

COUR D'APPEL  
DE  
VERSAILLES  
FS

Code nac : 58B

12e chambre

ARRÊT N°

CONTRADICTOIRE

DU 16 AVRIL 2019

N° RG 18/00300 - N° Portalis DBV3-V-B7C-SC5V AFFAIRE :

Société ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALITY SE, société de droit étranger, ayant son siège social Munich  
C/

Association CENTRE ÉCOLE REGIONAL DE PARACHUTISME SPORTIF MAINE VAL DE LOIRE

...

Décision déferée à la cour : Jugement rendu(e) le 06 Décembre 2017 par le Tribunal de Commerce de NANTERRE

N° Chambre 1 N° Section :

N° RG 2016F01424

à

Me Stéphane ...

Me Martine ...

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

LE SEIZE AVRIL DEUX MILLE DIX NEUF,

La cour d'appel de Versailles, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire entre

Société ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALITY SE, société de droit étranger, ayant son siège social Munich

PARIS LA DÉFENSE

Représentant Me Stéphane CHOUTEAU de l'ASSOCIATION AVOCALYS, Postulant, avocat au barreau de VERSAILLES,  
vestiaire 620 - N° du dossier 003646

Représentant Me Florent VIGNY de la SELARL CAUSIDICOR, Plaidant, avocat au barreau de PARIS, vestiaire J133 -

APPELANTE

\*\*\*\*\*

Association CENTRE ÉCOLE REGIONAL DE PARACHUTISME SPORTIF MAINE VAL DE LOIRE

Aérodrome de ... Hilaire - ... Florent BP 33

SAUMUR

Représentant Me Martine DUPUIS de la SELARL LEXAVOUE PARIS-VERSAILLES, Postulant, avocat au barreau de  
VERSAILLES, vestiaire 625 - N° du dossier 1858995

Représentant Me Thierry MAZOYER de la SELARL CHEVRIER AVOCATS, Plaidant, avocat au barreau de PARIS,  
vestiaire E1045 -

SA AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE

N° SIRET 399 .22 7.3 54

PARIS

Représentant Me Martine DUPUIS de la SELARL LEXAVOUE PARIS-VERSAILLES, Postulant, avocat au barreau de  
VERSAILLES, vestiaire 625 - N° du dossier 1858995

Représentant Me Thierry MAZOYER de la SELARL CHEVRIER AVOCATS, Plaidant, avocat au barreau de PARIS,  
vestiaire E1045 -

SA AXA FRANCE IARD

N° SIRET 722 .05 7.4 60

NANTERRE

Représentant Me Martine DUPUIS de la SELARL LEXAVOUE PARIS-VERSAILLES, Postulant, avocat au barreau de  
VERSAILLES, vestiaire 625 - N° du dossier 1858995

Représentant Me Thierry MAZOYER de la SELARL CHEVRIER AVOCATS, Plaidant, avocat au barreau de PARIS,  
vestiaire E1045 -

INTIMÉES

\*\*\*\*\*

Composition de la cour :

En application des dispositions de l'article 786 du code de procédure civile, l'affaire a été débattue à l'audience publique du 19 Février 2019 les avocats des parties ne s'y étant pas opposés, devant Madame Florence SOULMAGNON, Conseiller chargé du rapport.

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

Madame Thérèse ANDRIEU, Président,

Madame Florence SOULMAGNON, Conseiller,

Mme Véronique MULLER, Conseiller,

Greffier, lors des débats Monsieur Alexandre GAVACHE,

## EXPOSÉ DU LITIGE

L'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire ( ci-après le CERPS) est propriétaire depuis le 18 avril 2000 d'un avion Pilatus PC-6 immatriculé F-GOAG utilisé pour réaliser des largages de parachutistes.

Cet avion est assuré par un contrat multirisques aviation auprès de la société Axa Assurances, devenue Axa France Iard, dont le sinistre est géré par la SA Axa Corporate Solutions Assurance (ci-après Axa CS).

La société Airwest Assistance est une société de maintenance d'aéronef, assurée auprès de la société Allianz Global Coporate & Speciality SE (ci-après société Allianz).

Elle est intervenue pour une visite d'entretien des 7 000 heures ou 14 ans de l'aéronef du CERPS entre le 30 novembre 2009 et le 1er avril 2010 et elle a approuvé le 1er avril 2010 la remise en service de l'appareil.

Elle a également assuré la visite annuelle du même aéronef les 4 mars et 21 mai 2011.

Le 23 juillet 2011, l'avion du CERPS a subi, après avoir largué six parachutistes, une avarie en vol alors qu'il amorçait sa descente pour rejoindre l'aérodrome de ... .. Florent. Après avoir pu faire atterrir son avion, le pilote a constaté que la gouverne droite de profondeur s'était partiellement désolidarisée du plan horizontal réglable.

Le 26 juillet 2011, une expertise contradictoire s'est tenue dans les locaux du CERPS, en présence d'Airexpert, expert missionné par la société Axa CS et la société Axa France, de la société Airwest Assistance en charge de la maintenance de l'appareil, du cabinet Airclams, expert missionné par la société Allianz, de deux représentants de la direction générale de l'aviation civile et d'un représentant du BEA (bureau d'enquêtes et d'analyses).

L'avion est ensuite confié à la société Airwest Assistance qui, après réparation, a émis le 11 août 2011 une facture d'un montant de 37 169,07 euros TTC.

La société Axa CS a indemnisé le CERPS du préjudice indemnisable évalué par le cabinet Airexpert à la somme de 36 005,36 euros, sous déduction de la franchise contractuelle de 12 500 euros, soit une indemnité nette de 23 505,36 euros, qui a fait l'objet d'un protocole définitif de règlement signé le 27 octobre 2012 par le CERPS et le 8 novembre 2012 par la caisse du Crédit Mutuel de Saumur, créancier hypothécaire.

Par courrier du 24 octobre 2012, l'expert des assureurs du CERPS, Airexpert, a informé l'expert de la société Allianz, Airclams, que la responsabilité de la société de maintenance Airwest Assistance était engagée au regard du rapport du BEA et de la directive de navigabilité de l'EASA, lui indiquant que le montant du préjudice s'élève à 37 169,07 euros.

Le 27 mai 2013 par lettre recommandée avec avis de réception, la société Axa CS a mis en demeure la société Allianz de procéder au règlement des dommages subis.

Le 8 août 2013, la société Allianz a contesté toute responsabilité de son assurée, la société Airwest Assistance, et a rejeté la réclamation de la société Axa CS.

C'est dans ce contexte que le 20 juillet 2014, les sociétés Axa CS, Axa France Iard et le CERPS ont fait assigner la société Allianz Global Coporate & Speciality SE devant le tribunal de commerce de Nanterre aux fins principalement du paiement de la somme de 23 505,36 euros à la société Axa CS avec intérêts au taux légal à compter du 27 mai 2013, et de celle de 13 663,71 euros au CERPS.

Par jugement du 6 décembre 2017, le tribunal de commerce de Nanterre a :

- débouté la société Allianz Global Coporate & Speciality SE de sa fin de non-recevoir pour défaut de qualité à agir allégué à rencontre de la SA Axa Corporate Solutions Assurance et de la SA Axa France Iard ;

- dit recevable l'action de SA Axa Corporate Solutions Assurance et de la SA Axa France Iard ;

- dit que la SAS Airwest Assistance a manqué à ses obligations contractuelles et qu'il existe un lien entre ce manquement et le préjudice subi par l'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire partiellement indemnisé par la SA Axa France Iard ;

- condamné la société Allianz Global Coporate & Speciality SE à payer 23 505,36 euros à la SA Axa France Iard et 13 663,71 euros à l'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire outre intérêts calculés au taux légal à compter du 27 mai 2013 ;

- condamné la société Allianz Global Coporate & Speciality SE à payer à la SA Axa Corporate Solutions Assurance, la SA Axa France Iard et l'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire, ensemble, la somme de 5 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux dépens,

- dit n'y avoir lieu à ordonner l'exécution provisoire.

## PRÉTENTIONS DES PARTIES

Le 15 janvier 2018, la société Allianz Global Coporate & Speciality SE a interjeté appel de la décision entreprise par acte

visant expressément toutes les dispositions du jugement entrepris.

Par dernières conclusions notifiées le 5 septembre 2018, la société Allianz Global Coporate&Speciality SE ( AGCS), assureur de la société Airwest Assistance, demande à la cour de : -réformer le jugement rendu par le tribunal de commerce de Nanterre et statuant à nouveau,

- débouter l'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire, la SA Axa Corporate Solutions Assurance et la SA Axa France lard de toutes leurs demandes à son encontre car mal fondées,

- condamner in solidum l'Association Centre École Régional de Parachutisme Sportif Maine Val de Loire, la SA Axa Corporate Solutions Assurance et la SA Axa France lard à lui payer la somme de 8.000 euros au titre de l'article 700 du Code de procédure civile ainsi qu'aux entiers dépens dont distraction au profit de Me ... conformément aux articles 699 et suivants du code de procédure civile.

Par dernières conclusions notifiées le 25 septembre 2018, la société Axa Corporate Solutions Assurances, la société Axa France lard et l'Association Centre École Régionale de Parachutisme ( CERPS) sollicitent de la cour de : - confirmer le jugement rendu par le tribunal de commerce de Nanterre le 6 décembre 2017 en ce qu'il a :

\* déclaré recevable l'action des Compagnies Axa CS et Axa France,

\* dit que la SAS Airwest Assistance a manqué à ses obligations contractuelles et qu'il existe un lien de causalité entre ce manquement et le préjudice subi par le CERPS, partiellement indemnisé,

\* condamner la Compagnie la société Allianz Global Coporate & Speciality SE AGCS à payer les sommes de o 23.505,36 euros à la SA Axa France lard avec intérêts au taux légal à compter du 27 mai 2013, o 13.663,71 euros au Centre-Ecole Régional de Parachutisme Sportif (CERPS) Maine et Val-de-Loire avec intérêts au taux légal à compter du 27 mai 2013,

o 5.000 euros à AXA CS, AXA France et au CERPS au titre de l'article 700 du code de procédure civile, - débouter la Compagnie AGCS de l'ensemble de ses demandes, fins et conclusions,

- condamner la Compagnie AGCS à payer à Axa CS et Axa France la somme de 10.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

- condamner la même aux entiers dépens de première instance et d'appel.

Pour un exposé complet des faits et de la procédure, la cour renvoie expressément au jugement déferé et aux conclusions des parties conformément à l'article 455 du code de procédure civile.

L'ordonnance de clôture a été prononcée le 15 novembre 2018.

## MOTIFS DE LA DÉCISION

La cour relève que l'intérêt à agir la société Axa Corporate Solutions Assurances et de la société Axa France lard dans la présente procédure n'est plus discuté en cause d'appel par la société Allianz, que dès lors le jugement qui a déclaré recevable leur action sera confirmé.

Sur la responsabilité de la société Airwest Assistance : La société Allianz expose que son assurée, la société Airwest Assistance était en charge de la maintenance et du changement des axes des gouvernes de profondeurs à intervalles réguliers, mais pas de l'écrou "" nylstop"", qui est à l'origine du sinistre et qui n'est pas censé subir un phénomène d'usure, qu'aucun manquement dans l'exécution de ses obligations ne peut dès lors lui être reproché, que d'ailleurs le rapport du BEA ne fait pas état d'une carence de la maintenance.

Elle considère que l'avarie est due à un vice relatif à la conception de l'assemblage et de la fixation des gouvernes, qui constitue une cause étrangère exonératoire, que c'est la conception même de l'appareil qui est en cause, que d'ailleurs après l'accident le constructeur de l'avion Pilatus a imposé des modifications des fixations de ses gouvernes au PHR ( plan horizontal réglable) et que l'autorité de contrôle a émis des directives dans le même sens.

La société Axa Corporate Solutions Assurances, la société Axa France lard et l'Association Centre École Régionale de Parachutisme soutiennent que la faute de la société Airwest Assistance est à l'origine de l'accident, qu'elle n'a pas respecté le manuel de maintenance de l'appareil.

Ils font valoir que la société Airwest Assistance est intervenue sur les gouvernes de profondeur qu'elle a déposées et remontées en mars 2011, qu'elle n'apporte cependant pas la preuve que le serrage de l'axe changé par l'écrou était conforme alors qu'elle devait au cours de cette opération inspecter le fil frein.

Ils ajoutent que ce cas isolé ne peut suffire à caractériser un défaut de conception de l'appareil, qu'il en est de même des modifications apportées par le constructeur à sa documentation après l'incident.

En application de l'article 1147 ancien du code civil applicable au présent litige, 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 est constant que la société Airwest Assistance a effectué entre le 30 novembre 2009 et le 1er avril 2010 la "grande visite 7000 heures/14 ans"" de l'aéronef F-GOAG du CERPS, que la fiche d'intervention comporte notamment ""la dépose de toutes commandes de vol pour changement d'axes"", qu'au terme de cette inspection de l'avion elle a émis le certificat d'approbation pour remise en service, qu'elle est intervenue également sur l'aéronef le 4 mars 2011 pour la visite annuelle à 16 443,25 heures et le 27 mai 2011 à 16 534,55 heures pour la visite des 100 heures, soit 70 heures de vol avant l'accident survenu le 23 juillet 2011.

Ayant assuré les opérations de maintenance de l'appareil, la société Airwest Assistance est tenue à une obligation de résultat dans l'exécution de ses prestations, ce que ne conteste pas la société Allianz, qui soutient cependant qu'aucune

défaillance en lien avec son intervention n'est caractérisée.

Il résulte des pièces versées aux débats : -que l'expertise contradictoire réalisée le 26 juillet 2011 juste après l'avarie par la société Airexper, expert de l'assureur du CERPS, conclut que l'événement résulte du battement de la gouverne suite à sa désolidarisation en vol en raison de la perte du boulon/axe servant à la rotation et à la retenue de la gouverne de profondeur, qu'elle relève que lors de la visite des 7000 heures/14 ans conformément au "Maintenance Manuel" la gouverne de profondeur devait être déposée et la boulonnerie des attaches de la gouverne de profondeur remplacée, que cette opération est notée dans le rapport de travaux, que le boulon a été retrouvé le jour de l'expertise à l'intérieur de la gouverne de profondeur, que le BEA a saisi le boulon / axe et l'ensemble de la gouverne de profondeur pour une inspection approfondie, -que le rapport du BEA (bureau d'enquêtes et d'analyses) de décembre 2011 expose que les observations faites sur la gouverne de profondeur à l'endroit de la liaison avec le PHR (plan horizontal de réglage) par l'intermédiaire d'un roulement à rotule et d'une vis de fixation montrent que la désolidarisation est due à la perte de la vis de fixation, que cette perte est consécutive au desserrage progressif et complet de la vis, que les examens en laboratoire relèvent que la bague en nylon de l'écrou "nylstop" est usée et n'assure plus la

fonction d'autoblocage, que la patte d'ancrage du fil-frein sur la structure est libre en rotation, que les vibrations ont permis à la vis de tourner et de se desserrer, que l'écrou "nylstop" est monté d'origine sur la gouverne, qu'il n'est ni accessible ni visible de l'extérieur, que cet écrou doit faire l'objet d'une mesure de l'effort d'autoblocage après chaque démontage de l'axe afin de déterminer s'il peut être réutilisé ou changé,

- que le rapport conclut alors que "les facteurs qui ont contribué au desserrage de la vis et à la rupture du fil-frein sont l'écrou "nylstop" qui n'a pas correctement joué son rôle de frein, la patte d'attache du fil-frein qui a pu tourner autour de l'axe rivet". Ces conclusions expertales selon lesquelles l'incident du 23 juillet 2011 est du à la perte de la vis de fixation de la liaison entre la gouverne de profondeur et le PHR, ne sont pas contestées par la société Allianz, laquelle met cependant en avant un problème de conception de l'appareil et non un manquement de la société de maintenance.

Pour autant alors que le manuel de maintenance du Pilatus PC6 (édition 30/06/2009 pièce 19 intimés) mentionne que la durée de vie des "elevator attachment bolts" est de 7000 heures/14 ans, il appartenait à la société Airwest Assistance qui assurait la maintenance de l'appareil de procéder à son changement lors de la visite des 7000 heures achevée le 1er avril 2010, que cependant elle n'en justifie pas puisque le rapport de la BEA indique que l'écrou "nylstop" est monté d'origine sur la gouverne, que la bague de l'écrou est usée et qu'aucune découpe permettant d'avoir accès à l'écrou n'a été effectuée.

La société Allianz ne peut utilement se dégager de sa responsabilité en indiquant que le terme "bolt" signifie "l'axe" et que la société Airwest Assistance n'avait pas dès lors à s'assurer de la fiabilité de l'écrou, alors que les intimés justifient par la production du dictionnaire aéronautique anglais/ français que le contrôle de la maintenance devait porter sur les "boulons de fixation de la gouverne de profondeur", que c'est le terme "hinge bolt" qui désigne "l'axe" contrairement à ce que soutient la société Allianz et que le mot "boulon" est défini dans le langage commun comme étant "un écrou et une vis".

En tout état de cause, même si la société Allianz considère que la société de maintenance ne devait que démonter l'axe afin de déterminer s'il fallait ou non le remplacer, le rapport de la BEA, non contesté par l'appelante, indique que "l'écrou "nylstop" doit faire l'objet d'une mesure de l'effort d'autoblocage après chaque démontage de l'axe afin de déterminer s'il peut être réutilisé ou changé", que cependant la société Airwest Assistance ne démontre pas avoir effectué cette opération.

En outre, alors que le rapport de la BEA mentionne la rupture du fil-frein, la société Allianz ne démontre pas s'être assurée lors de la visite des 100 heures en avril 2011 de son état, ce que préconisait cependant le manuel d'entretien.

Ces éléments corroborent les conclusions de l'expert ... qui conclut le 24 octobre 2013 au vu de la publication du rapport de la BEA que la responsabilité de la société Airwest Assistance peut être engagée du fait de la mauvaise appréciation de l'état de l'écrou "nylstop" voire de l'absence de contrôle de ce matériel, et de l'absence probable de contrôle de la patte d'attache du fil-frein lors de la visite de 100 heures, ce qui a conduit à sa rupture.

Certes, ainsi que le soutient la société Allianz et le rappelle le tribunal, à la suite de cet incident du 23 juillet 2011, l'EASA a émis le 9 décembre 2011 une directive de navigabilité imposant que le système de fixation des gouvernes de profondeur des avions Pilatus PC6 doit être modifié dans un délai de deux mois, et le constructeur a produit des "Services Bulletins" en septembre 2011 et novembre 2013 (en anglais) portant sur des modifications à apporter au système de fixation des gouvernes de profondeur des avions PC6 les plus anciens de numéro de série antérieurs au 999.

Cependant ces nouvelles directives prises tant par le constructeur de l'avion que par l'EASA établies certes à la suite de l'accident du 23 juillet 2011 n'impliquent pas en elles-mêmes un défaut de conception de l'appareil ni une quelconque responsabilité de leur part dans la survenance de l'accident, qu'il n'est d'ailleurs démontré aucun autre incident ce type sur les 600 appareils mis en service depuis 45 ans, les intimés faisant valoir à juste titre que la directive de l'EASA du 9 décembre 2011 ne fait état que d'un cas rapporté de desserrage de la boulonnerie de la gouverne de direction et de profondeur attribué à un couple et à un freinage incorrect des boulons (pièce n° 12).

Le fait qu'après l'accident survenu le 23 juillet 2011 tant le constructeur de l'avion que l'EASA aient décidé d'apporter des modifications au système de fixation mis en place n'induit pas un défaut de conception initial permettant à la société Airwest Assistance de s'exonérer de sa responsabilité contractuelle vis à vis du CERPS, mais montre leur souci d'apporter plus de sécurité pour ce type d'appareil.

Il sera au surplus relevé que les rapports produits au dossier et notamment celui du BEA ne font pas état d'un défaut de conception de l'appareil, le BEA précisant simplement in fine de son rapport que "le constructeur a depuis l'incident émis un SB n°55-001 en date du 12 septembre 2011 afin d'améliorer et de modifier la documentation de maintenance pour rappeler les règles et contrôles liés à l'utilisation des écrous de type autobloquant".

Au vu de ces éléments, c'est à bon droit que le premier juge a retenu que la société Airwest Assistance a manqué à ses

obligations contractuelles lors des opérations de maintenance de l'aéronef du CERPS sans que les actions prises par le constructeur Pilatus postérieurement à l'accident ne puissent l'exonérer de sa responsabilité contractuelle, et que ces manquements ont entraîné les dommages subis par l'avion PC6 du CERPS.

Sur le préjudice : La société Allianz ne remet pas en cause le préjudice retenu par le tribunal, et le jugement sera dès lors également confirmé à ce titre.

Sur les autres demandes : Le premier juge a exactement statué sur le sort des dépens et les dispositions de l'article 700 du code de procédure civile dont il a fait une équitable application.

En cause d'appel, il y a lieu de condamner la société Allianz à verser la somme globale de 5 000 euros aux intimés au titre de l'article 700 du code de procédure civile. Les dépens d'appel seront à la charge de la société Allianz. PAR CES MOTIFS LA COUR

Statuant par arrêt contradictoire,

Confirme en toutes ses dispositions le jugement prononcé le 6 décembre 2017 par le tribunal de commerce de Nanterre,

Y ajoutant,

Condamne la société Allianz Global Coporate&Speciality SE à payer à la société Axa Corporate Solutions Assurances, la société Axa France IARD et l'Association Centre École Régionale de Parachutisme la somme globale de 5 000 euros au titre des frais irrépétibles d'appel,

Rejette les autres demandes des parties,

Condamne la société Allianz Global Coporate&Speciality SE aux dépens d'appel'.

prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

signé par Madame Thérèse ..., Président et par Monsieur ... Greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le greffier, Le président,

10