

RESPONSABILITÉ ET ASSURANCES
DANS LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE

LOÏCK BOGAERT LE SCAO
(AXA Corporate Solutions)¹

Depuis toujours, le secteur aéronautique poursuit la quête du gigantisme. Ce but a été atteint avec le dernier né d'Airbus, l'A380. En réponse à un accident d'aéronef de ce type, exploité à titre commercial, les indemnités allouées aux victimes peuvent atteindre plusieurs centaines de millions de dollars². Une personne morale, dont la responsabilité est retenue, ne peut y faire face seule. L'assurance aviation a pour vocation d'intervenir pour en contrecarrer la défaillance quasi-certaine. En ce sens, elle permet de stabiliser et de pérenniser le secteur aéronautique intrinsèquement lié au risque de catastrophe dont les enjeux humains, financiers, technologiques mais aussi d'image, sont considérables. Le marché mondial de l'assurance aviation dispose de capacités financières importantes, marché sur-capacitaire en raison d'une concurrence effrénée entre assureurs³, mais dont la limite d'engagement, en montant, par assureur reste relativement limitée. Il convient de rappeler que l'assurance est la garantie donnée au sujet de quelque chose. C'est un mécanisme de transfert de risque vers l'assureur qui permet aux opérateurs du secteur de protéger, au minimum, leur trésorerie. La police d'assurance aviation garantit les risques auxquels font face les assurés⁴, mentionnés au contrat. En conséquence, l'opération d'assurance

¹ Les informations délivrées et les opinions exprimées dans cet article n'engagent que leur auteur et ne sauraient refléter une position officielle de la société AXA Corporate Solutions.

² Un Boeing 747-400 de 403 passagers de nationalité américaine s'écrase lors de son approche finale à l'aéroport JFK New-York. Tous les passagers décèdent dans l'accident. Le coût moyen du scénario pour les assureurs « aviation » de la compagnie aérienne pourrait être le suivant : valeur de l'aéronef (US\$ 120,000,000) auxquels s'ajoutent l'indemnisation des passagers (US\$ 2,619,500,000) ainsi que l'indemnisation des dommages causés aux tiers au sol (US\$ 10,000,000). Le sinistre maximum probable serait évalué à US\$ 2,749, 500,000. Il ne s'agit que d'un scénario qui ne prend pas en compte l'éventuel partage de responsabilité que déciderait un tribunal ayant compétence pour statuer. Le scénario retient une indemnisation moyenne par passager de US\$ 6,500,000.

³ Situation notamment rencontrée en cycle de marché *soft*, en l'absence de sinistres majeurs, impactant le marché international de l'assurance aviation ; B. TREVIDIC, « Les vols en avion n'ont jamais été aussi sûrs qu'en 2012 », *Les Echos* [en ligne], http://m.lesechos.fr/redirect_article.php?id=0202448449300 [page consultée le 14 décembre 2012].

⁴ Les polices aviation sont dites « à périls dénommés » et non « tous risques sauf ».

Cet ouvrage est en vente chez votre libraire
et auprès des éditions A.Pedone
13 rue Soufflot 75005 Paris France

tel : + 39 (0) 1 43 54 05 97 - Email : librairie@apedone.net - site : www.pedone.info

LOÏCK BOGAERT LE SCAO

consiste à couvrir la probabilité de survenance d'un fait ou d'un événement, futur, incertain, qui peut entraîner, s'il se réalise, des conséquences dommageables. *In fine*, l'assurance interagit avec la notion d'accident. En effet, l'accident est l'événement fortuit qui a des effets plus ou moins dommageables pour les personnes ou pour les choses. En cas d'accident, la pluralité des victimes peut entraîner une kyrielle de recherches en responsabilité. A l'issue d'un contentieux, un ou plusieurs responsables peuvent être condamnés à se porter garant de leurs actions, voire de celles des autres. La répartition des responsabilités peut être contractuellement prévue, mais la plupart du temps, c'est au juge d'en décider. Qui dit accident dit sinistre, admis comme le fait dommageable pour soi-même ou pour autrui de nature à mettre en jeu la garantie d'un assureur. L'objectif de l'étude est de qualifier les principaux régimes de responsabilité du secteur et d'examiner les solutions proposées par l'assurance pour en amortir les conséquences. Le premier est celui du propriétaire.

SECTION I UN RÉGIME DE RESPONSABILITÉ SUBSTANTIEL DÉFAVORABLE AU PROPRIÉTAIRE

Certains pays⁵ retiennent la responsabilité objective, sans faute, du propriétaire en cas de dommages au sol. La seule preuve du lien de causalité permet d'engager la responsabilité du propriétaire, d'où un risque de *Forum shopping*⁶. En outre, la Convention de Rome (dite CR⁷) de 1952 oblige le propriétaire, présumé exploitant (sauf preuve contraire), à réparer les dommages causés aux tiers à la surface⁸. Le propriétaire est solidairement responsable de l'exploitant au moment du dommage lorsqu'il a conféré le droit exclusif d'utiliser l'aéronef pour moins de 14 jours⁹.

Le principe de responsabilité sans faute a été étendu à la qualité d'importateur. La Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administra-

⁵ Dite aussi Strict Owner Liability dans les pays tels que l'Australie, la Grèce, la Norvège, le Danemark, les Bermudes.

⁶ Le drame de 2004 survenu au large de Charm el-Cheikh rapporte un grief à l'encontre du propriétaire-bailleur. Les locataires successifs auraient laissé l'appareil se dégrader, ce qui aurait, pour certains, participé à la survenance du sinistre. Se reporter au modèle de *Reason* ou « *swiss cheese model* » qui est une tentative d'explication et de prévention des accidents, dont les causes sont rarement uniques ; University of New South Wales, Faculty of Science, « Seeking and finding organisational accident causes: Comments on the Swiss cheese model » [en ligne], <http://www.aviation.unsw.edu.au/about/articles/swisscheese.html> [page consultée le 15 avril 2013].

⁷ Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, 7 octobre 1952, Doc. OACI 7364.

⁸ Convention non ratifiée par la France ; Articles 2 § 3 et 13.

⁹ Article 3.