



SGWI/2

Organisation de l'aviation civile internationale

GROUPES SPÉCIAL SUR LES ASSURANCES AÉRONAUTIQUES POUR LES RISQUES DE GUERRE (SGWI)

DEUXIÈME RÉUNION

Montréal, 28 - 30 janvier 2002

RAPPORT

Les éléments du présent rapport n'ont pas été examinés par le Conseil. Les vues qui y sont exprimées ne représentent pas nécessairement celles de l'Organisation.

TABLE DES MATIÈRES

MANDAT

INTRODUCTION

	Page
Lieu et durée	I-1
Allocution d'ouverture	I-1
Participation	I-2
Ordre du jour de la réunion	I-2
Bureau	I-2
Langues et documentation	I-2

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	I-3
--------------------------------	-----

RAPPORT SUR L'ORDRE DU JOUR

Point 1 : Examen des mesures prises par suite de l'annulation ou de la réduction de la couverture pour les risques de guerre	1-1
Point 2 : Mécanismes possibles d'action gouvernementale et du secteur du transport aérien	2-1
Point 3 : Élaboration de recommandations à examiner par le Conseil de l'OACI	3-1
Point 4 : Questions diverses	4-1
Appendice 1 : Proposition du SGWI relative à un mécanisme international d'assurance	A1-1
Pièce jointe 1 : Aperçu de la couverture d'assurance en vertu du mécanisme	A1-4
Pièce jointe 2 : Modèle de police — Exploitants d'aéronefs	A1-9
Pièce jointe 3 : Modèle de police — Couverture pour prestataires de services	A1-14
Pièce jointe 4 : Modèles de primes	A1-18
Pièce jointe 5 : Sommaire des pertes AVN52	A1-22
Pièce jointe 6 : Clauses AVN 48B, 52D, 52E, 52F et 52G	A1-27
Appendice 2 : Liste des participants	A2-1
Appendice 3 : Ordre du jour de la réunion	A3-1
Appendice 4 : Liste des documents	A4-1

MANDAT

1. Le 22 octobre 2001, le Conseil a décidé d'instituer un Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (164/1). Le mandat du Groupe, dont le Conseil est convenu en fonction du paragraphe 3.2 de la note C-WP/11705, est le suivant :

- 1) examiner le problème des assurances aéronautiques pour les risques de guerre à la lumière de la situation actuelle;
- 2) formuler des recommandations de mécanismes d'assistance coordonnés et appropriés pour les compagnies aériennes et les autres parties touchées en ce qui concerne les assurances aéronautiques pour les risques de guerre, mécanismes auxquels il serait fait appel si nécessaire, dans la mesure où les marchés d'assurance ne pourraient offrir une protection suffisante.

2. Dans ses travaux, le Groupe spécial devrait tenir compte de ce qui suit :

- a) Résolution A33-20 de l'Assemblée;
- b) lettres EC 2/6-01/94 du 21 septembre 2001, EC 2/6-01/101 du 25 octobre 2001 et LE 4/64-01/128 du 14 décembre 2001, adressées aux États;
- c) tout autre document pertinent;
- d) mesures prises par les États et par le secteur du transport aérien à ce sujet.

**RAPPORT DE LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE SPÉCIAL
SUR LES ASSURANCES AÉRONAUTIQUES POUR
LES RISQUES DE GUERRE (SGWI/2)**

1. Lieu et durée

1.1 La deuxième réunion du Groupe spécial s'est tenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal, du 28 au 30 janvier 2002.

2. Allocution d'ouverture

2.1 **M. Assad Kotaite, Président du Conseil**, ouvre la réunion en souhaitant une chaleureuse bienvenue à tous les délégués et observateurs présents.

2.2 Il évoque la première réunion du Groupe spécial, au cours de laquelle un fort consensus avait été établi sur des questions très importantes, surtout le besoin de créer un mécanisme international approprié par lequel la couverture d'assurances aéronautiques pour les risques de guerre serait fournie par les compagnies d'assurances aéronautiques avec appui gouvernemental multilatéral durant les premières années.

2.3 Faisant allusion aux événements tragiques du 11 septembre, il rappelle que suite au préavis d'annulation de sept jours de la couverture pour les risques de guerre donné par les souscripteurs d'assurance aux compagnies aériennes et autres parties, prenant effet le 24 septembre 2001, un appel a été lancé aux États contractants par deux lettres datées du 21 septembre et du 25 octobre 2001 respectivement, leur demandant de couvrir les risques laissés sans protection jusqu'à ce que les marchés de l'assurance se stabilisent. Comme l'a recommandé le Groupe et vu les progrès accomplis, le Président du Conseil a signé une autre lettre le 14 décembre 2001, lançant un appel à tous les États contractants leur demandant de prolonger ou de fournir cette couverture, selon le cas, jusqu'à ce qu'un mécanisme international soit mis en place, contribuant ainsi à la stabilisation des marchés de l'assurance. Il souligne que l'OACI et l'IATA coordonnent leur action en la matière et il remercie les États pour avoir répondu positivement à son appel.

2.4 Il note que l'industrie et d'autres parties ont préparé une proposition concrète constituant une excellente base à un résultat favorable si elle est dûment établie. Il rappelle à cet égard que le Conseil de l'OACI examinera le rapport des recommandations du Groupe au début de mars 2002 au cours de sa 165^e session et que, dans l'intervalle, la Conférence ministérielle OACI de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui doit se tenir les 19 et 20 février 2002 sera dûment informée des résultats des travaux du Groupe.

2.5 Enfin, il encourage les membres du Groupe à profiter du temps disponible durant la réunion pour élaborer une proposition claire et une recommandation d'établissement d'un système bien conçu qui comblerait les lacunes actuelles et futures en matière de couverture d'assurance responsabilité pour risques de guerre, tout en maintenant un juste équilibre entre les divers intérêts en cause, et qui pourrait être mis en place de façon relativement rapide.

3. **Participation**

3.1 Cinquante-sept participants ont assisté à la réunion : 39 délégués de 14 États contractants et 18 observateurs de 6 États contractants et de 6 organisations. Les noms des participants figurent à l'**Appendice 2**.

4. **Ordre du jour de la réunion**

4.1 M. Ludwig Weber, Directeur des affaires juridiques, a également souhaité la bienvenue aux participants et il a présenté l'ordre du jour provisoire qui figure à l'**Appendice 3**, ordre du jour que la réunion a approuvé.

5. **Bureau**

5.1 Tout comme à la première réunion (SGWI/1), M. Simon Clegg (Australie) a été élu Président du Groupe spécial et M^{me} Siew Huay Tan (Singapour) Vice-Présidente. Le Secrétaire de la réunion était M. Benoît Verhaegen, Conseiller juridique, le Secrétaire adjoint était M. Arie Jakob, Conseiller juridique, et le Sous-Secrétaire était M. Toshiyuki Onuma, Administrateur auxiliaire à la Direction des affaires juridiques.

6. **Langues et documentation**

6.1 Des services de traduction et d'interprétation ont été assurés en français, en anglais, en espagnol et en arabe par la Sous-Direction des services linguistiques et des publications, sous la direction de M. Y. Beliaev. La liste des documents établis pour la réunion ou mis à sa disposition figure à l'**Appendice 4**.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE DES RÉSULTATS ET DES ACTIONS À VENIR

Les résultats clés de la réunion sont résumés ci-après :

1. Sur la base des conseils fournis par les observateurs du secteur des assurances, le SGWI a noté que la couverture des risques de guerre fournie par marché commercial était de 1 milliard \$US au-delà de la couverture de premier rang de 50 millions \$US. Toutefois, cette couverture n'est disponible que de deux sources et à des primes que le secteur aéronautique estime beaucoup trop élevées et inabordables. Pour l'essentiel, cette couverture peut être résiliée avec un préavis de 7 jours :
 - a) reflétant la méthode utilisée par les assureurs privés pour réévaluer le risque après un événement majeur, afin de protéger leurs capitalistes;
 - b) mettant en lumière la possibilité que des actes terroristes futurs entraînent une suppression similaire de la couverture d'assurance pour les risques de guerre.
2. La couverture pour les prestataires de services (aéroports, prestataires de services d'escale, aviateurs, prestataires de services de la circulation aérienne, etc.) est limitée à 150 millions \$US et assujettie à des conditions similaires. Les prestataires de services qui n'assurent que des fonctions de filtrage de sûreté demeurent exclus de toute couverture pour risques de guerre. Le renouvellement de nombreux traités de réassurance en janvier 2002 n'a pas relevé la limite de base de 50 millions \$US. Au contraire, elle a été reprise par les réassureurs qui imposent la même limite aux assureurs. Il est peu probable que cette situation change au cours des douze à dix-huit prochains mois.
3. À moyen terme, le SGWI recommande que l'OACI facilite l'établissement d'un mécanisme international par lequel la couverture d'assurance aéronautique pour les risques de guerre serait offerte par une entreprise sans but lucratif, avec soutien gouvernemental multilatéral.
4. Le seul but de l'entreprise serait d'offrir une couverture d'assurance responsabilité pour risques de guerre jusqu'à 15 milliards \$US au-delà du montant de 50 millions \$US par assuré, limite qui augmenterait progressivement jusqu'à ce qu'un retour sur le marché soit possible.
5. La couverture d'assurance de la compagnie serait offerte à l'ensemble du secteur aéronautique¹ (y compris les vols intérieurs et internationaux) ainsi qu'aux locataires de matériel, financiers et constructeurs de tout État contractant de l'OACI qui se joindrait volontairement au système.
6. Le montant du capital initial serait fonction de l'emplacement de la compagnie et des exigences réglementaires en matière d'assurance auxquelles elle serait soumise. Ce capital serait fourni au moyen d'un financement conçu par le secteur aéronautique (par l'intermédiaire des organisations qui le représentent) et non par les États participants.
7. Le mécanisme serait mis en marche une fois qu'un nombre suffisant d'États aura décidé d'y participer (pourcentage de contribution à l'OACI totalisant au moins 51 %).

¹ Transporteurs réguliers, exploitants non réguliers, exploitants de services cargo, aviation générale et d'affaires, aéroports, prestataires de services d'escale, aviateurs, prestataires ATC, prestataires de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, agences de filtrage de sûreté et autres prestataires de services à l'aviation.

8. Les États participants disposeraient d'un intérêt majoritaire en vertu des statuts et de la représentation au Conseil d'administration de la compagnie, par exemple en ce qui a trait aux décisions portant sur les limites de premier rang/excédentaires, les emprunts, la réassurance et autres méthodes permettant de réduire le risque pour les États participants, les modalités de remboursement aux États, etc. Le Conseil d'administration serait composé de représentants d'États participants et de l'OACI ainsi que des secteurs de l'aviation et de l'assurance participants. Pour garantir une forte représentation des entreprises, il y aurait aussi plusieurs administrateurs indépendants.

9. Les primes seraient perçues auprès de chaque partie assurée afin de constituer une réserve permettant de payer les réclamations soumises en vertu des polices. Le total des primes à percevoir la première année a été établi à 850 millions \$US. La compagnie réglerait les réclamations qui lui sont adressées à même les fonds provenant des primes, de la réassurance et possiblement d'autres arrangements de financement privé. Il ne serait fait appel aux gouvernements participants qu'en dernier recours. En ce cas, la compagnie rembourserait les États participants à même les primes accrues perçues ensuite. Le délai normalement long entre le dépôt d'une réclamation et son règlement permettrait d'accumuler les primes et de réduire la possibilité de faire appel aux gouvernements participants.

10. Si elles s'avéraient nécessaires, les contributions des États participants seraient établies au prorata des pourcentages² de contribution à l'OACI. Le plafond collectif pour les contributions des États participants serait de 15 milliards \$US ou toute partie de ce montant fonction du pourcentage de participation. La responsabilité maximum de chaque État en vertu du système serait également soumise à un plafond. L'engagement maximum de chaque État serait égal à son pourcentage de contribution de 15 milliards \$US si la participation est de 100 %, pourcentage qui varierait en proportion inverse du taux de participation³.

11. La participation des États en tant que garants ou «réassureurs de dernier recours» serait concrétisée par un accord juridique avec la compagnie. L'OACI offrirait ses bons offices pour faciliter la conception et la préparation de la documentation requise pour établir le mécanisme et confirmer la participation des États.

12. L'engagement initial de chaque État participant serait de trois ans — les États pourraient donner un préavis de désaffiliation de douze mois à la fin de la deuxième année. Lorsque le total des réclamations visant la compagnie aura atteint le plafond collectif, tout État participant pourra se désaffilier du système avec un préavis de 90 jours.

13. Un examen obligatoire du système aurait lieu cinq ans après sa mise en place, pour déterminer s'il y a lieu de le maintenir ou d'y mettre fin. Si la situation change dans le domaine des assurances, la compagnie pourra mettre fin à ses activités. Ceci pourrait arriver si une convention internationale ou tout autre mécanisme limitant la responsabilité civile en matière de risques de guerre est adopté par les États ou si le marché offre à nouveau une pleine couverture à un coût et avec un préavis de résiliation raisonnables. Au cas où la compagnie mettrait fin à ses activités, les États participants et les compagnies aériennes qui auront contribué se partageraient le capital/les primes accumulés.

² Par exemple, si une réclamation exige une contribution gouvernementale conjointe de 500 millions \$US et en supposant que la participation au système soit de 75 %, un État hypothétique dont le pourcentage de contribution à l'OACI est de 3 % ferait une contribution de 20 millions \$US (que la compagnie d'assurance rembourserait plus tard).

³ Le plafond pour un État hypothétique dont la contribution à l'OACI est de 3 % serait de 450 millions \$US.

14. À titre de mesure supplémentaire à moyen terme, le SGWI a recommandé que les assureurs aéronautiques réassurent et séparent les divers risques couverts par les clauses type d'assurance aéronautique AVN48 et AVN52. Les paragraphes de ces clauses couvrent un certain nombre de risques politiques de moindre gravité tels qu'émeutes, grèves, agitation civile et expropriations gouvernementales qui, de l'avis du SGWI, ne devraient pas être couverts par le système proposé. Il n'est pas difficile ni impossible pour le marché d'évaluer ces risques, comparativement aux risques associés à une guerre et autres risques couverts par les autres paragraphes. Ceci aidera les entreprises à satisfaire de nombreuses conditions obligatoires prévues par les accords commerciaux.

15. À long terme, le SGWI a recommandé la préparation prioritaire et accélérée d'un nouveau projet de convention sur la responsabilité civile et, peut-être, d'autres mécanismes apparentés tenant compte, de la situation en matière d'économie, de limites de responsabilité du secteur aéronautique pour dommages causés par des guerres et autres périls connexes ou actes similaires d'intervention illicite ainsi que de la protection des victimes, après le 11 septembre 2001.

16. Le rapport complet du SGWI contenant ses recommandations et une explication complète du mécanisme proposé sera présenté à la 165^e session du Conseil de l'OACI au début de mars 2002.

Point 1 de l'ordre du jour : Examen des mesures prises par suite de l'annulation ou de la réduction de la couverture pour les risques de guerre

1.1 Le Groupe examine la note IP/2 dans laquelle l'Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA) décrit la situation du marché de l'assurance aéronautique avant et après le 11 septembre 2001. Suite à une question d'une délégation concernant la disponibilité actuelle d'une couverture pour risques de guerre, il est précisé que la couverture pour les compagnies aériennes est offerte par deux assureurs, dont l'un est un consortium, jusqu'au montant global de 1 milliard \$US pour les réclamations dépassant 50 millions \$US, avec certaines restrictions y compris un préavis de résiliation de 7 jours.

1.2 Il est également confirmé que tout événement de la même nature que celui du 11 septembre 2001, mais pas nécessairement de la même ampleur ni affectant le même secteur, pourrait entraîner l'application du préavis de résiliation de 7 jours, tout probablement de façon beaucoup plus rapide afin de protéger les fournisseurs de capitaux privés. Dans ce contexte, une délégation estime que le critère actuel d'un recours à la résiliation de couverture est trop subjectif et propose qu'il en soit établi de plus objectifs. Il est conclu que cette très importante question sera examinée dans le cadre du point 2 de l'ordre du jour.

1.3 Il est confirmé que les vols tout cargo sont assujettis à des polices différentes et que la prime caractéristique est de 100 \$US par cycle. Il est également confirmé qu'aucune prime supplémentaire n'est requise dans le cas des marchandises transportées à bord de vols de passagers.

1.4 Au sujet du paragraphe 3.2 de la note IP/2, il est confirmé que, bien qu'une certaine couverture puisse être offerte aux agences de filtrage de sûreté dans le cadre des polices globales d'aéroport, les agences «autonomes» de filtrage de sûreté aux aéroports ne sont toujours pas en mesure, en général, d'acquérir une couverture vu l'ampleur de leur exposition potentielle à des risques. Par ailleurs, un observateur estime qu'il ne devrait pas être difficile pour les prestataires de services de contrôle de la circulation aérienne d'acquérir une couverture. Il est également confirmé que l'établissement des primes pour l'aviation générale n'est pas fondé sur le nombre de passagers mais sur un pourcentage de la prime de base pour la couverture de premier rang qui, en général, se chiffre à moins de 50 millions \$US.

1.5 Suite à l'examen de la note IP/2, plusieurs délégations et un observateur rendent compte des mesures prises par les États après la première réunion du Groupe, afin de faciliter le débat. En particulier, il est mentionné que les États membres de l'Union européenne (UE) cesseront en général d'offrir leur mécanisme de soutien temporaire d'ici le 31 mars 2002 pour encourager le retour du marché, bien qu'il semble que certaines exceptions puissent être accordées aux exploitants pour lesquels aucune couverture commerciale n'est disponible. Une délégation demande si ces États ont envisagé l'impact possible d'une autre annulation de la couverture pour risques de guerre. La note IP/4 (Révision) présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) présente également des renseignements apparentés sur les mesures prises par les États.

1.6 Un observateur souligne les problèmes que peuvent poser les échéances serrées mentionnées ci-dessus et que certaines mesures gouvernementales pourraient être nécessaires après mars 2002, vu que le marché des assurances ne reviendra pas dans un avenir rapproché aux niveaux d'avant le 11 septembre 2001. Ce fait est confirmé par un autre observateur qui attire l'attention sur le fait que la reconduction de traités de réassurance en janvier 2002 n'a pas entraîné d'augmentation de la

couverture disponible au-delà de la limite de 50 millions \$US. En fait, cette limite a été confirmée dans les traités en question. Une délégation, appuyée par plusieurs autres, souligne à cet égard que le secteur des compagnies aériennes des États en développement se retrouve avec un appui gouvernemental fragmenté ou inexistant. À cet égard, le Président souligne que la communauté internationale devrait élaborer, pour le moyen terme, une proposition pratique qui garantirait le maintien des services et qui pourrait apporter l'appui et la participation nécessaires, si le marché commercial demeure non disponible.

Point 2 de l'ordre du jour : Mécanismes possibles d'action gouvernementale et du secteur du transport aérien

2.1 Le Groupe est invité à formuler des observations sur la note WP/2 et sur le mécanisme qui y est proposé. Cette note est présentée par le London Market Brokers Committee (LMBC) de concert avec le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), suite à une décision prise au cours de la première réunion du Groupe (SGWI/1).

2.2 Trois observateurs appuient entièrement le système présenté dans la note WP/2 et estiment qu'il représente une solution simple mais complète et avantageuse tant pour les compagnies aériennes que pour les gouvernements. Un appui de principe est également exprimé par deux délégations. Une autre délégation insiste sur la nécessité de créer des conditions en vertu desquelles le marché privé pourra être rétabli et offrir ce type de couverture.

2.3 Deux délégations demandent si la proposition respecte suffisamment le principe consistant à compter, dans toute la mesure possible, sur les mécanismes d'assurance traditionnels. Dans ce contexte, le présentateur de la note WP/2 explique que le système est fondé sur le principe directeur d'une accumulation rapide de fonds par la collecte de primes afin d'établir une réserve qui permettrait de rembourser une réclamation dans les meilleurs délais. Ceci réduirait au minimum la nécessité d'une intervention financière des gouvernements participants.

2.4 Une délégation s'inquiète du fait qu'il n'existe actuellement aucune méthode uniforme de perception d'une redevance supplémentaire pour le coût des assurances pour risques de guerre et autres coûts, certains transporteurs percevant les montants en tant que taxes distinctes alors que d'autres les incorporent aux prix du billet. À cet égard, il est expliqué que la redevance supplémentaire prévue par le mécanisme représente le montant que le transporteur serait effectivement tenu de payer en tant que prime et qu'il lui appartient donc de décider de la façon dont elle pourrait être perçue.

2.5 Au cours du débat qui s'engage ensuite sur le mécanisme présenté dans la note WP/2, plusieurs délégations se demandent s'il convient d'établir la prime uniquement sur la base du nombre de passagers. Il est mentionné qu'il pourrait être également tenu compte des marchandises. Plusieurs délégations se déclarent davantage favorables à ce que toutes les parties assurées (c'est-à-dire y compris les aéroports et les prestataires de services) payent les primes plutôt que des frais d'administration modiques. Le présentateur de la note WP/2 explique que la perception d'une redevance passagers semble être le moyen le plus pratique et le plus simple. Le Président ajoute que d'autres propositions pourraient être examinées, à condition qu'elles permettent aussi d'établir un fonds d'environ 850 millions \$US, montant cible pour la première année fondé sur le chiffre de 1,7 milliard de segments passagers par an, à 0,50 \$US par segment.

2.6 Toujours sur la question de la redevance passagers, plusieurs délégations estiment que ce mécanisme serait désavantageux pour les transporteurs à prix modique et les exploitants de vols d'affrètement et une délégation suggère plutôt d'envisager une redevance fondée sur les diverses catégories d'aéronefs. Une autre délégation est d'avis qu'il faudrait également tenir compte des niveaux de risques qui varient selon les États membres de l'OACI et estime que l'on pourrait extraire des éléments d'orientation à cet égard des renseignements contenus dans l'Appendice G à la note de travail. Dans ce contexte, un observateur estime qu'il pourrait être plus difficile d'établir un système de redevance différentiel vu le manque de données concernant les antécédents en matière de réclamations pour les

secteurs autres que les compagnies aériennes. Au sujet de la suggestion concernant l'établissement des primes en fonction des risques régionaux, deux délégations notent que l'historique des réclamations sur 25 ans énumère les incidents survenus dans toutes les parties du monde. Tout en reconnaissant que la méthode de perception nécessite certains perfectionnements, deux observateurs insistent sur la nécessité de trouver une solution simple permettant une mise en place rapide du système et ils estiment que certaines des préoccupations ci-dessus pourraient être examinées plus en détail par les responsables du mécanisme de réassurance, peut-être suite à des travaux préparatoires effectués par un comité directeur du Groupe et que l'élaboration de bases appropriées pour la perception de primes pour toutes les parties assurées pourrait être envisagée de façon plus détaillée.

2.7 Au cours du débat qui s'engage ensuite, de nombreuses délégations soulèvent la question d'un plafond global de responsabilité en vertu du mécanisme, ajoutant que tout processus gouvernemental et d'approbation budgétaire exigerait que le niveau réel d'engagement des États soit bien compris. À cet égard, le présentateur de la note WP/2 indique que le système d'ajustement de prime envisagé pour le mécanisme, auquel s'ajouterait le long délai entre le dépôt d'une réclamation et son règlement, ainsi que le risque amoindri pour les États, tiendrait en fait déjà lieu de plafond. Dans ce contexte, deux délégations se demandent si le mécanisme pourrait être mieux accepté s'il prévoyait la possibilité pour les États de s'en retirer, à la fin d'une certaine période de temps ou une fois un certain niveau d'engagement financier atteint. Cette idée est également appuyée en principe par une autre délégation qui estime que le système proposé constitue un changement substantiel par rapport à la pratique actuelle. Dans ce contexte, un observateur rappelle que le système proposé n'a été conçu qu'à titre de solution provisoire, en attendant l'adoption d'un nouveau cadre juridique international concernant la responsabilité civile pour les risques de guerre et que l'engagement gouvernemental en vertu de ce système serait limité dans le temps.

2.8 En réponse à plusieurs questions relatives à certaines modalités du système, deux observateurs expriment l'avis que des questions telles que le remboursement des contributions aux gouvernements participants suivant un sinistre devraient être examinées par le Conseil d'administration dont il est question au paragraphe 5 de l'Appendice B à la note WP/2 puisque de tels éléments ne pourraient être pris en considération qu'advenant un sinistre. Néanmoins, il est entendu que les gouvernements ne seraient appelés à participer qu'en «dernier recours», la compagnie cherchant à obtenir un financement privé si les primes accumulées et ajustées plus les revenus de placement s'avéraient insuffisants.

2.9 Pour ce qui est de la composition du Conseil d'administration, plusieurs délégués et observateurs mentionnent la nécessité d'une représentation étendue et le besoin d'agir dans l'intérêt de toutes les parties prenantes, en particulier des gouvernements. Selon une autre délégation, il faudrait prévoir pour le Conseil une bonne expertise économique et une supervision adéquate. Au sujet des aspects relatifs à l'organisation du système, une délégation juge nécessaire que celui-ci soit crédible et que l'OACI participe de près à sa mise sur pied. Le Secrétaire déclare en outre que l'OACI pourrait jouer un rôle actif dans ce contexte, y compris au niveau du Conseil d'administration en question. Le Président explique en outre que l'OACI ne conclurait pas d'accord direct avec le véhicule d'assurance mais agirait plutôt de manière à garantir que les intérêts des États participants seront protégés au niveau du Conseil d'administration.

2.10 Le Groupe poursuit ensuite son débat sur certaines des modalités du système proposées dans la note WP/2.

2.11 Une délégation s'interroge sur la justification du rapatriement envisagé de capital et de revenus du fonds non distribués lors de la dissolution de la compagnie au crédit des compagnies aériennes et des gouvernements sur une base égale vu que seuls les États seraient tenus, par le système, d'offrir de la réassurance. Un observateur explique que les compagnies aériennes ne pourraient transmettre la totalité des primes exigibles en vertu du système à l'utilisateur final vu le mécanisme de vente anticipée de billets et les commissions sur la vente de billets. Comme les compagnies aériennes devraient payer à même leurs propres fonds une certaine partie de la prime, le rendement d'une portion égale du capital et des recettes non distribuées devrait raisonnablement leur revenir. Après un débat complémentaire, le Président note que la question, tout comme d'autres modalités de la proposition, exige un complément d'examen. Deux délégations posent des questions au sujet de la prime de 0,50 \$US envisagée en vertu du système, l'une d'elles estimant que le montant est plutôt bas tandis que, dans la même veine, l'autre délégation se demande si ce montant n'aurait pas un effet dissuasif sur le marché commercial de l'assurance. Un observateur rappelle au Groupe que la prime n'est pas établie sur une base actuarielle et qu'elle devra donc être réévaluée après coup, comme le prévoit le système.

2.12 Pour faciliter la poursuite de ses travaux et à la lumière des points de vue exprimés, le Groupe examine les éléments clés du système proposé et, au cours du débat qui s'engage ensuite, plusieurs problèmes sont déterminés. Le premier concerne le niveau requis de participation des États aux fins de la mise en marche de la souscription. Pour faciliter l'acceptation du système, le Groupe estime aussi nécessaire d'établir un plafond global de responsabilité. En troisième lieu, pour ce qui est de la «stratégie de retrait», le Groupe détermine la nécessité de faciliter progressivement le retour du marché commercial de l'assurance, peut-être par le biais d'une augmentation graduelle de la couverture de premier rang, pendant la durée du système. Plusieurs délégations appuient la participation active des réassureurs commerciaux comme moyen de promouvoir la participation du secteur commercial de l'assurance et afin de réduire le risque pour les États. Le Groupe estime également nécessaire de revoir la base de la perception des primes, ainsi que le niveau de capitalisation requis en fonction des divers scénarios présentés au paragraphe 3 de l'Appendice B à la note WP/2.

2.13 Une délégation souligne ensuite que, bien qu'elle soit d'accord en principe avec l'idée générale du mécanisme proposé dans la note WP/2, plusieurs questions importantes doivent cependant être examinées et la décision finale de participer à tout système devra être prise au niveau gouvernemental, compte tenu des intérêts des usagers d'une part et des contribuables d'autre part.

2.14 Pour ce qui est de la prime, une délégation se déclare d'accord en principe, dans l'intérêt de la simplicité, avec une perception par les compagnies aériennes auprès des passagers, à condition que les coûts de ce mécanisme soient ajoutés à la redevance de 0,50 \$US envisagée jusqu'à maintenant. Il est en outre précisé par le Président et confirmé par un observateur que la redevance en question serait versée au système d'assurance par les compagnies aériennes, lesquelles auraient le choix de la méthode ainsi que du montant à percevoir. Une délégation suggère également que la prime de 0,50 \$US par passager devrait être un minimum, appelé à augmenter mais non à diminuer, afin de permettre la remise en état du fonds en cas de sinistre majeur, sans appel au soutien des gouvernements. Une autre délégation appuie cette position qui garantirait que le système ne fausserait pas la concurrence sur le marché. Un observateur, appuyé par un autre, note également que, bien que le point limite de la couverture de premier rang du marché se situerait probablement à 50 millions \$US pour un avenir prévisible, cette limite pourrait, aux fins du mécanisme, être portée à 100 millions \$US en janvier 2004 et à 150 millions \$US en janvier 2006 ou même davantage.

2.15 Une délégation demande un complément d'éclaircissements sur l'engagement financier exact attendu des États participants, notamment pour ce qui est de la capitalisation du système. Un observateur précise que, bien que des garanties gouvernementales aideraient certainement à attirer des fonds des banques, les gouvernements ne seraient pas tenus de participer à la capitalisation du système et que divers moyens n'impliquant que l'industrie (par le biais d'organisations qui la représentent) seraient utilisés pour examiner et organiser le financement.

2.16 Une délégation fait part d'une préoccupation concernant la terminologie utilisée dans la description du véhicule d'assurance, en particulier en ce qui a trait au mot «terrorisme», notant que l'expression habituellement utilisée à l'OACI et dans les traités adoptés sous ses auspices est «acte d'intervention illicite». Un observateur reconnaît la justesse de l'observation en ce qui a trait aux traités mais explique que le but principal du système est de réinclure les éléments exclus de l'AVN48 en référence à l'AVN52, ce qui exigerait que la couverture reflète les éléments exclus des polices, de manière à éviter toute lacune dans la couverture.

2.17 Pour ce qui est du libellé des polices, plusieurs délégations mentionnent que, bien que l'AVN52 prévoit également le rétablissement de la couverture pour les grèves et autres risques, le système ne serait pas acceptable si la portée de la couverture offerte n'allait pas au-delà des risques de guerre et autres risques apparentés. Un observateur estime cette idée très sensée et indique que le secteur de l'assurance aéronautique se penche actuellement sur le libellé afin de le modifier sur ce point, mais il ne peut prédire quand ce travail sera terminé. Un autre observateur convient que tout remaniement du texte des polices ferait partie d'une solution à long terme, mais insiste sur le fait que, pour toute solution à moyen terme, les éléments exclus de l'AVN52C devraient être réinsérés par le système, de manière à éviter toute lacune dans la couverture qui risquerait d'interrompre les services, vu les exigences réglementaires nationales. Le Groupe convient qu'à titre de solution à moyen terme, l'industrie de l'assurance devrait, le plus vite possible, inclure dans des clauses distinctes les risques couverts par l'ANV52. Il ne semble pas que ces risques soient difficiles ou impossibles à évaluer par le marché, comparativement aux difficultés relatives à l'évaluation du risque associé à la guerre et autres risques couverts par les paragraphes restants. Le nouveau libellé aiderait les entreprises à satisfaire de nombreuses exigences en matière d'assurance prescrites par les accords commerciaux.

2.18 Le Groupe confirme que les compagnies aériennes, y compris les exploitants de services non réguliers, de l'aviation générale et de services régionaux ainsi que les constructeurs, financiers, loueurs et aéroports ainsi que les autres prestataires de services d'un État, auraient accès à une couverture d'assurance pour risques de guerre en vertu du système, au-delà d'une couverture de premier rang de 50 millions \$US si l'État en question se joint au système. Au sujet de la couverture possible offerte par le marché pour certaines catégories de telles parties éventuelles assurées, il est en outre rappelé que le préavis de résiliation de 7 jours demeurerait certainement en vigueur dans ces cas et serait appliqué beaucoup plus rapidement que la dernière fois, mais que des conditions beaucoup plus favorables seraient offertes par le système à cet égard, grâce au préavis proposé de 90 jours. Il est mentionné en outre que si certains assurés éventuels ne détenaient pas une couverture de premier rang de 50 millions \$US, il pourrait être facile de trouver des solutions techniques à ce problème qui deviendrait donc une question de mise en application. Une délégation se demande toutefois si l'inclusion de parties telles que les prestataires de services ne risquerait pas d'entraîner une multitude de réclamations concernant le même sinistre.

2.19 La délégation du Brésil présente ensuite la note WP/5, appuyée par une autre délégation. Un observateur convient que la question du plafond mentionnée dans la note sera un point critique de tout accord sur le système. Le présentateur de la note WP/2 confirme en outre que l'élément marchandise ou la

situation de l'aviation générale pourraient être pris en compte d'une façon quelconque dans la base de l'établissement des primes bien qu'aucun système simple ne puisse être parfaitement équitable.

2.20 Se référant à une proposition antérieure de prise en compte d'une évaluation de risques sur une base géographique pour l'établissement des primes, une délégation insiste sur le fait qu'un tel mécanisme serait difficile à appliquer et le Groupe reconnaît de façon générale que cette option ne devrait pas être retenue, l'intention étant de garantir la continuité du transport aérien civil, industrie mondiale, et que le principe de solidarité devrait par conséquent sous-tendre le système.

2.21 Un observateur résume les principaux points à résoudre à la lumière du débat, à savoir le point d'entrée ou niveau minimum de participation des États, qui pourrait être établi entre 50 et 55 % des contributions à l'OACI, et le niveau du plafond du soutien des États pour les réclamations, qui pourrait être établi à 15 milliards \$US sur la base d'une participation à 100 %. Tous s'accordent à dire que le système devrait prévoir un tel plafond général.

2.22 Pour l'examen des solutions à long terme, le Groupe examine ensuite les notes WP/3, présentée par l'Allemagne, WP/4 présentée par l'IATA et l'ICCAIA, WP/6 présentée par l'Allemagne, la Finlande, l'IATA et l'ICCAIA, ainsi que la note IP/3 présentée par la Finlande. Plusieurs délégations et observateurs conviennent qu'une nouvelle convention sur la responsabilité civile pour les risques de guerre est nécessaire. D'autres expriment l'avis qu'une nouvelle convention devrait instituer un régime global plutôt que de porter uniquement sur la responsabilité civile pour les risques de guerre. D'autres encore soulignent que des mécanismes tels que la législation interne type ne devraient pas être exclus. Par ailleurs, un observateur insiste sur le fait que la responsabilité civile pour les risques de guerre diffère, sur le plan des concepts, des autres types de responsabilité puisque les compagnies aériennes elles-mêmes ne peuvent éviter le risque à elles seules. Cet observateur estime toutefois que la note WP/6 constitue une base satisfaisante pour l'établissement d'une solution à ce problème.

Point 3 de l'ordre du jour : Élaboration de recommandations à examiner par le Conseil de l'OACI

3.1 En ce qui concerne le moyen terme, le Groupe examine la note WP/7 présentée par le Président, le Vice-Président et le Secrétariat. Le Président précise que ladite note ne constitue pas le rapport proprement dit et que toute recommandation finale sera dûment élaborée dans le format approprié en vue de sa présentation au Conseil de l'OACI. Au cours des délibérations, le Président note également que le Groupe élabore ses recommandations dans un esprit de solidarité internationale mais qu'elles ne lient en aucune façon les délégations individuelles.

3.2 Au début du débat, une délégation indique que son gouvernement n'est pas favorable à des interventions dans le marché de l'assurance et qu'un débat supplémentaire sera nécessaire avant de décider s'il se joindra ou non au système. En particulier, cette délégation estime qu'il faudrait examiner plus en détail la question de savoir si le mécanisme encouragera la relance du marché de l'assurance, ce qui aboutirait à une cessation de l'intervention gouvernementale. Une autre délégation appuie ce point de vue.

3.3 Une délégation demande que soit exprimé le principe spécifique voulant que la compagnie envisagée payerait normalement toute réclamation à même les fonds provenant des primes et que les gouvernements participants ne seraient appelés à contribuer qu'au cas où lesdits fonds seraient insuffisants. Ceci est accepté, compte tenu de la remarque d'un observateur voulant qu'une telle accumulation de fonds provenant des primes, sans recours au soutien des États, constitue une perspective réaliste vu la période qui s'écoule habituellement entre les sinistres et le paiement des réclamations.

3.4 Au sujet du paragraphe 1.1 de la note WP/7, un observateur souligne qu'une limite pour la couverture de substitution, à savoir 2 milliards \$US, devrait être mentionnée. Il est également convenu que, dans l'intérêt de la transparence, l'expression «non résiliable» devrait faire l'objet d'une note en bas de page indiquant en détail les conditions dans lesquelles la résiliation se produirait (question du préavis de 90 jours). Pour ce qui est de la nature de la compagnie, deux observateurs demandent en outre qu'il soit précisé qu'elle serait du type sans but lucratif et le Groupe endosse ce point de vue.

3.5 Relativement à cet aspect du système, une délégation et un observateur estiment que le véhicule d'assurance ne devrait couvrir que le secteur non assurable sur le plan commercial. Selon elle, même dans les cas dépassant 50 millions \$US, la couverture ne devrait être accordée que par les marchés commerciaux si les compagnies aériennes en cause peuvent obtenir de cette source des polices suffisantes. À cet égard, une délégation fait remarquer qu'il faudrait également encourager les compagnies aériennes à avoir recours aux marchés commerciaux dans toute la mesure possible, par exemple par le biais de taux de prime réduits pour les compagnies aériennes qui auraient contracté auprès desdits marchés des polices constituant un cumul de protection. Dans ce contexte, un observateur note que le point de vue de sa délégation est dûment reflété au paragraphe 5.6 de l'Appendice A à la note WP/2.

3.6 Au sujet du paragraphe 1.2 de la note WP/7, un observateur demande que «business aviation» (aviation d'affaires) soit spécifiquement inclus dans la catégorie «general aviation» (aviation générale) afin que ce mode d'exploitation fréquemment utilisé dans le secteur aéronautique soit dûment reflété, ce qui est accepté par le Groupe.

3.7 Pour ce qui est du paragraphe 1.3 de la note WP/7, le Groupe discute du sens de l'expression «the aviation industry participants» (les intervenants du secteur de l'aviation). Il est précisé qu'il s'agit d'organisations qui représentent le secteur de l'aviation et qu'il est entendu que les gouvernements ne participeraient pas à la fourniture de capital de mise en marche. Deux délégations estiment que les gouvernements devraient être spécifiquement exclus de la liste des parties qui contribueraient au capital du système, ce qui est accepté par le Groupe.

3.8 Pour ce qui est des trois villes citées comme lieu possible du siège de la compagnie, un observateur explique qu'il s'agit dans tous les cas de centres d'assurance bien établis. New York est citée pour des raisons symboliques qu'il n'est pas nécessaire de mentionner, Londres est le centre historique des marchés des assurances et les Bermudes sont considérées comme l'un des meilleurs sites pour la formation de capital. Cet observateur ajoute toutefois que tout emplacement conviendrait à condition qu'il soit pratique du point de vue climat fiscal et il suggère que cette observation soit reflétée dans la recommandation.

3.9 Au sujet du paragraphe 2.1 de la note WP/7, une délégation suggère de joindre un tableau présentant les conditions de participation minimale des États. La question du «taux de contribution minimum» est également examinée et le principe de la majorité simple (51 %) est en fin de compte appuyé.

3.10 Pour ce qui est du paragraphe 3.1 de la note WP/7, trois délégations se disent d'avis qu'un contrat direct entre les gouvernements et la compagnie d'assurance est difficile à envisager et qu'il serait souhaitable que l'OACI offre ses bons offices en vue de faciliter l'élaboration d'accords concernant la participation des États au système.

3.11 En ce qui a trait au paragraphe 3.2 de la note WP/7, il est confirmé que la responsabilité maximum totale de chaque État participant serait de 15 milliards \$US sur la base d'une participation de 100 % des États et que ce chiffre diminuerait en raison inverse du niveau de participation (par exemple, si la participation était de 66 %, le plafond total serait de 10 milliards \$US). Il est convenu que certains exemples devraient être inclus dans le rapport afin de faciliter la compréhension de ce système.

3.12 Relativement au paragraphe 3.3 de la note WP/7, une délégation confirme le point de vue selon lequel il est probable que les gouvernements n'auront pas à utiliser leurs fonds budgétaires pour le soutien du système, en partie en raison du laps de temps entre la date des événements et l'évaluation de la demande proprement dite. Le Président ajoute que, si les gouvernements devaient toutefois engager des fonds, certains d'entre eux pourraient avoir recours à l'émission d'obligations, en cas de contraintes budgétaires de type juridique. Il est convenu que tout montant excédentaire à verser devrait d'abord être emprunté à taux modique sur les marchés commerciaux, avec la garantie des gouvernements participants si nécessaire, plutôt que de provenir des gouvernements.

3.13 Relativement au paragraphe 4.1, le Groupe précise que les primes seraient perçues de chaque partie assurée.

3.14 En ce qui concerne le paragraphe 4.3 de la note WP/7 qui énumère les options pour la répartition des primes, une délégation suggère que, pour des raisons de correction technique, le taux uniforme par aéronef devrait être établi en fonction du poids maximum au décollage. Cette délégation suggère en outre que le taux uniforme par tonne-kilomètre réalisée devrait inclure les passagers et le fret, pour garantir que les transporteurs de fret seront traités de façon équitable. Il est également convenu de faire simplement référence au secteur passagers sans mentionner la perception de redevances par les

compagnies aériennes car d'autres options pourraient être envisagées. Deux observateurs demandent également que le taux fixe de prime exclue les financiers et les constructeurs. L'un des observateurs note également que les paragraphes 4.2 et 4.3 de la note WP/7 devraient être revus puisque les données nécessaires à une analyse détaillée concernant l'inclusion de chiffres dans ces paragraphes ne sont disponibles actuellement. En particulier, la base d'établissement des primes pour les aéroports et les prestataires de services doit être analysée. Il est convenu qu'il faudra revoir ces paragraphes avant d'y mettre la dernière main et que les questions telles que le traitement équitable, l'évaluation de risques et l'interfinancement devraient être dûment considérées dans le cadre de ce processus.

3.15 Au sujet du paragraphe 5 de la note WP/7, un observateur signale que la relation entre la compagnie et les États n'a pas été pleinement examinée. À son avis, partagé par une délégation, un contrôle gouvernemental très strict de la gestion de la compagnie devrait être exigé, sur les plans budgétaire et financier. À cet égard, le Président ajoute que la question de la participation des États au Conseil d'administration devrait être résolue par les statuts de la compagnie ou autrement.

3.16 En ce qui a trait au paragraphe 5.5 de la note WP/7, une délégation, appuyée par une autre, déclare que le mot «equally» (également) ne convient pas dans le contexte de la redistribution de fonds entre les gouvernements et l'industrie et il est convenu de le supprimer, le traitement équitable ne s'appliquant pas nécessairement dans ce contexte.

3.17 Au sujet du paragraphe 5.6 de la note WP/7, une délégation demande que soit souligné le principe voulant que la couverture par le marché soit accrue et que l'on devrait moins compter sur les gouvernements.

3.18 Pour le long terme, le Groupe s'entend sur la recommandation amendée ci-dessous, fondée sur la note WP/6 :

«Le SGWI a examiné la question de la réforme éventuelle des règles de responsabilité civile, compte tenu des dommages résultant d'actes de guerre et risques associés ou intervention illicite similaire, ainsi que la question de limites possibles de responsabilité. Sur la base de cet examen, il est recommandé que le Conseil de l'OACI transmette la question dès que possible à un organe approprié pour examen prioritaire rapide, avec le mandat suivant :

«Un projet de nouvelle convention internationale sur la responsabilité civile et, éventuellement, d'autres mécanismes associés devrait être préparé le plus rapidement possible, compte tenu de façon équitable des facteurs suivants : a) la situation économique du secteur de l'aviation à la lumière des événements du 11 septembre 2001; b) la limitation de la responsabilité du secteur de l'aviation pour des dommages découlant d'une guerre ou risques associés ou intervention illicite similaire; c) la protection des victimes.»

Pour accélérer les travaux, les parties intéressées sont invitées à soumettre de la documentation pertinente à l'organe en question, le plus tôt possible.»

**Point 4 de
l'ordre du jour : Questions diverses**

4.1 L'approbation du rapport de la deuxième réunion du Groupe, y compris toute mise à jour ou éclaircissement nécessaire de la recommandation pour le moyen terme, est déléguée au Président.

4.2 Pour ce qui est du rapport SGWI/2, il est confirmé qu'il comprendrait les deux recommandations du Groupe, c'est-à-dire une pour le long terme et l'autre pour le moyen terme. Pour ce qui est de la proposition à moyen terme, il est également convenu que, de concert avec le Vice-Président, le Secrétariat et le London Market Brokers Committee, le Président coordonnerait l'examen et la mise à jour de la note WP/7 et des appendices pertinents de la note WP/2, de manière à dûment refléter le débat sur le point 3 de l'ordre du jour dans un appendice global au rapport (voir Appendice 1).

4.3 Il est également convenu qu'il est urgent d'appliquer une solution à moyen terme. Pour ce qui est des prochaines étapes, le Président précise que les résultats de SGWI/2 seront présentés à la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, 19 et 20 février 2002) dans une note d'information comprenant un résumé analytique. Par la suite, au cours de la première moitié de mars 2002, le Conseil examinera le rapport du Groupe au cours de sa 165^e session, y compris les recommandations, présenté sous couvert d'une note de travail du Secrétariat. Le Directeur des affaires juridiques confirme que toute mesure ultérieure, telle que la coordination possible par le Secrétariat d'un système de mise en application, sera bien entendu fonction de la décision du Conseil à cet égard. Ces mesures pourraient notamment comprendre la convocation d'autres réunions du Groupe.

4.4 Le Groupe exprime ses remerciements au London Market Brokers Committee pour l'effort considérable qu'il a fait pour préparer en aussi peu de temps la proposition présentée dans la note WP/2.

APPENDICE 1**MÉCANISME INTERNATIONAL D'ASSURANCE
PROPOSÉ PAR LE SGWI****1. ENTITÉ D'ASSURANCE PROPOSÉE**

1.1 Une compagnie sans but lucratif serait créée dans le seul but de fournir une couverture responsabilité civile pour risques de guerre en excédent de 50 millions \$US par assuré, jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$US. Cette couverture serait ajustée automatiquement pour englober également la responsabilité civile pour risques de guerre à l'égard des passagers et prendrait le relais de la couverture de premier rang de 50 millions \$US si le marché retirait cette protection. Dans cette dernière éventualité, la limite de la couverture serait de 2 milliards \$US.

1.2 La compagnie réglerait normalement les sinistres au moyen d'un fonds constitué par les primes et éventuellement au moyen d'autres mécanismes financiers, tandis que les gouvernements participants n'interviendraient en tant que garants qu'en dernier ressort.

1.3 La couverture d'assurance offerte par la compagnie serait mise à la disposition de tout le secteur du transport aérien (y compris les exploitants de vols réguliers et non réguliers, les exploitants de fret, l'aviation générale, notamment l'aviation d'affaires, les aéroports et les prestataires de services) et elle engloberait les vols tant intérieurs qu'internationaux, les loueurs d'équipement, les bailleurs de fonds et les fabricants des États qui se joindraient au système.

1.4 Le niveau de capitalisation initial dépendrait du lieu d'implantation de la compagnie¹. Le financement de ce capital serait arrangé par les participants du secteur du transport aérien et non par les États participants (à moins que ces derniers ne souhaitent y prendre part). Au besoin, des prêts en vue de la capitalisation initiale pourraient être garantis par des États participants, mais d'autres sources possibles de financement devraient d'abord être examinées.

2. ENTRÉE EN VIGUEUR

2.1 Le système entrerait en vigueur lorsque s'y seraient joints un nombre suffisant d'États dont la somme des taux de contribution à l'OACI s'élèverait à 51 % au moins. On trouvera les taux respectifs de contribution des États contractants de l'OACI dans la Résolution A33-26 de l'Assemblée intitulée *Contributions au fonds général pour 2002, 2003 et 2004*.

¹ New York, Londres et les Bermudes ont été cités comme exemples de sièges bien connus de compagnies d'assurances. Tout autre endroit offrant un régime fiscal avantageux peut être envisagé.

3. PRIMES

3.1 Des primes seraient perçues auprès de chaque assuré pour constituer une réserve destinée à régler les sinistres couverts par les polices. Grâce à la réserve, les États participants seraient moins exposés au risque de devoir verser des contributions en espèces à la compagnie en cas de réclamation.

3.2 Le montant total des primes à percevoir pendant la première année est fixé à 850 millions \$US (soit 50 cents par segment-passager, pour un nombre total de segments de 1,7 milliard). La prime serait maintenue à peu près au même niveau les années suivantes, à condition qu'aucun sinistre n'intervienne. Pour un exposé plus détaillé, prière de se reporter au paragraphe 6.3 de la pièce jointe.

3.3 Les primes pourraient être réparties selon différents critères, à savoir :

- a) prime par segment-passager;
- b) taux fixe par vol au départ;
- c) taux fixe par aéronef en proportion de la masse maximale au décollage;
- d) taux fixe par tonne/km réalisée, y compris les passagers et le fret;
- e) taux fixe (aéroports, prestataires de services et autres).

3.4 Outre les primes, un droit de police de 2 500 \$US serait facturé à chaque titulaire de police, comme il est indiqué au paragraphe 1.3.

3.5 En cas de sinistre et de règlement très importants, la compagnie pourrait majorer les primes moyennant un préavis de 30 jours.

4. GARANTIE DES GOUVERNEMENTS

4.1 Les États participants se porteraient garants ou «réassureurs» par voie d'accord juridique avec la compagnie d'assurance. L'OACI fournirait son assistance pour faciliter la mise au point et le traitement des documents nécessaires pour instaurer le système et confirmer la participation des États. Les contributions des États participants, si elles devenaient nécessaires, seraient établies au prorata conformément au barème des contributions de l'OACI. Les États participants seraient représentés au conseil d'administration de la compagnie directement ou indirectement par l'OACI.

4.2 La responsabilité maximale de chaque État en vertu du système serait limitée. Selon la proposition actuelle, la limite totale, si tous les États de l'OACI participaient au système, serait de 15 milliards \$US (montant suffisant pour régler 10 réclamations maximales), ce chiffre diminuant avec le pourcentage d'États participants (par exemple, une participation de 66 % donnerait un maximum de 10 milliards \$US). Chaque État assumerait une responsabilité maximale égale au pourcentage de sa contribution à l'OACI calculé sur 15 milliards \$US, en supposant une participation de 100 %.

4.3 Si, par suite d'un sinistre, la compagnie devait avoir recours aux garanties offertes par les États pour faire face à ses obligations, la compagnie rembourserait les montants ainsi avancés en augmentant les primes (voir plus loin) ou par d'autres moyens, par exemple en contractant des prêts à faible intérêt sur les marchés. Le remboursement des montants dus aux États aurait la priorité.

5. DURÉE DE LA GARANTIE DES ÉTATS

5.1 L'engagement initial de chaque État participant serait d'une durée de trois ans — les États pourraient donner un préavis de retrait d'un an à la fin de la deuxième année.

5.2 Lorsque le total des sinistres et des règlements de la compagnie atteindrait le maximum (voir paragraphe 4.2), tout État participant pourrait se retirer du système moyennant un préavis de 90 jours.

5.3 Cinq ans après son entrée en vigueur, le système serait obligatoirement révisé pour déterminer s'il convient de le maintenir.

5.4 Si la conjoncture dans le marché de l'assurance venait à changer, la compagnie pourrait cesser son activité. Cela pourrait se produire si les États adoptaient une convention internationale ou un mécanisme limitant la responsabilité civile pour risques de guerre ou si le marché rétablissait la couverture intégrale à un coût et avec un préavis d'annulation raisonnables.

5.5 En cas de cessation d'activité de la compagnie, les États participants et les compagnies aériennes contributrices se verraient distribuer les capitaux et les primes accumulés. (Comme il est dit au paragraphe 4.3, la compagnie d'assurance doit d'abord rembourser les fonds dus aux gouvernements sur leurs avances.)

5.6 Le seuil de l'excédent assuré par la police serait progressivement relevé tous les deux ans pour passer de 50 à 150 millions \$US, afin d'encourager le marché des assurances de premier rang à accroître sa participation et de permettre aux gouvernements de réduire la leur d'autant. En outre, après deux ans, si la compagnie avait accumulé une réserve de primes suffisante, elle serait tenue de se prévaloir des couvertures de réassurance disponibles à un prix raisonnable, selon que détermineraient le conseil d'administration et les représentants des États qui y siègeraient.

6. DISPOSITIONS DÉTAILLÉES ET AUTRES QUESTIONS

6.1 On trouvera dans la pièce jointe une description générale du système d'assurance.

PIÈCE JOINTE 1

DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE PRÉVUE EN VERTU DU MÉCANISME

1. COUVERTURE

1.1 La couverture est une couverture d'assurance aéronautique responsabilité civile pour risques de guerre et autres risques fondée sur les avenants de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52D et AVN52F, dont les alinéas a) et c) à g) rétablissent la couverture écartée dans la clause d'exclusion relative à la guerre, aux détournements et aux autres risques AVN48B, sous réserve seulement des dispositions du paragraphe 5.3 ci-après. Le texte de ces clauses est reproduit dans la Pièce jointe 6 de l'Appendice 1 du rapport SGWI/2.

1.2 Des exemples de polices sont présentés dans les Pièces jointes 2 et 3 de l'Appendice 1 au rapport SGWI/2.

2. ENTRÉE EN VIGUEUR

2.1 Le système entrera en vigueur dès qu'aura accepté d'y participer un nombre suffisant d'États contractants dont les taux de contribution à l'OACI totaliseront au moins 51 %.

3. DURÉE

3.1 La date de prise d'effet du contrat permanent est à déterminer, sous réserve de la possibilité pour tout État contractant participant de donner à l'assureur un préavis d'annulation d'un an, mais pas avant deux ans après la date d'entrée en vigueur du système.

3.2 Les États contractants participants procèdent à un examen complet du système cinq ans après son entrée en vigueur et ont alors la possibilité d'annuler ou de suspendre leur participation au système moyennant un préavis de 90 jours.

3.3 Nonobstant le paragraphe 3.1, les États contractants participants procèdent à un examen complet du système lorsque le total des sinistres atteint le seuil indiqué au paragraphe 5.4 ci-dessous et ils ont la possibilité d'annuler ou de suspendre leur participation au système moyennant un préavis de 90 jours.

Note relative au paragraphe 3.3.— «Total des sinistres» s'entend du total de tous les sinistres réglés et de la valeur estimative de tous les sinistres à régler, tel qu'il est établi par les experts en sinistres/avocats désignés par l'assureur.

3.4 Si un ou plusieurs États contractants participants dont la participation au système représente au total au moins 25 % de la garantie donnent un avis d'annulation ou de suspension, les autres États contractants participants en sont informés et ont le droit de réviser leur position.

3.5 Les polices sont établies pour la pleine durée du système et ne peuvent être résiliées par l'une ou l'autre des parties, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3.1, 3.2 et 3.3 ci-dessus ou lorsque les primes ou les droits de police prévus dans les présentes ne sont pas acquittés.

4. COUVERTURE

4.1 Sont couverts par le système :

- tous les transporteurs aériens ou autres exploitants d'aéronefs, y compris les exploitants d'aviation d'affaires et les transporteurs de fret, et tous les prestataires de services de tout État contractant de l'OACI participant, ainsi que leurs filiales, sociétés liées ou les filiales de ces sociétés dont ils ont la propriété ou le contrôle, couvertes par leur assurance de premier rang;
- toute autre personne ou entité qu'un transporteur, exploitant ou prestataire de services peut être tenu par contrat de nommer comme assuré additionnel en vertu de son assurance de premier rang, y compris, mais non de façon limitative, les loueurs, bailleurs de fonds et fabricants, est automatiquement comprise comme assuré additionnel et la police comprend automatiquement toutes les dispositions contractuelles s'y rapportant;
- tous les loueurs, bailleurs de fonds et fabricants de tout État contractant de l'OACI participant qui contractent leur propre assurance de premier rang ont le droit, en plus de la protection contractuelle décrite ci-dessus, de souscrire leurs propres polices en vertu du présent système;

à condition que les États contractants de l'OACI participants dont ils relèvent ne fassent pas l'objet de sanctions des Nations Unies et respectent tous les instruments de participation nécessaires.

5. LIMITE DE RESPONSABILITÉ

5.1 Pour les exploitants couverts par l'AVN52D et l'AVN52F, la limite de responsabilité est de 1,5 milliard \$US par assuré, par sinistre et par aéronef. Cette limite s'ajoute aux montants d'assurance responsabilité civile et responsabilité passagers de premier rang actuellement garantis par les assureurs commerciaux. La limite est de 500 millions \$US pour les exploitants assurés en vertu de l'AVN52E et de l'AVN52G.

5.2 Cette limite s'applique à tous les titulaires de police, quel que soit le montant d'assurance de leur police actuelle, tous les titulaires étant également protégés par le système.

5.3 Dans le cas où la couverture de premier rang pour les passagers serait réduite ou supprimée, la limite de responsabilité du système sera automatiquement portée à 2 milliards \$US de façon à inclure la couverture pour passagers.

5.4 Aux fins du paragraphe 3.3 ci-dessus, si la totalité des États contractants participent au système, le seuil des sinistres sera fixé à 15 milliards \$US. Si la participation est moindre, le montant de 15 milliards \$US sera réduit proportionnellement de manière à ce que le seuil des sinistres effectif

demeure constant pour chaque État contractant participant. Par exemple, si 51 % des États contractants participant, le seuil des sinistres aux fins du paragraphe 3.3 sera de 7,65 milliards \$US.

Note relative au paragraphe 5.4.— Il a été suggéré de considérer le seuil des sinistres de 15 milliards \$US comme étant en sus des primes accumulées en réserve. Afin de réduire encore le risque assumé par les États, il est recommandé que ce seuil soit indépendant des primes de manière à ce que, si le préavis de 90 jours est invoqué, les pertes enregistrées pendant cette période puissent être compensées par les primes accumulées, qui pourraient s'élever à un montant très important.

5.5 Lors de l'entrée en vigueur du système, le montant à partir duquel l'excédent de sinistre est assuré par le système est de 50 millions \$US, soit le montant d'assurance global actuellement garanti par l'assurance de premier rang aéronautique dans le cas de l'AVN52D et de l'AVN52F et de 10 millions \$US dans le cas de l'AVN52E et de l'AVN52G.

5.6 S'il est impossible d'obtenir une couverture adéquate et abordable au-dessus de ce montant d'assurance de premier rang, il serait beaucoup plus avantageux de verser tous les montants disponibles dans le fonds du système plutôt que d'acheter à prix fort une couverture limitée qui risque d'être annulée dans un délai de sept jours.

5.7 Cependant, s'il devenait généralement possible d'obtenir une augmentation du montant d'assurance susmentionné dans le cadre de l'assurance aéronautique responsabilité de premier rang, sans coût additionnel significatif pour les titulaires de police, la limite de premier rang pourra être augmentée lorsque le titulaire de police confirmera qu'il a obtenu de son assureur de premier rang un montant d'assurance supérieur. Chaque titulaire de police s'efforcera si possible d'obtenir un tel relèvement du montant d'assurance.

5.8 Néanmoins, il est prévu dans le cadre du système de porter le seuil d'excédent à au moins 100 millions \$US au total au plus tard le 1^{er} janvier 2004 et à 150 millions \$ au total au plus tard le 1^{er} janvier 2006 pour les titulaires de polices AVN52D et AVN52F. Des hausses analogues s'appliqueront également pour les titulaires de polices AVN52E et AVN52G.

5.9 Dans le cas où la limite de premier rang serait réduite ou supprimée, le système assurera au besoin une couverture intégrale, y compris pour les passagers.

5.10 Le système devrait automatiquement assurer une couverture intégrale aux autres transporteurs aériens, exploitants d'aéronefs, transporteurs de fret et prestataires de services de tout État contractant participant assuré en vertu de l'AVN52E et de l'AVN52G si leur couverture de premier rang est également annulée et n'est pas remplacée. Dans ce cas, la limite de responsabilité inférieure, les primes et les clauses de polices applicables seront déterminées et annoncées au cours de la période de préavis d'annulation.

5.11 Dans le cas des titulaires de polices qui ont souscrit des montants d'assurance supérieurs sur le marché et qui sont dans l'impossibilité de résilier ces polices, le système peut assurer l'excédent de ces montants d'assurance jusqu'à l'expiration des polices. Il conviendrait d'examiner la possibilité de réduire les primes de ces titulaires de police dans l'intervalle.

6. PRIMES SUGGÉRÉES

6.1 D'un point de vue idéal, on devrait avoir pour objectif d'accumuler, dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du système, des fonds suffisants pour faire face à un sinistre maximum (1,5 milliard \$US).

6.2 Plus les États contractants seront nombreux à participer, moins les primes nécessaires pour accumuler ces fonds seront élevées et il sera en outre très avantageux que le système soit soutenu dès sa création par les États contractants dont le volume de trafic passagers est important.

6.3 La première année, l'objectif est de percevoir en primes, au total, 850 millions \$US (ce qui représente 0,5 \$US par passager si l'on suppose 100 % du total estimatif de l'ensemble des segments passagers des transporteurs aériens, qui s'établit à 1,7 milliard). Si la participation des États contractants est sensiblement inférieure à 100 %, cet objectif devra sous doute être réévalué.

6.4 On trouvera à la Pièce jointe 4 de l'Appendice 1 au rapport SGWI/2 des modèles de primes présentant différents scénarios.

6.5 Le système prévoit le paiement par tous les titulaires de police d'une prime et d'un droit de police (voir paragraphe 8 ci-dessous). Une évaluation complète du mode de facturation le plus approprié pour les exploitants de fret, l'aviation générale, l'aviation d'affaires, les aéroports, les prestataires de services et autres est en cours et une liste exhaustive des primes pourra être publiée à l'issue de cette étude.

6.6 Pendant les années suivantes, le montant des primes sera maintenu au même niveau à peu près que la première année, à condition qu'il n'y ait aucun sinistre.

6.7 Il est prévu de rembourser aux États contractants participants, au moyen des primes futures, les contributions qu'ils auront versées pour régler les sinistres qui ne pourront être réglés par les primes accumulées. En conséquence, le montant des primes devra être réexaminé en fonction des sinistres et le système doit prévoir une révision des primes après un préavis minimum de 30 jours à la suite d'un sinistre. Dans la plupart des cas, il faut de nombreux mois pour régler les sinistres, de sorte que le financement effectivement nécessaire pourra diminuer ou être annulé avant le règlement (voir la Pièce jointe 5 de l'Appendice 1 du rapport SGWI/2).

6.8 Il sera également nécessaire de réviser les primes si la couverture passager est incluse.

7. PAIEMENT DES PRIMES

7.1 Pour donner le temps aux transporteurs aériens de compiler leurs statistiques de passagers effectivement transportés, il est suggéré de demander que les primes soient exigibles dans les 45 jours suivant la fin de chaque trimestre. Un avis d'annulation de 30 jours pour non-paiement de primes devrait être automatiquement signifié si les versements n'étaient pas faits dans ce délai.

8. DROIT DE POLICE

8.1 Tous les titulaires de police devraient verser un droit de police annuel de 2 500 \$US au titre des frais d'administration. Le non-paiement de ce droit devrait entraîner automatiquement un préavis d'annulation de 30 jours pour non-paiement.

9. TRAITEMENT DES RÉCLAMATIONS

9.1 Lorsqu'il existe une assurance de premier rang, les réclamations seront traitées après le règlement de toute réclamation de premier rang et des frais seront payés au prorata par le système en sus des règlements au titre de la responsabilité civile.

9.2 Si le système constitue une assurance de premier rang, dans le cas par exemple où la couverture passagers serait annulée comme il est indiqué au paragraphe 5.3, les procédures de traitement des réclamations, les experts en sinistres et les avocats seront ceux désignés pour le compte en question ou, à défaut de telles dispositions, ceux qui seront désignés par les administrateurs du système. Les frais s'ajouteront au règlement pour responsabilité civile.

10. RÉASSURANCE

10.1 L'évolution du marché de la réassurance sera suivie de façon constante afin de se prévaloir de toute protection d'un bon rapport coût-efficacité pouvant devenir disponible au cours de la durée du système. Plusieurs grandes firmes de réassurance qui ont été contactées se sont dites intéressées à participer et disposées à entreprendre une analyse complète des risques, mais seulement lorsqu'elles auront l'assurance que le système sera effectivement mis en place.

PIÈCE JOINTE 2**MODÈLE DE POLICE — COUVERTURE POUR EXPLOITANTS
D'AÉRONEFS (Y COMPRIS LES PRESTATAIRES DE
SERVICES PERTINENTS)****Modèle de police****N° de police****Élément 1. Nom et adresse de l'assuré****Élément 2. Période de validité de la police**Du
Au**Élément 3. Limites de responsabilité****a) Limites de la police de premier rang****1) Limite de premier rang**

Une limite unique combinée (lésions corporelles/dégâts matériels) de [insérer la limite unique combinée contractée par l'assuré] \$US par sinistre, par aéronef.

2) Sous-limite de premier rang

Une limite unique combinée (lésions corporelles/dégâts matériels) de 50 millions \$US par sinistre et ensemble pour tous les sinistres survenant au cours d'une période d'assurance quelconque d'un an, à l'intérieur de la limite de premier rang et non en sus de cette dernière.

b) Limites de responsabilité en vertu de la présente police

Une limite unique combinée (lésions corporelles/dégâts matériels) de 1 500 000 000 \$US par sinistre, par aéronef.

RÉSERVE :

- 1) Si la limite de premier rang indiquée en a) 1) ci-dessus est réduite ou si la couverture permise par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN 52D faisant partie de la police de premier rang est annulée, la limite mentionnée en b) ci-dessus est automatiquement portée à 2 000 000 000 \$US par sinistre, par aéronef.
- 2) Si la sous-limite de premier rang mentionnée en a) 2) ci-dessus est réduite ou épuisée, la présente police s'applique au-delà de ladite limite réduite ou en tant qu'assurance de premier rang si la sous-limite de premier rang est épuisée.

Élément 4. Détails de la police de premier rang

Assureurs de premier rang :

Numéro de la police :

Élément 5. Prime**Élément 6. Adresse pour les avis**

Tous les avis relatifs aux conditions de la présente police doivent être adressés à :

VU que l'assuré détient une police d'assurance responsabilité aviation en vigueur (ci-après appelée la «police de premier rang») contenant l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52D supprimant tous les alinéas autres que l'alinéa b) de la clause d'exclusion relative à la guerre, au détournement et aux autres risques (aviation) AVN48B.

VU que la couverture prévue par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52D est soumise à la limite prescrite à l'élément 3 a) 1) du modèle de police concernant la responsabilité de l'assuré envers les passagers ainsi que pour les marchandises et la poste (ci-après appelée la «limite de premier rang») mais est par ailleurs sujette à une sous-limite présentée à l'élément 3 a) 2) du modèle de police (ci-après appelée la «sous-limite de premier rang»).

EN CONSÉQUENCE, la présente police paiera au nom de l'assuré tous les montants que l'assuré sera légalement tenu de payer à titre de dommages pour lésions corporelles ou dommages matériels causés par un sinistre au cours de la période de validité de la police et résultant des activités aéronautiques de l'assuré couvertes et définies par la police de premier rang :

1. dépassant la sous-limite de premier rang, ou
2. advenant toute réduction de la limite de premier rang, dépassant ladite limite, ou
3. advenant l'annulation de la couverture offerte par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52D faisant partie de la police de premier rang en tant qu'assurance de premier rang mais seulement à concurrence du même montant, à l'exclusion de la limite, prévue par ledit avenant si la couverture n'avait pas été annulée.

À LA CONDITION EXPRESSE QUE, en ce qui concerne les alinéas 1 et 2 ci-dessus, la responsabilité incombe aux assureurs uniquement après que les assureurs de premier rang aient versé ou aient été tenus de verser le plein montant de leur perte définitive indiqué à l'élément 3 a) du modèle de police. Les assureurs ne paieront que le montant dépassant les limites de la police de premier rang mentionnées à l'élément 3 a) du modèle de police, jusqu'à concurrence de la perte définitive équivalant à la limite de responsabilité mentionnée à l'élément 3 b) du modèle de police.

Définitions

1. L'expression «perte définitive» s'entend du montant à payer en règlement de la responsabilité de l'assuré, déduction faite de tous les montants recouverts et autres assurances valides et percevables, à l'exception de la police de premier rang et de tous les frais.
2. Le mot «frais» s'entend des intérêts courus depuis l'enregistrement du jugement, des frais d'enquête, de règlement et frais de justice (à l'exclusion de toutes dépenses administratives de l'assuré, dépenses relatives aux salaires des employés de l'assuré et provisions pour services d'un avocat, normalement payées par l'assuré).

Conditions d'assurance

1. Modalités concernant la police de premier rang

Compte tenu des limites de couverture prévues par la présente police, cette dernière est soumise aux mêmes engagements, conditions, définitions et exclusions (sauf en ce qui concerne la prime, l'obligation d'instruire et de défendre, la convention de renouvellement, s'il y a lieu, le montant et les limites de responsabilité autres que la franchise ou la disposition d'auto-assurance le cas échéant, ET SAUF TOUTE DISPOSITION CONTRAIRE CI-INCLUSE) contenus dans la police de premier rang ou pouvant y être ajoutés avant la survenance du sinistre qui fait l'objet de la réclamation.

Dans la mesure où la police de premier rang comporte les dispositions des contrats et accords convenus par et entre les parties assurées, la présente police s'applique aussi.

2. **Engagement des frais**

Advenant le cas où la ou les réclamations semblent devoir dépasser les limites de la police de premier rang, l'assuré n'engagera aucuns frais sans le consentement des assureurs.

3. **Répartition des frais**

Les frais engagés par ou au nom de l'assuré avec le consentement des assureurs, et pour lesquels l'assuré n'est pas couvert par les assureurs de premier rang, sont répartis comme suit :

- a) si une ou plusieurs réclamations deviennent rectifiables avant le début du procès, à concurrence d'un montant ne dépassant pas les limites de la police de premier rang, les assureurs n'auront aucuns frais à payer.
- b) toutefois, si le montant rectifié possible de la ou des réclamations en question dépasse les limites de la police de premier rang, les assureurs contribueront, s'ils consentent à la poursuite des procédures, aux frais engagés par ou au nom de l'assuré dans une proportion égale à celle de leur part de la perte définitive totale.
- c) si l'assuré décide de ne pas en appeler d'un jugement dépassant les limites de la police de premier rang, les assureurs peuvent décider d'interjeter appel à leurs frais et seront responsables des frais de justice taxables et des intérêts y afférents, mais la responsabilité totale des assureurs ne devra en aucun cas dépasser les limites pertinentes prévues par les présentes, plus les frais d'un tel appel.

4. **Application des montants recouvrés**

Sauf dans les cas où la présente police est utilisée comme assurance de premier rang, tous les montants ou paiements recouvrés ou reçus suite au règlement d'un sinistre en vertu de la présente police seront appliqués comme s'ils étaient recouvrés ou reçus avant un tel règlement et toutes les rectifications nécessaires seront ensuite effectuées entre l'assuré et les assureurs, à condition que rien dans la présente police ne soit interprété comme signifiant que les pertes couvertes par la présente police ne sont remboursables qu'après que la perte définitive de l'assuré aura été évaluée de façon finale.

5. **Prise d'effet de l'obligation**

L'obligation à payer en vertu de la présente police ne prendra effet qu'une fois que les assureurs de premier rang auront admis leur obligation jusqu'aux limites de la police de premier rang ou que l'assuré aura été tenu par jugement définitif de payer un montant qui dépasse les limites de la police de premier rang, et seulement après que les assureurs de premier rang auront versé ou auront été tenus de verser le plein montant des limites de la police de premier rang.

6. **Résiliation**

La présente police ne peut être résiliée ni par les assureurs ni par l'assuré. Toutefois, advenant le non-paiement de la prime ou des droits annuels de police, les assureurs auront le droit de résilier la couverture offerte par la présente police au moyen d'un préavis écrit d'au moins trente (30) jours.

7. **Limite de l'obligation**

Advenant l'inclusion dans le présent contrat de plus d'un assuré, l'obligation totale des assureurs relativement à l'un quelconque ou à la totalité des assurés ne dépassera pas la limite d'engagement des assureurs prescrite à l'élément 3 b) du modèle de police.

8. **Avis**

Advenant un sinistre dont il est probable qu'il donnera lieu à une réclamation en vertu de la présente police, ou toute réduction de la limite de premier rang ou annulation de la couverture prévue par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52D faisant partie de la police de premier rang, avis en sera donné par l'assuré aux assureurs à l'adresse indiquée à l'élément 6 du modèle de police, dans les meilleurs délais.

9. **Réclamations fausses ou frauduleuses**

Si l'assuré présente une réclamation sachant fausse ou frauduleuse quant au montant ou à tout autre égard, la présente police sera résiliée et tout droit à réclamation deviendra déchu.

10. **Droit applicable et compétence**

Toute contestation concernant le présent contrat est régie par le droit et la compétence applicables en vertu de la police de premier rang.

PIÈCE JOINTE 3**MODÈLE DE POLICE — COUVERTURE POUR
PRESTATAIRES DE SERVICES****Modèle police****N° de police****Élément 1. Nom et adresse de l'assuré****Élément 2. Période de validité de la police**Du
Au**Élément 3. Limites de responsabilité****a) Limite de premier rang**

Une limite unique combinée (lésions corporelles/dégâts matériels) de 50 000 000 \$US par sinistre et globalement pour tous les sinistres survenant au cours d'une période d'assurance d'une année.

b) Limites de responsabilité en vertu de la présente police

Une limite unique combinée (lésions corporelles/dégâts matériels) de 1 500 000 000 \$US par sinistre.

RÉSERVE si la limite de premier rang mentionnée en a) 2) ci-dessus est réduite ou épuisée, la présente police s'applique au-delà de ladite limite réduite ou en tant qu'assurance de premier rang si la sous-limite de premier rang est épuisée.

Élément 4. Détails de la police de premier rang

Assureurs de premier rang :

Numéro de la police :

Élément 5. Prime**Élément 6. Adresse pour les avis**

Tous les avis relatifs aux conditions de la présente police doivent être adressés à :

VU que l'assuré détient une police d'assurance responsabilité aviation en vigueur (ci-après appelée la «police de premier rang») contenant l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52F supprimant tous les alinéas autres que l'alinéa b) de la clause d'exclusion relative à la guerre, au détournement et aux autres risques (aviation) AVN48B.

VU que la couverture prévue par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52F est soumise à la limite prescrite à l'élément 3 a) 1) du modèle de police (ci-après appelée la «limite de premier rang»).

EN CONSÉQUENCE, la présente police paiera au nom de l'assuré tous les montants que l'assuré sera légalement tenu de payer à titre de dommages pour lésions corporelles ou dommages matériels causés par un sinistre au cours de la période de validité de la police et résultant des activités aéronautiques de l'assuré couvertes et définies par la police de premier rang :

1. dépassant la limite de premier rang, ou
2. advenant l'annulation de la couverture offerte par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52F faisant partie de la police de premier rang en tant qu'assurance de premier rang mais seulement à concurrence du même montant, à l'exclusion de la limite, prévue par ledit avenant si la couverture n'avait pas été annulée.

À LA CONDITION EXPRESSE QUE, en ce qui concerne l'alinéa 1 ci-dessus, la responsabilité incombe aux assureurs uniquement après que les assureurs de premier rang aient versé ou aient été tenus de verser le plein montant de leur perte définitive indiqué à l'élément 3 a) du modèle de police. Les assureurs ne paieront que le montant dépassant les limites de la police de premier rang mentionnées à l'élément 3 a) du modèle de police, jusqu'à concurrence de la perte définitive équivalente à la limite de responsabilité mentionnée à l'élément 3 b) du modèle de police.

Définitions

1. L'expression «perte définitive» s'entend du montant à payer en règlement de la responsabilité de l'assuré, déduction faite de tous les montants recouverts et autres assurances valides et percevables, à l'exception de la police de premier rang et de tous les frais.

2. Le mot «frais» s'entend des intérêts courus depuis l'enregistrement du jugement, des frais d'enquête, de règlement et frais de justice (à l'exclusion de toutes dépenses administratives de l'assuré, dépenses relatives aux salaires des employés de l'assuré et provisions pour services d'un avocat, normalement payées par l'assuré).

Conditions d'assurance

1. Modalités concernant la police de premier rang

Compte tenu des limites de couverture prévues par la présente police, cette dernière est soumise aux mêmes engagements, conditions, définitions et exclusions (sauf en ce qui concerne la prime, l'obligation d'instruire et de défendre, la convention de renouvellement, s'il y a lieu, le montant et les limites de responsabilité autres que la franchise ou la disposition d'auto-assurance le cas échéant, ET SAUF TOUTE DISPOSITION CONTRAIRE CI-INCLUSE) contenus dans la police de premier rang ou pouvant y être ajoutés avant la survenance du sinistre qui fait l'objet de la réclamation.

Dans la mesure où la police de premier rang comporte les dispositions des contrats et accords convenus par et entre les parties assurées, la présente police s'applique aussi.

2. Engagement des frais

Advenant le cas où la ou les réclamations semblent devoir dépasser les limites de la police de premier rang, l'assuré n'engagera aucuns frais sans le consentement des assureurs.

3. Répartition des frais

Les frais engagés par ou au nom de l'assuré avec le consentement des assureurs, et pour lesquels l'assuré n'est pas couvert par les assureurs de premier rang, sont répartis comme suit :

- a) si une ou plusieurs réclamations deviennent rectifiables avant le début du procès, à concurrence d'un montant ne dépassant pas les limites de la police de premier rang, les assureurs n'auront aucuns frais à payer.
- b) toutefois, si le montant rectifié possible de la ou des réclamations en question dépasse les limites de la police de premier rang, les assureurs contribueront, s'ils consentent à la poursuite des procédures, aux frais engagés par ou au nom de l'assuré dans une proportion égale à celle de leur part de la perte définitive totale.
- c) si l'assuré décide de ne pas en appeler d'un jugement dépassant les limites de la police de premier rang, les assureurs peuvent décider d'interjeter appel à leurs frais et seront responsables des frais de justice taxables et des intérêts y afférents, mais la responsabilité totale des assureurs ne devra en aucun cas dépasser les limites pertinentes prévues par les présentes, plus les frais d'un tel appel.

4. Application des montants recouvrés

Sauf dans les cas où la présente police est utilisée comme assurance de premier rang, tous les montants ou paiements recouvrés ou reçus suite au règlement d'un sinistre en vertu de la présente police seront appliqués comme s'ils étaient recouvrés ou reçus avant un tel règlement et toutes les rectifications nécessaires seront ensuite effectuées entre l'assuré et les assureurs, à condition que rien dans la présente police ne soit interprété comme signifiant que les pertes couvertes par la présente police ne sont remboursables qu'après que la perte définitive de l'assuré aura été évaluée de façon finale.

5. Prise d'effet de l'obligation

L'obligation à payer en vertu de la présente police ne prendra effet qu'une fois que les assureurs de premier rang auront admis leur obligation jusqu'aux limites de la police de premier rang ou que l'assuré aura été tenu par jugement définitif de payer un montant qui dépasse les limites de la police de premier rang, et seulement après que les assureurs de premier rang auront versé ou auront été tenus de verser le plein montant des limites de la police de premier rang.

6. Résiliation

La présente police ne peut être résiliée ni par les assureurs ni par l'assuré. Toutefois, advenant le non-paiement de la prime ou des droits annuels de police, les assureurs auront le droit de résilier la couverture offerte par la présente police au moyen d'un préavis écrit d'au moins trente (30) jours.

7. Limite de l'obligation

Advenant l'inclusion dans le présent contrat de plus d'un assuré, l'obligation totale des assureurs relativement à l'un quelconque ou à la totalité des assurés ne dépassera pas la limite d'engagement des assureurs prescrite à l'élément 3 b) du modèle de police.

8. Avis

Advenant un sinistre dont il est probable qu'il donnera lieu à une réclamation en vertu de la présente police, ou toute réduction de la limite de premier rang ou annulation de la couverture prévue par l'avenant de couverture additionnelle (responsabilité aviation) AVN52F faisant partie de la police de premier rang, avis en sera donné par l'assuré aux assureurs à l'adresse indiquée à l'élément 6 du modèle de police, dans les meilleurs délais.

9. Réclamations fausses ou frauduleuses

Si l'assuré présente une réclamation la sachant fausse ou frauduleuse quant au montant ou à tout autre égard, la présente police sera résiliée et tout droit à réclamation deviendra déchu.

10. Droit applicable et compétence

Toute contestation concernant le présent contrat est régie par le droit et la compétence applicables en vertu de la police de premier rang.

Pièce jointe 4
MODÈLES DE PRIME
Modèle avec participation de 51 %

Aucun sinistre et participation de 51 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	454,675,000	977,571,250	1,576,581,825	2,260,656,857
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000	1,968,000,000	2,066,000,000
Taux de participation (% mondial)	51%	51%	51%	51%	51%
Redevance par passager	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Prime totale	433,500,000	455,175,000	477,870,000	501,840,000	526,830,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	21,675,000	68,226,250	121,650,625	182,750,183	252,407,186
Sinistres payés	-	-	-	-	-
	454,675,000	977,571,250	1,576,581,825	2,260,656,857	3,039,373,740

Sinistre au cours de la cinquième année après années sans sinistre, et participation de 51 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	454,675,000	977,571,250	1,576,581,825	2,260,656,857
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000	1,968,000,000	2,066,000,000
Taux de participation (% mondial)	51%	51%	51%	51%	51%
Redevance par passager	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Prime totale	433,500,000	455,175,000	477,870,000	501,840,000	526,830,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	21,675,000	68,226,250	121,650,625	182,750,183	252,407,186
Sinistres payés	-	-	-	-	1,500,000,000
	454,675,000	977,571,250	1,576,581,825	2,260,656,857	1,539,373,740

Sinistres au cours des deuxième, troisième et quatrième années, et participation de 51 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	454,675,000	284,837,500	178,336,200	129,455,919
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,600,000,000	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000
Taux de participation (% mondial)	51%	51%	51%	51%	51%
Redevance par passager	0.50	1.50	1.50	1.50	1.50
Prime totale	433,500,000	1,224,000,000	1,300,500,000	1,365,525,000	1,433,610,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	21,675,000	106,667,500	93,508,750	86,109,870	84,626,092
Sinistres payés	-	1,500,000,000	1,500,000,000	1,500,000,000	-
	454,675,000	284,837,500	178,336,200	129,455,919	1,647,171,709

Croissance du nombre de passagers @ 5 % par an.

MODÈLES DE PRIME
Modèle avec participation de 95 %

Aucun sinistre et participation de 95 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	847,375,000	1,821,876,250	2,938,211,325	4,213,057,307
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000	1,968,000,000	2,066,000,000
Taux de participation (% mondial)	95%	95%	95%	95%	95%
Redevance par passager	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Prime totale	807,500,000	847,875,000	890,150,000	934,800,000	981,350,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	40,375,000	127,131,250	226,695,125	340,561,133	470,373,231
Sinistres payés	-	-	-	-	-
	847,375,000	1,821,876,250	2,938,211,325	4,213,057,307	5,664,260,235

Sinistre au cours de la cinquième année après années sans sinistre, et participation de 95 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	847,375,000	1,821,876,250	2,938,211,325	4,213,057,307
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000	1,968,000,000	2,066,000,000
Taux de participation (% mondial)	95%	95%	95%	95%	95%
Redevance par passager	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
Prime totale	807,500,000	847,875,000	890,150,000	934,800,000	981,350,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	40,375,000	127,131,250	226,695,125	340,561,133	470,373,231
Sinistres payés	-	-	-	-	1,500,000,000
	847,375,000	1,821,876,250	2,938,211,325	4,213,057,307	4,164,260,235

Sinistres au cours des deuxième, troisième et quatrième années, et participation de 95 %

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Solde d'ouverture	0	847,375,000	229,607,500	447,808,200	772,611,369
Nombre de passagers	1,700,000,000	1,600,000,000	1,700,000,000	1,785,000,000	1,874,000,000
Taux de participation (% mondial)	95%	95%	95%	95%	95%
Redevance par passager	0.50	0.50	1.00	1.00	1.00
Prime totale	807,500,000	760,000,000	1,615,000,000	1,695,750,000	1,780,300,000
Frais d'administration	500,000	505,000	510,050	515,151	520,302.00
Revenus de placement	40,375,000	122,737,500	103,710,750	129,568,320	166,276,137
Sinistres payés	-	1,500,000,000	1,500,000,000	1,500,000,000	-
	<u>847,375,000</u>	<u>229,607,500</u>	<u>447,808,200</u>	<u>772,611,369</u>	<u>2,718,667,204</u>

Croissance du nombre de passagers @ 5 % par an.

1. MONTANT MAXIMUM DES ENGAGEMENTS EN VERTU DU SYSTÈME

Aux fins du paragraphe 4.2 de l'Appendice 1, le montant maximum des engagements en vertu du système est le suivant :

- si tous les États contractants participent au système, le montant maximum global des engagements sera de 100 % de 15 000 000 000 \$US
- un État contractant dont le taux de contribution à l'OACI est de 3 % (État A) sera assujetti à un montant maximum de 450 000 000 \$US
- si seulement 51 % des États contractants participent au système, le montant maximum sera de 51 % de 15 000 000 000 \$US = 7 650 000 000 \$US
- le montant maximum des engagements pour l'État A demeure constant à 3 % de 15 000 000 000 \$US = 450 000 000 \$US

2. POURCENTAGES DE REMBOURSEMENT DES RÉCLAMATIONS

Sur la base de la limite prévue par le système de 1 500 000 000 \$US par sinistre, par aéronef, si tous les États contractants participent au système, l'État A sera assujetti à un dédommagement maximum de 45 000 000 \$US par sinistre, par aéronef, par assuré.

Si seulement 51 % des États contractants participent au système, la limite demeurera au plein montant de 1 500 000 000 \$US et le pourcentage incombant aux États contractants participants (au total 51 %) est majoré à 100 % par l'application d'un multiplicateur de 1,9608.

Dans ce cas, la part d'un sinistre de 1 500 000 000 \$US incombant à l'État A serait de $3\% \times 1,9608 = 5,8824\%$. $1\,500\,000\,000\ \$US \times 5,8824\% = 88\,236\,000\ \US .

PIÈCE JOINTE 5**SOMMAIRE DES PERTES AVN52****1. SOMMAIRE DES PERTES AVN52**

Le sommaire ci-joint contient les détails de toutes les pertes AVN52 réglées par le marché de l'assurance de premier rang depuis 1977 et les montants indiqués concernent essentiellement les passagers mais aussi certains règlements de responsabilité civile.

La plus haute perte AVN52 concernant la responsabilité civile au cours des 25 années antérieures au 11 septembre était la tragédie Pan Am de Lockerbie en 1988 qui a donné lieu à des règlements se chiffrant au total à 36 165 881 \$US.

Le marché de l'assurance aéronautique a établi des réserves de responsabilité de 3 830 000 000 \$US pour les quatre pertes survenues le 11 septembre. L'élément responsabilité civile de ces réserves dépasse les 3 500 000 000 \$US, soit presque 100 fois le total de Lockerbie.

Trente et une pertes AVN52 ont été dédommagées par le marché de l'assurance aéronautique au cours des 25 années précédant les événements du 11 septembre, pour un total de 850 000 000 \$US pour les passagers et la responsabilité civile.

Environ 676 000 000 \$US de ce total concernent deux pertes; le B747 de Korean Airlines (1983) pour 154 000 000 \$US et le sinistre Pan Am de Lockerbie (1988) pour 522 000 000 \$US. Les règlements combinés concernant les passagers pour ces deux sinistres sont d'environ 636 000 000 \$US.

Aucun des 29 autres sinistres survenus au cours de la période ci-dessus n'a dépassé 38 000 000 \$US, y compris les règlements pour passagers.

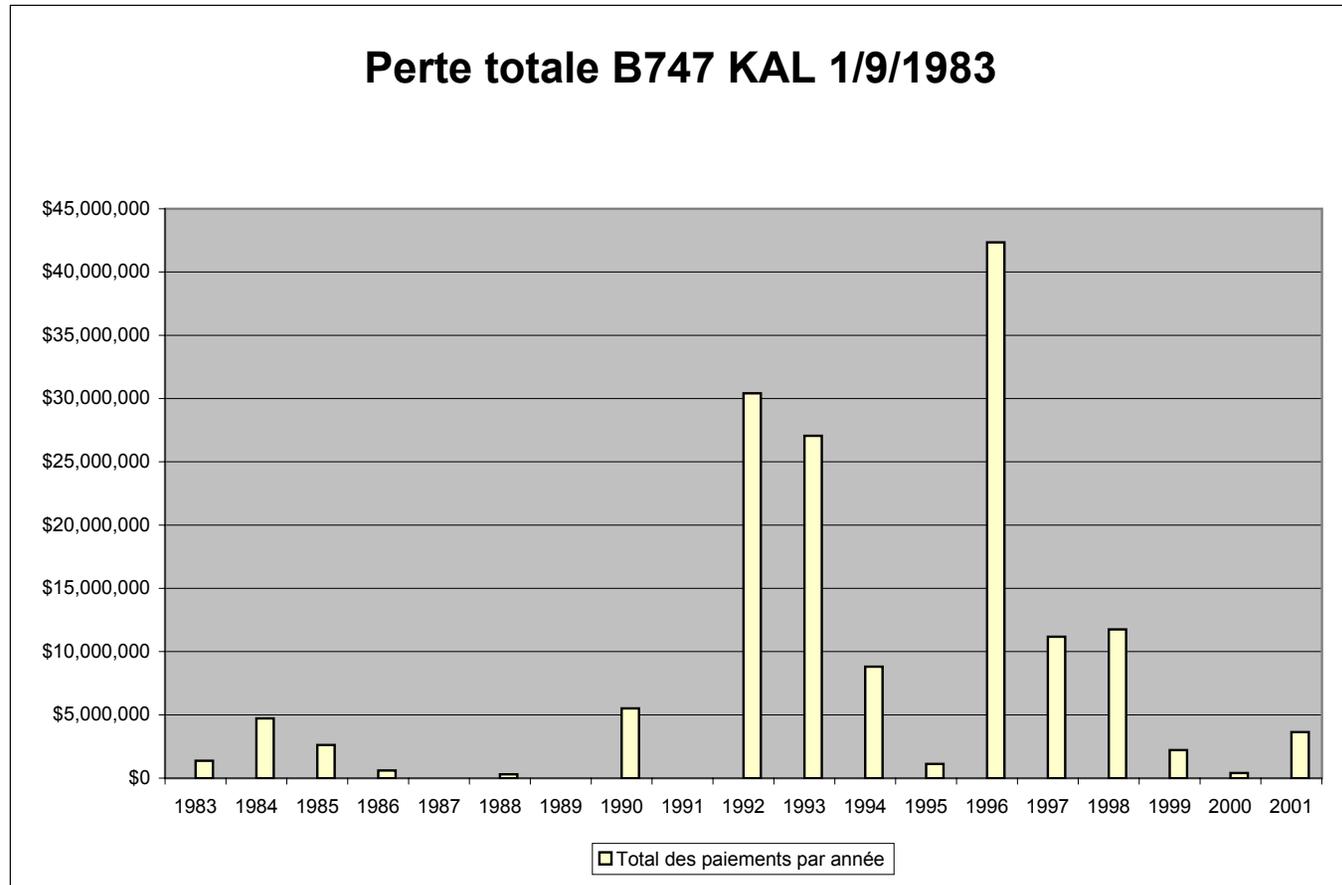
2. STATISTIQUES DES PERTES POUR 2001

Le total pour pertes de coques d'aéronefs et responsabilité en 2001 est estimé à 5 140 000 000 \$US, comparativement à 1 950 000 000 \$US pour 2000.

Le total pour pertes de coques d'aéronefs par temps de guerre en 2001 est estimé à 539 000 000 \$US, comparativement à 5 000 000 \$US pour 2000.

Accident KAL - Îles Sakhalin
Date du sinistre - 1/9/1983

<u>Année de paiement</u>	<u>Total des paiements par année</u>
1983	\$1,367,168
1984	\$4,717,402
1985	\$2,617,004
1986	\$602,739
1987	
1988	\$300,000
1989	
1990	\$5,514,615
1991	
1992	\$30,418,000
1993	\$27,053,880
1994	\$8,807,001
1995	\$1,125,000
1996	\$42,343,230
1997	\$11,176,621
1998	\$11,756,276
1999	\$2,215,978
2000	\$402,521
2001	\$3,631,495
	<u>\$154,048,931</u>



Pertes des compagnies aériennes - Responsabilité au titre des risques de guerre

Date du sinistre	Exploitant	Constructeur	Type d'aéronef	Immatriculation	Réserves pour responsabilité (\$US)	Type de perte
04 déc. 1977	Malaysian Airlines System	Boeing	737	9M-MBD	4 102 000	Totale
20 avril 1978	Korean Air	Boeing	707	HL7429	871 000	Totale
01 sept. 1983	Korean Air	Boeing	747	HL7442	154 048 931	Totale
10 mars 1984	UTA	Boeing (Douglas)	DC-8	F-BOLL	1 233 000	Totale
04 déc. 1984	Kuwait Airways	Airbus Industrie	A310	9K-AHC	2 750 000	Partielle
12 juin 1985	Royal Jordanian Airlines	Boeing	727-200	JY-AFW	300 000	Totale
23 juin 1985	Air India	Boeing	747	VT-EFO	23 985 539	Totale
23 nov. 1985	Egyptair	Boeing	737	SU-AYH	2 600 000	Totale
02 avril 1986	Trans World Airlines	Boeing	727	N54340	6 964 000	Partielle
03 mai 1986	Air Lanka	Lockheed	L-1011 TriStar	4R-ULD	1 569 881	Totale
05 sept. 1986	Pan American World Airways	Boeing	747	N656PA	13 178 000	Majeure Partielle
26 oct. 1986	Thai Airways International	Airbus Industrie	A300	HS-TAE	5 500 000	Partielle
25 déc. 1986	Iraqi Airways	Boeing	737-200	YI-AGJ	3 788 963	Totale
29 nov. 1987	Korean air	Boeing	707	HL7406	9 786 085	Totale
08 déc. 1987	Pacific Southwest Airlines	British Aerospace (HS)	BAe 146	N350PS	37 920 552	Totale

Date du sinistre	Exploitant	Constructeur	Type d'aéronef	Immatriculation	Réserves pour responsabilité (\$US)	Type de perte
03 juill. 1988	Iran Air	Airbus Industrie	A300B2	EP-IBU	1 712 077	Totale
21 déc. 1988	Pan American World Airways	Boeing	747-100	N739PA	520 206 600	Totale
28 juin 1989	Somali Airlines	Fokker	F.27	60-SAZ	1 500 000	Totale
19 sept. 1989	UTA	Boeing (Douglas)	DC-10	N54629	17 281 951	Totale
27 nov. 1989	Avianca	Boeing	727	HK-1803	6 600 000	Totale
11 mai 1990	Phillippine Airlines	Boeing	737-300	EI-BZG	399 431	Totale
02 août 1990	British Airways	Boeing	747	G-AWND	13 066 387	Totale
02 août 1990	Kuwait Airways	(various)	(various)	VARIOUS	284 132	Totale
02 oct. 1990	China Southern Airlines	Boeing	757	B-2812	3 164 859	Totale
18 févr. 1991	ACES	De Havilland	DHC-6 Twin Otter 300	HK-2758X	2 565 000	Totale
27 nov. 1992	LAV - Aeropostal	Boeing (Douglas)	DC-9-30	YV-37C	100 000	Partielle
04 juill. 1993	Royal Swazi Airways	Fokker	F.28	3D-ALN	6 417	Partielle
11 déc. 1994	Phillippine Airlines	Boeing	747-200B	EI-BWF	413 539	Partielle
27 déc. 1994	Air France	Airbus Industrie	A300B2	F-GBEC	2 007 200	Partielle
23 nov. 1996	Ethiopian Airlines	Boeing	767-200ER	ET-AIZ	12 065 469	Totale
24 juill. 2001	SriLankan Airlines	(various)	(various)		1 000 000	
11 sept. 2001	American Airlines	Boeing	767-200	N334AA	1 540 000 000	Totale

Date du sinistre	Exploitant	Constructeur	Type d'aéronef	Immatriculation	Réserves pour responsabilité (\$US)	Type de perte
11 sept. 2001	United Airlines	Boeing	767-200	N612UA	1 540 000 000	Totale
11 sept. 2001	American Airlines	Boeing	757-200	N644AA	600 000 000	Totale
11 sept. 2001	United Airlines	Boeing	757-200	N591UA	150 000 000	Totale

Sommaire des pertes AVN52

(Voir Appendice 1, Pièce jointe 5)

PIÈCE JOINTE 6**AVN 48B 1.10.96****CLAUSE D'EXCLUSION (AVIATION) POUR GUERRE,
CAPTURE ILLICITE ET AUTRES RISQUES**

La présente police ne couvre pas les sinistres résultant des causes suivantes :

- a) Guerre, invasion, actes d'ennemis étrangers, hostilités (avec ou sans déclaration de guerre), guerre civile, rébellion, révolution, insurrection, loi martiale, pouvoir militaire ou usurpé ou tentative d'usurpation de pouvoir.
- b) Toute détonation hostile d'une arme de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive.
- c) Grèves, émeutes, agitations civiles ou ouvrières.
- d) Tout acte commis par une ou plusieurs personnes, qu'il s'agisse ou non d'agents d'une puissance étrangère, à des fins politiques ou terroristes, que le sinistre ou les dommages qui en résultent soient accidentels ou intentionnels.
- e) Tout acte de malveillance ou de sabotage.
- f) Confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition pour possession ou utilisation par ou sous les ordres de tout gouvernement (civil, militaire ou de fait) ou de tout pouvoir public ou local.
- g) Détournement, capture illicite ou exercice illicite du contrôle de l'aéronef ou de l'équipage en vol (y compris toute tentative de capture ou de contrôle) par une ou des personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assuré.

En outre, la présente police ne couvre pas les sinistres survenant alors que l'aéronef n'est pas sous le contrôle de l'assuré, suite à un quelconque des faits ci-dessus. L'assuré sera réputé avoir repris le contrôle de l'aéronef lorsque celui-ci lui aura été retourné sauf, à un aéroport non exclu du fait des limites géographiques de la présente police et dans un état permettant son utilisation (pour que cette condition soit satisfaite, l'aéronef devra être stationné moteurs coupés et libre de toute contrainte).

AVN 52D 12.12.01**AVENANT DE COUVERTURE ADDITIONNELLE
(RESPONSABILITÉ AVIATION)**

1. VU que la police dont le présent avenant fait partie comporte une clause d'exclusion pour guerre, capture illicite et autres risques (clause AVN 48B), MOYENNANT une prime supplémentaire de, il est par la présente compris et convenu qu'à compter du, tous les alinéas autres que de la Clause AVN 48B faisant partie de la présente police sont supprimés SOUS RÉSERVE de toutes les conditions du présent avenant.

2. L'EXCLUSION ne s'applique qu'à une couverture additionnelle en ce qui a trait à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B.
La couverture ne comprend pas la responsabilité pour les dommages à tout type de biens au sol situés hors du Canada et des États-Unis d'Amérique à moins qu'ils résultent directement ou non de l'utilisation d'un aéronef.

3. LIMITE DE RESPONSABILITÉ

La limite de la responsabilité des assureurs relativement à la couverture prévue par le présent avenant est de 50 000 000 \$US ou la limite de police applicable, selon le plus bas de ces deux montants, par sinistre et à titre de montant annuel maximum (la «sous-limite»). Cette sous-limite s'applique à l'intérieur de la limite globale de la police et non en sus de cette dernière.

Dans la mesure où la couverture est consentie à un assuré en vertu de la présente police, cette sous-limite ne s'applique pas à la responsabilité de l'assuré :

- a) envers les passagers (et leurs bagages et effets personnels) de tout exploitant d'aéronef auquel la police accorde une couverture de responsabilité envers ses passagers pour dommages émanant de l'exploitation de l'aéronef par l'assuré;
- b) pour le fret et la poste placés à bord de l'aéronef de tout exploitant auquel la police accorde une couverture de responsabilité pour lesdits fret et poste pour dommages émanant de l'exploitation de l'aéronef par l'assuré.

4. RÉSILIATION AUTOMATIQUE

Dans la mesure indiquée ci-dessous, la couverture accordée par le présent avenant est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE dans les circonstances suivantes :

1) **Couverture totale**

- au commencement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plus des États suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine et Royaume-Uni

- 2) **Toute couverture accordée relativement à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B**
- advenant la détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive quel que soit l'endroit ou le moment auquel cette détonation peut se produire, que l'aéronef assuré soit en cause ou non
- 3) **Couverture totale concernant l'un quelconque des aéronefs de l'assuré, réquisitionné pour possession ou utilisation**
- lors d'une telle réquisition

IL EST STIPULÉ que si un aéronef de l'assuré est en vol au moment où 1), 2) ou 3) survient, la couverture accordée par le présent avenant (à moins qu'elle n'ait été annulée, résiliée ou suspendue) continuera de s'appliquer relativement à un tel aéronef jusqu'à la fin du premier atterrissage suivant et jusqu'à ce que tous les passagers aient débarqué.

5. RÉVISION ET ANNULATION

- a) **Révision de la prime et/ou des limites géographiques (7 jours)**
Les assureurs peuvent donner avis de révision de prime et/ou de limites géographiques et cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- b) **Annulation limitée (48 heures)**
Suite à une détonation hostile [paragraphe 4, 2) ci-dessus], les assureurs peuvent donner avis d'annulation d'une ou plusieurs parties de la couverture accordée par le paragraphe 1 du présent avenant par référence aux alinéas c), d), e), f) et/ou g) de la Clause AVN 48B. Cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de quarante-huit heures commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- c) **Annulation (7 jours)**
La couverture accordée par le présent avenant peut être annulée par les assureurs ou par l'assuré, par un avis entrant en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- d) **Avis**
Tous les avis mentionnés dans le présent avenant doivent être donnés par écrit.

AVN 52E 12.12.01**AVENANT DE COUVERTURE ADDITIONNELLE
(RESPONSABILITÉ AVIATION)**

1. VU que la police dont le présent avenant fait partie comporte une clause d'exclusion pour guerre, capture illicite et autres risques (clause AVN 48B), MOYENNANT une prime supplémentaire de, il est par la présente compris et convenu qu'à compter du, tous les alinéas autres que de la Clause AVN 48B faisant partie de la présente police sont supprimés SOUS RÉSERVE de toutes les conditions du présent avenant.
2. L'EXCLUSION ne s'applique qu'à une couverture additionnelle en ce qui a trait à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B.
La couverture ne comprend pas la responsabilité pour les dommages à tout type de biens au sol situés hors du Canada et des États-Unis d'Amérique à moins qu'ils résultent directement ou non de l'utilisation d'un aéronef.

3. LIMITE DE RESPONSABILITÉ

La limite de la responsabilité des assureurs relativement à la couverture prévue par le présent avenant est de ou la limite de police applicable, selon le plus bas de ces deux montants, par sinistre et à titre de montant annuel maximum (la «sous-limite»). Cette sous-limite s'applique à l'intérieur de la limite globale de la police et non en sus de cette dernière.

Dans la mesure où la couverture est consentie à un assuré en vertu de la présente police, cette sous-limite ne s'applique pas à la responsabilité de l'assuré :

- a) envers les passagers (et leurs bagages et effets personnels) de tout exploitant d'aéronef auquel la police accorde une couverture de responsabilité envers ses passagers pour dommages émanant de l'exploitation de l'aéronef par l'assuré;
 - b) pour le fret et la poste placés à bord de l'aéronef de tout exploitant auquel la police accorde une couverture de responsabilité pour lesdits fret et poste pour dommages émanant de l'exploitation de l'aéronef par l'assuré.
4. RÉSILIATION AUTOMATIQUE

Dans la mesure indiquée ci-dessous, la couverture accordée par le présent avenant est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE dans les circonstances suivantes :

- 1) **Couverture totale**
- au commencement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plus des États suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine et Royaume-Uni

- 2) **Toute couverture accordée relativement à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B**
- advenant la détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive quel que soit l'endroit ou le moment auquel cette détonation peut se produire, que l'aéronef assuré soit en cause ou non
- 3) **Couverture totale concernant l'un quelconque des aéronefs de l'assuré, réquisitionné pour possession ou utilisation**
- lors d'une telle réquisition

IL EST STIPULÉ que si un aéronef de l'assuré est en vol au moment où 1), 2) ou 3) survient, la couverture accordée par le présent avenant (à moins qu'elle n'ait été annulée, résiliée ou suspendue) continuera de s'appliquer relativement à un tel aéronef jusqu'à la fin du premier atterrissage suivant et jusqu'à ce que tous les passagers aient débarqué.

5. RÉVISION ET ANNULATION

- a) **Révision de la prime et/ou des limites géographiques (7 jours)**
Les assureurs peuvent donner avis de révision de prime et/ou de limites géographiques et cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- b) **Annulation limitée (48 heures)**
Suite à une détonation hostile [paragraphe 4, 2) ci-dessus], les assureurs peuvent donner avis d'annulation d'une ou plusieurs parties de la couverture accordée par le paragraphe 1 du présent avenant par référence aux alinéas c), d), e), f) et/ou g) de la Clause AVN 48B. Cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de quarante-huit heures commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- c) **Annulation (7 jours)**
La couverture accordée par le présent avenant peut être annulée par les assureurs ou par l'assuré, par un avis entrant en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.
- d) **Avis**
Tous les avis mentionnés dans le présent avenant doivent être donnés par écrit.

AVN 52F 17.10.01
(applicable à la couverture accordée aux prestataires de services)

AVENANT DE COUVERTURE ADDITIONNELLE
(RESPONSABILITÉ AVIATION)

1. VU que la police dont le présent avenant fait partie comporte une clause d'exclusion pour guerre, capture illicite et autres risques (clause AVN 48B), MOYENNANT une prime supplémentaire de, il est par la présente compris et convenu qu'à compter du, tous les alinéas autres que de la Clause AVN 48B faisant partie de la présente police sont supprimés SOUS RÉSERVE de toutes les conditions du présent avenant.
2. L'EXCLUSION ne s'applique qu'à une couverture additionnelle en ce qui a trait à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B.
La couverture ne comprend pas la responsabilité pour les dommages à tout type de biens au sol situés hors du Canada et des États-Unis d'Amérique à moins qu'ils résultent directement ou non de l'utilisation d'un aéronef.
3. LIMITE DE RESPONSABILITÉ

La limite de la responsabilité des assureurs relativement à la couverture prévue par le présent avenant est de 50 000 000 \$US ou la limite de police applicable, selon le plus bas de ces deux montants, par sinistre et à titre de montant annuel maximum (la «sous-limite»). Cette sous-limite s'applique à l'intérieur de la limite globale de la police et non en sus de cette dernière.
4. RÉSILIATION AUTOMATIQUE

Dans la mesure indiquée ci-dessous, la couverture accordée par le présent avenant est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE dans les circonstances suivantes :
 - 1) **Couverture totale**
- au commencement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plus des États suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine et Royaume-Uni
 - 2) **Toute couverture accordée relativement à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B**
- advenant la détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive quel que soit l'endroit ou le moment auquel cette détonation peut se produire, que l'aéronef assuré soit en cause ou non
 - 3) **Couverture totale concernant l'un quelconque des aéronefs de l'assuré, réquisitionné pour possession ou utilisation**
- lors d'une telle réquisition

IL EST STIPULÉ que si un aéronef de l'assuré est en vol au moment où 1), 2) ou 3) survient, la couverture accordée par le présent avenant (à moins qu'elle n'ait été annulée, résiliée ou suspendue) continuera de s'appliquer relativement à un tel aéronef jusqu'à la fin du premier atterrissage suivant et jusqu'à ce que tous les passagers aient débarqué.

5. RÉVISION ET ANNULATION

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

Les assureurs peuvent donner avis de révision de prime et/ou de limites géographiques et cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

b) **Annulation limitée (48 heures)**

Suite à une détonation hostile [paragraphe 4, 2) ci-dessus], les assureurs peuvent donner avis d'annulation d'une ou plusieurs parties de la couverture accordée par le paragraphe 1 du présent avenant par référence aux alinéas c), d), e), f) et/ou g) de la Clause AVN 48B. Cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de quarante-huit heures commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

c) **Annulation (7 jours)**

La couverture accordée par le présent avenant peut être annulée par les assureurs ou par l'assuré, par un avis entrant en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

d) **Avis**

Tous les avis mentionnés dans le présent avenant doivent être donnés par écrit.

AVN 52G 17.10.01
(applicable à la couverture accordée aux prestataires de services)

AVENANT DE COUVERTURE ADDITIONNELLE
(RESPONSABILITÉ AVIATION)

1. VU que la police dont le présent avenant fait partie comporte une clause d'exclusion pour guerre, capture illicite et autres risques (clause AVN 48B), MOYENNANT une prime supplémentaire de, il est par la présente compris et convenu qu'à compter du, tous les alinéas autres que de la Clause AVN 48B faisant partie de la présente police sont supprimés SOUS RÉSERVE de toutes les conditions du présent avenant.
2. L'EXCLUSION ne s'applique qu'à une couverture additionnelle en ce qui a trait à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B.
La couverture ne comprend pas la responsabilité pour les dommages à tout type de biens au sol situés hors du Canada et des États-Unis d'Amérique à moins qu'ils résultent directement ou non de l'utilisation d'un aéronef.
3. LIMITE DE RESPONSABILITÉ

La limite de la responsabilité des assureurs relativement à la couverture prévue par le présent avenant est de _____ ou la limite de police applicable, selon le plus bas de ces deux montants, par sinistre et à titre de montant annuel maximum (la «sous-limite»). Cette sous-limite s'applique à l'intérieur de la limite globale de la police et non en sus de cette dernière.
4. RÉSILIATION AUTOMATIQUE

Dans la mesure indiquée ci-dessous, la couverture accordée par le présent avenant est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE dans les circonstances suivantes :
 - 1) **Couverture totale**
- au commencement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plus des États suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine et Royaume-Uni
 - 2) **Toute couverture accordée relativement à la suppression de l'alinéa a) de la Clause AVN 48B**
- advenant la détonation hostile de toute arme de guerre utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive quel que soit l'endroit ou le moment auquel cette détonation peut se produire, que l'aéronef assuré soit en cause ou non
 - 3) **Couverture totale concernant l'un quelconque des aéronefs de l'assuré, réquisitionné pour possession ou utilisation**
- lors d'une telle réquisition

IL EST STIPULÉ que si un aéronef de l'assuré est en vol au moment où 1), 2) ou 3) survient, la couverture accordée par le présent avenant (à moins qu'elle n'ait été annulée, résiliée ou suspendue) continuera de s'appliquer relativement à un tel aéronef jusqu'à la fin du premier atterrissage suivant et jusqu'à ce que tous les passagers aient débarqué.

5. RÉVISION ET ANNULATION

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

Les assureurs peuvent donner avis de révision de prime et/ou de limites géographiques et cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

b) **Annulation limitée (48 heures)**

Suite à une détonation hostile énumérée au paragraphe 4 2) ci-dessus, les assureurs peuvent donner avis d'annulation d'une ou plusieurs parties de la couverture accordée par le paragraphe 1 du présent avenant par référence aux alinéas c), d), e), f) et/ou g) de la Clause AVN 48B. Cet avis entrera en vigueur à la fin d'une période de quarante-huit heures commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

c) **Annulation (7 jours)**

La couverture accordée par le présent avenant peut être annulée par les assureurs ou par l'assuré, par un avis entrant en vigueur à la fin d'une période de sept jours commençant à 23.59 heures GMT, le jour où ledit avis aura été donné.

d) **Avis**

Tous les avis mentionnés dans le présent avenant doivent être donnés par écrit.

APPENDICE 2**LISTE DES PARTICIPANTS****ÉTATS MEMBRES**

Afrique du Sud	J. Morrison V. Naidoo P.D. Moeti
Allemagne	R. Müenz C. Henrichs
Arabie saoudite	S. Al-Ghamdi
Australie	S. Clegg
Brésil	A. Pereira C.B. Rodrigues R.M. Barreda M.A. Castro A.C. Romera F. de Asis Leme Franco D.M. Silva
Canada	R. Dean (AHAC) E. Macnab M. Skrobica
Égypte	M. El Bagoury F.A.A. Ghoneimy F. Aly N. El Koussy S. El Maghloub M. El Serafi
États-Unis	J. Rodgers P. Bloch
France	P. Gabelle V. Jost A. Veillard
Inde	A.P. Singh
Japon	T. Kawanishi M. Ogiso T. Okawara

ÉTATS MEMBRES

Mexique	R. Rodríguez Garduno H. Vázquez G. Delgado S. Retana
Royaume-Uni	P. Smith
Singapour	S.H. Tan L. Tan

OBSERVATEURS (ORGANISATIONS INTERNATIONALES)

Association du transport aérien international (IATA)	L. Clark H. Goldberg
Commission européenne (CE)	F. Morgan
Conseil international des aéroports (ACI)	R. Heitmeyer S. Hub
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)	J. Wool C. Brandes
London Market Brokers Committee — Section aviation	J. Palmer-Brown K. Coombes
Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA)	D. Gasson P.L. Butler

OBSERVATEURS (ÉTATS)

Chine	T.F. Zhao J. Yuan
Espagne	L. Adrover
Fédération de Russie	I.M. Lysenko
République tchèque	O. Gorgol
Sénégal	B. Gueye

APPENDICE 3**ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION****Point 1 : Examen des mesures prises par suite de l'annulation ou de la réduction de la couverture pour les risques de guerre**

Le Groupe spécial sera invité à passer brièvement en revue les mesures déjà prises par les États et par le secteur du transport aérien depuis sa première réunion.

Point 2 : Mécanismes possibles d'action gouvernementale et du secteur du transport aérien

Le Groupe spécial sera invité à étudier des propositions d'action gouvernementale et du secteur du transport aérien (à moyen et long termes) et leurs implications.

Point 3 : Élaboration de recommandations à examiner par le Conseil de l'OACI**Point 4 : Questions diverses**

APPENDICE 4**LISTE DES DOCUMENTS****NOTES DE TRAVAIL :**

N° de la note	Point de l'ordre du jour	Titre	Présentée par
1	–	Ordre du jour provisoire	Secrétariat
2	2	Responsabilité civile de l'aviation à l'égard de la couverture contre les risques de guerre, de détournement et de terrorisme, etc.	LMBC en collaboration avec l'ACI, l'IATA et l'ICCAIA
3	2	Mesures à long terme	Allemagne
4	2	Observations and proposals	IATA et ICCAIA
5	2	Brazil's comments on aviation third party liability in respect to war/hijacking/terrorism cover, etc.	Brésil
6	2	Joint procedural recommendation from the SGWI to the ICAO Council : Relating to liability reform	Allemagne, Finlande et IATA/ICCAIA
7	3	Proposed scheme for aviation third party war risk coverage	Président, Vice-Président et Secrétariat

NOTES D'INFORMATION :

N° de la note	Point de l'ordre du jour	Titre	Présentée par
1	2	Aviation mutual war risk and liability insurance	Royaume-Uni
2	1	Aviation insurance pre- and post- 11 September 2001	UIAI
3	2	War risk insurance requirement	Finlande
4 (Révision)	1	Survey of members regarding national measures in respect of war risk insurance	IATA