

# Bulletin Droit des sociétés et droit commercial

Mars 2010

Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

Sommaire du bulletin :

- Dommages aux tiers par des aéronefs en vol
- Nouvelles règles en France pour les transporteurs, les hôteliers et les agences de voyages

## La Convention de Rome de 1952 sur les dommages causés par les aéronefs : version révisée de février 2010

Alex Ferrari, Londres

Le Groupe spécial de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), mis en place afin de moderniser la *Convention de Rome* de 1952, a réalisé deux projets de conventions : la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs, en cas d'intervention illicite* (communément appelée *Convention relative à l'intervention illicite*) et la *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (communément appelée *Convention relative aux risques généraux*).

### Vue d'ensemble des projets de convention

La *Convention relative à l'intervention illicite* (qui inclut les actes de terrorisme) limite la responsabilité des exploitants en contrepartie d'une responsabilité de plein droit (ou responsabilité stricte). Les actions en réparation excédant cette limitation doivent être payées par un fonds de compensation, alimenté par les paiements obligatoires des passagers et des transporteurs de marchandises perçus par les exploitants. L'introduction d'une responsabilité stricte et d'une limitation de responsabilité signifie que :

- les actions en réparation sont moins compliquées, dans la mesure où le demandeur n'a pas besoin de prouver que l'exploitant a commis une faute, évitant ainsi toutes discussions complexes pour rapporter la preuve de la responsabilité; et
- l'exploitant est conscient du montant maximum de sa responsabilité en application de la convention et prend ses dispositions auprès de son assurance en conséquence.

En ce qui concerne la *Convention relative aux risques généraux*, cette dernière suit le schéma de la *Convention de Montréal* : l'exploitant est soumis à une responsabilité de plein droit pour les dommages causés jusqu'à un certain seuil et, au-delà, il n'est responsable que dans la mesure où il est négligent. Aucun mécanisme de réparation supplémentaire n'est prévu dans cette convention.

En conséquence, les exploitants sont potentiellement responsables de tous les dommages causés et il est extrêmement improbable qu'ils puissent obtenir une assurance suffisante pour couvrir leur

Vancouver

Calgary

Toronto

Ottawa

Montréal

Québec

Londres

Paris

Johannesburg

responsabilité potentielle en application de la convention. Cependant, cette convention a reçu peu de manifestations d'intérêt dans la mesure où le droit interne est déjà bien construit dans ce domaine, avec une responsabilité des exploitants limitée à des niveaux assurables. Il est ainsi peu vraisemblable que la convention soit ratifiée par de nombreux États, dans l'hypothèse où elle arrive jusqu'au stade de la ratification.

### **La Convention relative à l'intervention illicite**

Cette convention s'applique aux dommages causés aux tiers sur le territoire d'un État partie à la convention par un aéronef en vol, à la suite d'un acte d'intervention illicite, dès lors que l'exploitant est originaire d'un autre État, partie ou non à la convention (article 2 paragraphe 1). La convention s'applique aussi, dans certaines circonstances, aux dommages causés aux tiers dans un État qui n'est pas partie à la convention dès lors que l'exploitant causant le dommage est originaire d'un État partie à la convention.

La convention prévoit que l'exploitant est responsable de plein droit des dommages causés à un tiers par un aéronef en vol ; le tiers n'a pas besoin de prouver que la compagnie aérienne a commis une faute (article 3). Le tiers a un recours exclusif à l'encontre de la compagnie aérienne (article 27), en plus de celui dont elle dispose à l'encontre de la partie causant l'intervention illicite. Cependant, la responsabilité de la compagnie aérienne est limitée en fonction du poids de l'aéronef – 700 millions DTS pour un gros-porteur<sup>1</sup> – cette limitation de responsabilité ne pouvant être dépassée que dans des circonstances exceptionnelles (article 24). Les dommages dépassant cette limitation sont réparés par le biais d'un « Mécanisme de réparation supplémentaire » (article 4) financé par les paiements obligatoires des passagers et des transporteurs de marchandises (article 12) perçus par les compagnies aériennes et reversés au mécanisme. Le montant maximum de réparation en application du mécanisme s'élève actuellement à 3 milliards DTS (article 19).

### **La Convention relative aux risques généraux**

Cette convention s'applique aux dommages causés aux tiers sur le territoire d'un État partie à la convention par un aéronef en vol, autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite, lorsque l'exploitant est originaire d'un autre État partie à la convention.

L'exploitant est responsable de plein droit jusqu'à un seuil qui s'étend provisoirement de 250 000 à 500 000 DTS par demandeur (article 3). L'exploitant est également responsable de tous les dommages au-delà de cette limite, à moins qu'il puisse prouver que ces dommages ne sont pas dus à sa négligence ou qu'ils sont seulement dus à la négligence d'une autre personne. Il n'y a pas de plafond de responsabilité de l'exploitant – la limitation de responsabilité est fonction de chaque action individuelle et non de l'évènement – et il n'y a pas non plus de mécanisme de réparation supplémentaire en application de cette convention pour réduire les conséquences financières sur les exploitants.

### **La situation actuelle**

Le projet final de ces conventions doit encore recevoir l'accord du Comité juridique avant d'être déposé devant le Conseil de l'OACI pour examen et approbation devant une conférence diplomatique approuvant le texte des conventions. Après cela, il reviendra aux États de ratifier les conventions, bien que le nombre de ratifications requis pour leur entrée en vigueur n'ait pas encore été décidé.

Par ailleurs, un groupe de travail a été mis en place pour examiner comment investir les fonds de compensation acquis en application de la *Convention relative à l'intervention illicite*. Dans le cadre de cette mission, le groupe de travail étudie notamment les règles d'investissement appliquées par des entités similaires, comme les fonds de retraite au Canada.

**Alex Ferrari**

+44 207 917 8589

[aferrari@fasken.co.uk](mailto:aferrari@fasken.co.uk)

---

<sup>1</sup> Ce qui est en conformité avec les obligations d'assurance des exploitants par application de l'article 7 du Règlement UE n°785/204.

## Du nouveau en France pour l'industrie touristique

Ginette Leclerc, Paris

La France est connue comme l'une des destinations vacances les plus courues au monde et la contribution de l'activité touristique au PIB est de 6,4 % suivant les derniers chiffres publiés par le gouvernement. Les touristes – comme d'ailleurs les voyageurs d'affaires – visiteurs habituels de l'Hexagone, constatent cependant que son infrastructure touristique souffre de vétusté. Après avoir travaillé sur la qualité de l'accueil des étrangers en France, le gouvernement s'est attaqué à la réforme de l'industrie en commençant par un dépoussiérage des institutions et de la réglementation applicable au secteur du tourisme.

Un des objectifs premiers de cette réforme est de donner aux acteurs de cette industrie – dont les agences et autres opérateurs de voyages, et les hôteliers – les moyens d'augmenter leur compétitivité face, notamment, à la concurrence étrangère.

### 1. Le paysage législatif

Fidèle à la tradition civiliste de la France, le corpus juridique du secteur touristique est contenu dans le *Code du tourisme* qui a été élaboré entre les années 2000 et 2006.

La législation française tient également compte des directives de la Communauté européenne, dont la Directive du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait – visant à éliminer certaines distorsions de la concurrence et à uniformiser les règles relatives à la protection des consommateurs – et la Directive « Services » du 12 décembre 2006, dont le but est de réduire les obstacles à la liberté d'établissement et à la libre circulation des services.

Diverses conventions internationales, dont les conventions en matière de transport des passagers qui limitent, notamment, la responsabilité des transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes, et la convention sur la responsabilité des hôteliers quant aux bagages des voyageurs complètent le paysage législatif français.

Enfin, des dispositions législatives et réglementaires plus générales, comme par exemple celles contenues dans le *Code civil* et le *Code de la consommation*, ont vocation à s'appliquer.

### 2. Le paysage institutionnel

Les structures existantes avant la réforme, sans entrer dans le détail de l'organisation administrative, étaient multiples et variées : *Direction du tourisme*, *ODIT-France (Observation, développement et ingénierie touristique)*, *Maison de la France*, *Commission départementale de l'action touristique*, préfets.

La réforme amène un vent de simplification et de transparence. Pour l'essentiel, le rôle de développement et de contrôle de l'activité touristique est confié à la nouvelle *Agence de développement touristique de la France* « *Atout France* », qui agira par le biais de deux commissions.

La *Commission de l'immatriculation* est chargée de l'immatriculation et du contrôle, notamment, des agences et autres opérateurs de voyages. Sa composition est soumise à des règles d'impartialité et d'indépendance, une innovation majeure lorsque l'on sait qu'auparavant, une commission composée de membres de la profession intervenait dans le processus d'octroi des licences à de nouveaux entrants sur ce marché.

La *Commission de l'hébergement touristique marchand* intervient en matière de classement des hôtels et autres structures d'hébergement en assurant, notamment, l'élaboration et le suivi du tableau de classement. Les professionnels de l'industrie seront cette fois représentés au sein de cette commission, dont la mission est normative par opposition à la première commission dotée du pouvoir d'immatriculation et de contrôle des intervenants dans cette industrie.

### 3. Les évolutions du code du tourisme

#### 3.1. Ventes et organisation de voyages

##### Une seule catégorie d'opérateurs avec un champ d'activité étendu

La France s'est alignée sur le principe de la Directive « Services » selon lequel les prestataires de services ne doivent pas être soumis, sous réserve de certaines exceptions, à des exigences les obligeant à exercer exclusivement une activité spécifique. Cette déspecialisation de l'activité des agences de voyages doit leur permettre de s'adapter à la réalité actuelle et, notamment, à l'arrivée du commerce en ligne. Le législateur a d'ailleurs accompagné cette mesure en modifiant la réglementation relative aux baux commerciaux pour permettre aux agences de voyages d'adjoindre à leur activité principale, limitativement prévue dans leur bail, des activités qui y sont liées.

Corrélativement, et toujours dans l'esprit de la Directive « Services », le cercle des prestataires de services et fournisseurs de produits touristiques n'est plus limité aux seules agences de voyages. D'autres opérateurs, les organisateurs de séminaires, par exemple, peuvent désormais en faire partie en se soumettant aux formalités et obligations correspondantes.

##### Une procédure d'immatriculation unifiée avec des pré-requis allégés

Tous les opérateurs sont maintenant soumis à un régime d'immatriculation unique qui se substitue aux quatre autorisations distinctes antérieurement en place. Des délais d'instruction de la demande d'immatriculation sont maintenant prévus. Ces améliorations procédurales – qui s'ajoutent à la nouvelle donne de l'impartialité de la Commission chargée de l'immatriculation – sont les bienvenues et feront vraisemblablement oublier la disparition de la gratuité de cette formalité, laquelle n'est cependant renouvelable que tous les trois ans, moyennant des frais d'immatriculation plafonnés à... 150 €

Certains opérateurs sont dispensés de l'obligation d'immatriculation. C'est le cas des transporteurs aériens et ferroviaires pour leurs prestations de délivrance de titres de transport dans les conditions précisées dans la loi.

Certaines conditions de fond devant être satisfaites pour obtenir l'immatriculation, comme celles relatives à la qualification professionnelle, ont été assouplies. En revanche, les obligations d'assurance et de constitution d'une garantie financière – qui ne sont ni déraisonnables, ni disproportionnées au regard des objectifs poursuivis – demeurent en définitive inchangées.

Ce dispositif d'immatriculation est ainsi maintenant conforme au droit communautaire relatif à la libre prestation des services. Des règles transitoires s'appliquent par ailleurs aux détenteurs d'autorisations délivrées en application des textes antérieurs.

### Une responsabilité harmonisée en matière de forfaits voyages

Le législateur a dû jongler entre deux concepts souvent perçus comme irréconciliables : le positionnement concurrentiel des entreprises françaises et la protection du consommateur.

La France ayant privilégié la protection des consommateurs lors de la transposition de la Directive de 1990, l'agence de voyages était prise en étau entre sa responsabilité illimitée pour les préjudices subis par le consommateur à raison d'une inexécution ou d'une mauvaise exécution des prestations comprises dans le forfait voyage – et ce, sans égard à son rôle d'organisateur ou de détaillant du forfait – et les limitations de responsabilité que pouvait lui opposer son partenaire commercial responsable du manquement au titre des conventions internationales précitées. Désormais, ces limitations de responsabilité sont opposables aux consommateurs.

### Autres ajustements concernant les opérateurs de voyages

Le *Code du tourisme* couvre désormais un produit qui s'est développé au fil des ans sans être encadré sur le plan juridique : le « coffret cadeau » contenant un bon donnant droit à une prestation de voyage ou de séjour ou à une autre prestation touristique. L'émetteur de tels bons est considéré comme un opérateur de voyages tenu de s'immatriculer et, partant, de satisfaire aux exigences s'y rapportant. En revanche, le distributeur de tels coffrets – qui est la partie en contact direct avec le consommateur final – échappe à ces obligations, ce qui n'a évidemment pas l'heur de plaire aux défenseurs des droits des consommateurs.

Enfin, la réforme corrige une anomalie qui soumettait à des règles différentes les agences virtuelles (en

ligne) et les agences réelles (ayant pignon sur rue). En effet, aux termes des dispositions du *Code de la consommation* relatives aux contrats conclus à distance, les premières étaient responsables de plein droit envers le consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de tous les contrats de voyages conclus à distance, alors que les secondes n'étaient pas soumises à cette responsabilité de plein droit pour les contrats ne concernant que des prestations de transport « sec » n'incluant pas de prestations accessoires. Le *Code du tourisme* rectifie cette situation de façon favorable, encore une fois, aux professionnels du voyage qui bénéficient tous désormais du régime du *Code du tourisme* excluant la responsabilité de plein droit pour les voyages « hors forfait » et ce, que le contrat soit conclu à distance ou non.

### **3.2. Le classement hôtelier**

Les effets des modifications apportées en 2009 au chapitre du classement hôtelier – modifications qui s'inscrivent dans l'objectif gouvernemental de remettre à niveau le parc d'hébergement français et d'attirer une clientèle d'affaires internationale – seront sans doute modestes. Certes, les règles du classement hôtelier ont été dépoussiérées sur le papier, mais elles ne contiennent aucune mesure concernant la rénovation physique des lieux d'hébergement alors que, de l'avis unanime, le parc immobilier touristique ne correspond plus aux standards actuels auxquels la clientèle étrangère est maintenant habituée.

De nouvelles normes de classement hôtelier sont issues de la réforme : le nombre de catégories d'hôtels a été réduit de six à cinq, avec une nouvelle appellation – de une à cinq étoiles – plus conforme à la norme internationale. Les critères de qualité portant sur les équipements, le service au client, l'accessibilité et le développement durable ont été

actualisés, même si de l'avis de certains, la mise à niveau n'est pas satisfaisante. La *Commission de l'hébergement touristique marchand* – responsable de l'élaboration de ce classement – doit aussi en assurer la révision au moins tous les cinq ans.

La procédure de classement – qui demeure optionnel - a également été revue : il revient à l'hôtelier de faire établir un certificat de visite délivré par un organisme évaluateur accrédité, puis de le déposer avec le formulaire prescrit. Le préfet instruit ensuite le dossier, dans le délai d'un mois. La décision de classement est enfin publiée sur le site internet d'Atout France.

Le classement a désormais une durée limitée à cinq ans et les établissements titulaires d'un classement délivré sous l'empire des anciennes dispositions ont jusqu'au 21 juillet 2012 pour demander de nouvelles étoiles.

La réforme du *Code du tourisme* n'est ni une révolution, ni un miracle pour les professionnels du tourisme. Ceux-ci devront faire preuve de volontarisme et se doter de moyens humains et financiers suffisants s'ils souhaitent que leur industrie résiste à la concurrence étrangère.

**Ginette Leclerc**

+33 1 44 94 96 98

[gileclerc@fasken.com](mailto:gileclerc@fasken.com)

## Personnes-ressources de Londres et Paris

### Londres

**Alex Ferrari**  
+44 207 917 8589  
aferrari@fasken.co.uk

**Christopher Gooding**  
+44 207 917 8523  
cgooding@fasken.co.uk

**Sukhi Kaler**  
+44 207 917 8547  
skaler@fasken.co.uk

### Paris

**Ginette Leclerc**  
+33 1 44 94 96 98  
gileclerc@fasken.com

**Anne Granger**  
+33 1 44 94 96 98  
agranger@fasken.com

**Matthieu Adam**  
+33 1 44 94 96 98  
madam@fasken.com

*Les textes inclus dans ce recueil ont pour but de fournir des commentaires généraux sur le Droit des sociétés et droit commercial. Les textes reflètent le point de vue de chacun des auteurs et ne constituent pas des opinions exprimées au nom de Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l. ou toute société membre. Ces textes n'ont pas pour but de fournir des conseils juridiques. Les lecteurs ne devraient pas prendre des mesures sur la foi des renseignements sans prendre conseil à l'égard des questions spécifiques qui les concernent. Il nous fera plaisir de fournir, sur demande, des détails supplémentaires.*

© 2010 Fasken Martineau DuMoulin S.E.N.C.R.L., s.r.l.

### Vancouver

604 631 3131  
vancouver@fasken.com

### Ottawa

613 236 3882  
ottawa@fasken.com

### Londres

+44 (0) 20 7929 2894  
london@fasken.co.uk

### Calgary

403 261 5350  
calgary@fasken.com

### Montréal

514 397 7400  
montreal@fasken.com

### Paris

+33 (0) 1 44 94 96 98  
paris@fasken.com

### Toronto

416 366 8381  
toronto@fasken.com

### Québec

418 640 2000  
quebec@fasken.com

### Johannesburg

+27 (11) 685 0800  
johannesburg@fasken.com