



Le 6 avril 2009

[TRADUCTION]

Maître Gilles Lauzon, c.r., avocat général  
Secrétariat pour le droit aérien international  
Ministère de la Justice du Canada  
284, rue Wellington  
Ottawa (Ontario) K1A 0H8

**Objet : Examen du projet de Convention sur les actes illicites et du projet de Convention sur les risques généraux**

Maître,

C'est avec grand plaisir que je vous fais parvenir les commentaires de la Section nationale du droit aérien et spatial de l'Association du Barreau canadien (Section de l'ABC) sur le projet de *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicites faisant intervenir les aéronefs* (Convention sur les actes illicites) et le projet de *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* (Convention sur les risques généraux). La présente lettre fournit une vue d'ensemble des conséquences juridiques de ces Conventions, tant de manière générale que relativement à des dispositions en particulier. Les projets de Conventions se démarquent de façon importante du droit interne canadien sur un grand nombre d'aspects clés dont nous discuterons ci-dessous. Le but de la présente lettre est de s'assurer que le gouvernement canadien est bien au fait de l'effet qu'auraient les Conventions, de soulever les discordances entre les Conventions et d'énoncer les problèmes techniques soulevés par le libellé du texte afin qu'il puisse être modifié avant que les Conventions ne soient parachevées.

**Vue d'ensemble**

Actuellement, les réclamations de tiers pour des dommages causés par des aéronefs sont régies par le droit interne canadien. La « common law » prévoit que les victimes doivent démontrer que l'exploitant d'aéronefs ou d'autres parties ont été négligents afin de se voir accorder des dommages. Elles peuvent également poursuivre directement les auteurs d'un acte illégal. Des litiges multipartites complexes auront lieu dans les deux cas. Les victimes peuvent demander des dommages punitifs ou alourdis lors de ces litiges.

Le droit civil applicable au Québec prévoit des solutions similaires. Les victimes doivent faire la preuve d'une « faute » du propriétaire, de l'exploitant ou du fabricant des débris d'aéronef ayant

causé les dommages. Un lien causal entre la « faute » et les dommages doit exister pour que soit établie la responsabilité du propriétaire, de l'exploitant ou du fabricant.

Les victimes, dépendant de leur nombre et de la portée des dommages subis, peuvent faire face à des litiges se prolongeant indéfiniment. Il existe également un sérieux risque que l'assurance existante, le cas échéant, ne suffise pas à obtenir une compensation adéquate. L'état du droit au Canada prévoit de plus que les victimes détenant un jugement contre un transporteur aérien ne jouissent d'aucune priorité pour recouvrer l'actif de l'exploitant en cas de faillite.

### **Responsabilité en vertu de la Convention sur les risques généraux**

La Convention sur les risques généraux propose une approche en deux volets relativement à la responsabilité de l'exploitant quant aux dommages aux tiers. Cette approche prévoit ce qui suit :

- L'exploitant a une responsabilité stricte jusqu'à certaines limites d'assurance précises; et
- En ce qui concerne une réclamation dépassant les limites de la police, l'exploitant a le fardeau de prouver qu'il n'a pas été négligent afin que la réclamation demeure dans les limites de la police.

### **Responsabilité en vertu de la Convention sur les actes illicites**

La Convention sur les actes illicites propose une approche en trois volets pour dédommager les victimes ayant subi des dommages à cause d'actes illicites reliés à des aéronefs. Cette approche prévoit ce qui suit :

- L'exploitant a une responsabilité stricte et exclusive jusqu'à certaines limites d'assurance précises;
- Les réclamations dépassant les limites de responsabilité de l'exploitant peuvent être exercées à l'encontre d'un Mécanisme de dédommagement supplémentaire jusqu'à un maximum de trois milliards de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement; et
- Les réclamations dépassant les deux premiers volets peuvent être présentées contre l'exploitant ou ses cadres supérieurs si l'acte ou l'omission intentionnelle ou téméraire de l'exploitant ou de ses cadres supérieurs a contribué à la survenance de l'évènement, alors qu'on avait connaissance qu'un dommage en découlerait probablement.

### **Commentaires concernant la responsabilité en vertu des deux Conventions**

Les deux Conventions imposent une limite de trois ans pour se prévaloir d'une réclamation en dommages. Les réclamations pour dommages punitifs ou alourdis sont expressément forcloses. Également, les Conventions augmentent de manière importante l'assurance-responsabilité minimale que doivent détenir les exploitants par rapport à celle qui est présentement exigible en vertu des *Règlements de l'aviation canadiens* et prévoient un système de paiement préférentiel pour les réclamations liées à l'homicide délictuel ou au préjudice corporel dans le cas où le total des réclamations dépasserait les limites d'assurance disponible (dans le cas de la Convention sur les actes illicites, les limites du Mécanisme de dédommagement supplémentaire).

La hausse des limites d'assurance, combinée à la responsabilité stricte, devrait donner lieu à des dédommagements plus importants pour les victimes et à une résolution plus expéditive des

réclamations. Dans l'ensemble, ces dispositions devraient améliorer de manière considérable la position juridique des victimes d'actes illicites faisant intervenir des aéronefs.

Les exploitants, par ailleurs, tireront avantage de l'exclusion des dommages punitifs et alourdis et de la simplification du processus de réclamations. En théorie, ce processus de réclamations devrait permettre de raccourcir les litiges et d'alléger les fardeaux de divulgation de l'exploitant, particulièrement lorsque le total des réclamations ne dépasse pas les limites de l'assurance disponible. Par ailleurs, les frais d'assurance des exploitants augmenteront presque certainement étant donné l'augmentation importante des limites d'assurance exigées par les Conventions. Ils continueront à possiblement faire face à la responsabilité illimitée. La Convention sur les risques généraux prévoit que la responsabilité illimitée s'applique lorsque le total des réclamations dépasse les limites d'assurance disponible et que l'exploitant est incapable de faire la preuve de l'absence de négligence. En vertu de la Convention sur les actes illicites, la limite est franchie lorsque le total des réclamations dépasse les limites d'assurance disponible et le Fonds de dédommagement supplémentaire, et qu'il est démontré que l'exploitant a agi de manière téméraire.

La ratification de la Convention sur les actes illicites imposerait également aux exploitants des fardeaux qui n'existent pas dans le droit canadien actuel. Cette Convention prévoit en effet que toutes les réclamations découlant d'actes illicites soient dirigées vers l'exploitant, qui est réputé responsable dès qu'il est démontré que le dommage a été causé par un aéronef en vol. Conséquemment, l'exploitant aura le fardeau de se défendre contre toutes les réclamations découlant d'un événement, et de payer tous les dédommagements qui en découlent, sous réserve des limites de son assurance. Les réclamations de l'exploitant pour contribution et préjudice sont permises mais ne peuvent être exercées qu'après que toutes les victimes aient été dédommagées. De plus, les exploitants pourraient faire face à des fardeaux administratifs supplémentaires pour financer le Mécanisme de dédommagement supplémentaire, dont l'établissement de rapports de toutes les activités de vol de passagers et de fret. Étendre les Conventions à l'aviation générale créera un nouveau fardeau administratif important généré par le suivi et l'établissement de rapport sur les vols, en plus des obligations de financement.

## Commentaires sur des dispositions en particulier

### Définitions

Nous désirons formuler quelques commentaires sur les définitions suivantes qui apparaissent dans les deux Conventions :

- **Événement** – Il y a discordance entre les deux Conventions car le mot « événement » n'est défini que dans la Convention sur les actes illicites. Les limites de responsabilité prévues à l'article 4 de la Convention sur les risques généraux sont cependant énoncées sur une base « par événement ».
- **Exploitant** – Les définitions contenues dans les deux Conventions sont maladroites et difficiles à suivre. Il semble qu'on ait tenté de définir l'exploitant comme étant la personne qui possède le droit légitime d'utiliser l'aéronef et en contrôle la navigation au moment de l'accident. L'ajout d'une référence à « un acte illicite » dans la définition de la Convention sur les actes illicites pourrait causer la confusion, étant donné que dans la Convention sur les actes illicites, le terme « exploitant » est utilisé dans certains contextes qui ne sont pas liés à un événement impliquant un acte illicite.

À titre d'exemple, l'article 16(2) traite de l'obligation des États-parties de s'assurer que les exploitants établissent des rapports sur leurs activités de vol.

- **Tiers** – La définition inclut, dans le cas de collision entre deux aéronefs, les passagers de l'autre aéronef. Combinée avec le droit de recouvrer des dommages pour dommage psychologique en vertu de l'article 3, cette définition élargira les droits de dédommagement pour préjudice corporel que possèdent les passagers en vertu des Conventions de Montréal et de Varsovie. Cela serait cependant conforme au droit interne canadien.

### **Portée – Convention sur les actes illicites**

L'article 2 de la Convention sur les actes illicites prévoit qu'un État-partie peut déclarer que la Convention s'applique aux vols autres qu'internationaux. Si le Canada faisait une telle déclaration, il deviendrait obligatoire, en vertu de l'article 16, d'établir des rapports sur les mouvements de passagers et de fret. Or, il n'existe actuellement aucun système permettant de faire un suivi et d'établir des rapports pour ces vols.

### **Dédommagement**

Les articles 3 des deux Conventions prévoient le dédommagement pour les dommages, incluant les dommages psychologiques. Les passagers qui font des réclamations en vertu des Conventions de Montréal ou de Varsovie ne peuvent recevoir qu'un dédommagement très limité pour des dommages psychologiques. Ceci pourrait mener à une anomalie, car les passagers à bord d'aéronefs impliqués dans une collision en plein ciel auraient droit à des dommages plus considérables contre l'exploitant de l'autre aéronef, que ceux qu'ils peuvent réclamer en ce moment contre leur propre transporteur.

Dans son état actuel, la définition de dommage psychologique du droit canadien est claire et peut faire l'objet d'un jugement. Cependant, l'intention des rédacteurs de la Convention à ce sujet ne l'est pas. On se demande s'ils désiraient ou non exclure les réclamations en dommages psychologiques des témoins ayant subi un traumatisme car ils ont vu l'événement. Si c'était là leur intention, le libellé serait plus clair s'il se lisait comme suit : [TRADUCTION] « Les victimes de dommages psychologiques ne recevront de dédommagement que si lesdits dommages sont causés par une maladie psychiatrique identifiable découlant soit d'un préjudice corporel, soit du fait que *la victime des dommages* ait été exposée directement à un risque imminent de préjudice corporel ou de décès ». L'article n'aborde pas la question de savoir si les dommages psychologiques survivent à la mort de la victime qui présente la réclamation. En l'absence de disposition expresse en ce sens dans les Conventions, cette question devra probablement être résolue en référant au droit interne applicable.

En vertu de ce même article contenu dans la Convention sur les risques généraux, les dommages à l'environnement peuvent être récupérés. Cela n'est cependant ni défini, ni assujéti d'aucune façon à l'exception de l'application du droit interne et de l'exigence de « conséquence directe ».

### **Limites de responsabilité – Convention sur les risques généraux**

L'article 4(1) de la Convention sur les risques généraux établit des limites de responsabilité applicables à l'exploitant pour chaque aéronef et chaque événement. Par souci de clarté, cet article devrait préciser que sous réserve des cas auxquels s'applique l'article 4(2), les limites

s'appliquent aux réclamations basées sur la responsabilité solidaire et conjointe en vertu de l'article 6 ainsi qu'à toute demande pour contribution et préjudice.

L'article 4(2) exige que l'exploitant fasse la preuve d'une absence de négligence afin que sa responsabilité demeure dans les limites d'assurance disponible, tel que prévu par l'article 4(1). Si l'exploitant est incapable de se décharger de ce fardeau, sa responsabilité n'a plus de limites. L'effet de cette disposition doit être soupesé avec celui de l'article 5, qui donne priorité aux réclamations découlant de décès, préjudice personnel ou dommages psychologiques si [TRADUCTION] « le montant total des dommages devant être payés dépasse les montants prévus par l'article 4 ». L'expression « montants prévus par l'article 4 » est ambiguë. En effet, lorsque les limites de responsabilité sont franchises, elle pourrait être interprétée comme incluant des montants autres que les limites de la police d'assurance. Les deux articles mis ensemble pourraient établir des priorités sur les actifs de l'exploitant d'une façon qui entrerait en conflit avec les lois internes en matière de faillite et d'insolvabilité. Si les règles de priorité ne s'appliquent qu'à la distribution des limites de la police d'assurance à elle seule, cela devrait être clairement indiqué.

### **Dédommagement réduit – Convention sur les risques généraux**

L'article 5 de la Convention sur les risques généraux établit des priorités de paiement pour les réclamations en dommages lorsque le total des paiements à être versés dépasse les montants disponibles en vertu de l'article 4. Tel qu'indiqué ci-dessus, la priorité reliée aux montants dépassant les limites d'assurance est incertaine dans le cas où les limites d'assurances auraient été dépassées.

### **Événements impliquant deux aéronefs ou plus**

L'article 6 de la Convention sur les risques généraux précise ce qui suit :

[TRADUCTION] Lorsque deux aéronefs ou plus sont impliqués dans un événement causant des dommages et auquel la présente Convention s'applique, les exploitants desdits aéronefs sont solidairement et conjointement responsables de tout dommage à un tiers.

Cet article omet cependant de préciser si un incident impliquant plus d'un aéronef est réputé être un seul événement ou des événements multiples. Le mot « événement » n'est pas sujet à définition dans la Convention sur les risques généraux. Dans la Convention sur les actes illicites, [TRADUCTION] « un événement survient lorsqu'un dommage est causé par un aéronef ». On pourrait prétendre que dans le cas d'une collision, les dommages causés par chacun des aéronefs représentent des événements distincts. Combinée à la responsabilité solidaire et conjointe prévue à l'article 6(2) de la Convention sur les risques généraux, une telle interprétation aurait pour effet de doubler les limites d'assurance-responsabilité applicables.

Les deux Conventions prévoient que si deux aéronefs ou plus sont impliqués, les exploitants de ces aéronefs sont responsables conjointement et solidairement des dommages subis par un tiers. Dans un tel cas, [TRADUCTION] « le recours entre eux dépendra de leurs limites de responsabilité respectives et de leur contribution aux dommages<sup>1</sup> ». La façon dont cette disposition sera appliquée lorsque les limites de responsabilité sont brisées, pour l'un ou les deux exploitants, en vertu des Conventions n'est pas claire. Également, la « contribution aux

<sup>1</sup> Article 6(2) de la Convention sur les risques généraux et article 5(2) de la Convention sur les actes illicites.

dommages » d'un exploitant peut être disproportionnée par rapport au degré de faute. À titre d'exemple, dans le cas d'une collision en plein ciel entre un Boeing 747 et un jet d'affaires, le Boeing est plus susceptible de causer des dommages étendus au sol que le jet d'affaires, sans égard à la faute de leurs exploitants.

Les deux Conventions prévoient également que [TRADUCTION] « aucun exploitant ne peut être tenu responsable pour une somme excédant la limite, le cas échéant, qui s'applique à sa responsabilité<sup>2</sup> ». Si les limites de responsabilité sont franchies en vertu des Conventions, cette disposition perd son sens, et si les limites ne sont pas franchies, elle est superflue. Si le but recherché est de limiter la responsabilité conjointe et solidaire d'un exploitant aux limites de sa police lorsque les limites de responsabilité d'un autre exploitant ont été franchies, il faudrait l'exprimer clairement.

### **Dédommagement provenant du Mécanisme de dédommagement supplémentaire – Convention sur les actes illicites**

Le dédommagement découlant du Mécanisme de dédommagement supplémentaire en vertu de l'article 18 de la Convention sur les actes illicites est limité à trois milliards DTS par « événement ». Un « événement » survient [TRADUCTION] « lorsqu'un dommage est causé **par un aéronef** en vol ». Cette définition laisse supposer qu'un accident dans lequel serait impliqué plus d'un aéronef pourrait être interprété comme générant des événements distincts. Si le but recherché est d'appliquer la limite de trois milliards DTS à un accident sans égard au nombre d'aéronefs impliqués, il faudrait l'exprimer clairement.

L'article 18(3) de la Convention sur les actes illicites prévoit que la Conférence des parties peut déterminer qu'à cause d'un manque d'assurance disponible à l'égard des dommages couverts par la Convention dans certaines circonstances, le Mécanisme de dédommagement supplémentaire devra payer pour les dommages liés à un événement découlant d'un acte illicite. Les circonstances dans lesquelles la Conférence des parties peut déterminer la manque de disponibilité sont indûment limitées à celles dans lesquelles l'assurance n'est pas disponible en général, ou relativement à un exploitant en particulier, à la suite d'un événement ayant affecté cet exploitant. Il ne semble pas qu'on ait tenu compte de la situation dans laquelle l'assurance n'est pas offerte aux exploitants dans une région géographique en particulier ou pour des raisons qui ne sont pas reliées à un événement. Un dédommagement provenant du Mécanisme de dédommagement supplémentaire devrait également être disponible dans de telles circonstances.

### **Frais de justice**

L'article 7 de la Convention sur les risques généraux n'établit pas clairement si l'octroi potentiel de frais de justice et autres dépenses s'ajoutera ou sera inclus dans les limites de responsabilité contenues à l'article 4. Ceci paraît entrer en contradiction avec le libellé de l'article 21 de la Convention sur les actes illicites, qui énonce clairement que les frais et dépenses seront accordés sans tenir compte des limites de responsabilité. Les dispositions devront être harmonisées.

### **Paiements anticipés**

Les Conventions prévoient que [TRADUCTION] « si cela est exigé par les lois de l'État dans lequel les dommages sont survenus, l'exploitant devra effectuer des paiements anticipés sans

---

<sup>2</sup> Article 6(3) de la Convention sur les risques généraux et article 5(3) de la Convention sur les actes illicites.

délai ... »<sup>3</sup>. Étant donné la vaste portée de réclamations permises et la période de prescription de trois ans proposées, il est peu probable que cet article vienne en aide aux victimes. L'exploitant ordinaire ne sera pas en mesure de faire des paiements anticipés avant que la totalité de toutes les réclamations soit connue, et il est peu probable qu'un tribunal ordonne de tels paiements avant ce moment, étant donné que priorité est donnée à certaines réclamations si les limites de responsabilité sont dépassées.

### **Assurance**

Les États-parties doivent s'assurer que leurs exploitants détiennent une [TRADUCTION] « assurance ou garantie adéquate qui couvre leur responsabilité »<sup>4</sup>. Étant donné l'existence de la possibilité de responsabilité illimitée, la manière d'établir le caractère adéquat de l'assurance devrait être précisée.

### **Exclusivité**

L'article 28 de la Convention sur les actes illicites diffère de son homologue, soit l'article 12 de la Convention sur les risques généraux. D'abord, la phrase commençant par les mots [TRADUCTION] « sans préjudice... » se trouve au début de l'article dans la Convention sur les actes illicites, et à la fin dans son homologue. Les deux articles devraient être identiques afin que toute confusion soit évitée. Ensuite, l'article 28 de la Convention sur les actes illicites comprend la phrase suivante : [TRADUCTION] « aucune réclamation pour dédommagement ne sera recevable contre quelque autre personne ». Nous tenons pour acquis que cela est intentionnel et que le but n'est pas d'empêcher, en vertu de la Convention sur les risques généraux, les réclamations contre des parties autres que l'exploitant.

De plus, l'article 28(2) de la Convention sur les actes illicites énonce que [TRADUCTION] « Le paragraphe 1 ne s'applique pas à une poursuite contre un individu qui a intentionnellement commis un acte illicite ». La raison pour laquelle le terme « individu » est employé, alors que le terme « personne » est sujet à définition dans la Convention, n'est pas claire.

### **Forum**

L'article 31 de la Convention sur les actes illicites permet que des poursuites soient entamées seulement dans l'état dans lequel les dommages sont survenus. Par contre, l'article 16 de la Convention sur les risques généraux permet qu'une poursuite soit entamée dans l'état dans lequel se trouve le principal établissement de l'exploitant. En vertu de cette dernière Convention, il est donc possible que des poursuites découlant du même événement soient entamées devant deux forums différents par différents groupes de plaignants.

En conséquence, en vertu de la Convention sur les risques généraux, il est possible que des décisions discordantes soient rendues sur des enjeux critiques, par exemple le dépassement des limites de responsabilité en vertu de l'article 4(2). Dans le cas d'une collision en plein ciel entre deux aéronefs, il deviendra possible d'exercer des poursuites devant trois juridictions différentes. Il serait indiqué, au nom de l'efficacité judiciaire, de permettre à un tribunal de suspendre les dossiers sous sa juridiction en attendant que soient rendues des décisions devant une autre juridiction, ou de rejeter les dossiers en raison de *forum non conveniens*.

<sup>3</sup> Article 8 de la Convention sur les risques généraux, et Article 6 de la Convention sur les actes illicites.

<sup>4</sup> Article 9 de la Convention sur les risques généraux, et Article 7 de la Convention sur les actes illicites.

L'incertitude créée par cette disposition de la Convention sur les risques généraux pourrait s'étendre aux dossiers de la Convention sur les actes illicites. S'il n'est pas clair si l'accident découle d'un acte illicite, certaines victimes pourront poursuivre dans l'état où se trouve le principal établissement de l'exploitant en plaçant qu'il s'agissait d'un accident visé par les risques généraux, et d'autres poursuivront l'exploitant dans l'état où est survenu le dommage en plaçant l'acte illicite. Ceci ne pourrait survenir que dans un nombre limité de cas, mais il existe des précédents. L'un d'entre eux est celui du vol 007 de Korean Airlines, qui fut abattu par un aéronef soviétique. Si ces Conventions étaient entérinées, un avocat plaiderait vraisemblablement les deux Conventions dans un cas semblable.

### **Obligations des États-parties – Convention sur les actes illicites**

L'article 16 de la Convention sur les actes illicites impose aux États-parties l'obligation de s'assurer qu'un exploitant se conforme à ses obligations de contribuer au financement du Mécanisme de compensation supplémentaire, et aussi qu'il établit des rapports contenant des renseignements sur le nombre de passagers et la quantité de fret effectuant des départs sur des vols internationaux commerciaux. Avant de décider d'adhérer à la Convention, le Canada devra sopeser l'importance de ce fardeau considérable pour les exploitants.

### **Droit de recours – Convention sur les actes illicites**

L'article 24(1) prévoit que l'exploitant a droit de recours contre toute personne ayant commis l'acte illicite, mais qu'aucune réclamation ne peut être exécutée avant que toutes les réclamations des victimes ne soient réglées de manière satisfaisante et définitive. La signification du terme « exécutée » n'est pas claire. Ce terme pourrait référer aux étapes pour exécuter le jugement du tribunal ou à toute poursuite entamée pour faire valoir un droit de recours, comme le dépôt de procédures. Cela devrait être clarifié. Si le but de la disposition est d'empêcher l'exploitant de se prévaloir de son droit de recours avant que toutes les réclamations des victimes n'aient été réglées de manière satisfaisante, alors le droit de recours sera sérieusement affecté par l'écoulement du temps.

Le même raisonnement s'applique aux droits de recours contre d'autres parties en vertu de l'article 24(2), ainsi qu'au droit de recours au Mécanisme de dédommagement supplémentaire prévu par l'article 25.

### **Reconnaissance et exécution des décisions judiciaires**

Les Conventions prévoient que la reconnaissance d'une décision judiciaire étrangère rendue en vertu d'une Convention peut être refusée lorsque la reconnaissance ou l'exécution serait [TRADUCTION] « de toute évidence contraire » à la politique publique applicable dans l'État-partie<sup>5</sup>. La reconnaissance ou l'exécution d'une décision judiciaire pourrait être rejetée en vertu du droit interne canadien lorsque cela serait contraire à la politique publique. Les raisons pour lesquelles les Conventions imposent aux participants à un litige un fardeau de preuve plus élevé, soit de démontrer que le jugement est « de toute évidence » contraire à la politique publique, ne sont pas claires.

---

<sup>5</sup> Article 17 de la Convention sur les risques généraux et article 33 de la Convention sur les actes illicites.

**Période de prescription**

Les périodes de prescription de trois ans prévues par les Conventions sont plus longues que celles de deux ans généralement applicables aux poursuites de ce genre en vertu du droit interne canadien. Cela pourrait avoir un effet indésirable considérable sur la résolution expéditive des réclamations en dommages et les versements de paiements anticipés.

**Conclusion**

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous faire parvenir nos commentaires sur ces ébauches de Conventions fort importantes. Nous serons heureux de vous aider encore davantage et de répondre à toute question de votre part sur les sujets abordés ci-dessus.

Je vous prie d'agréer, maître, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*(Original signée par Kerri Froc, pour Joe Fiorante)*

Joe Fiorante  
Président, Section nationale du droit aérien et spatial