

LA RESPONSABILITE AERIENNE

** Par Jean-Christophe SHIGETOMI
Chef du Service Territorial de l'Aviation Civile*



**Le cadre général de la responsabilité
aérienne applicable en France et en
Polynésie Française, aux transports
internes.**

.....Le Dossier du Trimestre

Avertissement

*Cette présentation du cadre général de la «**responsabilité aérienne**» applicable aux transports internes, en France et notamment en Polynésie Française, ne se veut pas juridiquement précise et exhaustive.*

Elle a pour objet de poser ses éléments essentiels, du moins tels qu'ils peuvent être perçus par un service technique de l'Administration territoriale.

*En outre, la matière se veut évolutive et a fait objet de certains aménagements adaptés comme l'application première en Polynésie Française, en avril dernier, de **la Charte relative à l'indemnisation des passagers victimes d'un accident aérien**, ou tout récemment les mesures d'indemnisation immédiate, par le groupe Air France, des victimes de l'évènement aérien dernier, du Mont Sainte Odile.*

NOTA : Ce dossier a pour objet principal de préciser le régime applicable en Polynésie Française : référence est faite notamment à Air Tahiti et son manuel commercial.

SOMMAIRE

LE CADRE GENERAL DE LA RESPONSABILITE AERIENNE APPLICABLE AUX TRANSPORTS INTERNES

I - LE CADRE JURIDIQUE DE LA RESPONSABILITE AERIENNE

- *Transport de marchandises ou de bagages*
- *Transport de personnes*
- *Tiers à la surface*

II - LA NATURE DES DOMMAGES

- *Dommages subis par les voyageurs*
- *Destruction, perte ou avarie de bagages et marchandises*

III- LE QUANTUM DE LA RESPONSABILITE

- *Transport de marchandises ou de bagages enregistrés*
- *Transport de personnes*

IV- LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DE LA REPARATION DU DOMMAGE

- *Les délais de l'action en responsabilité*
- *Le procès en responsabilité : les parties*

V - LA RESPONSABILITE ILLIMITEE

- *La faute intentionnelle ou assimilée*
- *Irrégularité ou absence du titre de transport*

VI - LES EXONERATIONS

- *La faute*
- *La nature ou vice propre des marchandises transportées*

VII - LA CHARTE relative à l'indemnisation des passagers victimes d'un accident aérien

I - Le Cadre juridique de la responsabilité Aérienne

La Convention de Varsovie ou toute Convention la modifiant applicable en France régit le transport interne en matière de responsabilité du transporteur de personnes, de bagages et de marchandises.

A - TRANSPORT DE MARCHANDISES OU DE BAGAGES

L'article L 321-3 du Code de l'Aviation Civile stipule :

"...La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie, au cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute Convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention".

B - LE TRANSPORT DE PERSONNES

L'article L 322-3 précise :

"...La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie comme prévu aux articles L 321-3, L 321-4 et L 321-5".

Il n'y a donc pas de dualité de législation : le droit interne s'est aligné sur le droit international s'étendant aux évolutions futures de la Convention de Varsovie.

C - TIERS A LA SURFACE (voir note)

L'article L 141-2 du Code de l'Aviation Civile stipule :

"...L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface".

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

L'article L 141-3 lequel interdit le jet de marchandises ou d'objets d'un aéronef en évolution sauf en cas de force majeure à l'exception du lest réglementaire, définit par ailleurs, les causes d'exonération prévues par l'article L 141-2 .

Le jet fautif d'objets ou de marchandises est soumis à l'alinéa 1 de l'article L 141-2 et renvoie au droit commun de l'article 1382 du Code Civil :

"..tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer".

Le jet par suite de force majeure ou de lest réglementaire entraîne donc une responsabilité de plein droit laquelle ne peut être écartée que par la preuve de la faute de la victime.

NOTE

La France n'a jamais été partie à la Convention de Rome de 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. En outre, elle ne ratifiera pas la Convention de Rome du 7 Octobre 1952 relative aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface qui laisse en dehors de son champ d'application les dommages causés par le bruit des aéronefs.

Les dispositions applicables sont celles prévues par le Code de l'Aviation Civile.

L'ensemble des dommages causés par l'évolution des aéronefs autres que le jet sont régis par les dispositions de l'article L 141-2.

Toutefois, l'ordre ou la permission, cas du lest réglementaire (ex. largage) ne sont nullement des cas d'exonération : l'exploitant de l'aéronef est responsable à l'égard des victimes des conséquences dommageables du jet du lest réglementaire autorisé.

Le Livre III Transport aérien figurant au titre de la Première partie (Législative) du Code de l'Aviation Civile et contenant les articles précités est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

La loi N° 72-1090 du 8 décembre 1972 modifiant le Code de l'Aviation Civile (1ère partie), abrogeant les textes repris par le Code et portant extension dudit Code aux Territoires d'Outre-Mer a été promulgué sur le Territoire de la Polynésie française par l'arrêté n° 237/AA du 19 janvier 1973 (JOPF du 15 février 1973).

La loi N° 72-1090 du 8 Décembre 1972 promulguée sur le territoire par arrêté N° 237-AA ci-contre. (Extrait du JOPF du 15 février 1973)

« Vu le décret du 28 décembre 1885 concernant le gouvernement des Etablissements français de l'Océanie et les actes modificatifs subséquents ;
« Vu le décret n° 57-812 du 22 juillet 1967 portant institution d'un conseil de gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée territoriale dans la Polynésie française ;
« Vu l'ordonnance n° 58-1337 du 23 décembre 1958, relative au conseil de gouvernement et à l'Assemblée territoriale de la Polynésie française ;
« Vu la dépêche ministérielle n° 511 du 10 septembre 1931 relative à la promulgation et à la publication des lois, décrets, arrêtés et instructions ministériels,

Arrête :

Article 1er.— Sont promulgués dans le territoire pour y être exécutés selon leurs forme et teneur :

- la loi n° 72-1090 du 8 décembre 1972 modifiant le code de l'aviation civile (1re partie), abrogeant les textes repris par ce code et portant extension dudit code aux territoires d'outre-mer.
- la loi n° 73-10 du 4 janvier 1973 relative à la police des aérodromes, modifiant et complétant le code de l'aviation civile (1re partie - législative).

(J.O.R.F. n° 287 et n° 4 des 29 décembre 1972 et 5 janvier 1973 — pages 12099 et 230 à 232).

Art. 2.— Le présent arrêté sera enregistré, communiqué et publié partout où besoin sera.

Papeete, le 19 janvier 1973.
Pierre ANGELI.

LOI n° 72-1090 du 8 décembre 1972 modifiant le code de l'aviation civile (1re partie), abrogeant les textes repris par ce code et portant extension dudit code aux territoires d'outre-mer.

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er.— Les dispositions contenues dans le code de l'aviation civile, première partie (législative), ont force de loi.

Art. 2.— L'article L. 142-1 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 142-1.— Les chapitres Ier et II de la loi n° 87-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer sont applicables aux aéronefs en péril et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril »

Art. 3.— L'article L. 600-5 du code de l'aviation civile est abrogé.

Art. 4.— Les textes repris par le code de l'aviation civile et énumérés à l'annexe I de la présente loi sont abrogés.

Art. 5.— Le code de l'aviation civile, première partie (législative), est applicable dans les territoires d'outre-mer.

Le Gouverneur de la Polynésie française, Chef du territoire,

Toutefois, les articles L. 221-1, L. 221-2 et L. 223-1 ne sont pas applicables aux Comores, aux îles Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et dépendances, en Polynésie française, et dans le territoire français des Afars et des Issas.

Dans les autres territoires d'outre-mer :

Pour l'application des articles L. 221-1 et L. 223-1, les mots : « le ministre chargé de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « le délégué du Gouvernement » ;
Pour l'application de l'article L. 221-1, après les mots : « lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat », sont ajoutés les mots : « ou au territoire » ;
Pour l'application de l'article L. 221-2, après les mots : « à l'égard de l'Etat », sont ajoutés les mots : « et du territoire ».

Art. 6.— L'article L. 321-2 du code de l'aviation civile est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 321-2.— Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de voiture ou un récépissé. Ce titre doit contenir, outre les énonciations prévues par l'article 102 du code de commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef. »

Art. 7.— Pour l'application des dispositions de l'article 5 ci-dessus, il est tenu compte de l'organisation administrative et judiciaire et des règles de procédure en vigueur dans les territoires d'outre-mer.

Les pouvoirs conférés au ministre intéressé par les articles L. 280-2 et L. 280-3 du code de l'aviation civile sont exercés par les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer.

Pour l'application de l'article L. 150-14 aux territoires d'outre-mer, il n'est pas tenu compte des mots : « désignés à l'article 16 du code de procédure pénale ».

Pour l'application de l'article L. 423-6 aux territoires d'outre-mer, il n'est pas tenu compte des mots : « du code de procédure civile ou ».

Art. 8.— L'article L. 150-12 du code de l'aviation civile est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Dans les territoires d'outre-mer, la récidive des infractions aux dispositions de l'article L. 150-17 est constituée lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans les douze mois précédents, un premier jugement pour l'une de ces infractions. »

Art. 9.— Il est introduit à la fin du titre V du livre Ier du code de l'aviation civile un article L. 150-17 ainsi rédigé :

« Art. L. 150-17.— Dans les territoires d'outre-mer sont punis d'une amende de 1.000 F à 2.000 F inclusivement et peuvent être en outre d'un emprisonnement de un à cinq jours :

« 1° Le pilote qui n'a pas tenu un quelconque des livres de bord ;
« 2° Le propriétaire qui a omis de conserver un quelconque des livres de bord pendant les trois ans à partir de la dernière inscription ;
« 3° Ceux qui ont contrevenu aux dispositions selon lesquelles un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage

soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public ;

« 4° Ceux qui ont contrevenu aux dispositions selon lesquelles tout vol dit d'acrobatie comportant des évolutions périlleuses et inutilles pour la bonne marche de l'appareil est interdit au-dessus d'une agglomération ou de la partie d'un aérodrome ouverte au public ;

« 5° Ceux qui ont contrevenu aux dispositions selon lesquelles les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée par le délégué du Gouvernement après avis du maire ou, hors du territoire des communes, après avis du chef de la circonscription administrative.

« En cas de récidive, une peine d'emprisonnement de huit jours au plus est prononcée. »

Art. 10.— Il est introduit à la fin du titre II du livre IV du code de l'aviation civile, un article L. 427-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 427-3.— Dans les territoires d'outre-mer, toute infraction à la réglementation relative à la durée du travail du personnel naviguant est punie :

« En ce qui concerne l'employeur, d'une amende de 1.000 F à 2.000 F ;

« En ce qui concerne le contrevenant, du retrait de sa licence qui est prononcé par le ministre chargé de l'aviation civile dans les catégories « transport aérien » et « travail aérien » et par le ministre chargé de la défense nationale dans la catégorie « essais et réception », pour une durée qui ne pourra être inférieure à quinze jours ni supérieure à deux mois. »

Art. 11.— Sont abrogées toutes les dispositions législatives relatives à l'aviation civile antérieurement en vigueur dans les territoires d'outre-mer et, notamment, les textes énumérés à l'annexe II de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 8 décembre 1972.
Georges POMPIDOU.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Pierre MESSMER.

Le ministre d'Etat chargé de la défense nationale,
Michel DEBRE.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
René PLEVEN.

Le ministre des affaires étrangères,
Maurice SCHUMANN.

Le ministre de l'économie et des finances,
Valéry GISCARD D'ESTAING.

Le ministre des transports,
Robert GALLEY.

II - La Nature des dommages

La Convention de Varsovie s'applique à 2 catégories de dommages.

A-Dommages subis par les voyageurs (art. 17) en cas de mort, de blessures ou de tout autre lésion corporelle subie.

Le droit commun français renvoie par ailleurs de façon générale à tout préjudice moral subi par les victimes ou les ayants droit.

Les conditions requises du dommage par l'article 17 sont restrictives et seule la jurisprudence étrangère s'est prononcée sur des dommages autres que corporels à savoir, d'ordre psychologique (Herman C. TWA).

B-Destruction, perte ou avarie de bagages enregistré ou de Marchandises.

Bagages :

Dans la Convention de 1929, une distinction est faite entre deux sortes de bagages, selon le critère de la garde :

- celle confiée au transporteur ce dernier est tenu d'enregistrer le bagage en émettant un bulletin de bagages (art. 4) et en devient responsable au titre de l'article 18,

- et celle relevant du passager (objets personnels non enregistrés)

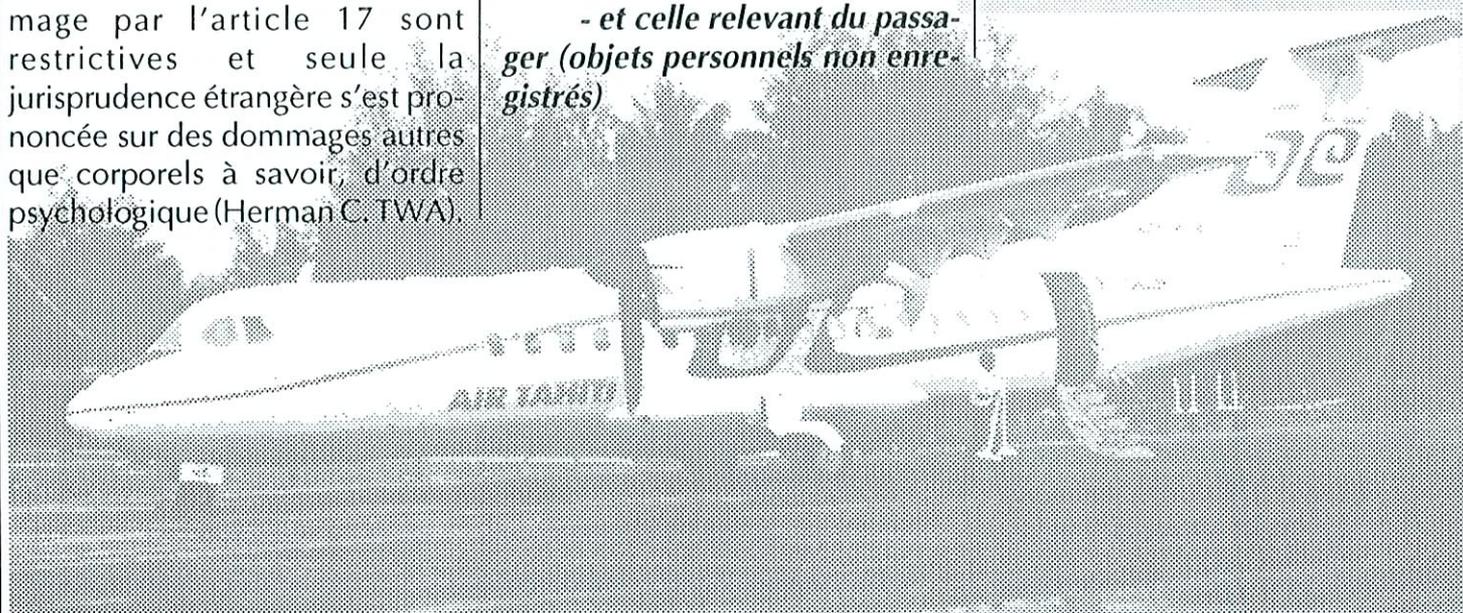
Marchandises :

les marchandises font l'objet d'un régime unitaire.

Leur examen doit être conduit à un double niveau : celui de *l'objet du dommage*, celui de *la preuve du dommage*.

Trois types de dommages sont énumérés par la Convention de Varsovie : la destruction, la perte et l'avarie. En outre, **l'article 19 de la Convention de Varsovie** dispose : «*le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises*».

La preuve du dommage incombe au demandeur.



III - Le Quantum de la Responsabilité

A-Transport de marchandises ou de bagages enregistrés

Le Code de l'Aviation Civile renvoie aux dispositions de la Convention de Varsovie et notamment son **article 22 modifié** ⁽¹⁾ par l'**article XI du Protocole de la Haye du 28 septembre 1955**.

« La responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 250 F par kilogramme ».

En ce qui concerne les objets dont le passager a la garde (bagages à main), **la responsabilité du transporteur est fixée à 5 000 F**.

Le franc, unité monétaire de l'article 22 est constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin.

Il représente donc :

$$\frac{65,5 \times 900}{1\ 000} = 58,95 \text{ mg d'or fin.}$$

La conversion de cette unité de compte or s'effectuerait selon la valeur or des monnaies nationales.

⁽¹⁾ article L321-3: ".....ou de toute convention la modifiant applicable en france"

Les Accords de la Jamaïque ont écarté l'or comme unité de compte créant le **Droit de Tirage spécial (DTS)**, lequel est désormais l'éta- lon de valeur pour la définition des parités.

La jurisprudence a par ailleurs condamné les méthodes de calcul retenues pour la conversion de cette unité or et posé le principe qu'il appartenait à l'autorité gouvernementale de définir la valeur réelle du franc Poincaré ou franc or de référence.

La pratique a retenu la clé de conversion suivante :

Lors de sa création en 1969, un DTS a été défini comme équivalent à 888,672 milligrammes d'or pur soit :

$$1 \text{ franc Poincaré} = \frac{58,95}{888,672} \text{ DTS}$$

Le DTS étant défini aujourd'hui en fonction d'un panier de monnaies revu périodiquement par les organes compétents du F.M.I., sa valeur est variable.

⁽²⁾ Référence: Manuel Commercial Air TAHITI Section Litiges bagages

Le cas courant d'un litige bagage en transport régulier domestique⁽²⁾

La compagnie domestique régulière **Air Tahiti** est responsable des dommages ou pertes de bagages, intervenant entre le moment où ils sont acceptés à l'enregistrement et le moment où ils sont déposés à l'arrivée.

Cette responsabilité est limitée à une somme forfaitaire au kilo dépendant non pas du contenu du bagage mais uniquement de son poids (excepté déclaration d'intérêt spécial).

Le dédommagement sera effectué en fonction d'un **prix forfaitaire ne pouvant dépasser le plafond de 1800 F CFP par kilo pour une franchise de 10 Kgs**, poids autorisé pour les vols domestiques, et de 20 Kgs pour les passagers internationaux sur vols domestiques.

Le dédommagement du bagage (ou contenant) est limité à la somme plafond de 9 000 F CFP. La réparation des bagages à main (bagages non enregistrés) est limitée à 20 000 F CFP par passager.

Enfin, si le **bagage a plus d'un jour de retard** et si le passager n'est pas sur son île de résidence, une **indemnité forfaitaire de première nécessité fixée à 2 000 F CFP pourra être versée au passager.**

B-Transport de personnes

L'article L 322-3 modifié⁽³⁾ précise: "...La limite de responsabilité du transporteur relative à chaque passager, prévue par l'article 22 de ladite convention est fixée à 750 000 FF (environ 14 Millions de F.CFP)». Elle s'aligne sur le montant de la limitation de la responsabilité d'un Transport international à hauteur de 100 000 DTS.

La limitation de responsabilité de la compagnie Air TAHITI telle qu'elle apparaît au verso des billets de passages à destination des îles de la Polynésie.

Les montants de garantie auxquels souscrivent les transporteurs aériens publics du Territoire s'alignent en conséquence sur ceux présentés ci-avant et sont rappelés le plus souvent sur les billets de passages.

«Ces plafonds de responsabilité du transporteur sont ceux couverts par les assurances aériennes obligatoires⁽⁴⁾ contractées par ailleurs, par les sociétés locales de transport public. Notons toutefois que Le Code de l'Aviation Civile ne rend pas l'assurance aérienne obligatoire.

(3) Loi 467 du 10 Juillet 1989 tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du Code de l'Aviation Civile, étendue et promulguée en Polynésie Française (JOPF du 14 septembre 1989).

(4) En Polynésie Française, les autorisations et agréments de Transport Public font obligation de la souscription d'une assurance couvrant la responsabilité civile des transporteurs tant à l'égard des passagers qu'à l'égard des tiers suivant les normes au moins équivalentes à celles définies par le Convention de Varsovie.

AVIS AUX PASSAGERS INTERNATIONAUX CONCERNANT LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ

Les passagers s'embarquant pour un voyage comprenant une destination finale ou un arrêt dans un pays autre que le pays de départ sont avisés que les dispositions du traité connu sous le nom de Convention de Varsovie peuvent être applicables à l'ensemble de leur voyage, y compris toute portion effectuée à l'intérieur du pays de départ ou de destination. Pour les passagers qui entreprennent un voyage à destination ou au départ des États-Unis d'Amérique ou y comportant une escale prévue, la Convention et les contrats spéciaux de transport incorporés dans les tarifs en vigueur prévoient que la responsabilité de certains transporteurs parties à ces contrats spéciaux, est le plus souvent limitée, en cas de décès d'un passager ou de dommages corporels subis par lui, aux seuls dommages dont la preuve est apportée sans que l'indemnité versée puisse excéder US \$ 75.000 par passager; à concurrence de cette limite, la responsabilité du transporteur n'est pas subordonnée à une faute de sa part. Pour les passagers qui voyagent par un transporteur non partie à ces contrats spéciaux ou qui entreprennent un voyage ne comportant pas une destination, un point de départ ou escale prévue aux États-Unis d'Amérique, la responsabilité du transporteur vis-à-vis des passagers en cas de décès ou de dommages corporels est limitée dans la plupart des cas à la contre-valeur de 125.000 (1) ou de 250.000 francs français (1).

La liste des noms des transporteurs parties aux contrats spéciaux ci-dessus visés est tenue à la disposition du public dans toutes les agences de ces transporteurs et peut être consultée sur demande.

Une protection complémentaire peut être obtenue en contractant une assurance auprès d'une Compagnie privée. Une telle assurance n'est soumise à aucune limitation de la responsabilité du transporteur aux termes de la Convention de Varsovie ou des contrats spéciaux ci-dessus visés. Pour tous renseignements complémentaires, veuillez consulter le Représentant de votre Compagnie aérienne ou de votre Compagnie d'assurance.

NOTE: La limitation de responsabilité de US \$ 75.000, ci-dessus visée, doit s'entendre comme comprenant les honoraires et frais de justice. Au cas où une instance serait engagée dans un État où la loi applicable prévoit que les honoraires et frais de justice sont attribués séparément, la limitation sera de US \$ 58.000, honoraires et frais de justice en sus.

(1) franc constitué par 65,5 mg d'or au titre de 900 millièmes de fin.



Vous annulez ou reportez votre voyage ? Avertissez AIR TAHITI.

Un simple coup de téléphones à votre agent de voyage ou à nos services de réservation permettra à un autre passager de bénéficier de votre place.

RÉSERVATION CENTRALE : 42.24.44

Raiatea : 66.32.50 / 66.30.51 - Maupiti : 67.80.20 - Rangiroa : 96.03.41 - Tubuai : 95.04.76 - Hao : 97.03.42
 Atuona : 92.73.41 / 92.72.31 - Tikehau : 96.22.66 - Moorea : 56.10.34 - Bora-Bora : 67.70.35 / 67.70.85
 Huahine : 68.82.65 / 68.82.89 - Manihi : 96.42.71 - Rurutu : 94.03.57 - Nuku-Hiva : 92.03.41 / 92.01.45
 Ua Pou : 92.53.41.

Les passagers ayant omis d'annuler leur réservation dans un délai suffisant (2 heures avant le décollage) devront acquitter une taxe de réservation de 2.000 CFP lors de la prochaine utilisation de leur billet.

HEURE LIMITE D'ENREGISTREMENT : 15 minutes avant l'heure de départ programmée du vol, vous devez avoir été enregistré. Passé ce délai, la compagnie se réserve le droit de disposer des places des passagers qui ne se seraient pas présentés. Lorsqu'il existe un transport maritime vers l'aéroport, renseignez-vous sur l'heure et le lieu de présentation.

ARTICLES DANGEREUX :

Pour des raisons de sécurité, il est interdit de placer dans les bagages les produits suivants : gaz comprimés et notamment camping gaz, explosifs, produits corrosifs, oxydants irritants ou toxiques, matières radioactives et magnétiques.

BAGAGES DE CABINE :

Vous pouvez conserver un bagage dont les dimensions n'excèdent pas 45 x 35 x 20 cm.

OBJETS FRAGILES OU DE VALEUR :

Malgré les précautions prises dans le traitement des bagages, nous vous recommandons de conserver avec vous ces objets qui sont transportés sous votre responsabilité.

BAGAGES ENREGISTRÉS :

Ils sont acceptés à l'enregistrement à condition d'être munis d'une étiquette porte-adresse.

Franchise de 10 kilos par passager, pas de franchise pour les bébés.

La responsabilité en matière de bagages est limitée à 1.800 FCF/kilo. Un constat de dommage doit être effectué dès le retrait du bagage.

Les bagages non retirés à l'arrivée du vol seront soumis à une taxe de gardiennage.

A l'exception de certaines lignes, les vols d'AIR TAHITI sont non-fumeurs.

AIR TAHITI VOUS SOUHAITE UN EXCELLENT VOYAGE.

AVIS : La Convention de Varsovie peut être applicable si le voyage du passager comporte une destination finale ou une escale dans un autre pays que le pays de départ. La Convention de Varsovie régit et, dans la plupart des cas, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie de bagages. Voir également l'avis intitulé « Avis aux passagers internationaux sur la limitation de responsabilité ».

CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Au sens du présent contrat, le mot « billet » désigne le billet de passage et le bulletin de bagages dont les présentes conditions et les avis joints font partie intégrante, le mot « transporteur » désigne toutes les compagnies aériennes qui transportent ou s'engagent à transporter le passager ou ses bagages en exécution du contrat de transport ou qui rendent tout autre service en relation avec ledit transport : « CONVENTION DE VARSOVIE » désigne la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou cette même Convention amendée à La Haye, le 28 septembre 1955, selon que l'une ou l'autre est applicable.

2. Le transport effectué en vertu de ce billet est soumis aux règles et limitations de responsabilité édictées par la Convention de Varsovie, sauf dans le cas où ce transport n'est pas un transport international - au sens de ladite Convention. Toutefois, en France et dans les Territoires d'Outre-Mer, en vertu des articles L. 321-3 et L. 322-3 de Code de l'Aviation Civile, la responsabilité du transporteur est régie par la Convention de Varsovie et toute convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

3. Dans la mesure où leur contenu ne fait pas échec à ce qui précède, tout transport effectué et tous autres services rendus par chaque transporteur sont régis par : (I) les stipulations figurant sur le présent billet, (II) les tarifs applicables, (III) les conditions de transport du transporteur et la réglementation applicable, lesquelles sont réputées faire partie intégrante des présentes et peuvent être consultées sur demande dans les bureaux du transporteur, à moins qu'il ne s'agisse de transports effectués entre un lieu situé sur le territoire des États-Unis ou du Canada et un autre lieu situé hors de ces territoires, auquel cas ce sont les tarifs en vigueur dans ces pays qui s'appliquent.

4. Le nom du transporteur peut être inscrit en abrégé sur le billet, le nom entier et son abréviation figurant dans les tarifs, les conditions de transport, la réglementation ou les horaires du transporteur; l'adresse du transporteur est celle de l'aéroport de départ figurant sur le billet à côté de la première abréviation du nom du transporteur; les arrêts prévus sont ceux indiqués sur ce billet ou qui figurent sur les horaires du transporteur comme des arrêts réguliers sur l'itinéraire du passager; le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer une opération unique.

5. Le transporteur aérien qui émet un billet en vue d'un transport à effectuer sur les lignes d'un autre transporteur aérien n'agit qu'à titre de représentant de ce dernier.

6. Les exclusions ou limitations de responsabilité du transporteur s'appliqueront et profiteront à ses agents, préposés ou représentants ainsi qu'à toute personne dont l'avion est utilisé par le transporteur pour effectuer le transport, de même qu'aux agents, préposés ou représentants de ladite personne.

7. Les bagages enregistrés seront remis au porteur du bulletin de bagages. En cas de dommage causé aux bagages au cours d'un transport international toute réclamation doit être faite par écrit au transporteur immédiatement après la découverte du dommage ou, au plus tard, dans un délai de sept jours à dater de leur réception; en cas de retard, la réclamation doit être faite dans un délai de vingt et un jours à dater de la livraison des bagages. Se référer aux tarifs ou conditions de transport pour les transports non internationaux.

8. La durée de validité de ce billet est d'un an à compter de sa date d'émission, sauf disposition contraire dudit billet ou des tarifs, conditions de transport et règlements applicables du transporteur. Le tarif du transporteur est en droit de refuser le transport si le tarif applicable n'a pas été payé.

9. Le transporteur s'engage à faire de son mieux pour transporter le passager et les bagages avec une diligence raisonnable. Les heures indiquées sur les horaires ou ailleurs ne sont pas garanties et ne font pas partie du présent contrat. Le transporteur peut, sans préavis, se substituer d'autres transporteurs, utiliser d'autres avions; il peut modifier ou supprimer les escales prévues sur le billet en cas de nécessité. Les horaires peuvent être modifiés sans préavis. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les correspondances.

10. Le passager est tenu de se conformer aux prescriptions gouvernementales en matière de voyage, de présenter tous documents de sortie, d'entrée ou autres qui sont exigés et d'arriver à l'aéroport à l'heure fixée par le transporteur ou, si aucune heure n'a été fixée, assez tôt avant le départ pour permettre l'accomplissement des formalités de départ.

11. Aucun agent, préposé ou représentant du transporteur n'est habilité à modifier ou supprimer une disposition quelconque du présent contrat.

Le transporteur se réserve le droit de refuser le transport à toute personne qui aurait acquis un billet de passage en violation des lois applicables ou des tarifs, règles et règlements du transporteur.

IV- LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DE LA REPARATION DU DOMMAGE

A- Les Délais de l'action en responsabilité

Transport de personnes

En droit positif, le principe est celui de l'article 29 de la Convention de Varsovie et des articles 2242 et 2252 du Code Civil.

L'action en responsabilité doit être intentée sous peine de déchéance dans un délai de 2 ans à compter du jour où l'aéronef aurait dû arriver à destination.

Transport de marchandises, bagages enregistrés

La protestation doit être notifiée par lettre recommandée dans un délai de 7 jours pour les bagages enregistrés et de 14 jours, pour les marchandises conformément aux dispositions de l'article 23 de la Convention de Varsovie modifiée par le protocole de la Haye.

En pratique, dès qu'un litige bagage est constaté, il est établi un constat selon un formulaire type.

B- Le procès en responsabilité: les parties

• Le Demandeur :

Transport de marchandises

Seules les parties au contrat peuvent agir soit :

- l'expéditeur,
- le destinataire dès lors que ce dernier est mentionné sur la lettre de transport aérien, avec un droit à la délivrance.

Cependant, les qualités à agir de l'expéditeur et du destinataire sont alternatives et non cumulatives.

Transport de personnes

Le droit à agir découle du contrat de transport :

- la victime immédiate,
- ayants droit,
- la sécurité sociale ou organisme similaire : elle a un droit de recours propre contre le transporteur aérien tant pour les prestations dues en raison d'un dommage non professionnel que celles dues à la suite d'un accident du travail, mais ce droit ne l'affran-

chit pas des conditions et limites Varsoviennes. Les victimes ou les ayants droit ne perçoivent d'indemnités complémentaires que dans la mesure où le montant du recours de la caisse est inférieur à celui de la limite de responsabilité du transporteur.

• Le défendeur

- Un Transporteur unique ou ses préposés : il est débiteur de la responsabilité,
- Une pluralité de transporteurs :

Transport successif :

En matière de transport de bagages ou de marchandises, l'expéditeur a un recours contre le premier transporteur tel que désigné sur la LTA.

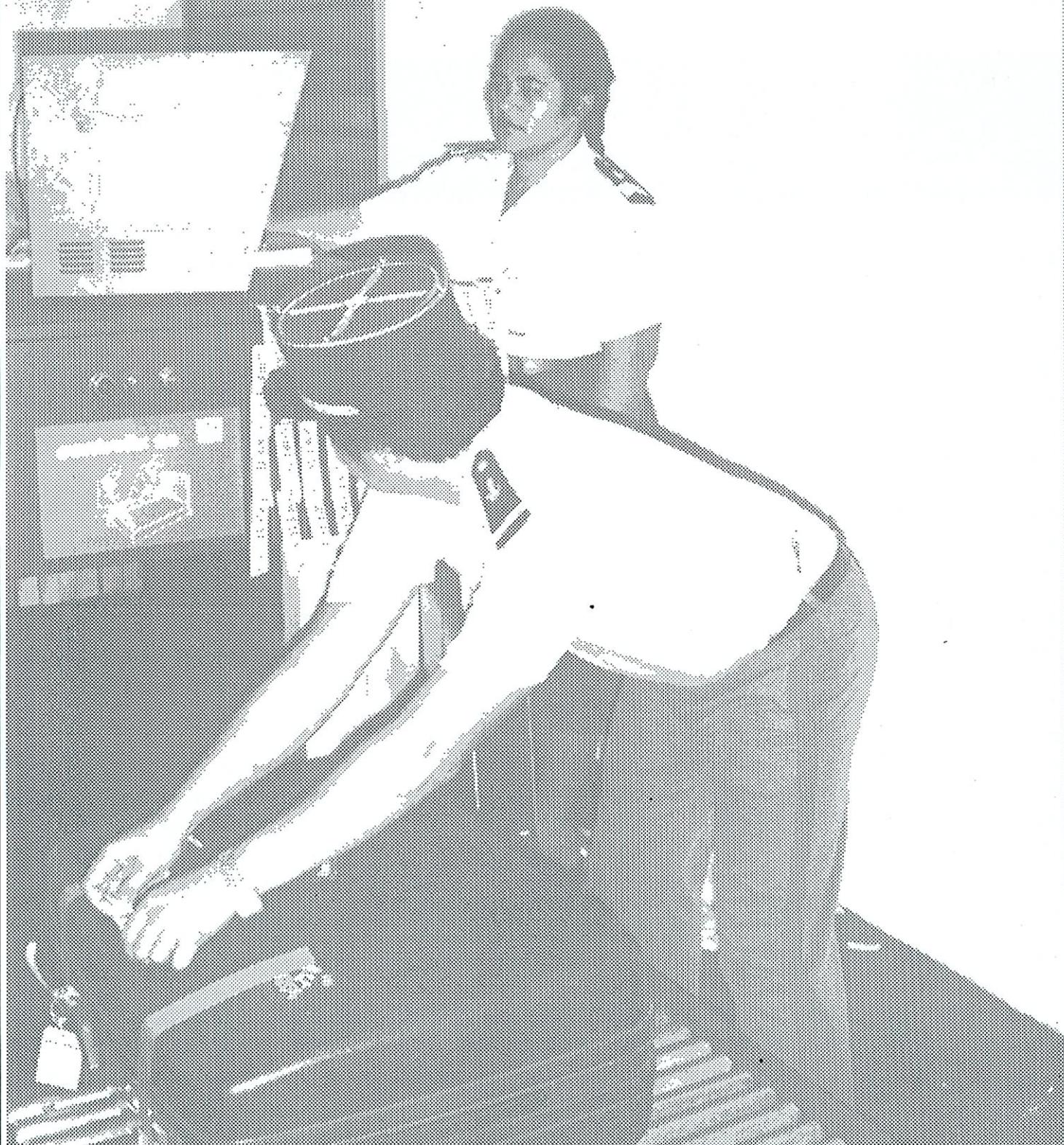
En matière de transport de personnes : seul le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit est responsable.

Transport effectué par un transporteur autre que le transporteur contractuel : institution entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait d'une responsabilité solidaire. Toutefois si les actes du transporteur de fait

peuvent engager la responsabilité illimitée du transporteur contractuel, les actes de ce dernier n'engagent la sienne qu'à concurrence des limites Varsoviennes.

Concernant le transport de marchandises c'est la responsabilité du commissionnaire de transport qui est recherchée. Si cette dernière relève du fait du transporteur, le commissionnaire est sou-

mis aux règles de la Convention de Varsovie. Le cas échéant, en cas de faute du commissionnaire, ce dernier répond envers son commettant de l'intégralité du préjudice.



V- La Responsabilité illimitée

La convention modifiée de Varsovie autorise la réparation intégrale des dommages écartant les limitations de responsabilités de son article 22 dans deux cas distincts :

- *une faute intentionnelle du transporteur ou une faute assimilée à la faute intentionnelle (I),*
- *une irrégularité ou une absence du titre de transport (II)*

I) faute intentionnelle ou assimilée

La faute intentionnelle ou assimilée au sens de l'article 25 de la Convention de Varsovie modifiée, relève d'une intention formelle de nuire. Elle pose, par ailleurs, une interprétation juridique de la notion de faute assimilée le plus souvent au titre de la jurisprudence française à la notion de faute lourde, soumise à l'appréciation du juge. L'élément objectif peut donc consister en la violation des règlements de la navigation aérienne ou la transgression des règles de sécurité.

La faute de l'article 25 pour le demandeur fait que les limites de responsabilité de l'article 22 ne s'appliquent pas.

La faute doit être cependant commise par le transporteur et ses pré-

posés, être prouvée, et causale (le lien de causalité entre la faute et le dommage devant être également prouvée).

II) Irrégularité ou absence du titre de transport

Le titre de transport est irrégulier lorsqu'il ne comporte pas certaines mentions fixées par la Convention.

Le régime des documents de transport, l'autre matière essentielle de la Convention de Varsovie avec le régime de la responsabilité ne fait pas l'objet d'un transfert réglementaire de compétence : il résulte de dispositions particulières du Code de Commerce pour le transport de marchandises et l'obligation de délivrance d'un billet pour le transport de personnes.

L'absence ou l'irrégularité du titre de transport n'empêche pas le transporteur de se prévaloir des dispositions de l'article 22 de la Convention de Varsovie lorsque le transport a un caractère interne privé.

Les articles L 321-3 et L 322-3 du Code de l'Aviation Civile renvoient au chapitre III de la Convention de Varsovie intitulé "Responsabilité du Transporteur" et non au chapitre II relatif aux "Titres de Trans-

port". **Le billet ne remplit pas une fonction de renseignement : il n'est qu'un instrument de preuve.**

Ce principe se trouve conforté par la rédaction de l'article L 321-2 du Code de l'Aviation Civile qui calque le contenu de la lettre de voiture aérienne sur l'article 102 du code de commerce et non l'article 8 de la Convention de Varsovie.

Si ce dernier «désunifie» le régime interne et le régime international de la responsabilité du transporteur aérien, il a le mérite pratique d'écarter les sanctions Varsoviennes en cas d'absence ou d'irrégularité du billet de passage en matière de transport domestique gratuit non commercial.

Le transport interne gratuit de personnes est régi par l'article L 322-3 du Code de l'Aviation Civile qui stipule :

"...La responsabilité du transporteur de personnes est réglée par les dispositions de la Convention de Varsovie, comme prévue aux articles L 321-3, L 321-4 et L 321-5 (...). En outre, sauf stipulations contraires, la responsabilité du transporteur effectuant un transport gratuit ne sera engagée, dans la limite prévue ci-dessus, que s'il est établi que le dommage a pour cause une faute imputable au

transporteur ou à ses préposés ".

Certaines conditions sont donc nécessaires :

- Il s'agit d'un transport (le transport à titre gratuit est présumé),
- La faute doit être prouvée.
- L'absence de stipulations conventionnelles particulières.

La responsabilité Varsovienne est donc applicable au transport gratuit effectué à bord d'un avion privé, sous la seule exception de la nécessité pour la victime ou ses ayants droit de prouver la faute du transporteur.

De fait, la pratique a fait que pour les transports réguliers intérieurs, les documents de transport internationaux tels que définis par la Convention de Varsovie amendée se sont substitués aux documents de transport interne avec :

- **l'adoption de la Lettre de Transport Aérien (LTA) universelle formulaire type IATA adaptée au traitement informatique,**
- le renvoi aux mentions expresses des articles 3 et 4 de la Convention de Varsovie amendée
- **Titres de transport - billet de passage - bulletins de bagages**

Les contrats d'assurance conclus par les Sociétés de transport aérien font obligation de :

- **la délivrance d'un bulletin de bagages établi conformément à l'article IV de la Convention de Varsovie,**
- **de la délivrance d'un billet de**

passage contenant les mentions visées à l'article 3 de ladite Convention.

Les Documents de Transport

TRANSPORT DE PERSONNES

La délivrance d'un billet

Aux termes de l'article 3 de la Convention de Varsovie, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage comportant un certain nombre de mentions. L'article 3 du protocole de la Haye dans une nouvelle rédaction en confirme la règle.

La Convention de Varsovie modifiée par le protocole considère donc comme une obligation du transporteur la délivrance d'un billet, et de surcroît un droit au passager.

L'article L 322.1 du Code de l'Aviation Civile fait par ailleurs obligation au transporteur de délivrer un billet de passage conformément aux dispositions Varsoviennes.

La sanction figure au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention de Varsovie tel qu'il résulte du paragraphe III du protocole de la Haye.

La jurisprudence Suisse en 1982 a rappelé cette sanction, à savoir la

perte pour le transporteur aérien de se prévaloir des dispositions de la Convention de Varsovie modifiée concernant la limitation de la réparation. Le transporteur sera donc tenu de réparer intégralement le préjudice.

Lisibilité du billet

L'accord de Montréal du 4 mai 1966 définit les caractères d'imprimerie qui doivent être utilisés afin que l'avis soit lisible (art. 2) - Arrêt Lisi versus Alitalia.

Rédaction du billet dans la langue nationale

Le point particulier de la langue n'a pas été réglementée par la Convention. En France, le lieu de conclusion du contrat de transport désigne la langue de rédaction. (Loi de 1957 pour la protection du consommateur).

Mentions obligatoires

Le billet de passage doit mentionner les clauses Varsoviennes modifiées ou dispositions particulières.

Le transporteur qui délivrerait un billet ne comportant pas cet avis ne pourra se prévaloir des dispositions limitant sa responsabilité.

Bagages enregistrés : Bulletin de bagages

Le Protocole de la Haye autorise la délivrance d'un **document unique intitulé «billet de passage et bulletin de bagages».**

La délivrance d'un bulletin de bagages distinct doit comprendre les mentions prévues au titre de l'article 4 de la Convention de

Varsovie.

Le protocole de la Haye a cependant diminué le nombre des men-

tions obligatoires et supprimé toute sanction pour leur omission.

AVIS : La Convention de Varsovie peut être applicable si le voyage du passager comporte une destination finale ou une escale dans un autre pays que le pays de départ. La Convention de Varsovie régit et, dans la plupart des cas, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie de bagages. Voir également l'avis intitulé « Avis aux passagers internationaux sur la limitation de responsabilité ».

CONDITIONS DU CONTRAT DE TRANSPORT

1. Au sens du présent contrat, le mot « billet » désigne le billet de passage et le bulletin de bagages dont les présentes conditions et les avis joints font partie intégrante, le mot « transporteur » désigne toutes les compagnies aériennes qui transportent ou s'engagent à transporter le passager ou ses bagages en exécution du contrat de transport ou qui rendent tout autre service en relation avec ledit transport : « CONVENTION DE VARSOVIE » désigne la Convention pour l'Unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ou cette même Convention amendée à La Haye, le 28 septembre 1955, selon que l'une ou l'autre est applicable.

2. Le transport effectué en vertu de ce billet est soumis aux règles et limitations de responsabilité édictées par la Convention de Varsovie, sauf dans le cas où ce transport n'est pas un transport international - au sens de ladite Convention. Toutefois, en France et dans les Territoires d'Outre-Mer, en vertu des articles L. 321-3 et L. 322-3 du Code de l'Aviation Civile, la responsabilité du transporteur est régie par la Convention de Varsovie et toute convention la modifiant et applicable en France, même si le transport n'est pas international au sens de cette Convention.

3. Dans la mesure où leur contenu ne fait pas échec à ce qui précède, tout transport effectué et tous autres services rendus par chaque transporteur sont régis par : (I) les stipulations figurant sur le présent billet, (II) les tarifs applicables, (III) les conditions de transport du transporteur et la réglementation applicable, lesquelles sont réputées faire partie intégrante des présentes et peuvent être consultées sur demande dans les bureaux du transporteur, à moins qu'il ne s'agisse de transports effectués entre un lieu situé sur le territoire des États-Unis ou du Canada et un autre lieu situé hors de ces territoires, auquel cas ce sont les tarifs en vigueur dans ces pays qui s'appliquent.

4. Le nom du transporteur peut être inscrit en abrégé sur le billet, le nom entier et son abréviation figurant dans les tarifs, les conditions de transport, la réglementation ou les horaires du transporteur ; l'adresse du transporteur est celle de l'aéroport de départ figurant sur le billet à côté de la première abréviation du nom du transporteur ; les arrêts prévus sont ceux indiqués sur ce billet ou qui figurent sur les horaires du transporteur comme des arrêts réguliers sur l'itinéraire du passager ; le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer une opération unique.

5. Un transporteur aérien qui émet un billet en vue d'un transport à effectuer sur les lignes d'un autre transporteur aérien n'agit qu'à titre de représentant de ce dernier.

6. Les exclusions ou limitations de responsabilité du transporteur s'appliqueront et profiteront à ses agents, préposés ou représentants ainsi qu'à toute personne dont l'avion est utilisé par le transporteur pour effectuer le transport, de même qu'aux agents, préposés ou représentants de ladite personne.

7. Les bagages enregistrés seront remis au porteur du bulletin de bagages. En cas de dommage causé aux bagages au cours d'un transport international toute réclamation doit être faite par écrit au transporteur immédiatement après la découverte du dommage ou, au plus tard, dans un délai de sept jours à dater de leur réception ; en cas de retard, la réclamation doit être faite dans un délai de vingt et un jours à dater de la livraison des bagages. Se référer aux tarifs ou conditions de transport pour les transports non internationaux.

8. La durée de validité de ce billet est d'un an à compter de sa date d'émission, sauf disposition contraire dudit billet ou des tarifs, conditions de transport et règlements applicables du transporteur. Le tarif du transport, objet des présentes est susceptible de modification avant le commencement du transport. Le transporteur est en droit de refuser le transport si le tarif applicable n'a pas été payé.

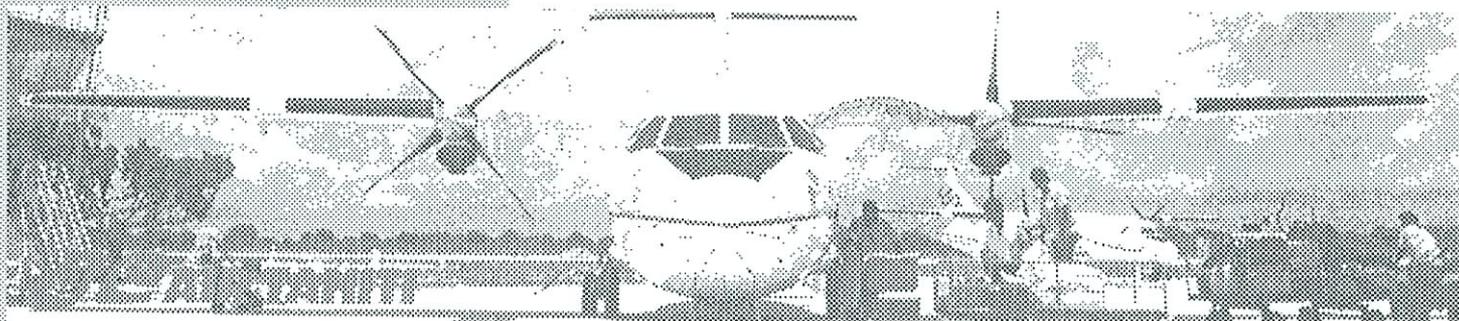
9. Le transporteur s'engage à faire de son mieux pour transporter le passager et les bagages avec une diligence raisonnable. Les heures indiquées sur les horaires ou ailleurs ne sont pas garanties et ne font pas partie du présent contrat. Le transporteur peut, sans préavis, se substituer d'autres transporteurs, utiliser d'autres avions ; il peut modifier ou supprimer les escales prévues sur le billet en cas de nécessité. Les horaires peuvent être modifiés sans préavis. Le transporteur n'assume aucune responsabilité pour les correspondances.

10. Le passager est tenu de se conformer aux prescriptions gouvernementales en matière de voyage, de présenter tous documents de sortie, d'entrée ou autres qui sont exigés et d'arriver à l'aéroport à l'heure fixée par le transporteur ou, si aucune heure n'a été fixée, assez tôt avant le départ pour permettre l'accomplissement des formalités de départ.

11. Aucun agent, préposé ou représentant du transporteur n'est habilité à modifier ou supprimer une disposition quelconque du présent contrat.

Le transporteur se réserve le droit de refuser le transport à toute personne qui aurait acquis un billet de passage en violation des lois applicables ou des tarifs, règles et règlements du transporteur.

Le billet de passage d'Air TAHITI mentionnant clairement les Clauses Varsoviennes.



VI - LES EXONERATIONS

L'article 21 de la Convention de Varsovie dispose :

" Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur ".

a) La faute

La faute prouvée de la victime lésée peut exonérer le transporteur de sa réparation.

En outre, en droit aérien, l'acte du dément ou de «*l'infans*⁽⁶⁾» pourra être qualifié de fautif, ou à tout le moins d'illicite..."

b) La nature ou vice propre des marchandises transportées

Le protocole de la Haye a introduit une possibilité d'exonération conventionnelle au titre de l'article 23, alinéa 2, liée à la nature ou le vice propre des marchandises transportées (*sous réserve que le transporteur apporte la preuve de l'existence d'un vice propre*).

Elle autorise, par ailleurs le transporteur à bénéficier de la pré-

somption d'absence de perte que constitue la **freinte de route**. Malgré la rapidité du transport aérien, une diminution de poids ou de volume liée à la nature de la marchandise transportée peut se produire (évaporation, dessiccation, etc...).

⁽⁶⁾**infans** : vient du latin infans, qui ne peut parler, s'exprimer avec éloquence.

VII- LA CHARTE

RELATIVE A L'INDEMNISATION DES PASSAGERS VICTIMES D'UN ACCIDENT AERIEN :

" un processus amélioré d'indemnisation des victimes "

Les sociétés d'assurances membres de l'Association des Assureurs Aviation de France AAAF⁽¹⁾ verseront désormais une aide matérielle immédiate aux passagers victimes d'un accident aérien ou leurs ayants-droit.

Ce processus d'indemnisation immédiat relève de la *Charte relative à l'indemnisation des passagers victimes d'un accident aérien, signé le 19 mars 1991 sous l'égide du Ministère des Transports, et rétroactive à partir du 1^{er} janvier 1991.*

Elle a été étendue aux Territoires d'Outre-Mer et a donc fait l'objet d'une première application lors de l'accident aérien survenu le 18 avril 1991 aux Marquises.

Cette dernière prévoit notamment que le versement de cette aide interviendra une semaine au plus à partir de la justification de la qualité de victime ou de bénéficiaire.



Un monomoteur en très mauvaise posture. Un type d'accident qui peut faire intervenir l'AAAF.

L'aéronef concerné devra être exploité par une société française de transport public, effectuant un vol national ou international au départ ou à destination de la France ⁽²⁾.

L'accident devra être consécutif à une chute, une collision, un incendie ou une explosion de l'aéronef. Sont exclus les accidents

consécutifs à un attentat dont les victimes relèvent d'un système d'indemnisation particulier. La loi interne française calquée sur le régime varsovien prévoit une indemnisation à deux niveaux:

• *sauf faute lourde, une responsabilité limitée (Loi 467 du 10 juillet 1989... la limite de responsabilité est fixée à 750 000 FF) ⁽³⁾,*

⁽¹⁾ L'Association des Assureurs Aviation de France «AAAF», association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, regroupe 53 sociétés d'assurances. Elle est administrée par un Comité Directeur comprenant 9 membres représentant les principales compagnies ou groupements membres de l'AAAF. Elle se compose de commissions chargées notamment de la rédaction des Conditions Générales des contrats d'assurance et l'examen de la jurisprudence en matière de responsabilité aérienne.

⁽²⁾ Elle dispose d'un champ d'application large incluant les vols au départ ou à destination de la France d'Outre-Mer.

⁽³⁾ Voir Chapitre III - Le Quantum de la Responsabilité alinéa b -Transport de personnes.

• *en cas de faute lourde, le plafond saute et la victime peut prétendre à la réparation de l'intégralité de son dommage même si ce dernier dépasse ledit plafond.*

Dès lors, le seul moyen pour la victime d'obtenir une réparation intégrale est de faire la preuve de la faute lourde.

Les actions en justice correspondantes ont pour conséquence directe de retarder l'indemnisation des victimes.

Tant que les responsabilités n'ont pas été clairement établies par des expertises ou fait l'objet d'une décision de justice, l'Assureur de responsabilité ne peut indemniser les victimes, sauf à leur verser depuis lors des provisions.

Les bénéficiaires de l'aide versée au titre de la Charte seront les victimes directes de l'aéronef accidenté, ou en cas de décès et dans l'ordre, leur conjoint survivant, leurs enfants à charge ou à défaut, toute personne à charge fiscalement rattachée à la victime.

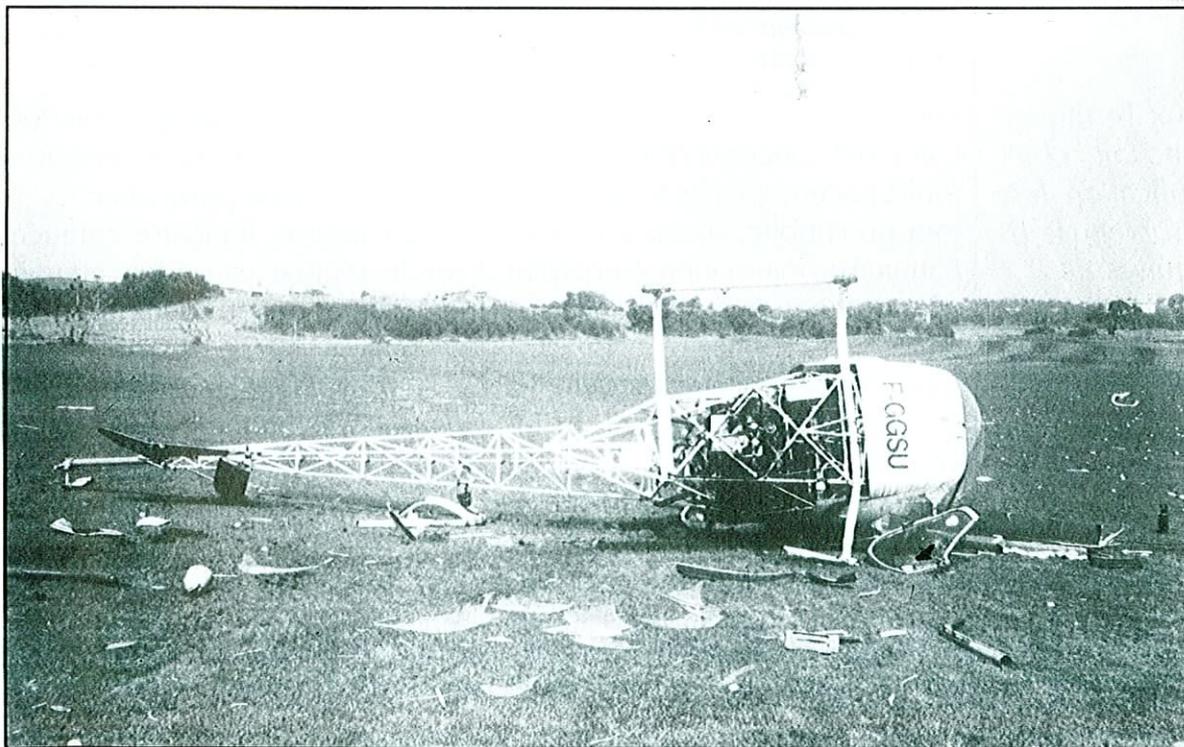
En cas de décès, le montant de cette aide immédiate sera de **50 000 FF (environ 900 000 F.CFP).**

En cas de blessures entraînant une hospitalisation supérieure à huit jours, cette aide matérielle sera de 10 000 FF par mois (plus 2 500 FF par personne à charge), étant

entendu que la totalité des versements opérés ne pourra excéder la somme de 50 000 FF par passager.

La Charte prévoit que tout règlement effectué sera définitivement acquis, et constituera donc une avance déductible dans les cas où interviendrait un règlement ultérieur au profit du bénéficiaire.

Ces versements ne constitueront en aucun cas une reconnaissance de responsabilité.



Pour l'année 1990 les accidents d'hélicoptères ont représenté environ 11% du total des accidents toutes catégories confondues (avion, planeurs, ULM, ballons etc..). "Source BEA"

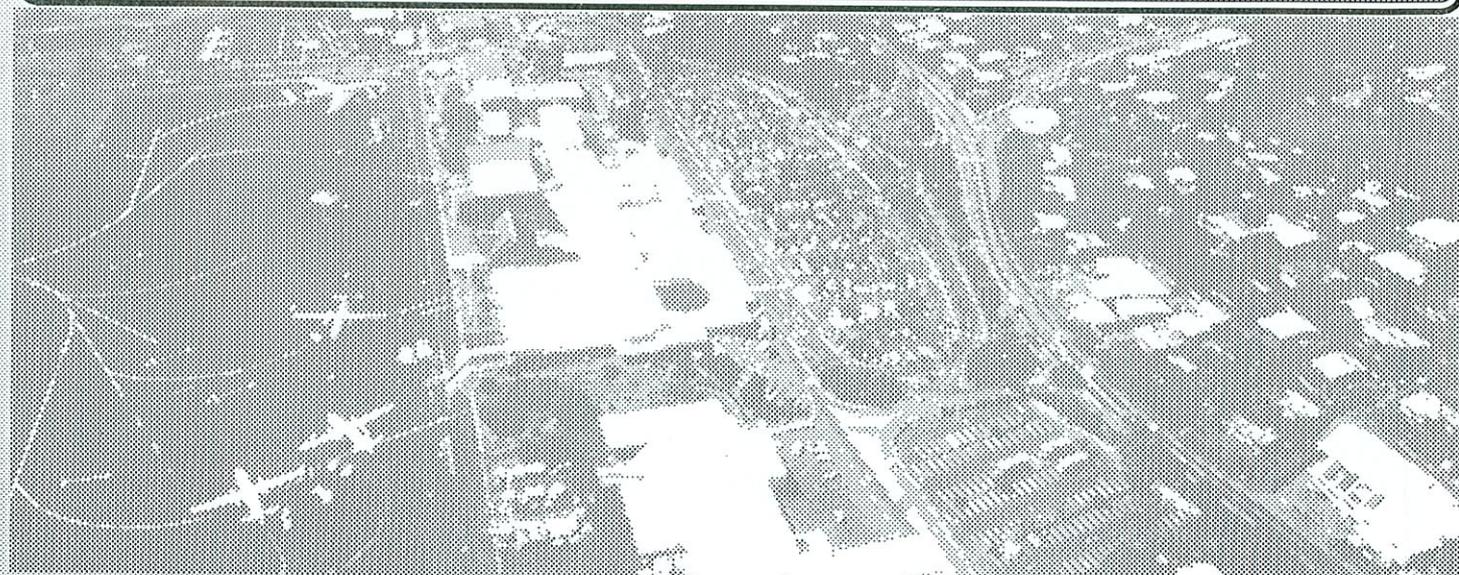
L'APPLICATION DE LA CHARTE LORS DE L'ACCIDENT AERIEN DES MARQUISES

La Charte relative à l'indemnisation des passagers victimes d'un accident aérien a été signée courant Mars 1991. Elle a trouvé sa première application, avec l'accident aérien des Marquises.

La mise en oeuvre des dispositions de la Charte aura permis :

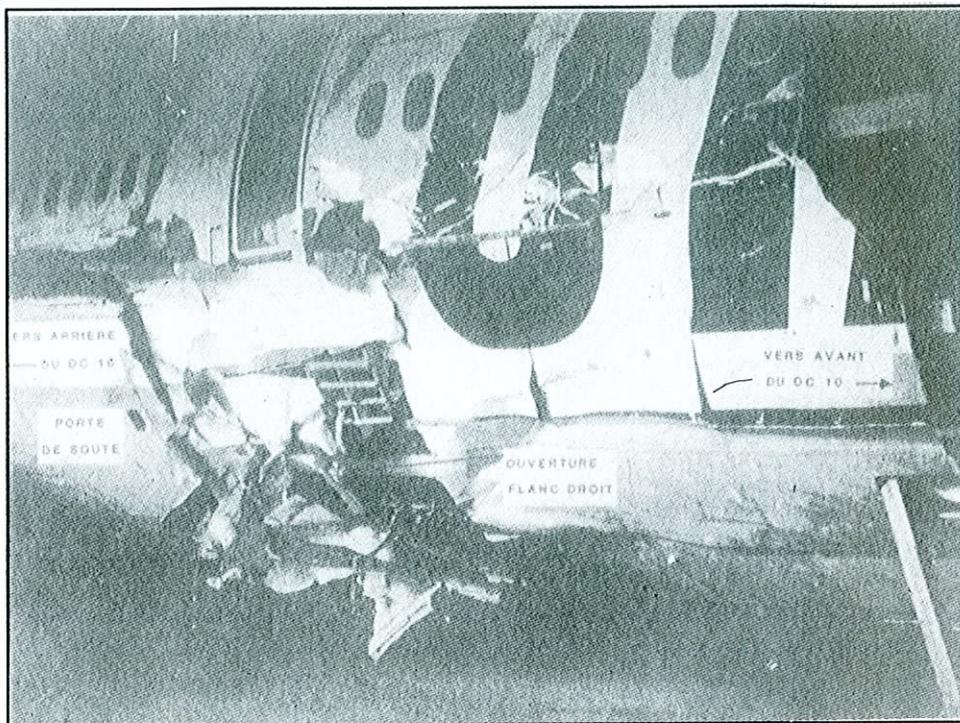
- une première indemnisation par l'assureur d'Air Tahiti, des ayants droit à charge financière de cinq passagers décédés pour un montant de 50 000 FF soit 909 090 F.CFP par passager,
- la prise en charge des frais médicaux des passagers blessés accusant une hospitalisation supérieure à 8 jours.

La Société Air Tahiti a par ailleurs pris à sa propre charge divers frais de première nécessité et frais annexes.

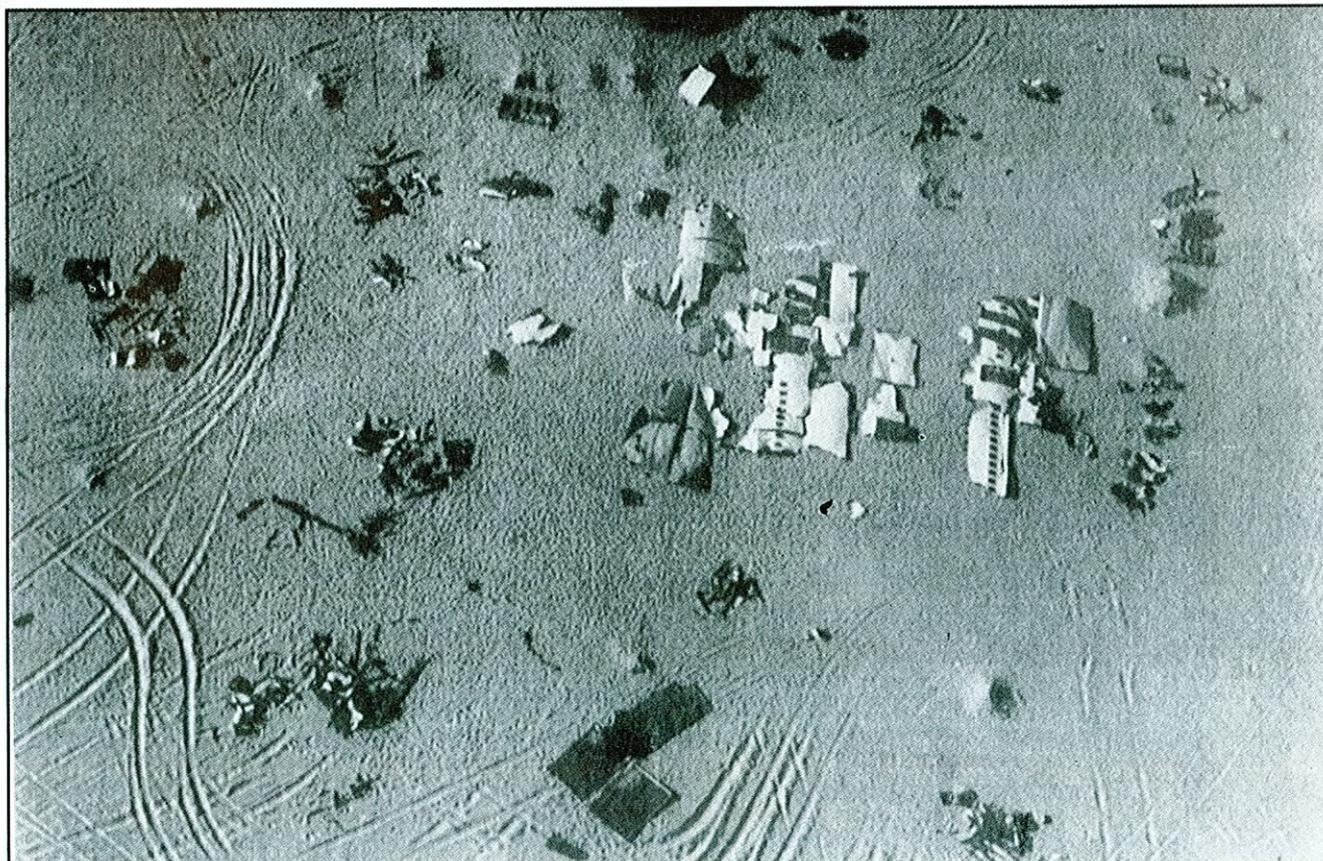


Malheureusement certains accidents d'avion sont liés à des actes terroristes. Ce fut le cas notamment du DC10 de la Compagnie UTA qui en 1989 explosa en vol au dessus du Ténéré provoquant la mort de 170 personnes. A la suite de cet accident, un travail colossal de reconstitution a été mené à bien par différents organismes. Les résultats obtenus ont apporté la réponse à de nombreuses questions et particulièrement à celles qui avaient trait à la responsabilité aérienne.

Ces clichés nous montrent le travail d'envergure qui a dû être entrepris pour la reconstitution du tronçon de fuselage.

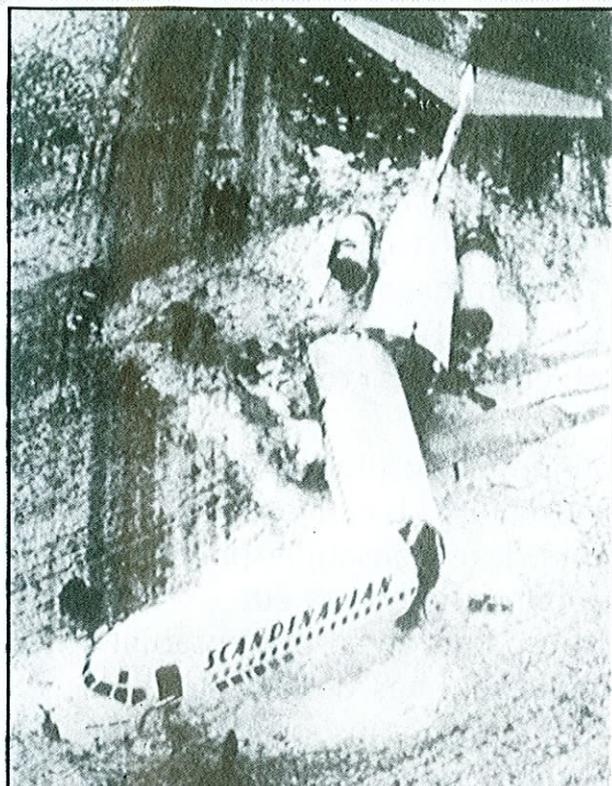


Le désert du Ténéré a été ratissé par les enquêteurs pour retrouver les éléments composant le fuselage



Un accident aérien n'a pas toujours une issue dramatique, témoin cet article reproduit de la revue Air & Cosmos

AIR & COSMOS
PHOTOS
DE LA SEMAINE



Photos Svenskt Pressfoto - SIPA PRESS

MIRACLE DE NOEL

Quelques minutes après son décollage de Stockholm-Arlanda, le MD81 de SAS, vol SK 751, en route vers Varsovie, a dû se poser d'urgence dans un champ, au nord de Stockholm, le 27 décembre 1991. L'appareil, dont les deux moteurs s'étaient éteints, a perdu une aile en rasant la cime des arbres et s'est disloqué en se posant sur le ventre: 129 personnes étaient à bord. Miraculeusement, il n'y a eu "que" 24 blessés dont 2 grièvement.



Photos Svenskt Pressfoto - SIPA PRESS

© AIR & COSMOS N° 1360 - SEMAINE DU 6 AU 12 JANVIER 1992

CONCLUSION

Le régime de la responsabilité aérienne applicable en France pour les transports internes relève de la convention de Varsovie laquelle a été modifiée par le protocole de la Haye en 1955.

Or si la convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international élaborée en 1929 a su résister aux transformations profondes qui ont depuis lors marqué le transport aérien, cette dernière a été soumise à des courants d'idées réformatrices et notamment en matière de responsabilité.

Deux protocoles, le premier de **Guatemala en 1971 pour les passagers**, le second de **Montréal n°4 en 1975 pour les marchandises** ont défini de nouvelles règles de responsabilité, qui s'ils sont ratifiés et entrent en vigueur, poseront la doctrine ci-après.

Le transporteur ne sera plus présumé responsable du dommage subi au cours

de transport de passagers ou de marchandises, mais responsable de plein droit de ce dommage. Le seul fait que le dommage se soit produit au cours du transport, engagera sa responsabilité.

Il y aurait donc substitution du système de responsabilité objective ou de plein droit à celui de responsabilité pour faute. Le transporteur ne pourra être exonéré, en tout ou partie de sa responsabilité, que dans le seul cas de la faute de la victime en cas de transport de personnes. En contrepartie, les sommes plafonds de réparation sont déclarées infranchissables.

Ainsi, quel que soit la cause du dommage, et notamment en cas de faute lourde du transporteur, le juge ne pourra plus condamner ce dernier au-delà des limites fixées par les deux nouveaux protocoles...

Jean-Christophe SHIGETOMI



NAVIGATION AERIENNE

DIVISION DES AERODROMES EXTERIEURS

PERSONNELS

- Suivi dossier remplacement d'un agent licencié
- Renouvellement des qualifications de contrôle pour 2 agents
- Qualification d'un contrôleur à Bora Bora
- Dossier recrutement d'un agent CC/5 territoire suite démission d'un agent AFIS

CIRCULATION AERIENNE ET INFORMATION AERONAUTIQUE

- Enquête sur infraction virtuelle hélicoptère Bora Bora
- Carte V.A.C. Tubuai
- Intégration aéroport Hikuero dans l'Information Aéronautique diffusée aux usagers
- Coordination des actions concernant assistance des vols ETOPS Marquises.

GESTION ET COMPTABILITE

- Arrêtés mensuels des dépenses de fonctionnement
- Toilettage du fichier des opérations d'investissement Territoire.

EXPLOITATION TECHNIQUE

- Examen des problèmes liés à l'hygiène sécurité
- Mise en vigueur du plan de secours de Raiatea + exercice d'application
- Mise à jour des plans particuliers de protection des points sensibles concernant les aéroports de Bora Bora et Rangiroa
- Formation des personnels Air Tahiti des Iles au service SSIS.

DIVERS

- Préparation dossier Commission Consultative des aéroports
- Préparation projet plan de secours des aéroports de Bora Bora et Huahine.

DIVISION TECHNIQUE

ETUDES ET EXPLOITATION TECHNIQUE

- Maintenance complète des aériens de Mahaena et Pajara suite au changement des pylônes TDF
- Stage GREPOL dispensé pour les agents de la Section ET : initiation aux automates programmables
- Suivi du chantier d'extension du parking international de FAAA
- Démontage des climatiseurs dans les anciens locaux de la Division Technique
- Suivi de l'installation de la nouvelle centrale de FAAA
- Câblage de l'armoire basse tension de RANGIROA

- Nettoyage du parc à câble
- Stage local VORDOPPLER et maintenance
- Divers problèmes sur téléphone de sécurité «Entreprise téléphonique» dûs à la vétusté du matériel
- Panne du manipulateur du localizer
- Remplacement d'un bras de barrière cassé par un camion du chantier d'extension du parking international de FAAA
- Entretien courant du balisage de piste (FAAA)
- Essai et mise au point de la nouvelle centrale électrique avec STNA, AMAN et SEEE
- Vérification des liaisons automate PB 400 et mise à jour partielle en fonction des réalités du site (MGB et SEEE)
- Panne totale du chargeur 24V ERCE du CCR
- Divers dépannages de climatiseurs dans les locaux techniques et bureaux
- Remplacement d'un verin de levage de bras de barrières de la traversée de piste de FAAA
- Visite du nouveau centre de contrôle par M. CAMOIN, nouveau Chef du Service Administratif et M. THIBAUT, chargé de mission pour les DOM/TOM auprès du Directeur Général
- Stage sur faisceau hertzien IRT 1500 par un instructeur de TRT
- FAAA : resserrage des bras de barrières suite aux coups de vents violents dûs au cyclone WASA
- FAAA : maintenance ILS/VOR en prévision du contrôle en vol de Janvier par le STNA

MISSIONS

- STNA/AMAN : mise en service de la nouvelle centrale de FAAA

• **Merlin Gérin BRETAGNE** : mise au point de l'automate PB 400

• **TRT** : formation sur site du matériel faisceau hertzien IRT 1500

• **NUKU HIVA** : dépannage groupe électrogène

• **HUAHINE** : dépannage automatisme groupes

• **RANGIROA** : travaux pour alimentation par réseau ELECTRA de l'aéroport et des logements (pose de compteurs individuels). Installation du PAPI en remplacement du VASIS (à terminer en Janvier 1992)

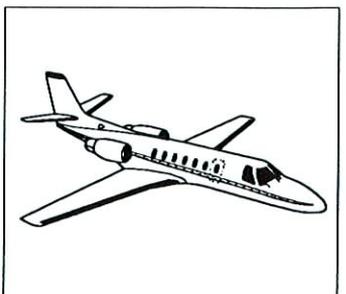
• **HUAHINE, BORA-BORA, RURUTU** : évaluation des dégâts causés par le cyclone WASA

• **RURUTU, HUAHINE** : balisage HS pour six mois

• **RURUTU** : remise en service de la radiobalise, des E/R VHF et HF

• **BORA-BORA** : changement de l'antenne NDB tombé pendant le cyclone et dépannage de l'anémogirouette

• **RANGIROA, HUAHINE** : maintenance semestrielle des VOR



DIVISION DES TRANSPORTS AERIENS

- Organisation des sessions du PN (CSS, CTA, et autres certificats du PNT).
- Elaboration de tableaux statistiques du trafic aérien à TAHITI-FAA'A.
- Edition des factures relatives aux redevances et taxes d'atterrissage, passagers, de stationnement et de balisage et RSTCA.
- Visite de l'helisurface au Beachcomber.
- Suivi du projet TIARE (Traitement Informatique Aéroportuaire de redevances et d'exploitation de Tahiti).
- Réunion entre les aéro-clubs et T.A au sujet de la formation
- Etablissement de la convention Aviation Civile/aéro-clubs des Iles sous le Vent

pour l'entraînement aérien.

- Sondage des dossiers de voyage et étude du manuel d'exploitation du Do-228 de la compagnie TCA.
- Dernières mises au point du logiciel de gestion du F-OCHS.
- Mise au point des contrôles périodiques PNT sur Do-228 d'Air Moorea.
- Transmission au SFACT du dossier d'agrément des instructeurs de TCA et d'Air Moorea.
- Collecte, classement des fiches de candidatures au stage BB et désignation des bénéficiaires.
- Analyse avec le BV des incidents sur moteurs GARRETT.
- Gestion des crédits entraînement aérien (4^{ème} trimestre 1991)
- Prévision des crédits pour l'entraînement aéronautique pour 1992.
- Communiqué relatif à

l'augmentation du taux unitaire de la RSFTA (30 à 35 FF).

- Tableau comparatif des exigences réglementaires (N-Z et DGAC) en matière de survol maritime.
- Dossier d'ajustement tarifaire AIR FRANCE sur Tokyo Papeete.
- Projet de règlement pour le transport de dépouilles mortelles à bord des aéronefs non pressurisés

FORMATION AERONAUTIQUE

Sessions examens

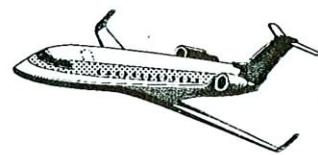
PPA/PPH/IFR	1
PL/MN	1
CSS	1
TT	1
CTA	1
IATT	2
QRI	1

• Délivrances

Cartes stagiaires	22
BB	6
TT	9
TH	0

ACTIVITE AVION ADMINISTRATIF

Utilisateur	H	Nb Vols
Haussair	36h51	8
SNA	01h36	1
SIA	15h51	1
Santé Publique	01h42	1
TOTAL	56h00	11



RECAPITULATION DU TRAFIC COMMERCIAL DE L'AERODROME DE TAHITI-FAA'A POUR L'ANNEE 1991

COMPAGNIE		VOLS	PAX	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERIEUR										
Air Moorea (Moorea)	A	9 695	70 270		70 270	105 218	66,79			PAXI - 9,5
	D	9 693	66 893		66 893	105 228	63,57			FRET
	T	19 388	137 163		137 163	210 446	65,18			POST
Air Moorea	A	843	5 206		5 206	10 199	51,04			PAXI - 17,3
	D	840	5 295		5 295	10 150	52,17			FRET
	T	1 683	10 501		10 501	20 349	51,60			POST
Air Tahiti	A	4 043	132 243		132 243	181 163	73,00	241 219	31 726	PAXI +2,6
	D	4 047	124 733		124 733	177 731	70,18	653 110	96 336	FRET +9,9
	T	8 090	256 976		256 976	358 894	71,60	894 329	128 062	POST -6,9
T.C.A	A	368	1 488		1 488	4 164	35,73			PAXI +5,3
	D	370	1 185		1 185	4 206	28,17			FRET
	T	738	2 673		2 673	8 370	31,94			POST
Total Trafic Intérieur	A	14 949	209 207		209 207	300 744	69,56	241 219	31 726	PAXI -2,5
	D	14 950	198 106		198 106	297 315	66,63	653 110	96 336	FRET +9,9
	T	29 899	407 313		407 313	598 059	68,11	894 329	128 062	POST -6,9

ACTIVITES DES SERVICES

COMPAGNIE		VOLS	PAX	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % avec 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL										
Total Trafic	A	1 165	167 734	33 451	201 185	325 957	61,72	5 184 863	515 353	PAXt -2,8
Régulier	D	1 165	168 855	33 451	202 306	326 265	62,01	534 516	150 291	FRET +4,2
International	T	2 330	336 589	66 902	403 491	652 222	61,86	5 719 379	665 644	POST -0,5
Total Trafic	A	74	9 325	4 499	13 824	22 610	61,14	135 674	6 686	PAXt -38,9
Non Régulier	D	73	9 372	4 499	13 871	22 295	62,22	3 535	1 372	FRET -16,9
International	T	147	18 697	8 998	27 695	44 905	61,67	139 209	8 058	POST -58,5
Total Trafic	A	1 239	177 059	37 950	215 009	348 567	61,68	5 320 537	522 039	PAXt -6,1
International	D	1 238	178 227	37 950	216 177	348 560	62,02	538 051	151 663	FRET +3,6
(Régulier+Non rég.)	T	2 477	355 286	75 900	431 186	697 127	61,85	5 858 588	673 702	POST -2,2
Total TOUT	A	16 188	386 266	37 950	424 216	649 311	65,33	5 561 756	553 765	PAXt -4,3
TRAFIC	D	16 188	376 333	37 950	414 283	645 875	64,14	1 191 161	247 999	FRET +4,4
	T	32 376	762 599	75 900	838 499	1 295 186	64,74	6 752 917	801 764	POST -3,0

COMPAGNIE		VOLS	PAX	DIRECT	PAX+ TRANSIT	S.O.	CMR %	FRET (KG)	POSTE (KG)	ECART % AVEC 89
TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL REGULIER										
U.T.A	A	192	40 024		40 024	53 158	75,29	1 649 266	359 140	PAXt -19,1
	D	192	39 920		39 920	53 269	74,94	282 515	94 996	FRET -18,0
	T	384	79 944		79 944	106 427	75,12	1 931 781	454 136	POST +3,4
Qantas	A	286	30 792	14 923	45 715	75 168	60,82	727 851	15 851	PAXt +15,4
	D	286	32 463	14 923	47 386	75 330	62,90	74 484	6 564	FRET +11,3
	T	572	63 255	29 846	93 101	150 498	61,86	802 335	22 415	POST +100,0
Air New Zealand	A	260	36 227	17 361	53 588	98 248	54,54	2 040 788	20 298	PAXt -9,3
	D	260	36 344	17 361	53 705	98 326	54,62	43 050	5 980	FRET +18
	T	520	72 571	34 722	107 293	196 574	54,58	2 083 838	26 278	POST -2,1
Lan Chile	A	119	11 571		11 571	17 332	66,76	58 549	964	PAXt +8
	D	118	10 704		10 704	17 189	62,27	30 697	5 088	FRET -29,4
	T	237	22 275		22 275	34 521	64,53	89 246	6 052	POST +99,4
Air France	A	105	25 507		25 507	37 424	68,16	510 206	106 607	PAXt -3,9
	D	105	26 523		26 523	37 447	70,83	50 483	30 825	FRET +43,9
	T	210	52 030		52 030	74 871	69,49	560 689	137 432	POST -1,5
Hawaiian Airlines	A	124	13 742	1 167	14 909	28 872	51,64	43 712	4 949	PAXt -10,4
	D	125	13 583	1 167	14 750	28 978	50,90	18 392	1 041	FRET -20,3
	T	249	27 325	2 334	29 659	57 850	51,27	62 104	5 990	POST +0,6
Air Calédonie	A	52	4 323		4 323	6 634	65,16	29 141	5 790	PAXt +2,0
International	D	52	4 246		4 246	6 640	63,95	20 591	5 797	FRET -0,4
	T	104	8 569		8 569	13 274	64,55	49 732	11 587	POST -6,9
Minerve	A	27	5 548		5 548	9 121	60,83	125 350	1 780	PAXt
	D	27	5 072		5 072	9 086	55,82	14 304	0	FRET
	T	54	10 620		10 620	18 207	58,33	139 654	1 780	POST

Total Trafic	A	1 165	167 734	33 451	201 185	325 957	61,72	5 184 863	515 353	PAXt -2,8
Régulier	D	1 165	168 855	33 451	202 306	326 265	62,01	534 516	150 291	FRET +4,2
International	T	2 330	336 589	66 902	403 491	652 222	61,86	5 719 379	665 644	POST -0,5
Total Trafic	A	74	9 325	4 499	13 824	22 610	61,14	135 674	6 686	PAXt -38,9
Non Régulier	D	73	9 372	4 499	13 871	22 295	62,22	3 535	1 372	FRET -16,9
International	T	147	18 697	8 998	27 695	44 905	61,67	139 209	8 058	POST -58,5
Total Trafic	A	1 239	177 059	37 950	215 009	348 567	61,68	5 320 537	522 039	PAXt -6,1
International	D	1 238	178 227	37 950	216 177	348 560	62,02	538 051	151 663	FRET +3,6
(Régulier+Non rég.)	T	2 477	355 286	75 900	431 186	697 127	61,85	5 858 588	673 702	POST -2,2

AERODROME DE TAHITI-FAA'A

REALISATIONS - ETUDES

- Etudes des problèmes «SSIS»:opérations, budget,...
- Etude sur la réorganisation de NTAA
- Analyse du nouveau PCG de l'aéroport
- Compte rendu d'activité du 3ème trimestre
- Etudes des problèmes d'équipement des véhicules incendie VIM2B (corrosion des tuyauteries) et transmission au STNA
- Etude d'une solution de rechange au problème du démantèlement de la BGTA (ancienne centrale électrique)
- Etude des problèmes «garage» : intérim Chef garage, budget, remplacement des véhicules.
- Préparation de l'examen de qualification TSAC
- Démonstration du fonctionnement de la version BDP du SIGMA
- Mise à jour des besoins en bureautique de l'Aéroport
- Participation au Jury d'examen de qualification TSAC
- Préparation du CTP/NA
- Réunion AOC (12/12)
- Participation au CTP/DSAC

- Actualisation de la partie FAL 1 de l'AIP/PAC

SECURITE

- Etude de l'applicabilité à la Polynésie Française du projet de nouvelle instruction sur l'organisation des secours sur les aérodromes
- Etude du prochain exercice d'application générale du Plan de Secours.
- Analyse des résultats de l'exercice partiel Plan de Secours (06/09/91) et compte rendu.
- Suivi et coordination des travaux d'extension du parking international
- Etude impact CA de la route de contournement
- Coordination pour un exercice militaire sur l'aérodrome
- Intervention SSIS : début d'incendie d'un train d'atterrissage (vol HA 481 du 2/12)
- Cyclone WASA : examen des mesures préventives à prendre sur l'aéroport
- Accident d'un DC8 le 19/12 : intervention SSIS et organisation de la Circulation Aérienne
- Alerte locale pour une panne hydraulique d'un GARDIAN
- Etude participation DSAC à la gestion du personnel SSIS
- Etude des problèmes de bouche d'avitaillement sur le

parking international suite aux modifications des marques de guidage

- Etude aménagement du chemin d'accès à la piste pour les véhicules SSIS
- Etude du problème de carénage du paquebot WIND SONG
- Etude du déplacement du distributeur de carburant 100 LL en zone nord.

SURETE

- Stage Sûreté à Toulouse de Mr JUVENTIN (1er au 13/12)
- Point sur les problèmes de Sûreté avec le Directeur du Cabinet du Haut Commissaire
- Etude du renforcement du contrôle des mesures de Sûreté sur l'aéroport en liaison avec DIR/CAB
- Mise à jour du Plan de protection des points sensibles
- Préparation des dossiers présentés en COS (Réunion du 31/10)
- Point de presse relatif à la sûreté aéroportuaire
- Reportage RFO sur les mesures de Sûreté aéroportuaire
- Compte rendu COS du 31/10
- Etude des problèmes de maintenance des portails et portillons
- Préparation du COLSA : bilan des activités sûreté 90/91, point sur la refonte du

Plan de Sûreté, projet d'adaptation du budget sûreté 92 , projet de zone stérile, projet de mise à jour de l'arrêté COLSA et de la note de service organisant le COS.

- Réunion du COLSA
- Compte rendu réunion COLSA
- Mise en service de digicodes aux accès piétons à l'aire de trafic Nord
- Mise en place d'un réseau de surveillance vidéo à la PAF
- Visite des installations par le Directeur de Cabinet du Haut Commissaire
- Réunion de la Commission Interministérielle des points sensibles
- Coordination avec les journalistes (Arrivée VIP)
- Debriefing alerte à la bombe du 25/11 (HAWAIIAN Airlines)
- Analyse des évolutions possibles du projet SACACPA
- Début d'étude d'un projet de système de sûreté aéroportuaire
- Mise à jour du budget Sûreté 92
- SSIS : mise en service de nouvelles dispositions de mise en alerte



ACTIVITES DE L'AEROPORT DE TAHITI-FAAA

TOUR DE CONTROLE

Mouvements commerciaux comprenant IFR	8 470 3 007
Mouvements non-commerciaux comprenant IFR	10 793 912

Total	19 263
Total IFR	3 919

Mouvements Commerciaux Internationaux

Total mouvements non-commerciaux comprenant	10 793
Aéro-Club de Tahiti	3 510
Aéro-Club UTA	4 039
Privés	2 228
Autres	1 016

BUREAU DES TELECOMMUNICATIONS

Total des messages reçus sur réseau international	1 612 452 555 557
sur réseau local	1 056 895
Moyenne quotidienne	17 526

Total des messages émis sur réseau international	225 258 110 100
sur réseau local	115 158
Moyenne quotidienne	2 448

BUREAU DE PISTE

Validation de licences de personnel navigant professionnelles	33
non-professionnelles	46

Effectifs des personnels navigants basés professionnels	59
corps techniques	6
privés	215

BUREAU D'INFORMATION AERONAUTIQUE

Notam classe 1 série A reçus	-
Notam classe 1 série A émis	40
Notam classe 1 série C émis	87
Protections aéronautiques fournies	280
Circulaires locales d'information	2

S.S.I.S.

Feux extincteur	1
Feux aéronef	2
Alerte aéronef	8
Accident aéronef	1
Surveillance mises en route et mouvements	630
Surveillance d'avitaillements	610
Interventions diverses	10
Instructions	11
Exercices nautiques Elir 90 et canot	20
Exercices sur feux	3
Entraînement plongée	12

GARAGE

Interventions véhicules et vedettes SSIS	8
Interventions véhicules de liaison	17

CENTRE DE CONTROLE

Trafic en route mouvements internationaux	-
mouvements interinsulaires	-

S.A.R.

Evacuations sanitaires	-
------------------------	---



(Renseignements fournis par le Service Météorologique de la Polynésie Française)

RESUME MENSUEL DU TEMPS METEOROLOGIQUE

MOIS D'OCTOBRE 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE		
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		JOURS	E calculée	ETP
ATUONA	26,2	0,6	32,2	22	30	170	84	22	8	30	0	196	-45	29	10106	-15	5	147	149	
BORA-BORA	26,3	0,4	32	22	27	128	0	13	10	41	4	202	-20	23	10116	-19	0	139	144	
TAIHI-FAA'A	26,2	0,8	31,9	19	34	98	12	13	3	34	4	219	-11	33	10119	-17	3	165	162	
TAKAROA	27,7	1	32,2	24,1	25	56	-57	15	2	25	0	242	-10	24	10111	-19	x	198	184	
HAO	25,6	0,2	29,2	22,6	26	163	62	16	9	26	1	216	-34	21	10122	-24	1	166	160	
HEREHERETUE	24,6	0,2	29,8	18	25	145	33	17	8	29	2	196	-23	24	10130	-23	2	176	162	
RIKITEA	21,1	-0,8	26,2	17	11	300	169	16	8	11	4	126	-66	10	10144	-29	0	98	101	
TAUTIRA	24,9	-0,4	30,1	20,9	2	525	248	19	13	32	1	164	-38	2	10123	-21	x	x	x	
MURUROA	23,4	-0,2	28,4	18,7	20	242	131	13	7	20		199	-21	18	10140	-25	4	150	147	
TUBUAI	21,6	-0,1	26,8	13	25	141	28	16	2	25	1	160	-32	24	10142	-26	3	135	133	
RAPA	18,6	-0,3	23	13,1	30	120	-48	19	5	30	2	172	25	29	10149	-34	11	117	117	

MOIS DE NOVEMBRE 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE		
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		JOURS	E calculée	ETP
ATUONA	25,9	-0,1	31,6	21,6	30	394	324	25	10	30	3	192	-53	29	10101	-10	8	141	144	
BORA-BORA	27,2	0,9	31,7	21,3	27	37	-185	7	1	41	0	272	82	23	10114	-3	0	186	186	
TAUTIRA	26,1	0,7	29,8	19	2	176	-229	21	6	32	0	243	77	2	10125	4	2	171	172	
TAIHI-FAAA	26,9	0,9	32,8	20	34	29	-125	10	1	34	1	267	57	33	10119	1	3	171	171	
TAKAROA	27,8	0,7	31,6	22	25	81	-135	21	2	25	2	276	51	24	10109	-6	5	235	209	
HAO	26,2	0,2	29,8	21,1	26	196	4	17	5	26	1	242	6	21	10126	-2	X	220	199	
HEREHERETUE	25,5	0,2	29,3	20	25	51	-137	14	2	29	1	263	64	24	10136	4	2	221	201	
RIKITEA	22,7	-0,2	28,9	18,3	11	34	-224	15	1	11	1	230	49	10	10166	12	X	151	155	
MORUROA	24,6	0,1	29,1	20,4	20	114	-47	16	2	20	1	239	33	18	10156	11	3	188	185	
TUBUAI	24	1,1	28,9	18,2	25	22	-104	10	0	25	1	223	29	24	10151	4	1	186	180	
RAPA	20,7	0,4	25,5	16	30	61	-146	10	1	30	0	192	50	29	10178	12	7	141	142	

MOIS DE DECEMBRE 1991

STATIONS	TEMPERATURES MOYENNES DEGRES C. ET DIXIEME					PRECIPITATIONS EN MM					ORAGE NB JOURS	INSOLATION EN HEURES			PRESSION 0,1 hPa		VENT NB JOURS >16m/s	EVAPORATION POTENTIELLE		
	MOIS	E	MAXI ABSOLU	MINI ABSOLU	PERIODE NB ANS	MOIS	E	NB JOURS >0,1	NB JOURS >10	PERIODE NB ANS		MOIS	E	PERIODE NB ANS	MOIS	E		JOURS	E calculée	ETP
ATUONA	26,5	0,2	32,9	22,4	30	252	155	18	9	30	0	191	-53	29	10091	-14	1	144	149	
BORA-BORA	26,7	0,1	32,2	22,6	27	552	298	18	10	41	6	144	-52	23	10079	-29	7	146	142	
TAUTIRA	26,2	0,4	32,4	22	34	836	428	22	10	32	2	138	-43	2	10088	-26	5	130	132	
TAIHI-FAAA	26,9	0,5	31,9	21,4	25	489	190	18	7	34	6	149	-51	33	10087	-22	5	161	152	
TAKAROA	28,4	0,9	33,1	23,8	26	151	-35	18	4	25	2	221	-1	24	10089	-19	3	202	188	
HAO	26,7	0,1	30,6	23	25	275	87	23	8	26	1	203	-33	21	10096	-25	5	176	170	
HEREHERETUE	26,2	0,1	30,6	20,5	11	258	30	17	9	29	2	181	-14	24	10097	-24	4	187	172	
RIKITEA	23,7	-0,3	29	19,7	2	171	-27	17	3	11	4	181	-22	10	10117	-29	0	135	141	
MORURUA	25,5	-0,1	30,7	21,3	20	276	98	14	5	20	0	208	-15	18	10112	-24	4	178	176	
TUBUAI	24,1	0,1	29,1	17,4	25	479	175	18	10	25	2	135	-68	24	10104	-25	6	XXX	XXX	
RAPA	21,4	-0,2	26,1	16,5	30	52	-189	11	3	30	1	189	45	29	10135	-16	7	155	153	

E: écart par rapport à la moyenne de la période (0: valeur estimée)

LES STATISTIQUES TOURISTIQUES

Les résultats du dernier trimestre 1991 font apparaître une forte diminution du nombre des touristes par rapport à l'année 1991 et même une accélération de cette diminution par rapport au début de l'année.

La fréquentation touristique a régressé pour la deuxième année consécutive avec un peu plus de 11 000 touristes en moins par rapport à 1990 et près de 19 000 en moins par rapport à 1989.

Pour l'ensemble de l'année les diminutions viennent de l'Amérique du Nord - 8 393 soit - 18,17 % de l'Europe - 2 101 soit - 4,51 % de la zone Pacifique - 1938 (dont - 265 pour le Japon) soit - 5,63 %. Les touristes en provenance d'Amérique du Sud sont cependant en forte augmentation + 819 soit + 23,08 %.

Cette diminution - 8,63 % du nombre de touristes s'est accompagnée par ailleurs de diminutions encore plus élevées des nuitées - 11,41 % pour les nuitées touristiques et - 12,58 % des nuitées hôtelières.

Cette évolution négative du tourisme s'explique essentiellement par la conjoncture mondiale défavorable qui a également affecté les pays voisins de la Polynésie. Ce phénomène a joué particulièrement sur les chiffres du dernier trimestre avec une forte diminution des postcroisiéristes des bateaux nombreux en cette période de l'année.

Les dégâts occasionnés par le cyclône WASA (à Bora-Bora notamment), la fermeture des villages du Club Méditerranée pour travaux et les premières statistiques du transport aérien pour janvier laissent prévoir qu'il n'y aura pas d'amélioration du tourisme pour le début de l'année 1992.

Nombre de Touristes	1989	1990	1991	Variations 91/90
Octobre	11 535	13 805	10 611	-23,14%
Novembre	9 678	10 825	10 151	-62,30%
Décembre	10 384	11 624	9 486	-18,39%
Total (4ème trimestre)	31 597	36 254	30 248	16,57%
Rappel (1er semestre)	108 108	96 107	90 690	5,84%
Total (9 mois)	139 705	132 361	120 938	-11,10%

Arrivée de M. Michel JAU, nouveau Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française

L'aéroport de Tahiti-Faa'a a connu une animation particulière ce samedi 1er février 1991 pour accueillir M. Michel JAU nouveau Haut-Commissaire de la République en Polynésie Française qui a succédé à M. Jean MONTPEZAT lequel avait quitté le Territoire quelques jours auparavant.



Les Nouvelles



Les Nouvelles

M. Michel JAU à sa descente d'avion entouré du Secrétaire Général, M. Raymond VERGNE, du président du Gouvernement du Territoire, M. Gaston FLOSSE et des deux députés de Polynésie MM. Alexandre LEONTIEFF et Emile VERNAUDON.



Les Nouvelles

Maeva i Tahiti tomite tai tai JAU

Accident d'un DC8 privé

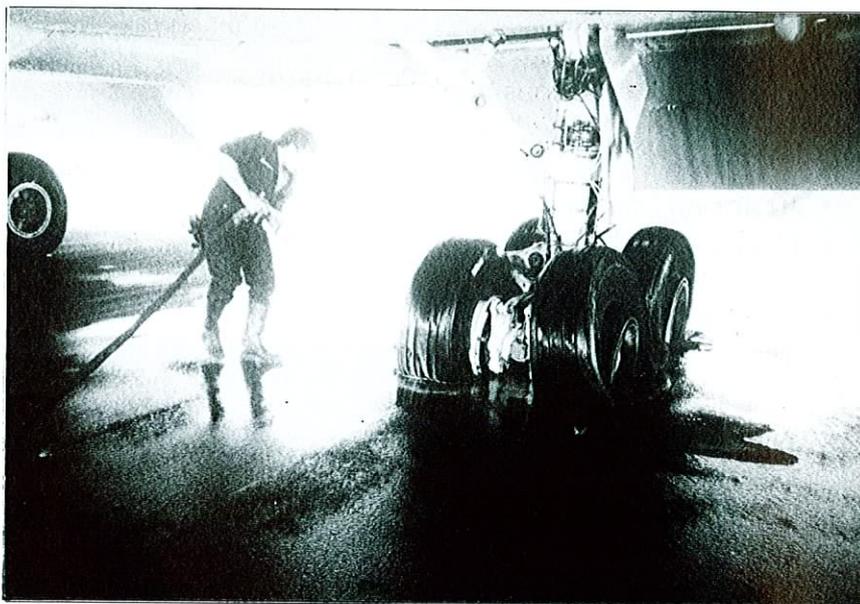
Le 19 décembre 1991 à 6 h 30, le **DC8 immatriculé VR-BMR**, à l'atterrissage, au QFU 04, voit les 4 pneumatiques du train principal gauche éclater. L'aéronef poursuit son roulage et s'immobilise après 1800 m, puis les pneus prennent feu. L'intervention rapide du personnel du S.S.I.S. permet de circonscire l'incendie dans les plus brefs délais.

La cause probable de l'atterrissage dur et de l'éclatement des roues est une fuite hydraulique

sur le circuit retour de la bêche ayant entraîné la perte presque totale du fluide, d'où un contrôle de l'avion effectué en manuel lors de l'atterrissage. Cette

fuite a été localisée et réparée après le vol d'essais.

L'avion fut remis en condition de vol le lundi 23 Décembre 1991, après différents con-



Un incendie vite maîtrisé par les agents du SSIS.

Nous avons appris la naissance de :

- **Corentin**, au foyer de M. et Mme **LE GOFF Michel**, TM/CEAPF, le 8/10/91
- **Kevin, Mochau, LEI**, au foyer de **TCHEN LAM Manuella**, TSAC/CEAPF, le 4/11/91
- **Manutea, Lionel, Naha**, au foyer de **PRENAT Jean-Claude**, TCET, le 26/12/91
- **Manua, Nicolas, Raymond**, au foyer de **CHAZERAND Jean-Paul**, CTM, le 19/12/91
- **Heiana, Teura**, au foyer de **TAPARE Carl**, AITM/CEAPF, le 24/12/91



CARNET ROSE

Nous avons également appris le mariage de :

- **M. LANZA Franco**, CC/2, le 19/10/91 avec **Rita CRIDLAND**



CARNET BLANC

DEPART de Monsieur Justin RATIARSON

Après avoir exercé sous toutes les latitudes, soit :

- 20 ans en France
- 11 ans à Madagascar
- 5 ans aux Comores
- 5 ans en Nouvelle-Calédonie,

c'est en Polynésie Française où il a assumé pendant 4 ans les fonctions de Chef du Service Administratif de la Direction de l'Aviation Civile, que M. RATIARSON a terminé sa carrière administrative.

Toujours à l'écoute des uns et des autres, M. RATIARSON laisse l'image d'un homme de grand coeur, aux qualités humaines indéniées.

Il a quitté Tahiti avec son épouse le 24 décembre 1992 pour bénéficier d'un congé administratif de fin de séjour, à l'issue duquel il prendra une retraite bien méritée en Picardie.

FAAITOITO M. RATIARSON



Mr. et Mme RATIARSON en compagnie de Mr. YEUNG



Tout le personnel ADM était réuni autour de son Chef....



Opération MARAU

C'est pour une mission très spéciale que se sont conjointement réveillés très tôt en ce Mercredi 25 janvier, électroniciens de l'Aviation Civile, techniciens de la Marine et de la Gendarmerie, secouristes et journalistes. 4 heures du matin, les premières rotations du célèbre Super Puma de la Marine nationale percent le silence des nuits de Tahiti. Leur mission : déposer un caisson dit «shelter», dans le jargon des techniciens, au sommet d'une des montagnes les plus ventées de l'île, le mont Marau culminant à 1321m. Ce shelter est impressionnant par son poids, deux tonnes à élever dans les airs, il sera destiné à protéger les émetteurs et récepteurs des organismes officiels du territoire.

Les Nouvelles



Les Nouvelles

Le shelter pesant plus de 2 Tonnes.

L'Aviation Civile a au sommet de ce mont une antenne avancée destinée à la réception et à l'émission des fréquences VHF de l'approche et du CCR. La présence de plusieurs antennes pouvait être dangereuse dans la précise dépose par l'hélicoptère, il a donc fallu les démonter. Ce démontage n'a pas pour autant supprimé l'utilisation de ses fréquences, qui ont alors fonctionné sur l'antenne de Faa'a.

Les Nouvelles

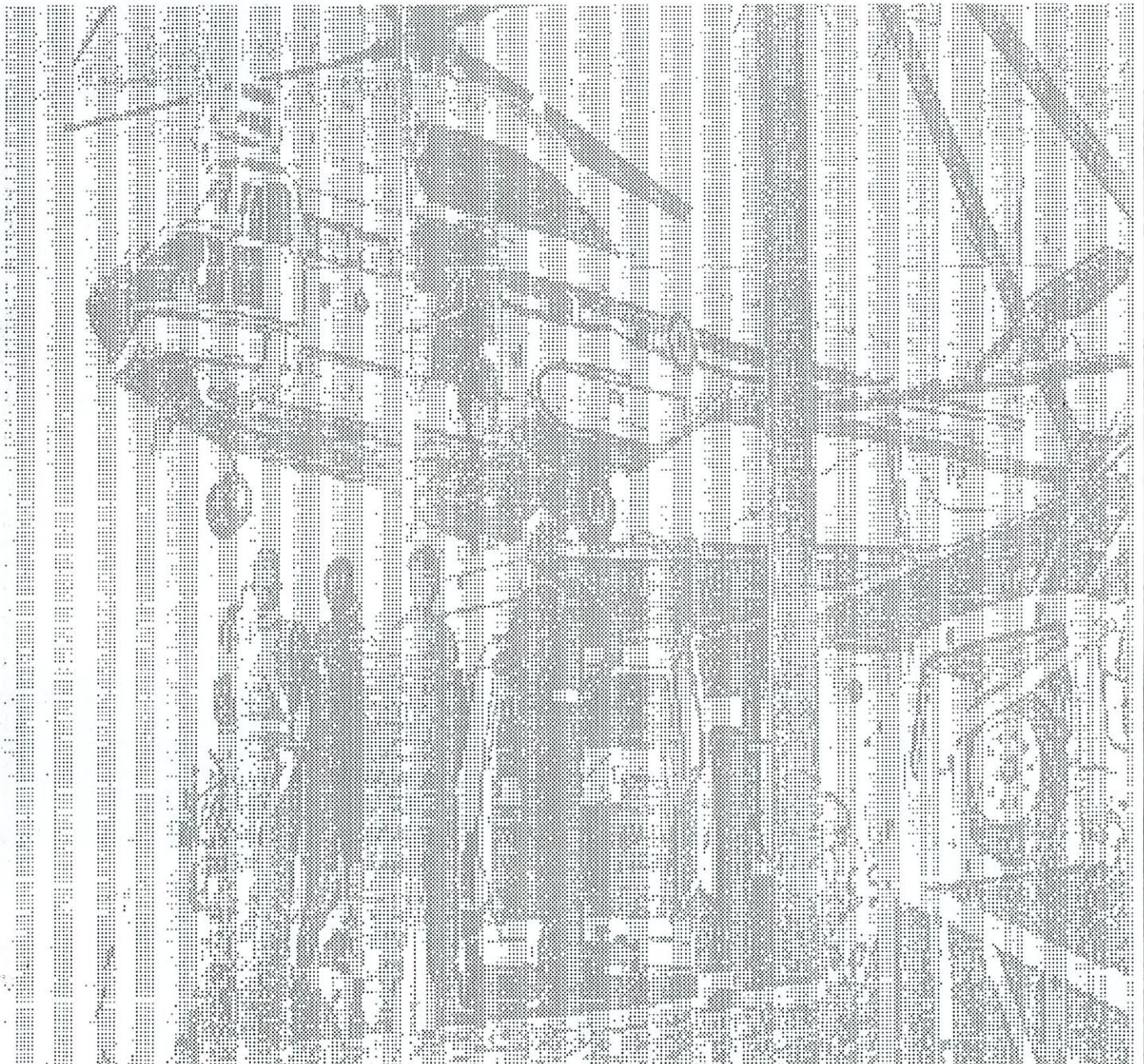


Un travail de précision pour le célèbre Super PUMA et bien entendu pour toute l'équipe qui s'était déplacée.

La CGEE avait auparavant coulé quatre plots de béton pour accueillir le lourd shelter et un plot pour supporter un nouveau mat de quinze mètres. L'opération n'a duré que quelques minutes, le temps pour l'hélicoptère de décoller de Faa'a avec sa lourde charge et se présenter au sommet où les techniciens l'attendaient accrochés à des mousquetons sur une ligne de vie, il ont guidé le shelter au centimètre pendant le vol stationnaire de l'hélicoptère pour l'imbriquer dans ses plots, malgré le

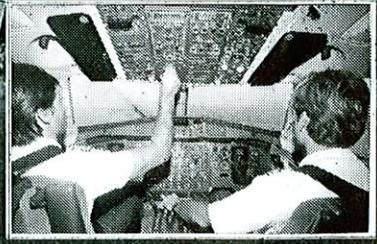
vent incroyable provoqué par les pales de ce Super Puma surpuissant et l'exigüité de ce sommet.

Les électroniciens ont aussitôt remonté leur antenne pour la remettre en service opérationnel. Quelques jours plus tard la CGEE en a monté une nouvelle au sommet du nouveau mat remplaçant la précédente située sur le bâtiment. L'hélicoptère s'en est allé dans les lueurs de l'aube vers une autre mission.



AIR TAHITI

Le voyage enchanteur...



Le commandant de bord
Alec Drollet
et son co-pilote
François Emery



Embarquement
immédiat...

33 destinations enchantées...
Le rêve devient réalité
avec Air Tahiti.
Pourquoi aller plus loin
alors que les voyages du
bonheur sont
à votre portée en Polynésie.
33 escales paradisiaques
c'est Air Tahiti.
Renseignements: 42-24-44

AOM

FRENCH AIRLINES



DEPART CHAQUE LUNDI (DC 10). DIRECT SANS CHANGER D'AVION

PAPEETE - PARIS - PAPEETE

TARIFS EXCURSION 13 JOURS/80 JOURS

173.600 F cp*

**90 RUE DES REMPARTS - ☎ 43.25.25
OU DANS VOTRE AGENCE DE VOYAGE**

* Tarif Basse Saison