



NEWSLETTER AVIATION – JUILLET 2021

JURISPRUDENCES RECENTES

Convention de Montréal : qualification d'un cocontractant en commissionnaire de transport (non) ou transporteur aérien (oui)

[Cour de cassation, Chambre commerciale, 16 juin 2021, 19-24.510](#)

« La société Saga fait grief à l'arrêt de dire que la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles du transport aérien international (la Convention) s'applique au litige et, en conséquence, de déclarer prescrite l'action engagée le 27 mars 2015 pour le transport des colis objets de la LTA n° 7968 8783 7335 du 4 octobre 2013, de condamner la société Fedex France à lui payer la somme de 660 euros au titre du sinistre ayant affecté le transport du 1er novembre 2013 et de la débouter du surplus de ses demandes, alors « que la responsabilité du commissionnaire de transport ne relève pas de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles du transport aérien international, laquelle ne s'applique qu'à la responsabilité du transporteur ; qu'il y a commission de transport, peu important les mentions du titre de transport, lorsque le prestataire de services s'est vu confier l'organisation du transport de bout en bout, sous son entière responsabilité en choisissant les modes et les moyens de transport de son choix ; qu'en déduisant la qualité de transporteur de la société Fedex des seules mentions des lettres de transport selon lesquelles si l'expédition émanait d'un pays extérieur aux Etats-Unis, le contrat de transport était conclu avec la filiale qui acceptait l'expédition et que le transport relevait de certains traités internationaux dont la Convention de Montréal, sans rechercher quelles avaient été les modalités concrètes de l'intervention de la société Fedex et si celle-ci, malgré les seules mentions des titres de transport, n'avait pas été chargée de réaliser les transports en cause de bout en bout, en choisissant librement les modes et les moyens de son choix, de sorte qu'elle devait recevoir la qualité de commissionnaire de transport, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 1411-1 du code des transports, L. 132-3 et suivants du code de commerce et 1er, 18, 22 et 23 de la Convention de Montréal.

[...] Après avoir constaté que les deux LTA, mentionnant le nom de « Fedex Express », précisent que « FedEx fait référence à Federal Express Corporation, ses filiales et succursales, employés, agents et entrepreneurs indépendants respectifs [...]. Si votre expédition émane d'un pays extérieur aux Etats-Unis, votre contrat de transport est avec la filiale succursale Fedex ou entrepreneur indépendant qui accepte votre expédition », l'arrêt relève aussi que les deux LTA renvoient aux conditions « générales » de transport de la société Fedex France. Il en déduit que celle-ci avait la qualité de transporteur aérien. En l'état de ces constatations et appréciations, la cour d'appel, qui a apprécié souverainement la valeur et la portée des mentions figurant sur les LTA et estimé que la société Fedex France avait la qualité de transporteur aérien, n'était pas tenue de procéder aux recherches invoquées, lesquelles étaient inutiles dès lors que, le dommage litigieux étant survenu à l'occasion du transport aérien, il importait peu que la société Fedex France ait pu être également commissionnaire de transport pour l'acheminement des marchandises de [Localité 1] vers [Localité 2]. »

* * *

Règlement (CE) n° 261/2004 : compétence de la juridiction du lieu où le consommateur demeurait lors de la conclusions du contrat

[Cour d'appel d'Angers, Chambre a – civile, 8 juin 2021, n° 20/01336](#)

« Le règlement 261/2004 ne prévoyant pas de règles de compétence déterminant la juridiction territorialement compétente pour connaître des litiges relatifs à son application, ainsi qu'en a jugé la CJCE dans un arrêt Peter R. contre Air Baltic du 9 juillet 2009 (C-204/08), la demande fondée sur ce règlement doit être examinée au regard des règles de compétence édictées par le règlement CE n°44/2001 relatif à la compétence judiciaire, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Ce Règlement dit «Bruxelles I» a été refondu dans le Règlement (UE) no 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 applicable au litige. Dès lors ce sont nécessairement les dispositions générales du règlement qui s'appliquent puisque les deux parties résident sur le territoire du même État membre, le tribunal compétent devant être désigné par les règles de compétence territoriale interne auxquelles renvoie l'article 4 du règlement, sans que puisse être utilement invoqué un conflit avec la règle communautaire, dont il a été indiqué qu'elle était inapplicable.

En effet, l'exclusion par le règlement européen, qui traite des rapports entre les États membres, de l'option offerte au consommateur en cas de prestation de vol unique n'a pas pour conséquence de rendre inapplicable le droit interne français s'il trouve à s'appliquer lorsque la partie défenderesse est atraite devant les juridictions de l'État sur le territoire duquel elle a élu domicile. [...]

En définitive, selon les règles de compétence territoriale applicables au litige en application de l'article 4 du Règlement Bruxelles I, et celles notamment édictées à l'article R.631-3 du code de la consommation, le consommateur peut saisir le tribunal du domicile du défendeur, ou celui du lieu de la livraison effective de la chose ou de l'exécution de la prestation de services, ou encore celui du lieu où il demeurait lors de la conclusion du contrat, quel que soit ce contrat.

En conséquence, alors même qu'il n'est pas discuté de la qualité de consommateur de M. X et de sa domiciliation dans le ressort du tribunal judiciaire du Mans lors de l'achat de son billet, c'est par une inexacte application des dispositions précitées que le premier juge a retenu l'exception d'incompétence soulevée par la société SA CAIRE et renvoyé l'affaire devant le tribunal judiciaire de Cayenne ».

* * *

Saisissabilité d'un aéronef propriété d'un Etat étranger

[Cour d'appel de Paris, Pôle 1 – chambre 10, 3 juin 2021, n° 20/08146](#)

« La convention de Vienne du 18 avril 1961 (la convention de Vienne) a pour objet de protéger les missions diplomatiques à l'étranger d'un État et concerne, d'une part, les locaux et les moyens de transport « de la mission », d'autre part, la personne de « l'agent diplomatique » qui s'entend du chef de la mission ou d'un membre du personnel diplomatique de « la mission » étant précisé que les fonctions d'une mission diplomatique consistent notamment à représenter l'État accréditant auprès de l'État accréditaire, ces fonctions se distinguant ainsi de la diplomatie en général exercée, par exemple, par un chef d'État. La convention se renferme dans son objet et rien ne permet de l'étendre par principe à la protection des biens affectés à l'activité diplomatique à l'étranger d'un État.

La République du Congo ne soutient ni a fortiori ne démontre que l'aéronef litigieux faisait partie des moyens mis à la disposition de sa mission diplomatique en France, accréditée par l'État français. L'appelante est donc mal fondée à invoquer la convention de Vienne, inapplicable aux faits de l'espèce. [...]

En ce qui concerne le droit interne, la République du Congo soutient, d'abord, que les dispositions de l'article L. 6100-1 du code des transports excluent expressément l'application de celles afférentes aux mesures d'exécution, s'agissant des « aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public. ».

Cependant, comme l'a relevé le premier juge, dont l'intimée s'approprie les motifs, ce texte qui a pour seul objet d'écarter l'application de certaines des dispositions du code des transports aux aéronefs militaires et à ceux appartenant à l'État, s'agissant à l'évidence du seul État français, et exclusivement affectés à un service public, n'a pas pour objet de protéger les aéronefs étrangers dont un État serait propriétaire puisque l'article L.6123-1 du même code prévoit la possibilité, à certaines conditions, de saisir conservatoirement « les aéronefs français et étrangers affectés à un service d'État ou à des transport publics ».

* * *

REVUE DE PRESSE

Reprise post-Covid 19 : le trafic aérien amorce son redémarrage en Europe

[Le Monde, le 30 juin 2021](#)

Le redémarrage progressif du transport aérien dans le monde et en Europe semble amorcé, mais le nombre de vols est encore assez loin de celui du « monde d'avant ».

United tourne la page de la crise avec une mégacommande de 270 Boeing et Airbus

[Les Echos, le 29 juin 2021](#)

La première compagnie aérienne américaine a finalisé le plus gros achat d'avions depuis au moins quatre ans, en passant commande de 200 Boeing 737 MAX et 70 Airbus A321, pour une valeur totale, avant « discount », de 30 milliards de dollars.

Aéroports, avions, pilotes : les défis de la remise en service du transport aérien

[La Tribune, le 25 juin 2021](#)

Alors que le redécollage du trafic aérien se profile pour cet été, les équipes de maintenance et de support aux compagnies aériennes sont à pied d'œuvre pour remettre en service les avions immobilisés pendant plusieurs mois (jusqu'à 8.000 rien que pour la flotte Airbus au plus fort de la crise sanitaire). Les pilotes réalisent de leur côté des vols de sécurité supplémentaires pour s'assurer du fonctionnement des appareils. Reste à savoir si l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire, mis à l'arrêt pendant plus an, sera prêt pour le rush des grandes vacances.

Blocage du Canal de Suez : un accord « initial » a été trouvé pour indemniser l'Egypte

[La Tribune, le 24 juin 2021](#)

L'Ever Green, qui avait bloqué la circulation sur le Canal de Suez fin mars, est toujours retenu par les autorités égyptiennes. Un accord de principe sur les indemnisations pour l'Egypte vient d'être conclu, sa signature permettra de libérer le porte-conteneurs.

Les surtaxes n'ont pas empêché Airbus de se renforcer aux Etats-Unis

[Les Echos, le 15 juin 2021](#)

Malgré l'instauration de surtaxes douanières, Airbus a continué à remporter de beaux contrats auprès des compagnies américaines et à augmenter la production de son usine américaine. En 2019, Airbus a même produit plus d'avions monocouloirs que Boeing sur le sol américain.

Lufthansa planche sur une augmentation de capital

[La Tribune, le 15 juin 2021](#)

Le groupe allemand vise une marge opérationnelle ajustée d'au moins 8% en 2024, contre 5,6% en 2019. Et ce, alors qu'il se relève encore de la crise et qu'il prépare une levée de fonds pour rembourser l'aide publique qui l'a sauvé de la faillite.

Boeing veut renégocier le prix de deux avions présidentiels américains

[Les Echos, le 09 juin 2021](#)

Faillite d'un sous-traitant, retard sur la chaîne de production... La pandémie de Covid va retarder d'un an la construction de deux avions Boeing destinés à la Maison-Blanche. Le groupe a fait part de sa volonté de renégocier le prix avec le gouvernement américain.

Les liaisons aériennes Allemagne-Russie brièvement suspendues

La Tribune, le 02 juin 2021

Les liaisons aériennes entre l'Allemagne et la Russie ont été brièvement suspendues mercredi après que les autorités russes ont refusé de renouveler à temps le permis de la compagnie allemande Lufthansa pour effectuer des vols vers Moscou, provoquant des représailles immédiates de Berlin.



Guilhem Argueyrolles

Avocat à la Cour

D + 33 9 71 57 40 01

M + 33 6 67 80 15 44

guilhem@argueyrolles-avocat.fr

Cabinet Argueyrolles Avocat

99, Rue de Prony

75017 PARIS

contact@argueyrolles-avocat.fr