

**Master 2 Juriste international
et
Master 2 International Business Lawyer (IBL)
NEWSLETTER**

**Faculté de droit - Toulouse 1 Capitole
3 novembre 2014**

Les étudiants du Master 2 Juriste international et du Master 2 International Business Lawyer (IBL) et sa co-directrice, Cécile Le Gallou, vous proposent, chaque semaine, une veille juridique en droit des affaires et droit des contrats, internes, européens et internationaux.

Au sommaire de la Newsletter, cette semaine :

- France :

Droit aérien : Droit de la consommation et droit des transports : nos bagages peuvent-ils voyager gratuitement ?

Droit des affaires : Le contrat de distribution doit-il se poursuivre pendant la durée du préavis ?

Conciliation : La clause de conciliation préalable doit être respectée par le créancier qui entend engager une procédure de saisie immobilière.

- Etats-Unis :

Pharmaceutical law : European Medicines Agency policy on publication

Aviation : FAA : Six Companies Can Now Fly Small UAS Following FAA

Aviation : NMB's jurisdiction: towards a more restrictive application

Aviation : Dawson v. Thomson Airways Ltd. : regulation 261 versus Montreal Convention

Vous pouvez aider les étudiants par :

- vos encouragements
- votre implication auprès d'eux
- l'accueil des étudiants en stage
- vos dons
- vos suggestions

Alors n'hésitez pas !

European Medicines Agency policy on publication of clinical data for medicinal products for human use

By **Marcela Sotelo**, student in M2 in International Business Lawyer (IBL) in Toulouse law School (<https://www.linkedin.com/pub/sotelo-marcela/55/5a7/4a9>)

European Medicines Agency policy on publication

Key words : Clinical reports, European Medicines Agency, Commercial confident information, transparency ,individual patients data(individual participant in clinical study), users (legal persons or individuals), Applicant MAH : natural or legal person who submit clinical reports.

SUMMARY : The aim of the European Medicines Agency ('EMA') is to protect and foster public health with a high degree of transparency to the all the residents of Europe.

A public policy has been created in order to made a research of clinical data (clinical reports), which consist in Introduction of a publication process for clinical reports, management of commercial confident information in clinical reports, methods for balancing the protection of patients' privacy whilst retaining scientific value of the data. As per Art. 58 Regulation (EC) No 726/2004 .

FACTS : The way to be Implemented the policy it's that the publication of clinical data will relate to clinical reports only, the Agency will review various aspects in relation to Individual Patient Data. The objectives of the policy are public scrutiny and application of new knowledge in future research.

A High degree of transparency through these clinical reports are closed to the EU citizens and promote better informed use of medicines.It will enable the wider scientific community to make use of detailed clinical data to develop new knowledge in the interest of public health. The clinical reports will be made by the European medicine agency and would not be considered commercial confidential information with some exceptions.

OUTCOME : The coming date to apply the policy will be 1 January 2015.

The access to use the clinical reports under the policy are protected by copyright or other intellectual property rights of the Applicant/MAH and can be considered commercially valuable when used for commercial and regulatory purposes. Clinical Reports will be made available to the User on the EMA website in a "view-on-screen-only" mode, after completing the registration process. The User agrees that the User is not permitted to download, save, edit, photograph, print, distribute or transfer the Clinical Reports.

DECISION : The use of the clinical reports may not : use the Clinical Reports to support an application to obtain a marketing authorization and any extensions or variations thereof for a product anywhere in the world, share the User's username, password with a third party , make any unfair commercial use of the Clinical Reports. The User may use the Clinical Reports for general information and non-commercial purposes .

Data will only start to become accessible once the final decision on a given procedure has been reached by the European Commission, which implies a timeframe of about 18 months.

FAA : Six Companies Can Now Fly Small UAS Following FAA

By **Aymeric BES**, étudiant en Master 2 International Business Law (IBL) in Toulouse law School, le 29 Octobre 2014, <http://fr.linkedin.com/pub/aymeric-bes/77/927/341/>

U.S Transportation Secretary

Keywords : Unmanned Aircraft Systems (UAS), drone, section 333, commercial uses of UAS, FAA Modernization and Reform Act of 2012.

Facts : This is a press release from the U.S Transportation Secretary Anthony FOXX about the issues encountered because of the growth of the Unmanned Aircraft System (UAS) in our everyday life, in particular drones. Indeed, initially used for preventive and military purposes, these mechanisms become more and more popular and accessible in the market for a domestic or commercial uses.

Naturally, safety problems occurred, in particular with the initial National Airspace System (NAS) that regulates the actual US Airspace. These UAS could be eventually considered as a threat or danger to the US territory, or to the American citizens.

Problems : Can we consider these tiny flying models as the same as planes regulated by the NAS ? Do we have to integrate them in the same framework ? And what about their commercial uses ?

Solution : This is why the government had to intervene. The U.S Transportation Secretary decided to regulate this problem by granting regulatory exemptions to 6 companies using the UAS for commercial purposes for photo and video productions. From now on, these companies don't need to obtain an FAA certification to have their machines allowed to fly. Indeed, they brought enough safety conditions (flight manuals, detailed safety procedures...) to avoid this heavy procedure, by solemnly declaring to respect and provide a high level of safety, and by using the Certificates Of Waiver or Authorization (COAs), that mandates and reports all incidents.

The other progress with this announce, is the possibility to the others companies using UAS to join the 6 companies later thanks to the section 333 and the FAA Modernization and

Reform Act of 2012. If the company proclaims that she will respect the different points from this section 333, the FAA could then consider granting others regulatory exemptions.

Consequences :This is not a complete answer for the issues encountered, but the market considered it as a big step forward that can lead and facilitate progress in some domains such as the agriculture (mainly targeted by this revolution) and for the security and maintenance.

Dawson v. Thomson Airways Ltd. : regulation 261 versus Montreal Convention

by **Tom Theunisse**, 28 October 2014, student in Master 2 in International Business Lawyer (IBL) in Toulouse law School

Dawson v. Thomson Airways Ltd.

Dawson v. Thomson Airways Ltd. (hereafter referred to as: the Case) is a case brought before the Court of Appeal in the United Kingdom with ruling judge Lord Justice Moore-Bick.

The fundamental question in the Case regards the applicable time limit under article 7 of the EC regulation 261/2004, regarding compensation of delayed flights by airlines. Regulation 261/2004 determines several rules and guidelines regarding air-traffic within the European union, article 7 specifically determines compensation-guidelines based on flight-distances, the measurement of these distances and conditions of payments. It does not, however, mention a time limit regarding the application of a delay. I will hereafter explain the parties' standpoints, the problem faced by the Court of Appeal and Lord Justice Moore-Bick's ruling on the matter.

Thomson Airways claims an extinguishment of the claim of Dawson after 2 years. They therefore call upon the Sidhu case (Supreme Court, Sidhu v. British Airways Plc. 1997) and the Montreal Convention (hereafter: the Convention), which was granted force of law in the EU through regulation 2027/97, and according to Thomson Airways overrules the British law on the matter. The English and Welsh law regarding delayed flights-claims, section 9 of the Limitation Act 1980, grants a 6 year expiration date to these kind of claims, which Dawson states should be the applicable legislation. The problem faced by Court is the collision between Sidhu and CJEU rulings in which the Conventions' provisions are deemed non-applicable regarding the regulation 261/2004's legislation. Domestic Courts are bound by CJEU decisions, however whereas the CJEU has proclaimed the Convention non-applicable to 261/2004, they have not yet given any ruling regarding an applicable time-limit under the article 7 provisions.

Essential in the Courts' decision are the IATA case¹, in which is differentiated between award types within the Convention and CJEU rulings and the CJEU Moré case², in which time limits applied to delayed flights-claims are deemed matter of domestic law. Thomson Airways stipulates that there is an irreconcilable conflict between the Sidhu case (Supreme Court) and the Moré case (CJEU).

The decision of Lord Justice Moore-Bick can be summarized as follows; Sidhu is authoritative regarding the UK interpretation of the Convention's provisions, however Court has to apply the CJEU ruling as European Law supersedes domestic law. It can therefore be concluded that the CJEU Moré ruling should be respected by the Court of Appeal, and therefore the question of claims such as Dawsons' are considered a matter of domestic law. In the Dawson v. Thomson Airways Ltd. case, European law favours domestic English law (section 9 of the Limitation Act 1980) over compliance to the Convention and therefore applies a time limit of 6 years for delayed flight claims.

Droit de la consommation et droit des transports : nos bagages peuvent-ils voyager gratuitement ?

Par **Stéphane SONIGO-GREGORI**, <http://fr.linkedin.com/pub/st%C3%A9phane-sonigo-gregori/85/416/427/>, Master 2 Juriste international 2014-2015, Université Toulouse 1 Capitole

CJUE, 18 septembre 2014, n° C-487/12, aff. Vueling Airlines SA c. Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia

Faits: Nos bagages peuvent-ils voyager gratuitement? C'est sûrement ce que pensait Madame Villegas lorsqu'elle acheta quatre billets d'avions aller-retour avec deux valises enregistrées. Aussi, quelle ne fut pas sa surprise lorsqu'elle vit que Vueling Airlines avait majoré sa facture de 40 euros. Madame Villegas déposa donc plainte et l'Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (Institut de la consommation de la province de Galice) engagea une procédure contre la compagnie aérienne, au terme de laquelle cette dernière fut condamnée à une amende de 3000€. Vueling Airlines saisit alors le juge du contentieux administratif d'Ourense qui décida de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante: «Faut-il interpréter l'article 22, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008 en ce sens qu'il s'oppose à une règle nationale (l'article 97 de la Loi sur la Navigation Aérienne) qui oblige les compagnies de transport aérien de voyageurs à reconnaître en tout état de cause aux passagers le droit d'enregistrer une valise sans surcoût ni majoration du prix de base du billet convenu ?». En d'autres termes, peut-on enregistrer des bagages sans que le prix initial du billet en soit changé? Cela sans pour autant que le prix du billet inclue le coût d'un bagage, ce qui serait arbitraire pour les personnes ne désirant voyager qu'avec un/des bagage(s) à main.

¹International Air Transport Association v. Department for Transport

²CuadrenchMoré v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Solution: La Cour de Justice de l'Union Européenne (ci-après CJUE) relève que la pratique commerciale des compagnies aériennes permettait traditionnellement aux passagers de voyager avec des bagages enregistrés sans devoir acquitter de frais supplémentaires. Cependant, la CJUE relève également que de nouveaux modèles commerciaux se développent avec des compagnies aériennes offrant le service aérien aux prix le plus bas, et que de ce fait, le coût lié au transport des bagages a relativement plus d'importance. Ainsi, elle estime que les transporteurs aériens peuvent vouloir exiger le paiement d'un supplément de prix à ce titre, et que le prix pour le transport de bagages enregistrés constitue un supplément de prix optionnel.

En conséquence, la CJUE a répondu que L'article 22, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation qui oblige les transporteurs aériens, en toutes circonstances, à transporter non seulement le passager mais également ses bagages enregistrés pour le prix du billet d'avion et sans qu'aucun supplément de prix puisse être exigé pour le transport de tels bagages.

Rappel: article 22 du règlement (CE) n° 1008/2008 – La liberté de tarification : 1°. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, les transporteurs aériens communautaires et, sur la base de la réciprocité, les transporteurs aériens des pays tiers fixent **librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret** pour les services aériens intracommunautaires.

NMB's jurisdiction: towards a more restrictive application

Par **Benjamin GREZE**, <http://fr.linkedin.com/in/bgreze/>, Master II Juriste International 2014-2015, Université Toulouse 1 Capitole

Airway Cleaners, LLC, 41 NMB 262 (2014)

Key-words: Railway Labour Act, National Mediation Board's jurisdiction, airline service providers, air carriers, carrier control.

Facts: Airway Cleaners, LLC (Airway) provides cleaning and maintenance service to several air carriers. In 2012, Airway won two contracts with American Airlines (American). Airway hired an additional 270 employees accordingly. It should be noticed that the work performed by Airway under its contract is traditionally performed by employees of air carriers. The contract specified that Airway was 'an independent contractor'. The question is whether Airway and its employees are covered by the Railway Labor Act and subject to the NMB's jurisdiction.

Decision: Airway and its employees under its contracts with American are not subject to the Railway Labor Act (RLA). American does not have sufficient control over the hiring, firing, and discipline of Airway employees to establish RLA jurisdiction. Rather, the contract between American and Airway and the evidence provided in this case describes a typical relationship between a carrier and a contractor. A carrier must exercise 'meaningful control over personnel decisions', and not just the type of control found in any contract for services, to establish RLA jurisdiction.

Reminder: NMB's jurisdiction is assessed on a case-by-case basis. When an employer is not a rail or air carrier engaged in the transportation of freight or passengers, the NMB applies a two-part test in determining whether the employer and its employees are subject to the RLA:

1. Whether the work performed by the entity's employees is traditional airline work (the function test)
2. Whether an air carrier or air carriers exercise sufficient direct or indirect control over the entity's business (the control test)

Both parts of the test must be satisfied for the NMB to assert jurisdiction. Recently, the NMB declined jurisdiction in different cases involving airline service providers. It seemed that the NMB applies the RLA coverage (and thus NMB's jurisdiction) more restrictively.

Le contrat de distribution doit-il se poursuivre pendant la durée du préavis ?

Par **Kévin L'Hévéder**,

<https://www.linkedin.com/pub/k%C3%A9vin-l-h%C3%A9v%C3%A9der/a7/3b0/382>,

Master II Juriste International 2014-2015, Université Toulouse 1 Capitole

Cass. Com., 7 octobre 2014, n°13-21.086

Faits: La SEPPA (société européenne de production de plein air) exerce une activité d'approvisionnement et de conditionnement d'oeufs. Le 19 octobre 2007, elle a conclu avec la société Ovalis un contrat par lequel elle lui concède le droit de vendre diverses catégories d'oeufs à la grande distribution. Le 26 janvier 2011, la société Ovalis a dénoncé ce contrat avec un préavis de 6 mois comme stipulé dans le contrat et a sensiblement diminué le volume de ses commandes. La SEPPA depuis en redressement judiciaire a alors fait assigner la société Ovalis en paiement de dommages-intérêts.

Solution: Un contrat, en l'espèce, un contrat de distribution, doit se poursuivre pendant la durée du préavis. Or, même en l'absence de stipulation sur le volume des commandes, et quand bien même le fournisseur doit adapter sa production aux besoins du distributeur, le fait d'imposer de manière unilatérale et brutale une remise en cause de l'équilibre du contrat, caractérisée en l'espèce par une diminution sensible des commandes (-88%), relève de l'exécution de mauvaise foi ainsi que prohibée par l'article 1134 du Code Civil. La Cour retient par conséquent que le fournisseur engage ainsi sa responsabilité contractuelle.

Rappel : Art. 1134 Code Civil : « Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel, ou pour les causes que la loi autorise. Elles doivent être exécutées de bonne foi. »

La clause de conciliation préalable doit être respectée par le créancier qui entend engager une procédure de saisie immobilière.

Par **Mehdi El Amrani**, <http://fr.linkedin.com/pub/mehdi-el-amrani/68/3b6/789/>, Master 2 Juriste International 2014-2015, Université Toulouse Capitole 1.

Cass. 1^{re} civ., 10 octobre 2014, n° 13-17.920

Mots-clefs : clause de conciliation préalable, procédure de saisie immobilière

Faits: La société Chebanca avait consenti à la SCI Quito un prêt immobilier dont les échéances n'ont pas été respectées par cette dernière. Le contrat de prêt comportait une clause de conciliation préalable. La société Chebanca a assigné la SCI Quito devant le juge d'exécution après lui avoir délivré un commandement aux fins de saisie immobilière. La SCI Quito a interjeté appel devant la Cour d'Aix en Provence. Celle-ci précise que la procédure de saisie immobilière sera poursuivie dans ses derniers errements et ordonne la vente forcée de l'immeuble, l'arrêt retient que la clause de conciliation préalable ne comportait aucune disposition relative aux contestations ayant trait à l'exécution forcée de l'acte de prêt. La SCI Quito fait grief à l'arrêt.

Solution: La Cour de Cassation casse et annule l'arrêt rendu le 15 mars 2013 par la Cour d'Appel d'Aix en Provence et répond positivement à la question suivante : la clause de conciliation préalable est-elle applicable aux procédures d'exécutions, telle une procédure de saisie immobilière ? En effet, la clause de conciliation préalable obligatoire prévue dans le contrat de prêt devait donc être mise en œuvre par l'établissement bancaire préalablement à l'engagement de la procédure de saisie immobilière.

Rappel: Article 1134 du code civil : *la clause d'un contrat instituant une procédure de conciliation obligatoire et préalable à toute instance judiciaire s'impose au juge, quelle que soit la nature de celle-ci.*
