet aux mêmes obligations, termes et conditions que ceux contenus dans la Section « A » Chapitre I de la présente Police, sauf en ce qui concerne les dispositions afférentes aux primes, à l'obligation pour l'Assureur d'instruire et défendre les sinistres, au renouvellement automatique (éventuel) comme aux franchises ou aux dispositions de propre assurance.

2. En cas de Changement Matériel de nature ou de zone géographique dans l'exploitation de l'Assuré, celui-ci DOIT en faire part immédiatement aux Assureurs. **De tels changements à la seule décision de l'Assuré qui n'auraient pas été expressément acceptés par les Assureurs ne pourra entraîner la prise en charge des pertes ou dommages en découlant.**

Par « Changement Matériel de nature ou de zone géographique » il faut entendre tout changement dans l'exploitation de l'Assuré que les Assureurs pourraient considérer comme une aggravation de risque en fréquence ou en importance, ou qui serait de nature à réduire leurs possibilités de recours.

3. **Constitue une condition préalable à la prise en charge de tout sinistre, l'observation et le strict respect des termes, dispositions, provisions et conditions du présent Avenant. En particulier, l'Assuré devra faire tous efforts raisonnables pour s'assurer qu'il respecte en toute circonstance les lois (locales et autres) de tout Etat où pourrait se trouver l'un de ses aéronefs. Il devra, de même, obtenir tous permis nécessaires pour leur exploitation conformément à la réglementation.**

4. Sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-après et des Conditions Particulières, les Assureurs s'engagent à se conformer aux termes de la Section « A » du Chapitre I de la police en cours relatifs aux abandons de recours, « Breach of Warranty » et/ou accords similaires acceptés par ces derniers.

ARTICLE 5 - RESILIATION / REVISION DES CONDITIONS DE GARANTIE ET DE PRIMES :

- Modification des Garanties ou Résiliation :

1(a) **Les Assureurs pourront notifier à l'Assuré, à tout moment, la MODIFICATION des taux des primes et/ou les limites géographiques. Cette modification sera effective à l'issue d'un délai de 7 jours (SEPT JOURS) à compter de minuit GMT du jour où un tel avis aura été notifié.**

Dans le cas où l'Assuré n'accepterait pas ces modifications, la résiliation du présent Avenant interviendra à l'expiration de ces 7 jours.

- Révision automatique des Garanties ou Résiliation :

1(b) **Nonobstant ce qui est dit au 1(a) ci-dessus, le présent Avenant est sujet à une REVISION AUTOMATIQUE par les Assureurs des taux de primes, des conditions de garantie et/ou des limites géographiques en cas de détonation hostile de tout engin (y compris toute arme de guerre employant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire, ou toute autre réaction similaire ou toute substance ou matière radioactive), quel que soit l'endroit et/ou l'instant où celle-ci se produise, et qu'elle concerne ou non l'Aéronef assuré.**

Cette révision automatique sera effective à l'issue d'un délai de 7 jours (SEPT JOURS) à compter de minuit GMT du jour où un tel événement se sera produit.

Dans le cas où l'Assuré n'accepterait pas ces modifications, la résiliation du présent Avenant interviendra à l'expiration de ces 7 jours.

- Résiliation par Notification :

1(c) **Le présent Avenant pourra être résilié par l'Assuré ou par les Assureurs, moyennant préavis de 7 (SEPT) jours francs avant la fin de chacun des trimestres suivant son entrée en vigueur.**

- Cessation automatique des Garanties :

2 Qu'un préavis ait été donné ou non, les garanties du présent Avenant CESSERONT AUTOMATIQUEMENT

En cas de guerre, qu'elle soit, ou non, déclarée, entre deux ou plusieurs des Etats suivants. ROYAUME-UNI, ETATS-UNIS d'AMERIQUE, FRANCE, FEDERATION DE RUSSIE, REPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE.

ETANT TOUTEFOIS PRECISE que si un Aéronef est en vol au moment où de tels événements surviennent, et pour autant que cet Avenant n'ait été ni résilié ni suspendu, les présentes garanties continueront à s'appliquer à cet aéronef jusqu'au moment où il aura accompli son premier atterrissage suivant le commencement des hostilités.

ARTICLE 6 – TAUX DE PRIME :

Voir Avenant de Tarification.

ARTICLE 7 – LIMITES GEOGRAPHIQUES :

La présente garantie s'applique dans le monde entier A L'EXCLUSION DES PAYS SUIVANTS :

Algérie, Cabinda, Burundi, Centrafrique, Congo, République Démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Erythrée, Ethiopie, Libéria, Nigeria, Sierra Leone, Somalie, Soudan.

Colombie, Equateur, Pérou.

Afghanistan, Tchétchénie/Ingushskaya, Nagorno-Karabakh, Pakistan, Yémen, Jammu & Kashmir,

Sri Lanka.

Iran, Irak, Syrie.

Bosnie, Kosovo.

Et/ou tout pays sous sanction de la France, de l'Union Européenne et /ou des Nations Unies.

Toutefois le survol d'un pays exclu est garanti lorsque ce survol est effectué à l'intérieur d'un couloir aérien internationalement reconnu, et en respectant les recommandations de O.A.C.I.

Tout pays exclu peut être garanti par les ASSUREURS à des conditions fixées uniquement par l'Apériteur avant le vol.

ARTICLE 8 – LIMITES D'ENGAGEMENT DES ASSUREURS :

Quel que soit le nombre de sinistres, L'ENGAGEMENT MAXIMUM DES ASSUREURS EST LIMITE A EUROS (..... d'Euros) EN TOUT POUR LA PERIODE D'ASSURANCE ET POUR L'ENSEMBLE DES FLOTTES CITEES CI-APRES.

ARTICLE 9 – DISPOSITIONS SPECIALES :

En cas d'événement garanti susceptible d'entraîner la dépossession de l'Aéronef, l'ASSURE, **sous peine de déchéance**, doit dans les **CINQ JOURS** francs à compter de la date où il en a eu connaissance, en faire la déclaration aux ASSUREURS.

Après l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de cette déclaration et sous réserve que les pièces justificatives aient été produites par l'ASSURE, il sera fait application des dispositions de l'article 2.4 de la Section A du Chapitre I.

Toutefois, le délaissement n'est plus recevable si, au moment où il est signifié, l'Aéronef a été remis à la disposition de l'ASSURE ou de ses ayants - droit. Les ASSUREURS ont la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété, étant précisé qu'ils devront faire part de leur décision à l'ASSURE dans un délai de DEUX JOURS francs, ce délai courant à compter de minuit GMT du jour de l'expiration des 90 jours.

ANNEXE 6 : Clause de rachat AVN 52 E

AVENANT D'EXTENSION DES RISQUES DE GUERRE – R.C. AVIATION

1. ATTENDU QUE la clause d'exclusion "Guerre, détournement et autres risques" (Clause AVN 48B) est incluse dans le Contrat dont cet Avenant fait partie intégrante et MOYENNANT le paiement d'une prime additionnelle de, il est entendu et convenu par le présent Avenant qu'à partir du tous les alinéas autres que..... de la Clause AVN 48B qui fait partie intégrante de ce Contrat sont annulés SOUS RESERVE de toutes les dispositions et conditions de cet Avenant.

2. EXCLUSION applicable uniquement à toute extension de garantie relative à l'annulation de l'alinéa (a) de la clause d'exclusion AVN 48B.

Sont exclus de la garantie les conséquences pécuniaires de la responsabilité résultant de tous dommages quels qu'ils soient, occasionnés aux biens au sol situés en dehors du Canada et des Etats-Unis d'Amérique, à moins qu'ils ne soient causés, ou occasionnés par l'utilisation d'aéronefs.

3. LIMITES D'INDEMNITÉ

L'engagement des Assureurs en ce qui concerne cet Avenant n'excédera pas le moindre montant entre _____ et la limite applicable à ce Contrat, par Événement et en tout pendant la période d'assurance (la sous-limite). Cette sous-limite sera intégrée dans la pleine limite de ce Contrat et non pas au-delà.

Pour autant que l'Assuré soit couvert par ce Contrat, cette sous-limite ne s'appliquera pas à la responsabilité de l'Assuré:

- (a) aux passagers (pour leurs bagages et objets personnels) de tout opérateur d'Aéronef pour qui sa responsabilité aux passagers, provenant de son opération de l'Aéronef, est garantie par ce Contrat.
- (b) pour tout cargaison et courrier, le temps qu'il est à bord de l'Aéronef, de tout opérateur d'Aéronef pour qui sa responsabilité aux cargaisons et courrier, provenant de son opération de l'Aéronef, est garantie par ce Contrat.

4. ANNULATION DE PLEIN DROIT DE LA GARANTIE

Dans les limites prévues ci-dessous, la garantie accordée par le présent Avenant sera annulée de plein droit dans les circonstances suivantes:

(i) L'intégralité de la garantie:

dès l'ouverture des hostilités (que la guerre soit déclarée ou non) entre n'importe lesquels des pays suivants, à savoir la France, la République Populaire de Chine, la Fédération Russe, le Royaume-Uni, les Etats-Unis d'Amérique

(ii) Toute extension de garantie relative à l'annulation de l'alinéa (a) de la clause d'exclusion "Guerre, détournement et autres risques" Exclusion Générale 10:

dés toute détonation hostile d'un engin de guerre utilisant la fission ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute réaction similaire ou toute énergie ou substance radioactive, quel que soit le lieu et le moment où une telle détonation se produit et que l'Aéronef assuré y soit ou non impliqué

(iii) Toute garantie relative à la réquisition du titre de propriété ou du droit d'usage d'un des Aéronefs assurés:

Au moment de la réquisition

A CONDITION QUE si un Aéronef assuré se trouve en Vol quand survient un des événements mentionnés aux (i), (ii) ou (iii), la garantie accordée par le présent Avenant (à condition qu'elle ne soit pas, par ailleurs, résiliée, annulée, ou suspendue) continuera à produire ses effets en ce qui concerne l'Aéronef assuré jusqu'à ce qu'il ait effectué son premier atterrissage après un tel événement et que tous

les passagers aient débarqué.

5. REVISION ET RESILIATION

(a) Révision de la prime ou des limites géographiques (7 jours)

Les Assureurs ont la faculté de réviser la prime ou les limites géographiques avec un préavis de sept (7) jours envoyé à l'Assuré. Le préavis prend effet à compter de 23.59 heures GMT du jour de l'envoi de ladite lettre recommandée.

(b) Résiliation limitée (48 heures)

En cas d'une détonation hostile telle qu'elle est stipulée au paragraphe 4 (ii) ci-dessus, les Assureurs ont la faculté de résilier, avec un préavis de quarante-huit (48) heures envoyé à l'Assuré, une ou plusieurs parties de la garantie prévue au paragraphe 1 de cet Avenant en se référant aux alinéas (c), (d), (e), (f) ou (g) de la clause d'exclusion "Guerre, détournement et autres risques" Exclusion Générale 10. Le préavis prend effet à compter de 23.59 heures GMT du jour de l'envoi de ladite lettre recommandée.

(c) Résiliation (7 jours)

La garantie prévue par le présent Avenant peut être résiliée soit par les Assureurs soit par l'Assuré avec un préavis de sept (7) jours. Le préavis prend effet à compter de 23.59 heures GMT du jour de l'envoi de ladite lettre recommandée.

(d) Préavis

Tous les préavis mentionnés dans le présent Avenant doivent être notifiés par écrit.

AVN 52E France
9.3.05

ANNEXE 7: Clauses géographiques LSW 617 H et AVN 111

GEOGRAPHIC AREAS EXCLUSION CLAUSE (09/07/15) LSW617H

1. Notwithstanding any provisions to the contrary and subject to clauses 2 and 3 below, this Policy excludes any loss, damage or expense howsoever occurring within the geographical limits of any of the following countries and regions:
 - (a) Algeria, Burundi, Far North Region of Cameroon, Central African Republic, Democratic Republic of Congo, Ethiopia, Kenya, Mali, Mauritania, Nigeria, Somalia, the Republic of Sudan, South Sudan.
 - (b) Colombia, Peru.
 - (c) Afghanistan, Jammu & Kashmir, North Korea, Pakistan.
 - (d) Abkhazia, Donetsk & Lugansk regions of Ukraine, Nagorno-Karabakh, North Caucasian Federal District, South Ossetia.
 - (e) Iran, Iraq, Lebanon, Libya, North Sinai Province of Egypt (including Taba International Airport), Syria, Yemen.
 - (f) Any country where the operation of the insured Aircraft is in breach of United Nations sanctions.
2. However coverage pursuant to this Policy is granted:
 - (a) for the over flight of any excluded country where the flight is within an internationally recognised air corridor and is performed in accordance with I.C.A.O. recommendations; or
 - (b) in circumstances where an insured Aircraft has landed in an excluded country as a direct consequence and exclusively as a result of force majeure subject advice to Underwriters within 72 hours.
3. Any excluded country may be covered by underwriters at terms to be agreed by the Slip Leader only prior to flight.

09/07/15
LSW617H

Clause de Sanction et d'Embargo AVN 111

Nonobstant toute stipulation contraire par ailleurs dans le Contrat, il est appliqué ce qui suit :

1. Si une loi ou réglementation, applicable à un ou à plusieurs ASSUREUR/S à la prise d'effet du présent Contrat ou devenant applicable à tout moment après la prise d'effet, prévoit que la couverture fournie à l'ASSURE est ou deviendrait illicite parce qu'elle enfreint un embargo ou une sanction, le ou les ASSUREUR/S ne fournira/ont aucune couverture et n'aura/ont aucune responsabilité de quelque manière que ce soit ni ne devra/ont défendre l'ASSURE, ou régler les coûts de défense ou fournir quelque forme de garantie que ce soit, dans la mesure où cela enfreindrait cette loi ou réglementation.
2. Lorsqu'il est légal pour le ou les ASSUREUR/S de fournir une couverture au titre de ce Contrat mais que le paiement d'une réclamation valable et par ailleurs payable pourrait enfreindre un embargo ou une sanction, alors le ou les ASSUREUR/S prendra/ont toutes les mesures raisonnables afin d'obtenir l'autorisation nécessaire pour effectuer ce paiement.
3. Si la loi ou la réglementation devient applicable pendant la durée du Contrat et limite la capacité d'un ou des ASSUREUR/S à fournir la couverture telle que spécifiée dans le paragraphe 1. Ci-dessus, alors l'ASSURE et le ou les ASSUREUR/S auront la possibilité de résilier leur participation à ce Contrat conformément aux lois et à la réglementation applicables au Contrat, à condition qu'en cas de résiliation par un ou les ASSUREUR/S, un préavis minimum de trente (30) jours soit donné par écrit à l'ASSURE.

En cas de résiliation aussi bien par l'ASSURE que par un ou des ASSUREUR/S, le ou les ASSUREUR/S conservera/ont pour leur part respective une portion de la prime au prorata de la période pendant laquelle le Contrat a été en vigueur.

Toutefois, si le montant des sinistres encourus à la prise d'effet de la résiliation est supérieur à la prime ou à la portion de prime (telle qu'applicable) due aux dits ASSUREURS, et en l'absence de toute stipulation plus spécifique dans le Contrat relative au remboursement de la prime, tout remboursement de prime devra être conditionné à un accord mutuel

Le préavis de résiliation du ou des ASSUREUR/S prendra effet même si le ou les ASSUREUR/S n'effectue/nt aucun règlement ou offre de remboursement de prime.

AVN 111

ANNEXE 8: Nouvelles clauses d'exclusion AVN 48 C et AVN 48 D

AVN 48C WAR, HI-JACKING AND OTHER PERILS EXCLUSION CLAUSE (AVIATION)

This Policy does not cover claims caused by

- (a) War, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power.
- (b) Any
 - (i) hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction.
 - (ii) hostile use of radioactive contamination or matter.
 - (iii) hostile use of an electromagnetic pulse.
 - (iv) use of chemical or biological materials that are poisonous or pathogenic arising from war, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power, or use of such materials for political or terrorist purposes and whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional.
- (c) Strikes, riots, civil commotions or labor disturbances.
- (d) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign power, for political or terrorist purposes and whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional.
- (e) Any malicious act or act of sabotage.
- (f) Confiscation, nationalisation, seizure, restraint, detention, appropriation, requisition for title or use by or under the order of any government (whether civil, military or de facto) or public or local authority.
- (g) Hi-jacking or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the Aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the Aircraft acting without the consent of the Insured. For the purpose of this exclusion (g) only, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation or when the aircraft is in motion. A rotor-wing aircraft shall be deemed to be in flight when the rotors are in motion as a result of engine power, the momentum generated therefrom, or autorotation.

Furthermore this Policy does not cover claims arising whilst the Aircraft is outside the control of the Insured by reason of any of the above perils. The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Insured on the safe return of the Aircraft to the Insured at an airfield not excluded by the geographical limits of this Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress).

AVN48C 04.8.06

AVN 48D WAR, HI-JACKING AND OTHER PERILS EXCLUSION CLAUSE (AVIATION)

This Policy does not cover claims caused by

- (a) War, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power.
- (b) Any hostile
 - (i) detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction and any radioactive contamination and electromagnetic pulse resulting directly from such detonation.
 - (ii) use of radioactive contamination or matter.
 - (iii) use of an electromagnetic pulse.
 - (iv) emission, discharge, or release of chemical or biological materials that are poisonous or pathogenic.
- (c) Strikes, riots, civil commotions or labor disturbances.
- (d) Any act of one or more persons, whether or not agents of a sovereign power, for political or terrorist purposes and whether the loss or damage resulting therefrom is accidental or intentional.
- (e) Any malicious act or act of sabotage.
- (f) Confiscation, nationalization, seizure, restraint, detention, appropriation, requisition for title or use by or under the order of any government (whether civil, military or de facto) or public or local authority.
- (g) Hi-jacking or any unlawful seizure or wrongful exercise of control of the Aircraft or crew in flight (including any attempt at such seizure or control) made by any person or persons on board the Aircraft acting without the consent of the Insured. For the purpose of this exclusion (g) only, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation or when the aircraft is in motion. A rotor-wing aircraft shall be deemed to be in flight when the rotors are in motion as a result of engine power, the momentum generated therefrom, or autorotation.

Furthermore this Policy does not cover claims arising whilst the Aircraft is outside the control of the Insured by reason of any of the above perils. The Aircraft shall be deemed to have been restored to the control of the Insured on the safe return of the Aircraft to the Insured at an airfield not excluded by the geographical limits of this Policy, and entirely suitable for the operation of the Aircraft (such safe return shall require that the Aircraft be parked with engines shut down and under no duress).

AVN 48D 04.8.06

ANNEXE 9: Nouvelles clauses de rachat AVN H, J, R et AVN K, L

AVN 52H EXTENDED COVERAGE ENDORSEMENT (AVIATION LIABILITIES)

1. WHEREAS the Policy of which this Endorsement forms part includes the War, Hi-Jacking and Other Perils Exclusion Clause (Clause AVN 48C), IN CONSIDERATION of an Additional Premium of , it is hereby understood and agreed that with effect from, all sub-paragraphs other than of Clause AVN 48C forming part of this Policy are deleted SUBJECT to all terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy except as specifically varied or provided by the terms of this Endorsement.
2. EXCLUSION applicable only to any cover extended in respect of the deletion of sub-paragraph (a) of Clause AVN 48C.

Cover shall not include liability for damage to any form of property on the ground situated outside Canada and the United States of America unless caused by or arising out of the use of aircraft.

3. LIMITATION OF LIABILITY

The limit of Insurers' liability in respect of the coverage provided by this Endorsement shall be or the applicable Policy limit whichever the lesser any one Occurrence and in the annual aggregate (the "sub-limit"). This sub-limit shall apply within the full Policy limit and not in addition thereto.

To the extent coverage is afforded to an Insured under the Policy, this sub-limit shall not apply to such Insured's liability:

- (a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;
- (b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

4. AUTOMATIC TERMINATION

To the extent provided below, cover extended by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY in the following circumstances:

- (i) All cover
 - upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following States, namely, France, the People's Republic of China, the Russian Federation, the United Kingdom, the United States of America
- (ii) Any cover extended by the deletion of sub-paragraph (a) of Clause AVN 48C
 - upon the hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not any aircraft insured under the Policy may be involved
- (iii) All cover in respect of any aircraft insured under the Policy that is requisitioned for either title or use
 - upon such requisition

PROVIDED THAT if any aircraft insured under the Policy is in the air when the cover provided by this endorsement would thereby be terminated under (i), (ii) or (iii) of this paragraph, then the cover provided by this Endorsement (unless otherwise cancelled, terminated or suspended) shall

continue in respect of such an Aircraft until completion of its first landing thereafter and any passengers have disembarked.

5. REVIEW AND CANCELLATION

- (a) **Review of Premium and/or Geographical Limits (7 days)**
Insurers may give notice to review premium and/or geographical limits - such notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (b) **Limited Cancellation (48 hours)**
Following a hostile detonation as specified in 4 (ii) above, Insurers may give notice of cancellation of one or more parts of the cover provided by paragraph 1 of this Endorsement by reference to sub-paragraphs (c), (d), (e), (f) and/ or (g) of Clause AVN 48C - such notice to become effective on the expiry of forty-eight hours from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (c) **Cancellation (7 days)**
The cover provided by this Endorsement may be cancelled by either Insurers or the Insured giving notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which such notice is given.
- (d) **Notices**
All notices referred to herein shall be in writing.

AVN 52H 04.8.06

(applicable to coverage provided to aircraft operators)

AVN 52J EXTENDED COVERAGE ENDORSEMENT (AVIATION LIABILITIES)

1. WHEREAS the Policy of which this Endorsement forms part includes the War, Hi-Jacking and Other Perils Exclusion Clause (Clause AVN 48C), IN CONSIDERATION of an Additional Premium of , it is hereby understood and agreed that with effect from,all sub-paragraphs other than of Clause AVN 48C forming part of this Policy are deleted SUBJECT to all terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy except as specifically varied or provided by the terms of this Endorsement.

2. EXCLUSION applicable only to any cover extended in respect of the deletion of sub-paragraph (a) of Clause AVN 48C.

Cover shall not include liability for damage to any form of property on the ground situated outside Canada and the United States of America unless caused by or arising out of the use of aircraft.

3. LIMITATION OF LIABILITY

The limit of Insurers' liability in respect of the coverage provided by this Endorsement shall be or the applicable Policy limit whichever the lesser any one Occurrence and in the annual aggregate (the "sub-limit"). This sub-limit shall apply within the full Policy limit and not in addition thereto.

4. AUTOMATIC TERMINATION

To the extent provided below, cover extended by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY in the following circumstances:

- (i) All cover
 - upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following States, namely, France, the People's Republic of China, the Russian Federation, the United Kingdom, the United States of America
- (ii) Any cover extended by the deletion of sub-paragraph (a) of Clause AVN 48C
 - upon the hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not any aircraft insured under the Policy may be involved
- (iii) All cover with respect to any aircraft insured under the Policy that is requisitioned for either title or use
 - upon such requisition

PROVIDED THAT if any aircraft insured under the Policy is in the air when (i), (ii) or (iii) occurs, then the cover provided by this Endorsement (unless otherwise cancelled, terminated or suspended) shall continue in respect of such an Aircraft until completion of its first landing thereafter and any passengers have disembarked.

5. REVIEW AND CANCELLATION

- (a) Review of Premium and/or Geographical Limits (7 days)

Insurers may give notice to review premium and/or geographical limits - such notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (b) Limited Cancellation (48 hours)

Following a hostile detonation as specified in 4 (ii) above, Insurers may give notice of cancellation of one or more parts of the cover provided by paragraph 1 of this Endorsement by reference to sub-paragraphs (c), (d), (e), (f) and/ or (g) of Clause AVN 48C - such notice to become effective on the expiry of forty-eight hours from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.

(c) Cancellation (7 days)

The cover provided by this Endorsement may be cancelled by either Insurers or the Insured giving notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which such notice is given.

(d) Notices

All notices referred to herein shall be in writing.

AVN 52J 04.8.06

(applicable to coverage provided to service providers)

AVN 52R EXTENDED COVERAGE ENDORSEMENT (AVIATION LIABILITIES)

1. WHEREAS the Policy of which this Endorsement forms part includes the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause (Clause AVN 48D), IN CONSIDERATION of an Additional Premium of , it is hereby understood and agreed that with effect from the liability cover provided by the Policy is extended as set out herein, SUBJECT to all terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy except as specifically varied or provided by the terms of this Endorsement.

1.1 If this paragraph 1.1 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below paragraphs (a) and (c) to (g) of Clause AVN 48D are deleted;

1.2 If this paragraph 1.2 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below:

(i) such of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D as are listed in paragraph 1.5 (i) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs originating solely and directly on board an aircraft, but as respects the Insured's liability

(a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft,

(b) for cargo and mail under the care, custody or control of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft,

the cover provided by this sub-paragraph 1.2 (i) shall apply only to the passengers (and their baggage and personal effects), cargo and mail on board the aircraft on which the perils referred to above originate.

(ii) such of sub-paragraphs (b)(ii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D as are listed in paragraph 1.5 (ii) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs, in so far as claims are caused by reason of the crash fire explosion or collision or a recorded emergency causing abnormal operation of an aircraft whilst in flight and where such peril originates other than solely and directly on board that aircraft, but as respects the Insured's liability

(a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft,

(b) for cargo and mail under the care, custody or control of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft,

the cover provided by this sub-paragraph 1.2 (ii) shall apply only to the passengers (and their baggage and personal effects), cargo and mail on board the aircraft which is the subject of such crash fire explosion or collision or a recorded in flight emergency.

For the purposes of sub-paragraph 1.2 (ii), "in flight" shall mean the period commencing from the time the aircraft moves forward in taking off or attempting to

take off, whilst in the air, and until the aircraft completes its landing run. A rotor-wing aircraft shall be deemed to be in flight when the aircraft is in the air.

1.3 If this paragraph 1.3 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below such of sub-paragraphs (b)(ii),(b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D as are listed in paragraph 1.6 are deleted.

1.4 The operative paragraphs are

1.5 (i) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(i) that are deleted are

1.5 (ii) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(ii) that are deleted are

1.5 The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.3 that are deleted are

1.7 Any cover provided by paragraphs 1.2 and/or 1.3 of this Endorsement shall not be excluded by any radioactive contamination and/or noise and pollution exclusion clauses attached to and forming part of this Policy but the cover provided by this Endorsement shall not apply to liability for or costs associated with pollution or contamination unless such pollution or contamination is caused by a sudden act or event.

2. (a) EXCLUSIONS applicable generally:

No cover is provided under this Endorsement for claims excluded by sub-paragraph (b) (i) of Clause AVN 48D.

No cover is provided under paragraph 1.1 of this Endorsement for claims excluded by paragraph (b) of Clause AVN 48D.

No cover is provided under this Endorsement by the deletion of sub-paragraph (b) (iv) of Clause AVN 48D for claims excluded by sub-paragraph (b) (ii) of Clause AVN 48D.

(b) EXCLUSION applicable only to any cover extended by this Endorsement in respect of the deletion of any of paragraph (a), sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D.

Cover shall not include liability for damage to any form of property on the ground situated outside Canada and the United States of America caused by war, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power, unless caused by or arising out of the use of aircraft.

3. LIMITATION OF LIABILITY

3.1 In respect of the cover provided by paragraph 1.1 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall be any one Occurrence and in the annual aggregate (the "sub-limit"). This sub-limit is included within and is not in addition to the full Policy limit.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this sub-limit shall not apply to such Insured's liability:

(a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;

(b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

3.2 In respect of the cover provided by paragraph 1.2 of this Endorsement (if it is an operative

paragraph) the limit of Insurers' liability shall be any one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this limit shall not apply to such Insured's liability:

- (a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;
- (b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

3.3 In respect of the cover provided by paragraph 1.3 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall be any one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this limit shall not apply to such Insured's liability:

- (a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;
- (b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

The limit of Insurers' liability under (a) and (b) above shall be the following limits which are within and are not in addition to the full Policy limit:

For liability in respect of passengers: per passenger

For liability in respect of passengers' baggage and personal effects: per passenger

For liability in respect of cargo and mail: per kilogram

3.4 Where the operative paragraphs include 1.1 and/or 1.2 and/or 1.3, the limit of Insurers' liability for claims caused by both a peril set out in any of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) that are listed in paragraphs 1.5(i), 1.5(ii) and 1.6 and any other peril for which insurance is afforded by this Endorsement, shall be the applicable limit applying to paragraphs 3.2 and/or 3.3 above.

3.5 If paragraphs 1.2 and 1.3 are both operative paragraphs, only one of the aggregate limits referred to in paragraphs 3.2 and 3.3 shall apply to claims covered by both paragraphs. If the aggregate limits are different then only the higher aggregate limit applies to such claims.

4. AUTOMATIC TERMINATION

To the extent provided below, cover extended by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY in the following circumstances:

- (i) All cover
 - upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following States, namely, France, the People's Republic of China, the Russian Federation, the United Kingdom, the United States of America

- (ii) Any cover extended by the deletion of paragraph (a) of Clause AVN 48D, and any cover extended by the deletion of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D with respect to claims that are also caused by a peril set out in paragraph (a) of AVN 48D.
 - upon the hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not any aircraft insured under the Policy may be involved
- (iii) All cover with respect to any aircraft insured under the Policy that is requisitioned for either title or use
 - upon such requisition

PROVIDED THAT if any aircraft insured under the Policy is in the air when the cover provided by this Endorsement would thereby be terminated under (i), (ii) or (iii) of this paragraph, then the cover provided by this Endorsement (unless otherwise cancelled, terminated or suspended) shall continue in respect of such an Aircraft until completion of its first landing thereafter and any passengers have disembarked.

5. REVIEW AND CANCELLATION

- (a) Review of Premium and/or Geographical Limits (7 days)
Insurers may give notice to review premium and/or geographical limits - such notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (b) Limited Cancellation (48 hours)
Following a hostile detonation as specified in 4 (ii) above, Insurers may give notice of cancellation of one or more parts of the cover provided by paragraph 1 of this Endorsement by reference to sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii), (b)(iv) and paragraphs (c), (d), (e), (f) and/or (g) of Clause AVN48D - such notice to become effective on the expiry of forty-eight hours from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (c) Cancellation (7 days)
The cover provided by this Endorsement may be cancelled by either Insurers or the Insured giving notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which such notice is given.
- (d) Notices
All notices referred to herein shall be in writing.

AVN 52R 01/05/2007 (*applicable to coverage provided to aircraft operators*)

AVN 52K EXTENDED COVERAGE ENDORSEMENT (AVIATION LIABILITIES)

1. WHEREAS the Policy of which this Endorsement forms part includes the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause (Clause AVN48D), IN CONSIDERATION of an Additional Premium of....., it is hereby understood and agreed that with effect from.....the liability cover provided by the Policy is extended as set out herein, SUBJECT to all terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy except as specifically varied or provided by the terms of this Endorsement.

1.1 If this paragraph 1.1 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below paragraphs (a) and (c) to (g) of Clause AVN48D are deleted;

1.2 If this paragraph 1.2 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below:

(i) such of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.5 (i) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs originating solely and directly on board an aircraft and

(ii) such of sub-paragraphs (b)(ii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.5 (ii) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs originating other than solely and directly on board an aircraft in so far as claims are caused by reason of the crash fire explosion or collision or a recorded emergency causing abnormal operation of an aircraft whilst in flight;

For the purposes of sub-paragraph 1.2 (ii), "in flight" shall mean the period commencing from the time the aircraft moves forward in taking off or attempting to take off, whilst in the air, and until the aircraft completes its landing run. A rotor - wing aircraft shall be deemed to be in flight when the aircraft is in the air.

1.3 If this paragraph 1.3 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below such of sub-paragraphs (b)(ii),(b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.6 are deleted.

1.4 The operative paragraphs are

1.5(i) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(i) that are deleted are.....

1.5(ii) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(ii) that are deleted are.....

1.6 The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.3 that are deleted are.....

1.7 Any cover provided by paragraphs 1.2 and/or 1.3 of this Endorsement shall not be excluded by any radioactive contamination and/or noise and pollution exclusion clauses attached to and forming part of this Policy but the cover provided by this Endorsement shall not apply to liability for or costs associated with pollution or contamination unless such pollution or contamination is caused by a sudden act or event.

2. (a) EXCLUSIONS applicable generally:

No cover is provided under this Endorsement for claims excluded by sub-paragraph (b) (i) of Clause AVN48D.

No cover is provided under paragraph 1.1 of this Endorsement for claims excluded by paragraph (b) of Clause AVN48D.

No cover is provided under this Endorsement by the deletion of sub-paragraph (b) (iv) of Clause AVN48D for claims excluded by sub-paragraph (b) (ii) of Clause AVN48D.

- (b) EXCLUSION applicable only to any cover extended by this Endorsement in respect of the deletion of any of paragraph (a), sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D.

Cover shall not include liability for damage to any form of property on the ground situated outside Canada and the United States of America caused by war, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power, unless caused by or arising out of the use of aircraft.

3. LIMITATION OF LIABILITY

- 3.1 In respect of the cover provided by paragraph 1.1 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate (the "sub-limit"). This sub-limit is included within and is not in addition to the full Policy limit.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this sub-limit shall not apply to such Insured's liability:

- (a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;
- (b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

- 3.2 In respect of the cover provided by paragraph 1.2 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this limit shall not apply to such Insured's liability:

- (a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;
- (b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

- 3.3 In respect of the cover provided by paragraph 1.3 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.

To the extent cover is afforded to an Insured under the Policy, this limit shall not apply to such Insured's liability:

(a) to the passengers (and for their baggage and personal effects) of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability to its passengers arising out of its operation of aircraft;

(b) for cargo and mail while it is on board the aircraft of any aircraft operator to whom the Policy affords cover for liability for such cargo and mail arising out of its operation of aircraft.

The limit of Insurers' liability under (a) and (b) above shall be the following limits which are within and are not in addition to the full Policy limit:

For liability in respect of passengers.....per passenger

For liability in respect of passengers' baggage and personal effectsper passenger

For liability in respect of cargo and mail:.....per kilogram

3.4 Where the operative paragraphs include 1.1 and/or 1.2 and/or 1.3, the limit of Insurers' liability for claims caused by both a peril set out in any of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) that are listed in paragraphs 1.5(i), 1.5(ii) and 1.6 and any other peril for which insurance is afforded by this Endorsement, shall be the applicable limit applying to paragraphs 3.2 and/or 3.3 above.

3.5 If paragraphs 1.2 and 1.3 are both operative paragraphs, only one of the aggregate limits referred to in paragraphs 3.2 and 3.3 shall apply to claims covered by both paragraphs. If the aggregate limits are different then only the higher aggregate limit applies to such claims.

4. AUTOMATIC TERMINATION

To the extent provided below, cover extended by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY in the following circumstances:

- (i) All cover
 - upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following States, namely, France, the People's Republic of China, the Russian Federation, the United Kingdom, the United States of America
- (ii) Any cover extended by the deletion of paragraph (a) of Clause AVN 48D, and any cover extended by the deletion of sub-paragraphs (b)(ii), (b) (iii) and (b) (iv) of Clause AVN48D with respect to claims that are also caused by a peril set out in paragraph (a) of AVN48D.
 - upon the hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not any aircraft insured under the Policy may be involved
- (iii) All cover with respect to any aircraft insured under the Policy that is requisitioned for either title or use
 - upon such requisition

PROVIDED THAT if any aircraft insured under the Policy is in the air when the cover provided by this endorsement would thereby be terminated under (i), (ii) or (iii) of this paragraph, then the cover provided by this Endorsement (unless otherwise cancelled, terminated or suspended) shall continue in respect of such an Aircraft until completion of its first landing thereafter and any passengers have disembarked.

5. REVIEW AND CANCELLATION

- (a) Review of Premium and/or Geographical Limits (7 days)
 - Insurers may give notice to review premium and/or geographical limits - such notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.

(b) Limited Cancellation (48 hours)

Following a hostile detonation as specified in 4 (ii) above, Insurers may give notice of cancellation of one or more parts of the cover provided by paragraph 1 of this Endorsement by reference to sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii), (b)(iv) and paragraphs (c), (d), (e), (f) and/or (g) of Clause AVN48D - such notice to become effective on the expiry of forty-eight hours from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.

(c) Cancellation (7 days)

The cover provided by this Endorsement may be cancelled by either Insurers or the Insured giving notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which such notice is given.

(d) Notices

All notices referred to herein shall be in writing.

AVN 52K 04.8.06

(applicable to coverage provided to aircraft operators)

AVN 52L EXTENDED COVERAGE ENDORSEMENT (AVIATION LIABILITIES)

1. WHEREAS the Policy of which this Endorsement forms part includes the War, Hi-jacking and Other Perils Exclusion Clause (Clause AVN48D), IN CONSIDERATION of an Additional Premium of....., it is hereby understood and agreed that with effect from.....the liability cover provided by the Policy is extended as set out herein, SUBJECT to all terms, conditions, limitations, warranties, exclusions and cancellation provisions of the Policy except as specifically varied or provided by the terms of this Endorsement.

1.1 If this paragraph 1.1 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below paragraphs (a) and (c) to (g) of Clause AVN48D are deleted;

1.2 If this paragraph 1.2 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below:

- (i) such of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.5 (i) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs originating solely and directly on board an aircraft and
- (ii) such of sub-paragraphs (b)(ii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.5 (ii) are deleted in respect of claims caused by any of the perils set out in those sub-paragraphs originating other than solely and directly on board an aircraft in so far as claims are caused by reason of the crash fire explosion or collision or a recorded emergency causing abnormal operation of an aircraft whilst in flight;

For the purposes of sub-paragraph 1.2 (ii), "in flight" shall mean the period commencing from the time the aircraft moves forward in taking off or attempting to take off, whilst in the air, and until the aircraft completes its landing run. A rotor-wing aircraft shall be deemed to be in flight when the aircraft is in the air.

1.3 If this paragraph 1.3 is listed as an operative paragraph in paragraph 1.4 below such of sub-paragraphs (b)(ii),(b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN48D as are listed in paragraph 1.6 are deleted.

1.4 The operative paragraphs are

1.5(i) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(i) that are deleted are.....

1.5(ii) The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.2(ii) that are deleted are.....

1.6 The sub-paragraphs referred to in paragraph 1.3 that are deleted are.....

1.7 Any cover provided by paragraphs 1.2 and/or 1.3 of this Endorsement shall not be excluded by any radioactive contamination and/or noise and pollution exclusion clauses attached to and forming part of this Policy but the cover provided by this Endorsement shall not apply to liability for or costs associated with pollution or contamination unless such pollution or contamination is caused by a sudden act or event.

2.(a) EXCLUSIONS applicable generally:

No cover is provided under this Endorsement for claims excluded by sub-paragraph (b)(i) of Clause AVN48D. No cover is provided under paragraph 1.1 of this Endorsement for claims excluded by paragraph (b) of Clause AVN48D.

No cover is provided under this Endorsement by the deletion of sub-paragraph (b)(iv) of Clause AVN48D for claims excluded by sub-paragraph (b) (ii) of Clause AVN48D.

- (b) EXCLUSION applicable only to any cover extended by this Endorsement in respect of the deletion of any of paragraph (a), sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) of Clause AVN 48D.

Cover shall not include liability for damage to any form of property on the ground situated outside Canada and the United States of America caused by war, invasion, acts of foreign enemies, hostilities (whether war be declared or not) civil war, rebellion, revolution, insurrection, martial law, military or usurped power or attempts at usurpation of power, unless caused by or arising out of the use of aircraft.

3. LIMITATION OF LIABILITY

- 3.1 In respect of the cover provided by paragraph 1.1 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate (the "sub-limit"). This sub-limit is included within and is not in addition to the full Policy limit.
- 3.2 In respect of the cover provided by paragraph 1.2 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.
- 3.3 In respect of the cover provided by paragraph 1.3 of this Endorsement (if it is an operative paragraph) the limit of Insurers' liability shall beany one Occurrence and in the annual aggregate. This limit is included within and is not in addition to the sub-limit stated in paragraph 3.1 above.
- 3.4 Where the operative paragraphs include 1.1 and/or 1.2 and/or 1.3, the limit of Insurers' liability for claims caused by both a peril set out in any of sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii) and (b)(iv) that are listed in paragraphs 1.5(i), 1.5(ii) and 1.6 and any other peril for which insurance is afforded by this Endorsement, shall be the applicable limit applying to paragraphs 3.2 and/or 3.3 above.
- 3.5 If paragraphs 1.2 and 1.3 are both operative paragraphs, only one of the aggregate limits referred to in paragraphs 3.2 and 3.3 shall apply to claims covered by both paragraphs. If the aggregate limits are different then only the higher aggregate limit applies to such claims.

4. AUTOMATIC TERMINATION

To the extent provided below, cover extended by this Endorsement shall TERMINATE AUTOMATICALLY in the following circumstances:

- (i) All cover
 - upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following States, namely, France, the People's Republic of China, the Russian Federation, the United Kingdom, the United States of America
- (ii) Any cover extended by the deletion of paragraph (a) of Clause AVN 48D, and any cover extended by the deletion of sub-paragraphs (b)(ii), (b) (iii) and (b) (iv) of Clause AVN48D with respect to claims that are also caused by a peril set out in paragraph (a) of AVN48D.
 - upon the hostile detonation of any device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction wheresoever or whensoever such detonation may occur.

5. REVIEW AND CANCELLATION

- (a) Review of Premium and/or Geographical Limits (7 days)

Insurers may give notice to review premium and/or geographical limits - such notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (b) Limited Cancellation (48 hours)

Following a hostile detonation as specified in 4 (ii) above, Insurers may give notice of cancellation of one or more parts of the cover provided by paragraph 1 of this Endorsement by reference to sub-paragraphs (b)(ii), (b)(iii), (b)(iv) and paragraphs (c), (d), (e), (f) and/or (g) of Clause AVN48D - such notice to become effective on the expiry of forty-eight hours from 23.59 hours GMT on the day on which notice is given.
- (c) Cancellation (7 days)

The cover provided by this Endorsement may be cancelled by either Insurers or the Insured giving notice to become effective on the expiry of seven days from 23.59 hours GMT on the day on which such notice is given.
- (d) Notices

All notices referred to herein shall be in writing.

AVN 52L 04.8.06

(applicable to coverage provided to service providers)

**LA COUVERTURE DES RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS : ÉTAT DES
LIEUX DES RISQUES, RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ ET GARANTIES
D'ASSURANCE**

Caractérisé par une absence significative de sinistre entre 2001 et 2013, le marché de l'assurance aérienne couvrant les risques de guerre et assimilés est fortement sollicité depuis trois ans. Vol MH17 abattu au-dessus de l'Ukraine en 2014, attaque de l'EI sur l'aéroport de Tripoli, explosion en vol d'un appareil de Metrojet au-dessus du Sinaï, attentat suicide du co-pilote du vol 9525 de Germanwings en 2015 et enfin les attentats perpétrés sur les aéroports de Zaventem et Atatürk en 2016. Le transport aérien représente plus que jamais, une cible privilégiée des terroristes. Ce regain de tension internationale préoccupe tant les assurés que les assureurs qui craignent qu'un nouveau 11 septembre puisse se reproduire. Comment les acteurs du transport aérien engagent-ils leur responsabilité en matière de risques de guerre et assimilés ? Quels sont les protections offertes tant par les Etats que par les assureurs pour couvrir ces risques ? Comment les victimes du terrorisme sont-elles indemnisées ? Et quelle doit être la responsabilité des Etats lors de la survenance de ces risques ? Autant de questions auxquelles ce mémoire tente de répondre.

**THE AVIATION INSURANCE MARKET COVERAGE OF WAR-RISKS AND
ALLIED PERILS: OVERVIEW OF RISKS, LIABILITY REGIMES AND
INSURANCE GUARANTEES**

From 2001 until 2013 there were very scarce air disasters. However, the past three years have seen an increase of incidents, which has put pressure over the market of aviation insurance for war-risks and allied perils. Air transportation has become a preferred target for terrorist attacks: flight MH17 was shot down above Ukraine in 2014, ISIS attack over Tripoli Airport, the mid-air explosion of Metrojet's aircraft above the Sinaï, the suicide attack of flight 9525 Germanwings co-pilot, and eventually the attacks against Zaventem and Atatürk airports in 2016. This heightened international tension is of concern for both insured stakeholders and insurers who all fear a new 9/11. What could be the scenarios in which air transport stakeholders incur liabilities in the presence of war-risks and allied perils? What is the coverage offered by States and insurers over such risks? What compensation may be contemplated for the victims of terrorist attacks? What could be the liability of States when such events occur? Those are the many issues addressed in this study.