

NEWSLETTER du CABINET DENTONS

du 03 Décembre 2019



JURISPRUDENCE RÉCENTE

Convention de Montréal, Règlement (CE) 261/2004, et compétence juridictionnelle Cour de Justice de l'Union Européenne, 7 novembre 2019, aff. C-213/18 (lien)

« Il résulte de ce qui précède que l'article 7, point 1, l'article 67 et l'article 71, paragraphe 1, du règlement n°1215/2012 ainsi que l'article 33 de la convention de Montréal doivent être interprétés en ce sens que la juridiction d'un État membre saisie d'une action visant à obtenir, à la fois, le respect des droits forfaitaires et uniformisés prévus par le règlement n°261/2004 et la réparation d'un préjudice complémentaire relevant du champ d'application de la convention de Montréal doit apprécier sa compétence, pour le premier chef de demande, au regard de l'article 7, point 1, du règlement n°1215/2012 et, pour le second chef de demande, au regard de l'article 33 de cette convention. [...]

L'article 33, paragraphe 1, de la convention de Montréal doit être interprété en ce sens qu'il régit, aux fins des actions en réparation d'un préjudice relevant du champ d'application de cette convention, non seulement la réparation de la compétence judiciaire entre les États parties à celle-ci mais également la réparation de la compétence territoriale entre les juridictions de chacun de ces États ».

Convention de Montréal, indemnisation non forfaitaire du retard Cour d'appel de Paris, 7 novembre 2019, n° 16/25882

« Le juge de première instance n'a donc pas fait de distinction entre une indemnité forfaitaire et l'indemnisation prévue aux articles 19 et 22-1 de la Convention de Montréal.

Il convient par conséquent, en l'absence totale d'invocation d'un préjudice autre que celui résultant du retard, certes important, du vol de Casablanca à Paris le 19 juillet 2015, de diviser par deux le plafond d'indemnisation fixé à 4 150 DTS, soit 2 075 DTS, multipliés par 1 126 euros, correspondant à la valeur de la conversion à la date de l'assignation, pour une indemnisation en définitive de 22 336,45 euros ».

Droit du travail et aviation : légalité de la cessation automatique de la relation de travail à l'âge de 60 ans pour les pilotes

Cour de Justice de l'Union Européenne, 7 novembre 2019, aff. C-396/18 (lien)

« L'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle

réglementation est nécessaire à la sécurité publique, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier [...] [et] proportionnée [...], ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier ».

Assurance aérienne : dénaturation de la clause de sauvegarde des victimes Cour de Cassation, 14 novembre 2019, n°18-23.349, F-D ([lien](#))

« Attendu que, pour dire que l'assureur doit réparer l'entier préjudice subi par M. G... , après avoir retenu, par motifs adoptés, une faute inexcusable du pilote entraînant une exclusion de garantie, et condamner l'assureur, en application de la clause du contrat d'assurance intitulée "Indemnisation maximale garantie", à payer diverses sommes à M. G... , à la caisse et au fonds de garantie, l'arrêt retient que la clause d'indemnisation maximale garantie et la clause de "Sauvegarde des victimes" présentent une contradiction apparente qui rend indispensable leur interprétation ; qu'il énonce que, si la seconde clause était interprétée comme s'appliquant en cas de préjudice corporel d'un passager, elle aurait pour effet de vider de son sens la première clause ; qu'il ajoute que la seconde clause vise seulement les victimes se trouvant à bord, mais ne subissant pas de préjudice corporel, et qu'en conséquence, M. G... a droit à la réparation intégrale de son préjudice en application de la première clause ;

Qu'en statuant ainsi, alors que le second alinéa de la clause de sauvegarde des victimes, prévoyant une limite d'indemnisation du passager de l'aéronef, ne s'applique clairement qu'aux hypothèses de déchéance, réduction, franchises et exclusions de garantie énoncées au premier alinéa de cette clause, de sorte qu'elle ne présente aucune contradiction avec la clause d'indemnisation maximale garantie, la cour d'appel a dénaturé le contrat d'assurance et violé le principe susvisé ».

Aviation et droit du travail : illégalité de la limite d'âge prévue pour les PNC Cour d'appel de Paris, 20 novembre 2019, n° 16/08255

« Si la fixation d'un âge limite pour certaines professions, par exemple pour les pilotes de l'aviation civile, peut-être légitimée au regard des nécessités de la sécurité des passagers, un tel principe de précaution est plus difficile à justifier s'agissant de personnel navigant commercial, tel un steward, la mesure prise n'apparaissant, de par son caractère général, ni nécessaire, ni proportionnée, alors que les conséquences de l'âge sont très différentes d'un individu à l'autre et que des obligations individuelles de contrôle médical régulier permettraient de satisfaire, de manière plus appropriée, à l'objectif de sécurité. [...]

Or par application des articles L1132-1 et L1132-4 du code du travail, sont nuls, comme discriminatoires, toutes dispositions ou tous actes, et notamment tous licenciements, pris à l'égard d'un salarié en méconnaissance de ces dispositions, notamment, en raison de l'âge de celui-ci.

La rupture du contrat de travail de Monsieur Jean Z., qui s'analyse comme un licenciement, sans que l'employeur ait procédé de manière satisfaisante à la recherche de reclassement qui lui incombait, est frappée de nullité, comme étant intervenue au regard du seul critère d'âge qui n'est pas sérieusement justifié, ce qui rend ce licenciement discriminatoire ».

Assurance aérienne : exclusion de garantie des conséquences directes des faits de contrebande Cour de Cassation, 21 novembre 2019, n°18-21.774, F-D

« Attendu que la nécessité d'interpréter une clause d'exclusion fait obstacle à ce qu'elle puisse être regardée comme formelle et limitée ; que pour écarter la garantie de l'assureur, la cour d'appel a retenu qu'à la suite d'un vol destiné au transport de produits stupéfiants, l'hélicoptère piloté par M. ... avait fait l'objet d'une saisie pénale, et avait été entreposé par les autorités espagnoles « dans des conditions non conformes aux prescriptions qui se sont avérées désastreuses », puis relevé que c'était « à raison de ce mauvais entreposage, lié à la saisie pénale engendrée par le trafic de stupéfiants que des dommages conséquents sur ledit appareil étaient à déplorer », ce dont elle a déduit que le sinistre était bien la « conséquence directe » des faits de contrebande et de commerce prohibés, au sens de la clause d'exclusion stipulée à l'article 2 de la convention spéciale « A1 » ; qu'en statuant de la sorte, la cour d'appel, qui a procédé à une interprétation de la notion de « conséquence » d'une des activités visées par la clause litigieuse, ce qui excluait que celle-ci puisse être considérée comme formelle et limitée, a méconnu l'article L. 113-1 du code des assurances, ensemble les articles 1134 (devenu 1103) et 1315 (devenu 1353) du code civil ; [...]

Attendu que la société Héli Nord n'avait pas soutenu devant les juges du fond que la clause d'exclusion de garantie n'était pas formelle et limitée ; que le moyen, pris en sa deuxième branche, est nouveau, mélangé de fait et de droit ;

Et attendu, qu'ayant relevé, d'une part, que la police d'assurance stipulait, en son article 2, ne pas couvrir les conséquences de « a) contrebande, commerce prohibé ou clandestin, participations aux opérations de guerre ou assimilées visées aux alinéas a) à f) de l'article premier ci-dessus (lorsqu'ils sont le fait de l'assuré ou d'un ou plusieurs membres de l'équipage) », d'autre part, que l'appareil avait été utilisé pour un trafic de stupéfiants, que la réalisation du risque était le fait d'un membre de l'équipage, à savoir un pilote agréé par l'assureur, que le matériel avait été saisi au cours de la procédure judiciaire ouverte pour ces faits et qu'il avait été entreposé dans des conditions non conformes aux prescriptions techniques, qui s'étaient avérées désastreuses, la cour d'appel en a exactement déduit que le dommage était exclu de la garantie ».

Droit de l'Union Européenne et redevances aéroportuaires **Cour de Justice de l'Union Européenne, 21 novembre 2019, aff. C-379/18 (lien)**

« 53. Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que la directive 2009/12, et notamment son article 3, son article 6, paragraphe 5, sous a), ainsi que son article 11, paragraphes 1 et 7, doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à une disposition nationale qui permet à une entité gestionnaire d'aéroport de déterminer avec un usager d'aéroport des redevances aéroportuaires différentes de celles établies par cette entité et approuvées par l'autorité de supervision indépendante, au sens de cette directive. [...]

71. [...] La directive 2009/12 doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à une interprétation du droit national en vertu de laquelle un usager d'aéroport ne peut pas contester directement la décision d'approbation du système de redevances aéroportuaires de l'autorité de supervision indépendante, mais peut former un recours contre l'entité gestionnaire d'aéroport devant une juridiction civile et faire valoir uniquement, à cette occasion, que la redevance fixée dans le système de redevances aéroportuaires dont doit s'acquitter cet usager n'est pas conforme à l'équité ».

REVUE DE PRESSE

Aviation : la vérité sur les calculateurs de CO2 (Air France, GoodPlanet, DGAC...)

La Tribune, 29 novembre

Les passagers aériens sont de plus en plus nombreux à consulter des sites censés leur indiquer les émissions de CO2 de leur prochain voyage aérien. Les différences sont énormes entre les résultats des acteurs du transport aérien et ceux de certaines associations écologiques. Alors que les résultats sont parfois utilisés à des fins partisans, l'opacité qui entoure la méthodologie fait débat. Enquête.

Transports : réduire la dépendance aux énergies fossiles

Les Echos, 28 novembre

Comment diviser par trois les émissions de gaz à effet de serre de la mobilité ? Les secteurs routier, aérien et maritime misent plus jamais que sur des économies. Ils encouragent des technologies de rupture.

Le successeur de l'A320 Neo sera un avion « digital native » (Guillaume Faury, patron d'Airbus)

La Tribune, 28 novembre

Lors d'une rencontre avec certains journalistes au salon aéronautique de Dubaï la semaine dernière, Guillaume Faury, le président exécutif d'Airbus a partagé sa vision du calendrier du lancement du successeur de l'A320 Neo. Lancement "au milieu de la prochaine décennie" pour une mise en service "au début des années 2030;"

La FAA signifie à Boeing qu'il ne participera plus à la certification des 737 MAX

La Tribune, 27 novembre

Dans un rapport publié le mois dernier, un comité international d'experts, le JATR (Joint Authorities Technical Review), avait reproché à la FAA de déléguer des tâches de certification "de haut niveau" aux fabricants eux-mêmes.

La meilleure compagnie aérienne du monde n'est plus asiatique

Les Echos, 25 novembre

Le classement 2020 établi par le site spécialisé Airlinesrating.com relègue Singapore Airlines, lauréat l'an passé, à la deuxième place. Si Lufthansa décroche le titre dans la catégorie Europe, aucune compagnie du Vieux continent n'apparaît dans le top 10.

Hausses de salaires : ce qui a été négocié à Air France pour 2020

La Tribune, 25 novembre

Ouverts à signature jusqu'à ce lundi 18 heures, deux projets d'accords salariaux ont été signés par des syndicats représentant plus de 50% des voix aux élections professionnelles. L'un porte sur une hausse générale des salaires de 1% pour les personnels au sol et les hôtesses et stewards, l'autre sur des augmentations individuelles représentant une hausse salariale de 1,6% pour les personnels au sol.

Aérien : easyJet résiste dans un marché du low cost difficile

Les Echos, 19 novembre

Dans un marché ultra-concurrentiel, la compagnie aérienne britannique affiche un bénéfice net en baisse de 2,5% sur son exercice 2018-2019. Malgré les incertitudes liées au Brexit, le nombre de ses passagers a augmenté de 8,6%. Elle ambitionne de devenir la première compagnie au monde à atteindre la neutralité carbone pour ses vols.

Airbus engrange les commandes au Salon de Dubaï

Le Monde, 19 novembre

Emirates a commandé 50 exemplaires de l'A350 de l'avionneur européen et Air Arabia a signé un contrat ferme de 120 appareils de la famille des A320. Deux contrats évalués à 30 milliards de dollars.

Boeing : premières commandes fermes pour le 737 MAX depuis son immobilisation

La Tribune, 19 novembre

Après des mois de défiance des compagnies aériennes à l'égard du 737 MAX, Boeing a engrangé au salon aéronautique de Dubaï ses premières commandes fermes pour le 737 MAX.

Les garagistes de l'aérien bénéficient de vents porteurs

Les Echos, 8 novembre

La croissance du transport aérien ne bénéficie pas seulement à la construction neuve. Les besoins en maintenance aéronautique sont estimés à 1116 milliards de dollars par an d'ici 2029. La délocalisation en Asie devenant plus chère, les industriels européens et français reprennent de l'intérêt.

...../.....

Climat : le secteur aérien dans le collimateur de neuf pays européens

Les Echos, 7 novembre

Dans un texte commun, les ministres des Finances de neuf pays membres de l'UE, dont la France et l'Allemagne, estiment que le transport aérien est insuffisamment taxé au regard de ses émissions polluantes. Ils réclament des propositions de la part de la prochaine Commission européenne.

L'ambitieux plan de vol de Ben Smith pour Air France-KLM

Le Monde, 6 novembre

Pour retrouver son rang, le groupe va investir 20 milliards d'euros en cinq ans. Son directeur général veut s'atteler à restaurer une rentabilité défallante.

Aérien : la consolidation avance à petits pas en Europe

Les Echos, 4 novembre

Le groupe IAG rachète l'espagnol Air Europa pour un milliard d'euros. Mais la concentration en Europe n'est pas ce qu'elle est outre-Atlantique. A l'été 2018, les sept principales compagnies européennes ne détenaient que 55% de l'offre totale de sièges, contre 82% pour leurs consœurs américaines.

CABINET DENTONS

5 Bd MALESHERBES – 75008 – PARIS – 01 42 68 48 00



Séverine HOTELLIER

Manager



Frédérique DE LA CHAPELLE

Associée



Guilhem ARGUEYROLLES

Collaborateur