

## Vols diplomatiques ou humanitaires

### Assurance des risques de guerre

#### 1. Introduction

1.1. Par vols diplomatiques ou humanitaires, il faut entendre les vols exécutés à la demande de la Confédération suisse ou d'organismes nationaux ou internationaux à caractère humanitaire avec ou sans l'accord de la Confédération, dans des buts diplomatiques ou humanitaires.

Dans la majeure partie des cas - sinon dans tous les cas -, le pays de destination d'un vol diplomatique ou humanitaire se situe dans une zone dangereuse (guerre, guerre civile, révolution, invasion, etc.). Ces risques dits de guerre sont, en règle générale, exclus de la police d'assurance couvrant les risques normaux.

1.2. L'assurance des risques aviation comporte:

- l'assurance de corps d'avion,
- l'assurance de la responsabilité civile en vol (passagers) et au sol,
- l'assurance des équipages contre les accidents.

L'assurance des marchandises transportées peut être conclue, si nécessaire, par une assurance contre les risques de transport.

1.3. Les vols de nature diplomatique sont exécutés, dans la règle, sur l'ordre du Département politique fédéral, avec l'accord du Conseil fédéral.

Les vols de nature humanitaire sont exécutés sur l'ordre d'une institution humanitaire nationale (p.ex. Croix-Rouge Suisse) ou internationale (p.ex. Comité international de la Croix-Rouge), dans certains cas avec l'accord et l'aide financière du Conseil fédéral.

1.4. Une compagnie de navigation aérienne ne mettra un aéronef à disposition qu'à la condition de recevoir une garantie couvrant les risques de guerre quant au corps d'avion, à la responsabilité civile en vol et au sol, aux accidents de l'équipage. Cette garantie doit être donnée par l'affréteur et est, dans la règle, partie intégrante du contrat d'affrètement entre la compagnie de navigation aérienne, d'une part, et ou la Confédération, ou l'institution humanitaire, d'autre part.

1.5. Le problème à résoudre est de savoir comment obtenir une garantie couvrant les risques de guerre à des conditions aussi favorables que possible.

Aux fins d'éclaircissements, le soussigné a eu une entrevue avec Monsieur Oscar A. Schnider, Conseiller en matière d'aviation auprès de la "Winterthur" Société Suisse d'Assurances, à Winterthur.

## 2. Garantie couvrant les risques de guerre

2.1. La garantie couvrant les risques de guerre nécessaire à la compagnie de navigation aérienne peut être donnée de deux façons:

- par une déclaration de garantie pour tous les dommages découlant d'un événement dit de guerre;
- par une assurance des risques de guerre.

2.2. La déclaration de garantie oblige l'affréteur à réparer tous les dommages découlant d'un événement dit de guerre (corps d'avion, responsabilité civile en vol et au sol, accidents de l'équipage). Cette solution peut être très onéreuse en cas de réalisation d'un événement dommageable.

2.3. La conclusion d'une assurance des risques de guerre limitée au corps d'avion, à la responsabilité civile en vol et au sol implique naturellement le paiement d'une prime. Cette solution est certainement moins onéreuse à la longue que la déclaration

de garantie, le coût d'un seul événement dommageable pouvant atteindre un multiple des primes payées même pour un grand nombre de vols diplomatiques ou humanitaires.

- 2.4. Tant qu'ils restent au service de la compagnie de navigation aérienne, les équipages bénéficient des assurances sociales de l'employeur. Engagés pour des vols présentant des risques plus élevés, les équipages devraient pouvoir normalement bénéficier d'une garantie complémentaire, à donner par l'affréteur. Etant donné que les sommes garanties restent dans des limites connues, d'une part, et que l'assurance risques de guerre accidents serait onéreuse, d'autre part, l'affréteur a intérêt à donner une simple garantie complémentaire (décès, invalidité, frais de guérison, et indemnité journalière pour incapacité temporaire de travail), ainsi que cela a été fait précédemment déjà.

### 3. Possibilités d'assurance sur le marché

Monsieur Oscar A. Schnider fonctionne également, dans certains cas, comme conseiller en assurance du Comité international de la Croix-Rouge. A cette occasion, il a pu constater les difficultés rencontrées sur le marché pour obtenir une assurance satisfaisant à la fois la compagnie de navigation aérienne quant aux garanties nécessaires et l'affréteur quant au prix de ces garanties qui dépend pour une part des sommes d'assurance et pour une autre part de la situation des risques du moment. Il a donc établi un modèle de police d'assurance couvrant les risques dit de guerre comportant l'assurance du corps d'avion, de la responsabilité civile légale en vol (passagers) et au sol.

Les sommes d'assurance sont fixées

- quant au corps d'avion de cas en cas,
- quant à la responsabilité civile légale au sol à 20 millions de francs et à 100'000 francs envers chaque passager.

Les primes pour une telle assurance sont fixées selon la situation politique du moment et la durée de l'engagement et présentent l'avantage de pouvoir être ajustées de période en période.

Cette assurance prévoit l'arrêt automatique de la garantie en cas de grande guerre entre un ou plusieurs des Etats: Royaume Uni, USA, France, URSS et Chine et en cas d'utilisation d'armes atomiques ou nucléaires. Cette clause est nécessaire pour obtenir la réassurance sur le marché international; il ne semble pas qu'il y ait lieu d'y attacher une importance particulière dans les cas visés ici.

#### 4. Conclusions

Ces conclusions se rapportent principalement aux vols diplomatiques ou humanitaires ordonnés par la Confédération (affréteur) ou commandés par des organismes à caractère humanitaire (affréteurs) avec l'accord et la participation financière de la Confédération. Elles sont naturellement valables aussi pour des vols humanitaires dans lesquels la Confédération n'intervient pas.

En dehors de toute assurance, il faut admettre qu'une garantie de la Confédération pour les risques dits de guerre sur corps d'avion, en responsabilité civile et en accidents de l'équipage pourrait, en cas de sinistre, coûter très cher à la Confédération, bien plus cher que les primes à payer même pour un grand nombre de vols. Il semble dès lors que l'octroi d'une telle garantie ne saurait être envisagé raisonnablement.

Une possibilité d'assurance des risques dits de guerre sur corps d'avion et en assurance de la responsabilité civile légale en vol (passagers) et au sol est offerte sur le marché (voir chiffre 3 ci-devant). Un modèle de cette police est annexé à la présente note.

Les conditions de cette assurance ont été conçues de manière telle qu'elles satisfassent aux exigences des compagnies de navigation aérienne. Une telle police peut devenir partie intégrante du contrat d'affrètement.

Pour les équipages, il y a lieu de s'en tenir à ce qui est exposé sous chiffre 2.4, c'est-à-dire à une garantie complémentaire de l'affréteur. Il ne serait pas exclu de pouvoir aussi contracter une assurance, mais le prix à payer serait élevé.

L'engagement d'avions pour des vols diplomatiques ou humanitaires doit intervenir rapidement. Si l'assurance est le moyen de garantie finalement choisi, il conviendrait que les parties (assureur et affréteur) s'entendent sur un contrat-cadre (conditions valables dans tous les cas). Il suffirait alors, le moment venu, de fixer la somme d'assurance du corps d'avion et les primes à payer.

L'assurance des marchandises transportées, possible sur le marché, ne semble pas être d'actualité ici.

Berne, le 1er septembre 1975



Annexe.