

ARRÊT N° 63

N° RG 17/00667 - N° Portalis DBV5-V-B7B-FDNS

Société SOCIÉTÉ STARR UNDERWRITTING AGENTS LIMITED

C/

SAS FLY WEST LOISIRS

Société AVIABEL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

COUR D'APPEL DE POITIERS 1ère Chambre Civile

ARRÊT DU 26 MARS 2019

Numéro d'inscription au répertoire général N° RG 17/00667 - N° Portalis DBV5-V-B7B-FDNS

Décision déferée à la Cour : jugement du 17 janvier 2017 rendu par le Tribunal de Grande Instance de LA ROCHE SUR YON.

APPELANTE

SOCIÉTÉ STARR UNDERWRITTING AGENTS LIMITED

140, Leadenhall Street - 3rd Floor - EC3 V4QT LONDON - ANGLETERRE

ayant pour avocat postulant Me Sylvie BOULDOUYRE, avocat au barreau de LA ROCHE-SUR-YON et pour avocat plaident Me Jennifer ..., avocat au barreau de PARIS

INTIMÉES

SAS FLY WEST LOISIRS Représentée par son Président domicilié en cette qualité audit siège

FONTENAY LE COMTE

Société AVIABEL Représentée par ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

Avenue Louise n° 54 1050 BRUXELLES 5 BELGIQUE

ayant toutes les deux pour avocat postulant Me Francois ... de la SELARL JURICA,

avocat au barreau de POITIERS et pour avocat plaident Me ... Karim, avocat au barreau de NANTES

COMPOSITION DE LA COUR

En application des articles 907 et 786 du Code de Procédure Civile, l'affaire a été débattue le 28 Janvier 2019, en audience publique, les avocats ne s'y étant pas opposés, devant :

Monsieur Dominique ORSINI, Président

Ce magistrat a rendu compte des plaidoiries dans le délibéré de la Cour, composée de :

Monsieur Dominique ORSINI, Président

Madame Anne VERRIER, Conseiller

Monsieur Philippe MAURY, Conseiller

GREFFIER, lors des débats Mme Dominique MOULIN-BERNARDIE,

ARRÊT :

- CONTRADICTOIRE

- Prononcé publiquement par mise à disposition au greffe de la Cour, les parties ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de procédure civile,

- Signé par Monsieur Dominique ORSINI, Conseiller faisant fonction de Président de Chambre, et par Mme Chamsane ASSANI, Greffier auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

PROCÉDURE, PRÉTENTIONS ET MOYENS DES PARTIES

Monsieur Ghislain a délégué à un professionnel du secteur aéronautique, la société Fly West Loisirs, la maintenance de son avion Mooney M 20 F S/N n°690050 immatriculé F-BRIL, ainsi que le maintien de sa navigabilité. Le 8 août 2012, cet aéronef a été accidenté sur l'aérodrome de Lessay, le train d'atterrissage avant s'étant affaissé. La société Fly West Loisirs intervenait au moment de l'accident pour le compte de Monsieur Ghislain en exécution d'un "contrat de gestion du maintien de la navigabilité partie M sous partie G".

La société Starr Underwriting Agents Limited, assureur de Monsieur Ghislain, l'a indemnisé de ce sinistre pour un montant de 60.148,45 euros, déduction faite d'une franchise de 1.300 euros.

Par acte des 14 décembre 2012 et 25 janvier 2013, la société Starr Underwriting Agents Limited a fait citer la société Fly West Loisirs et la société de droit belge Aviabel son assureur, pour obtenir paiement en principal de la somme de 60.148,45 euros. Elle a soutenu que la société Fly West Loisirs était entièrement responsable du sinistre du 8 août 2012 et des dommages causés à l'aéronef. Les défenderesses ont conclu au rejet des demandes formées à leur rencontre.

Par jugement du 17 janvier 2017, le tribunal de grande instance de la Roche-sur-Yon a statué en ces termes :

'Déboute la société STARR Underwriting Agents Limited de l'ensemble de ses demandes,

Condamne la société STARR Underwriting Agents Limited à payer à la société anonyme de droit belge AVIABEL la somme de 2.925 euros au titre des frais d'expertise amiable,

Dit n'y avoir lieu à exécution provisoire du jugement,

Condamne la société STARR Underwriting Agents Limited à payer à la société FLY WEST LOISIRS et à la société anonyme de droit belge AVIABEL la somme de 2.000 euros à chacune au titre de l'article 700 du Code de procédure civile, et déboute la société STARR Underwriting Agents Limited de ce chef,

Condamne la société STARR Underwriting Agents Limited aux dépens'.

Il a considéré que si la société Fly West Loisirs était tenue à une obligation de résultat, les diverses expertises réalisées n'établissaient pas que la contrefiche également appelée genouillère verrouillant le train d'atterrissage une fois sorti, avait présenté des traces de corrosion externe, qu'une fissure apparente s'était développée antérieurement à la rupture, que la pièce n'avait pas présenté de trace de déformation (cintrage, enfoncement, etc.). Il a constaté que Monsieur Ghislain avait admis avoir connu des atterrissages fermes, avoir utilisé fréquemment des pistes en herbe parfois assez bosselées. Il en a conclu qu'au fil de ces atterrissages durs occasionnant des efforts hors tolérance, la fissure avait pu se développer à l'intérieur du tube, aboutissant à une rupture brutale de la pièce non ductile à l'endroit des efforts maximum. La société Starr Underwriting Agents Limited n'ayant pas rapporté la preuve que l'accident avait été causé par une pièce dont la défectuosité était décelable et réparable, il a exclu que le dommage invoqué ait eu pour origine un manquement de la société Fly West Loisirs à son obligation de résultat.

Par déclaration reçue au greffe le 21 février 2017, la société Starr Underwriting Agents Limited a interjeté appel de ce jugement en toutes ses dispositions.

Par conclusions notifiées par voie électronique le 12 juillet 2017, elle a demandé de :

'Vu l'article 1147 du Code civil ;

Vu les contrats de gestion du maintien de la navigabilité, Partie M sous partie G,

[...]

- d'infirmer la décision rendue le 17 janvier 2017 par le Tribunal de grande instance de la Roche-Sur-Yon,

Et statuant à nouveau de :

Déclarer la société FLY WEST LOISIRS entièrement responsable du sinistre du 8 août 2012 et des dommages causés à l'aéronef F-BRIL,

- En conséquence, de la condamner solidairement, avec son assureur, la société AVIABEL, à payer à la Société STARR Underwriting Agents Limited la somme de 60.148,45 euros avec intérêts au taux légal à compter de la demande ;

- Condamner la société FLY WEST LOISIRS, solidairement avec la société AVIABEL à payer à STARR Underwriting Agents Limited la somme de 5.000 euros en application de l'article 700 du Code de procédure civile, Rejeter les demandes de la société FLY WEST LOISIRS et de la société AVIABEL.

Condamner la société FLY WEST LOISIRS, solidairement avec la société AVIABEL aux dépens'.

Elle a soutenu que le tribunal s'était contredit en retenant une obligation de résultat à la charge de la société Fly West Loisirs, mais en excluant sa responsabilité en l'absence de preuve de son manquement. Selon elle, aucune cause exonératoire de responsabilité n'a été relevée. La société avait connaissance de l'utilisation faite de l'avion et avait relevé des traces de corrosion sur celui-ci. Ce constat ayant fondé un devis d'intervention devait conduire à un examen vigilant de l'appareil, notamment des pièces du train d'atterrissage particulièrement exposé.

Elle a avancé que la durée de l'entretien réalisé, de 19 heures au plus, avait été manifestement insuffisante, 30 à 40 heures étant nécessaires, et que la société Fly West Loisirs avait manqué à son obligation de conseil relativement aux risques encourus du fait de la corrosion.

Par conclusions notifiées par voie électronique le 11 septembre 2017, les sociétés Fly West Loisirs et Aviabel ont demandé de :

'Vu l'article 1147 du Code civil dans sa rédaction applicable aux faits,

Vu les pièces, CONFIRMER le jugement du Tribunal de grande instance de LA ROCHE SUR YON du 17 janvier 2017.

DÉBOUTER la société STARR Underwriting Agents Limited de l'ensemble de ses demandes et prétentions.

CONDAMNER la société STARR Underwriting Agents Limited à payer à la société FLY WEST LOISIRS la somme de 5000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

CONDAMNER la société STARR Underwriting Agents Limited à payer à la société AVIABEL la somme de 5000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

CONDAMNER la société STARR Underwriting Agents Limited aux entiers dépens'.

Elles ont rappelé que les expertises établissaient que l'état de fatigue de la pièce n'avait pas pu être constaté lors de l'entretien de l'avion en l'absence de tout signe extérieur de corrosion ou de fêlure, que la rupture avait eu pour cause la répétition d'efforts latéraux hors tolérance. Selon elle, la dureté des atterrissages évoquée par le pilote est subjective et le programme d'entretien élaboré par le constructeur ne prévoit pas d'inspection détaillée de la structure du train. Elles ont rappelé la difficulté à poser cet avion, le manque de flexibilité du train le rendant susceptible de rompre rapidement et brutalement.

Elle a contesté que l'obligation de résultat contractée emportait nécessairement la mise en oeuvre de sa responsabilité, dès lors qu'aucune défaillance dans l'entretien n'était caractérisée. Selon elle, la corrosion observée objet d'un devis de travaux n'avait trait qu'à des défauts cosmétiques, sans risque de sécurité. Elle a maintenu que la visite d'entretien avait été de 35 heures au moins, ainsi que l'établissaient le bon de lancement et d'exécution en date du 14 mai 2012. Elle a exposé que le

premier rapport non contradictoire qu'avait fait établir l'appelante (Monsieur Ludovic ...), entaché d'erreurs, n'était pas probant, de même que le second également établi sans examen de l'aéronef. Elle a soutenu que l'entretien avait été effectué conformément aux consignes de navigabilité de l'appareil, que la non-apposition d'autorisation de remise en vol était sans objet, l'appareil ayant été accidenté en août 2012, avant la date d'effet de la réglementation la rendant obligatoire.

Elle a exposé n'être pas intervenue pour modifier le train d'atterrissage avant, lequel était conforme aux prescriptions du constructeur, que la réglementation n'imposait pas que le carnet de route portait mention de la visite d'entretien et renvoyait à un dossier de travail conservé par l'atelier de maintenance, que le certificat de navigabilité avait été renouvelé le 1er juillet 2012 et était demeuré valable jusqu'au 20 juillet 2013.

La société Aviabel a par ailleurs demandé remboursement des frais d'expertise exposés à raison de la contestation élevée par la société Starr Underwriting Agents Limited et des expertises qu'elle a fait diligenter.

L'ordonnance de clôture est du 31 décembre 2018.

MOTIFS DE LA DÉCISION

L'article 1134 ancien du code civil (articles 1103, 1104 et 1193 nouveaux) applicable en l'espèce dispose notamment que 'les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites'. L'article 1147 ancien (1231-1 nouveau) du code civil précise que 'le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part'.

Il convient de rechercher si la société Starr Underwriting Agents Limited subrogée aux droits de son assuré, Monsieur Ghislain, est fondée à se prévaloir d'une faute de la société Fly West Loisirs dans l'exécution de ses obligations la liant à ce dernier. Ainsi que rappelé par le premier juge, l'assureur doit établir que l'accident a été causé par une pièce dont la défektivité était décelable et réparable et partant, que le dommage invoqué avait pour origine un manquement du professionnel à son obligation de résultat.

Le contrat liant Monsieur Ghislain à la société Fly West Loisirs est en date du 22 mai 2011. Il est intitulé :

'CONTRAT DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE Partie M sous partie G entre l'organisme de Gestion du maintien de la navigabilité Fly West Loisirs FR. MG. 400e et Mr De ...'.

Il a été stipulé que 'Le propriétaire confie à l'organisme agréé la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs listés ci dessus, le développement d'un programme d'entretien qui devra être approuvé par les autorités de navigabilité de l'État membre où l'aéronef est immatriculé, et l'organisation de l'entretien des aéronefs conformément au dit programme d'entretien dans un organisme agréé'. Ce programme a été approuvé par l'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC SAS) le 3 mai 2011 (référence : ASC/LRC/2011-8178/HM).

La société Fly West Loisirs a en exécution de ce contrat procédé à la visite annuelle ou des 100 heures de vol de l'aéroplane. La facture n° F00248-12 en date du 26 mai 2012 est d'un montant de 1.455,77 euros. Elle mentionne une 'visite 1 an Mooney suivant programme constructeur' d'un montant hors taxes de 910 euros. Le certificat d'examen de navigabilité n° 29288127245 délivré le 8 juillet 2011 et expirant le 20 juillet 2012, a été prolongé le 1er juillet 2012 jusqu'au 20 juillet 2013. Il a été par courrier en date du 1er juillet 2012 transmis à la société OSAC précitée.

La question soumise à l'appréciation de la cour est de déterminer, non si l'entièreté de la visite a été réalisée conformément aux prévisions contractuelles, mais si la société Fly West Oest a manqué à ses obligations en ne vérifiant pas ou de manière incomplète le train d'atterrissage avant, de telle sorte qu'elle a omis de constater sa corrosion et sa fragilité.

Le rapport en date du 15 octobre 2012 de Monsieur Ludovic ... n'est sur ce d'aucune utilité. Celui de Monsieur Fabrice ..., non daté, n'apporte aucune information sur l'état et l'apparence du train à la date de la révision de l'appareil. Monsieur Denis ..., ingénieur de recherche CNS (Institut Pprime - UPR 3336) a procédé à une 'analyse rupture train d'atterrissage avion Mooney'. Ce rapport n'est de même pas daté. Il a été précisé en page 5 du rapport, au paragraphe '2. Observations macroscopiques' que : 'L'observation visuelle de cette pièce montre qu'elle ne présente pas de traces de déformations macroscopiques (cintrage, enfoncement, etc...). La section des deux tubes est circulaire. La peinture est légèrement écaillée à la limite du faciès de rupture et est fissurée en plusieurs endroits sous la zone de fissuration.

Dans les deux cas (tubes A et B), le faciès de rupture de la section du tube présente une large surface d'aspect lisse ainsi qu'une ou deux zones au relief plus accidenté. Cette morphologie de faciès lisse est souvent celle observée lors des phénomènes de fissuration par fatigue, la zone de rupture finale étant matérialisée par une déchirure plus ductile'. En page 11, il a conclu en ces termes :

' L'objectif de cette étude était de répondre à la question suivante :

- Cette pièce s'est-elle rompue suite à la propagation d'une fissure de fatigue ou brutalement ' L'analyse visuelle de cette pièce a permis de constater que :

- La pièce ne présente pas de traces de déformations macroscopiques (cintrage, enfoncement, etc...).

- La section des deux tubes est circulaire.

- Le faciès de rupture des deux tubes présente une large surface d'aspect lisse ainsi qu'une ou deux zones au relief plus accidenté.

Cette morphologie de faciès lisse est souvent celle observée lors des phénomènes de fissuration par fatigue, la zone de rupture finale étant matérialisée par une déchirure plus ductile.

L'analyse au Microscope Electronique à Balayage a permis de constater que :- La partie du faciès lisse est représentative d'une propagation de fissure.

- On observe ponctuellement des zones de décohésion inter-granulaire aussi représentative d'une propagation de fissure.

- On observe des zones présentant des cupules qui sont des indicateurs de la zone de rupture finale. Ces différentes observations concourent à la conclusion qu'une fissure s'est développée dans cette pièce antérieurement à la rupture de celle-ci. Toutefois, compte tenu de l'état d'oxydation du faciès, il n'a pas été possible de déterminer le lieu de nucléation de cette fissure'.

Il en résulte que cette fissure, cause de la rupture, s'est développée dans la pièce antérieurement à sa rupture, et n'était pas apparente.

Le bon de lancement d'exécution relatif à la visite annuelle de l'avion, du 9 au 14 mai 2012, mentionne (en anglais) un contrôle du train d'atterrissage. Il ne peut se déduire du seul montant de la facture en date du 28 mai 2012 que les opérations de maintenance ont été d'une durée insuffisante, la visite annuelle ayant été facturée à forfait.

La société Fly West Loisirs a en date du 29 mai 2012 établi à l'intention de Monsieur Ghislain ... un :

'Devis pour remise a neuf de la peinture du F bril démontage de l'ensemble :des ailerons volets plan fixe et mobile traitement des divers points de corrosion démontage des biellettes de train et des biellettes de profondeur et direction et des ailerons dépose de l'ensemble des trappes'.

Il ne se déduit pas de ce devis, qui avait trait à la remise en peinture de l'aéronef, une corrosion généralisée de l'appareil, alors âgé d'une quarantaine d'années.

Les photographies produites par l'appelante, non datées, semble-t-il prises par Monsieur Ludovic ... auteur du premier rapport d'expertise, font notamment apparaître une biellette de commande du train avant rouillée, la peinture s'écaillant. Cette pièce du train d'atterrissage avant n'a toutefois pas cédé. Les autres points de corrosion photographiés sont mineurs. Il ne peut se déduire de ces photographies que l'ensemble du train était corrodé ou fragilisé par la corrosion, et que la société Fly west Loisirs devait sans délai intervenir sur celui-ci.

Monsieur Marc ..., expert sollicité par sa société Aviabel a dans courrier en date du 20 novembre 2012 indiqué :

...' il ne nous apparaît pas qu'il puisse sérieusement être reproché à la société Fly West Loisirs d'avoir renouvelé le certificat de navigabilité de l'avion en juillet 2012 tel que Monsieur ... l'exprime en s'appuyant essentiellement sur l'état de corrosion de l'avion. La corrosion superficielle bien connue de l'atelier d'entretien et du propriétaire n'entamait pas la sécurité des vols. Il avait d'ailleurs été prévu de remédier à cet état de corrosion à l'automne.

Selon notre premier avis, la rupture de la pièce nous apparaît être due à de la fatigue suite à des atterrissages durs sur le train avant et non la conséquence de corrosion'.

Les multiples documents relatifs aux consignes d'entretien de l'avion, versés en anglais technique aux débats, non traduits, sont tels quels inexploitable et d'aucune utilité à la résolution du litige.

En l'absence de manquement aux obligations contractuelles, la société Starr Underwriting Agents Limited n'apparaît pas fondée en ses demandes formées à l'encontre de la société Fly West Loisirs et de la société Aviabel son assureur.

Le jugement sera pour ces motifs confirmé de ce chef.

SUR LES FRAIS EXPOSES PAR LA SOCIETE AVIABEL

Le premier juge a exactement retenu que l'appelante, en se contentant d'expertises réalisées à partir de photographies numériques, avait contracté la société Aviabel à faire conduire de nouvelles expertises sur pièces, dont elle était fondée à solliciter le remboursement du coût. Le jugement sera confirmé sur ce point.

SUR LES DEMANDES PRESENTÉES SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 700 DU CODE DE PROCÉDURE CIVILE

Le premier juge a équitablement apprécié l'indemnité due sur ce fondement par la société Starr Underwriting Agents Limited.

Il serait par ailleurs inéquitable et préjudiciable aux droits des intimées de laisser à leur charge les sommes exposées par lui et non comprises dans les dépens d'appel. Il sera pour ce motif fait droit à leurs demandes formées de ce chef pour les montants ci-après précisés.

SUR LES DEPENS

La charge des dépens d'appel incombe à l'appelante.

PAR CES MOTIFS,

CONFIRME le jugement du 17 janvier 2017 du tribunal de grande instance de La Roche-sur-Yon ;

CONDAMNE la société Starr Underwriting Agents Limited à payer en cause d'appel sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile les sommes de

- 1.500 euros à la société Fly West Loisirs ;

- 1.500 euros à la société Aviabel ;

CONDAMNE la société Starr Underwriting Agents Limited aux dépens d'appel.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,