

## CABINET GIDE NOYRETTE LOUEL



GUILHEM ARGUEYROLLES  
AVOCAT

Cette newsletter présente l'actualité  
jurisprudentielle et une revue de presse  
concernant le secteur de l'aviation



JONATHAN RUBINSTEIN  
Of Counsel

### JURISPRUDENCE RÉCENTE

**CJUE, 4 avril 2019 (PDF ci-joint)**

#### **Règlement (CE) n° 261/2004 et circonstance extraordinaire**

*"La défaillance d'un pneumatique trouvant son origine exclusive dans le choc avec un objet étranger présent sur la piste de l'aéroport ne saurait être considérée comme inhérente, par sa nature ou son origine, à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. En outre, compte tenu des contraintes particulières qui s'imposent au transporteur aérien lors des opérations de décollage et d'atterrissage liées notamment à la vitesse à laquelle celles-ci sont effectuées et à l'impératif de sécurité des passagers à bord, ainsi que du fait que l'entretien des pistes ne relève aucunement de la compétence de celui-ci, ladite circonstance échappe à sa maîtrise effective. En conséquence, une telle défaillance doit être qualifiée de "circonstance extraordinaire", au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004."*

**CJUE, 11 avril 2019 (PDF ci-joint)**

#### **Règlement (CE) n° 261/2004 et compétence juridictionnelle**

*"Il résulte sans ambiguïté du libellé de [l'article 17 paragraphe 3 du règlement n° 1215/2012] que, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, un passager aérien, qui a acheté non pas un voyage à forfait, mais un simple billet d'avion pour un vol, ne saurait se prévaloir des règles de compétence spéciale relatives aux contrats conclus par les consommateurs contenues dans le règlement n° 1215/2012. (...)*

*L'article 7, point 5, du règlement n° 1215/2012 doit être interprété en ce sens qu'une juridiction d'un État membre n'est pas compétente pour connaître d'un litige relatif à un recours indemnitaire formé en vertu de l'article 7 du règlement n° 261/2004 et dirigé contre une compagnie aérienne, établie sur le territoire d'un autre État membre, au motif que cette compagnie dispose, dans le ressort de la juridiction saisie, d'une succursale, sans que celle-ci ait pris part à la relation juridique entre la compagnie et le passager concerné. (...)*

*L'article 26, paragraphe 1, première phrase, du règlement n° 1215/2012 prévoit une règle de compétence fondée sur la comparution du défendeur pour tous les litiges pour lesquels la compétence du juge saisi ne résulte pas d'autres dispositions de ce règlement. Cette disposition implique, y compris dans les cas où le juge a été saisi en méconnaissance des dispositions de ce règlement, que la comparution du défendeur puisse être considérée comme une acceptation tacite de la compétence du juge saisi et donc comme une prorogation de compétence de celui-ci (arrêts du 20 mai 2010, CPP Vienna Insurance Group, C-111/09, EU:C:2010:290, point 21, ainsi que du 27 février 2014, Cartier parfums-lunettes et Axa Corporate Solutions assurances, C-1/13, EU:C:2014:109, point 34). En l'occurrence, il résulte des explications de la juridiction de renvoi que, à la suite de l'invitation du greffe de cette juridiction à déposer des observations sur l'éventuelle compétence internationale de ladite juridiction pour connaître de la demande en cause au principal, la partie défenderesse au principal n'a pas soumis d'observations écrites. Une absence d'observations ne pouvant pas constituer une comparution au sens de l'article 26 du règlement n° 1215/2012 et, ainsi, être considérée*

*comme une acceptation tacite, par le défendeur, de la compétence de la juridiction saisie, il ne saurait être fait application, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, d'une telle disposition relative à la prorogation tacite de compétence."*

#### **Cour d'appel de Versailles, 16 avril 2019 (PDF ci-joint)**

#### **Entreprise de maintenance et obligation de résultat**

*" Ayant assuré les opérations de maintenance de l'appareil, la société X est tenue à une obligation de résultat dans l'exécution de ses prestations (...). Alors que le manuel de maintenance du Pilatus PC6 (...) mentionne que la durée de vie des 'elevators attachment bolts' est de 7000 heures/14 ans, il appartenait à la société X 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. (...) En tout état de cause (...) 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 X ne démontre pas avoir effectué cette opération. (...) Au vu de ces éléments, c'est à bon droit que le premier juge a retenu que la société X 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".*

#### **Cass. 2<sup>ème</sup> Civ., 18 avril 2019 (PDF ci-joint)**

#### **Application de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 et collision d'un VTM et d'un aéronef**

*"Attendu qu'ayant constaté que seul avait été heurté par l'aéronef le tracteur de piste et que l'unique fonction de ce véhicule terrestre à moteur était d'assurer le déplacement sur la zone aéroportuaire de divers outils, tels que des groupes électrogènes, chariots à bagages, remorques et passerelles d'embarquement, qui lui sont attelés et dont il est dissociable, la cour d'appel en a exactement déduit que cette collision constituait un accident de la circulation au sens de l'article 1er de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985".*

## **REVUE DE PRESSE**

### **Atterrissage meurtrier à Moscou : des passagers évoquent l'avion frappé par la foudre**

La Tribune du 6 mai 2019

La Russie s'interrogeait lundi sur les causes de l'atterrissage en catastrophe la veille au soir d'un avion de la compagnie Aeroflot, qui a causé la mort de 41 personnes et le spectaculaire embrasement de l'appareil à l'aéroport de Moscou-Cheremetievo.

### **Bombardier réduit encore son pôle aéronautique en cédant le site de Belfast**

Les Echos du 2 mai 2019

Le groupe québécois Bombardier va mettre en vente son usine en Irlande du Nord. Ce site de 3.600 salariés fabrique les ailes des Airbus A220. A terme, Bombardier veut se désengager totalement de l'aviation commerciale, pour ne conserver que les jets d'affaires et le ferroviaire.

### **Coup de massue pour les deux aéroports privatisés de Toulouse et Nice**

La Tribune du 16 avril 2019

La Cour administrative d'appel a annulé, ce mardi 16 avril, la procédure de sélection des candidats au rachat en 2014 d'une part de 49% que l'Etat détenait dans l'aéroport de Toulouse qui avait conduit à céder le contrôle de l'aéroport à des actionnaires chinois. Ces derniers essayent de revendre aujourd'hui cette participation. La semaine dernière, le gendarme des aéroports, l'ASI a imposé une baisse de 33% des redevances de l'aéroport de Nice facturées aux compagnies aériennes.

## **Air France-KLM : « L'État néerlandais doit se retirer du capital d'Air France-KLM » (Spinetta)**

La Tribune du 12 avril 2019

Six ans après avoir lâché les rênes d'Air France-KLM, Jean-Cyril Spinetta, à l'initiative de la fusion en 2004, détaille les raisons des fortes turbulences que traverse le groupe aujourd'hui.

## **Aéronautique : un secteur stratégique pour l'économie française**

Les Echos du 10 avril 2019

Le secteur dégage le premier excédent commercial du pays et représente 12 % des exportations françaises de biens. En 2015, les exportations aéronautiques représentaient 3,2 % du PIB hexagonal, un record mondial.

## **Airbus : la nouvelle équipe face aux lourds dossiers judiciaires**

Les Echos du 10 avril 2019

Le successeur de Thomas Enders aura à gérer la fin de l'enquête interne pour corruption et surtout à négocier avec les autorités judiciaires américaine, anglaise et française le montant de l'amende qui s'annonce colossale.

## **Le vrai bilan de Tom Enders à la tête d'Airbus**

La Tribune du 9 avril 2019

Le PDG d'Airbus quittera ses fonctions le 10 avril à l'issue de l'assemblée générale du groupe européen. L'occasion de revenir sur un mandat, marqué par des succès majeurs et des échecs tout aussi retentissants.