

DROIT AÉRIEN

DROIT SPATIAL

Par **Vincent GRELLIÈRE**

Professeur émérite de l'Université de Toulouse I Capitole

Centre de recherches : IDETCOM

Université de Toulouse

Élève du lycée de Cahors (1956-1963)

Étudiant de la Faculté de Droit de Toulouse (depuis octobre 1963)

Docteur en droit de l'Université de Toulouse (1973)

Ancien assistant, ancien chargé de cours, ancien maître-assistant, ancien maître de conférences, ancien professeur de la Faculté de Droit de l'Université de Toulouse
Chargé de cours à la Faculté de Droit du Mans (1974-1975)
Professeur à l'Université de Grenoble (1988-1991)

L'auteur réserve ses droits de propriété intellectuelle sur ces notes élémentaires de droit aérien et de droit spatial.

La forme y est brute, le fond sommaire.

Les explications sont souvent incomplètes, parfois décousues.

Le lecteur est invité, pour une information substantielle de qualité, à se référer aux ouvrages spécialisés.

L'auteur est de formation privatiste, il n'en est rien spécialiste de droit public ou de droit européen. Il a enseigné, outre le droit aérien et spatial, l'introduction à l'étude du droit, le droit des obligations, le droit des biens, le droit des successions et des régimes matrimoniaux, le droit commercial général, le droit de la distribution, le droit des sociétés, le droit pénal des affaires, le droit maritime, le droit international privé.

Il n'est guère versé, sauf en matière aérienne, en droit des transports.

Toulouse, le VI. XLMMXIX

Courriel : vincent.grelliere@orange.fr

LE PLAN

Introduction (page 36)

La volonté de l'homme d'évoluer et de se déplacer dans l'espace proche ou lointain et le désir séculaire de percer les secrets de l'univers

Les caractères du droit aérien et spatial (page 38)

Les sources du droit en matière aérienne et spatiale (page 39)

Première partie. Le milieu : l'air et l'espace (page 56)

Titre I. L'espace (page 56)

Chapitre I. L'espace aérien : l'atmosphère (page 56)

Chapitre II. L'espace extra atmosphérique. Le cosmos : les corps célestes et le vide sidéral (page 59)

Titre II. La circulation et la navigation dans l'air et dans l'espace (page 61)

Titre III. Les infrastructures au sol (page 77)

Chapitre I. Les lieux d'envol (page 77)

Section I. Les aérodromes (page 77)

Sous-Section I. L'aménagement des infrastructures aéroportuaires (page 79)

A. La propriété de l'aérodrome (page 79)

 Domanialité publique ou propriété privée

B. Le processus de construction et d'aménagement des infrastructures (page 81)

 I. Le projet (page 81)

 II. Le financement (page 85)

C. Les servitudes aéronautiques (page 92)

 Servitudes de dégagement (page 92)

La situation à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement (page 93)

Servitudes de balisage (page 95)

Sous-Section II. La fonction des aérodromes (page 97)

§ I. L'aérodrome, voie obligatoire des mouvements aériens (page 97)

§ II. La spécialisation des aérodromes (page 98)

- Les distinctions du droit européen (page 98)

- Les classifications du droit français (page 98)

L'aérodrome international (page 98)

L'ouverture ou non de l'aérodrome à la circulation aérienne publique (page 99)

. Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (page 99)

. Les aérodromes fermés à la circulation aérienne publique (page 100)

Les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'État (page 100)

Les aérodromes agréés à usage restreint (page 101)

Les aérodromes à usage privé (page 102)

§ III. La répartition du trafic aéroportuaire (page 103)

I. La répartition du trafic dans l'espace : entre les différents aérodromes d'une même mégalopole (page 103)

II. La répartition du trafic dans le temps : les créneaux horaires (page 105)

Sous-Section III. L'exploitation des aéroports (page 109)

§ I. Les attributs régaliens et les exigences du service public (page 110)

La sûreté : la hantise de l'attentat terroriste (page 110)

La lutte contre l'immigration clandestine (page 115)

La douane (page 120)

La sécurité (page 122)

Le financement : La taxe d'aéroport (page 125)

Les responsabilités de l'aéroport (page 127)

§ II. La gestion commerciale de l'aéroport envisagé comme un prestataire de services (page 128)

- A. L'exploitant d'aérodrome (page 128)
- B. Le financement du fonctionnement des plates-formes aéroportuaires (page 140)
 - 1. Les aides publiques (page 140)
 - 2. Les redevances (page 145)
- C. L'assistance en escale (page 162)
- D. Les responsabilités (page 166)

Section II. Les bases de lancement d'objets spatiaux (page 170)

Chapitre II. Les aides à la navigation (page 172)

Introduction : Les règles de l'air. Les aéronefs avec pilote à bord. Le vol à vue, VFR. Le vol aux instruments, IFR. Le plan de vol. La gestion du trafic aérien, GTA. Le contrôle de route. Le contrôle d'approche. Le contrôle d'aérodrome. Les aéronefs circulant sans équipage à bord.

- 1. Les espaces aériens (page 180)
 - Situation historique en Europe : des espaces aériens morcelés
 - L'objectif : Le ciel unique européen
- 2. Les intervenants (page 182)
 - a. Les autorités publiques
 - L'organisation internationale Eurocontrol
 - L'agence de l'UE pour la sécurité aérienne et la direction de la Sécurité
 - b. Les prestataires de services de navigation aérienne (page 184)
 - La DSNA, direction des services de navigation aérienne
 - Les blocs d'espace aérien fonctionnels
 - Les personnels : les contrôleurs aériens (page 186)
- 3. Les installations et le matériel (page 189)

4. L'utilisation de l'espace aérien (page 190)
5. Le financement du contrôle aérien (page 195)
6. Les responsabilités des opérateurs : au pénal (répression) et au civil (indemnisation) (page 197)

Deuxième partie. Les biens (page 199)

Titre I. Les objets affectés à la navigation aérienne et spatiale (page 199)

Chapitre I. L'aéronef (page 199)

Les définitions (page 199)

La distinction entre les aérostats (ballons et dirigeables) et les aérodynes (planeurs, avions, hélicoptères) (page 200)

Les aéronefs avec ou sans équipage à bord (page 203)

Section I. L'identification de l'aéronef (page 206)

§ I. Individualisation de l'aéronef (page 206)

I. Aéronefs civils (page 206)

L'immatriculation en France de l'aéronef (page 206)

Les conditions de l'immatriculation sur le registre français (page 207)

. Détenir la propriété de l'aéronef (page 207)

. Posséder la nationalité française ou celle d'un État européen (page 208)

Les effets de l'immatriculation : L'aéronef détient la nationalité de l'État sur le registre national sur lequel l'aéronef est immatriculé (page 210)

II. Aéronefs militaires et aéronefs d'État (page 211)

§ II. Documents de bord (page 212)

Section II. Les contrats sur aéronef (page 212)

La propriété de l'aéronef (page 214)

Sous-Section I. Les actes transférant la propriété d'un aéronef (page 218)

§ I. La vente-achat d'aéronef (page 218)

A. Le droit international : Le conflit de lois en matière de vente internationale d'aéronef (page 218)

B. Les solutions du droit français interne (page 218)

1° temps : La relation contractuelle vendeur-acheteur (page 219)

2° temps : La phase publique (page 221)

La publication du nom de l'acquéreur sur le registre d'immatriculation

§ II. Le crédit tiré de l'aéronef (page 225)

Sous-Paragraphe I. Le droit interne français (page 225)

Crédit-bail.

Hypothèque sur aéronef.

Privilèges sur aéronef.

Les privilèges du droit aérien.

Les privilèges du droit commun.

Sous-Paragraphe II. Le droit international (page 227)

La convention de Genève du 19 juin 1948

La convention du Cap et le protocole aéronautique du 16 novembre 2001

§ III. Les voies d'exécution et les saisies d'aéronef (page 231)

I. La saisie conservatoire d'aéronef (page 233)

La saisie conservatoire de droit commun (page 233)

La saisie conservatoire pour le recouvrement des redevances et des amendes (page 235)

II. La saisie vente (page 237)

III. La saisie revendication et la saisie appréhension (page 240)

IV. Les saisies douanières (page 241)

Sous-Section II. Les contrats conférant la jouissance d'un aéronef (page 242)

§ I. Location d'aéronef (Dry Lease) : une location coque nue sans équipage (page 242)

§ II. Crédit-bail (page 247)

§ III. Affrètement d'aéronef : le fréteur met, à la disposition de l'affréteur, un aéronef, avec un équipage demeurant en principe sous les ordres du fréteur (page 249)

§ IV. Prêt d'aéronef (page 257)

§ V. Dépôt d'aéronef (page 258)

Chapitre II. L'objet spatial (page 259)

Section I. La définition de l'objet spatial (page 260)

Section II. L'individualisation de l'objet spatial (page 260)

§ I. La juridiction étatique sur l'objet spatial (page 260)

I. La prise d'immatriculation (page 260)

Convention de New York du 14 janvier 1975

A. L'immatriculation sur un registre tenu par l'autorité publique (page 260)

1° L'immatriculation par un État (page 260)

2° L'immatriculation par une organisation inter-gouvernementale (page 261)

B. Le registre central (page 261)

II. Les effets de l'immatriculation (page 262)

§ II. Les droits de propriété sur les biens spatiaux (page 262)

Section III. Les opérations juridiques portant sur le bien spatial (page 263)

§ I. La vente de l'objet spatial (page 263)

§II. La location de l'objet spatial (page 263)

§ III. Les garanties susceptibles de grever un objet spatial (page 263)

Les sûretés du droit interne (page 264)

L'hypothétique entrée en vigueur du protocole de Berlin du 9 mars 2012 créant une sûreté à vocation mondiale (page 264)

[Titre II. Les risques de l'air et de l'espace](#) (page 266)

Chapitre I. Les responsabilités encourues entre participants à l'aventure aérienne et spatiale (page 267)

Section I. Les dommages subis au sein d'un milieu homogène (page 267)

§ I. L'aéronef endommagé au sol ou dans l'espace aérien par un autre aéronef (page 267)

La collision ou l'abordage entre aéronefs, en vol ou sur la piste.

Le responsable en cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution : le renvoi, par l'article L. 6131-1 CT, aux dispositions du code civil

§ II. L'objet spatial endommagé dans l'espace extra atmosphérique par un autre objet spatial (page 272)

La collision entre objets spatiaux

Les risques de destruction résultant des débris spatiaux

A. Les perspectives de droit public (page 273)

1. Droit interne

2. Droit international public

Le dommage causé par un objet spatial à un autre objet spatial, les deux objets relevant de deux États de lancement distincts : la responsabilité internationale de l'État de lancement prévue à l'article III de la convention du 27 mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux

B. Les perspectives de droit privé (page 274)

1. Les solutions du droit international privé

2. Les solutions du droit interne français

La seule responsabilité à base de faute de l'opérateur spatial prévue par la loi du 3 juin 2008, art. 13

Section II. Le heurt entre l'objet spatial et l'aéronef (page 275)

Un objet spatial détruit un aéronef : la responsabilité internationale de l'État de lancement et celle de l'opérateur spatial

Chapitre II. Les dommages subis par les tiers à la surface de la Terre (page 276)

Sous-Chapitre I. Le régime de droit commun : la responsabilité de plein droit de l'exploitant (page 276)

Section I. La responsabilité de plein droit de l'exploitant d'aéronef en mouvement (page 276)

Sous-Section I. Le droit commun (page 276)

§ I. Le droit uniforme (page 276)

Les conventions de Rome (1933 et 1952) et les conventions de Montréal (2009)

La France y est demeurée étrangère

§ II. Le droit interne français (page 278)

La responsabilité de plein droit de l'exploitant d'aéronef causant des dommages à la surface, art. L. 6131-2 CT

Sous-Section II. Le jet volontaire (page 280)

Section II. La responsabilité du fait des engins spatiaux (page 283)

Un objet spatial ou des débris spatiaux s'écrasent au sol.

§ I. Les aspects de droit international public : la responsabilité internationale entre États (page 283)

§ II. Les perspectives de droit privé français (page 285)

La responsabilité de plein droit de l'opérateur spatial pour les dommages au sol causés aux tiers

La garantie apportée par l'État lorsque le dommage excède un certain plafond

Sous-Chapitre II. Les régimes spéciaux en matière d'environnement (page 288)

Section I. Les nuisances acoustiques (page 291)

I. La prévention (page 291)

Le retrait des appareils les plus bruyants

La fabrication de moteurs plus silencieux

Agir sur la trajectoire de départ et celle d'arrivée

Les restrictions locales d'exploitation

La fiscalité anti bruit : la taxe sur les nuisances sonores aériennes

La limitation des constructions à proximité des aérodromes :

le plan d'exposition au bruit, PEB

L'aide aux riverains pour l'insonorisation des bâtiments : le plan de gêne sonore

II. Les sanctions (page 302)

a. Répression (page 302)

Sanctions administratives prononcées par le ministre et par l'ACNUSA

Sanctions pénales

b. Réparation du dommage (page 304)

1. Responsabilité civile : responsabilité des exploitants

2. Responsabilité administrative

Responsabilité de l'État : la détonation balistique

Responsabilité de l'entité concessionnaire de l'ouvrage public

Section II. La lutte contre la pollution de l'atmosphère et le dérèglement climatique (page 307)

Sous-Section I. L'inventaire des sources du droit (page 308)

§ I. La planète (page 308)

A. Les instruments diplomatiques de portée générale (page 308)

B. Les règles propres à l'aviation civile (page 309)

Le programme CORSIA de l'OACI

§ II. L'Europe (page 311)

Le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Sont inclus dans ce système obligatoire les exploitants, européens ou non, assurant les vols entre aéroports européens, UE, EEE, Suisse.

Les vols en provenance ou en direction d'aéroports extra européens en sont, pour le moment, exclus

L'UE entend mettre en œuvre le programme Corsia

§ III. La France (page 323)

Sous-Section II. La présentation des solutions de fond (page 324)

L'attribution de quotas aux exploitants au départ ou à l'arrivée d'un aéroport européen

Attribution à titre gratuit ou à titre onéreux

Troisième partie. Les acteurs des activités aériennes et spatiales (page 328)

Titre I. Les organismes publics (page 328)

Chapitre I. Les organisations internationales oeuvrant dans le sillage de l'ONU : l'OACI ; le bureau des affaires spatiales et le CUPEEA/COPUOS (page 328)

Chapitre II. L'Europe (page 330)

§ I. Aviation civile (page 330)

La CEAC, Eurocontrol, l'UE et l'agence de l'UE pour la sécurité aérienne

§ II. Activités spatiales : l'agence spatiale européenne (ESA) et l'UE (page 333)

Chapitre III. Les instances étatiques (page 335)

La situation française : le ministère de la transition écologique et solidaire, dont dépend l'ancien ministère des transports et donc la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; le ministère de la défense et l'armée de l'air ; le ministère de la recherche et le centre national d'études spatiales (CNES)

Titre II. L'industrie aéronautique et spatiale (page 345)

Chapitre I. Les aspects de droit public (page 356)

Section I. Les mécanismes de régulation de la libre concurrence (page 356)

§ I. Le partenariat entre les industriels et les pouvoirs publics (page 356)

§ II. Les aides d'État (page 356)

1. Dans le cadre de l'UE

2. Dans les rapports internationaux

La contestation des aides d'État accordées à Boeing et à Airbus

§ III. Les pratiques anti-concurrentielles : les ententes sur les prix entre constructeurs (page 359)

§ IV. Le contrôle des structures : le contrôle des concentrations entre fabricants (page 359)

Section II. L'impératif de sécurité des matériels (page 361)

Sous-Section I. Les normes de sécurité (page 361)

§ I. Le contrôle du processus industriel (page 365)

§ II. Les exigences en matière de navigabilité (page 372)

Certificat de type (page 373)

Certificat de navigabilité individuel (page 375)

§ III. Les exigences concernant l'entretien, la maintenance et la réparation des aéronefs (page 379)

Sous-Section II. La sanction des manquements (page 387)

§ I. Les responsabilités des organismes de contrôle de la sécurité des aéronefs (page 387)

§ II. La mise sous surveillance des compagnies exploitant des appareils défectueux (page 389)

La prévention (page 389)

Le programme SAFA

Les inspections au sol

L'interdiction d'exploitation en Europe des compagnies étrangères en défaut : La liste noire (page 390)

Section III. Les impératifs de sûreté (page 391)

Chapitre II. Les aspects de droit privé (page 394)

Section I. La fabrication de l'aéronef et de l'objet spatial au travers du prisme contractuel (page 394)

Sous-Section I. La conception, fabrication, construction, vente de matériel aéronautique et d'aéronefs (page 394)

Les relations de l'avionneur avec ses équipementiers (page 394)

La relation entre l'avionneur et l'acquéreur de l'aéronef (page 396)

Sous-Section II. La fabrication des lanceurs, satellites et navettes spatiales (page 397)

Section II. Les obligations du fabricant d'engins aériens et spatiaux (page 398)

Sous-Section I. La responsabilité pénale de l'avionneur et des équipementiers ainsi que celle de leurs ingénieurs et techniciens (page 398)

Sous-Section II. Les obligations en droit civil du fabricant et de l'équipementier (page 403)

§ I. Les aspects de droit aérien (page 403)

I. Le contentieux devant les juridictions civiles (page 403)

A. Éléments de droit international privé (page 403)

Le conflit de juridictions (page 403)

Le conflit de lois (page 406)

Responsabilité contractuelle : application du règlement Rome I de 2008 (page 407)

Responsabilité délictuelle : application de la convention de La Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits (page 407)

B. L'application de la loi nationale désignée comme compétente (page 407)

Le débat au civil

1^o hypothèse : la compétence normative de la loi française (page 407)

a) Le droit commun (page 359)

i. Le droit de la vente (page 408)

L'obligation de délivrance, art. 1604 du code civil : L'obligation de livrer un produit conforme (page 408)

La garantie des vices cachés, article 1641 du code civil (page 409)

ii. La responsabilité délictuelle du fabricant (page 411)

Responsabilité à base de faute

Responsabilité du fabricant ayant conservé la garde de la structure

b) La responsabilité des fabricants de produits défectueux (page 412)

2^o hypothèse : la désignation d'une loi étrangère (page 415)

II. La constitution de partie civile devant les juridictions répressives (page 416)

§ II. Les solutions du droit spatial (page 369)

- I. Le contrat (page 423)
- II. La responsabilité du constructeur vis-à-vis de ses partenaires (page 424)
La pratique contractuelle inclut dans les contrats des clauses systématiques de non-responsabilité, de renonciation à recours et d'interdiction de recours. La loi française du 3 juin 2008 en fait une règle légale.
- III. Le constructeur et les tiers (page 427)

Section III. La maintenance et l'entretien des aéronefs (page 428)

Titre III. Les exploitants d'aéronef et d'objet spatial (page 433)

Sous-Titre I. L'exploitation à caractère économique (page 433)

Chapitre I. Les transporteurs aériens commerciaux (page 433)

Sous-Chapitre I. Les conditions requises pour effectuer des transports aériens à titre onéreux (page 443)

§ I. Le certificat de transporteur aérien (page 444)

Assurer la sécurité de l'exploitation et le maintien de la navigabilité des appareils

§ II. La licence d'exploitation (page 462)

Les conditions de délivrance :

La détention du CTA

Capitaux majoritairement européens

La détention d'au moins un aéronef en pleine propriété ou d'un aéronef pris en location coque nue

Capacités financières

§ III. Les droits de trafic (page 466)

Sous-Paragraphe I. La libéralisation des transports intra européens (page 466)

- A. Le principe de liberté offert à l'ensemble des transporteurs européens (page 467)
- B. Les restrictions (page 467)

L'imposition sur certaines lignes d'obligations de service public, OSP (page 467)

Les problèmes graves en matière d'environnement (page 472)

Les circonstances imprévisibles (page 473)

Sous-Paragraphe II. Les liaisons internationales (page 474)

L'évolution historique : le système bermudien (page 474)

Le système actuel : un bilatéralisme renouvelé (page 476)

A. Les transports réguliers (page 476)

i. Les sources du droit international (page 476)

1° formule : l'accord aérien entre un État membre de l'UE et un État tiers (page 476)

2° formule : l'accord aérien conclu à l'échelon européen (page 478)

Les accords horizontaux (page 478)

Les accords aériens globaux conclus entre l'UE, les États membres et un État tiers (page 478)

ii. L'attribution des droits de trafic en matière internationale : la désignation opérée par l'État du transporteur et l'autorisation donnée par l'autre État (page 482)

B. Les transports non réguliers : les transports à la demande (page 484)

§ IV. Les capacités (page 485)

§ V. Les tarifs (page 486)

§ VI. Le financement public des transporteurs aériens et les atteintes à la libre concurrence (page 490)

Le droit européen des aides d'État (page 429)

Les pratiques anticoncurrentielles des États tiers : les avantages accordés aux transporteurs étrangers par les États tiers lésant les intérêts des transporteurs de l'Union (page 511)

Sous-Chapitre II. Les coopérations entre entreprises de transport (page 514)

Section I. La coordination entre transporteurs (page 514)

Section II. Les associations et les ententes entre transporteurs (page 519)

Les franchises (page 519)

Les alliances : Sky Team, Star Alliance, one World Alliance (page 520)

Les concentrations et fusions entre entreprises de transport (page 522)

Chapitre II. Les opérateurs du spatial (page 527)

Les entreprises de lancement (page 527)

Les opérateurs et les exploitants d'objets spatiaux (page 531)

Sous-Titre II. L'aviation d'affaires (page 533)

Sous-Titre III. L'aviation légère et sportive (page 534)

Chapitre I. La pratique de l'aviation légère et sportive (page 534)

Sous-Chapitre I. Les acteurs (page 534)

Les associations aéronautiques, les pilotes instructeurs, les adhérents.

Les pilotes privés, pilotant pour leurs besoins personnels ou pour le plaisir

Sous Chapitre II. Les autorisations requises (page 538)

§ I . Au regard de la réglementation des activités sportives (page 538)

§ II . Au regard de la réglementation des déplacements aériens (page 539)

I . L'exploitation avec un équipage à bord (page 540)

La promenade aérienne offerte à titre gratuit (page 540)

Les vols à frais partagés (page 540)

Les vols organisés à titre onéreux (page 541) : les vols locaux et les vols de découverte

II . L'exploitation sans équipage à bord (page 543)

Chapitre II. Les accidents en matière d'aviation légère (page 544)

Section I. La responsabilité pénale en cas d'homicide involontaire (page 544)

Section II. La responsabilité civile pour compenser le préjudice subi par les victimes (page 544)

I. La leçon de pilotage (page 544)

II. Le baptême de l'air et la promenade aérienne (page 545)

Titre IV. Les pilotes, navigants et membres d'équipage (page 555)

Chapitre I. Pilote et navigant aérien (page 555)

Le pilote à distance (page 555)

Les personnels navigants (page 559)

Section I. La condition des navigants embarqués (page 559)

Sous-Section I. Le personnel navigant technique, PNT (page 559)

§ I. L'équipage de conduite (page 559)

A. Les pilotes (page 559)

La formation (page 560)

L'attestation de la compétence professionnelle : brevet, licence, qualifications (page 561)

L'attestation de bonne santé physique et psychique : Le certificat médical (page 565)

L'inscription sur le registre (page 571)

B. Le commandant de bord (page 571)

§ II. Les mécaniciens, motoristes et machinistes (page 572)

§ III. Les membres de l'équipage technique (page 573)

Sous-Section II. Le personnel navigant commercial, PNC (page 574)

L'équipage de cabine

Section II. Le droit du travail aérien (page 575)

Le pilote indépendant (page 575)

Le pilote salarié (page 576)

Sous-Section I. La relation de travail à caractère international (page 577)

1. La compétence judiciaire internationale en cas de litige entre le pilote et le transporteur aérien (page 579)

Le règlement Bruxelles I révisé n° 1215/2012 du 12 décembre 2012

Les options de compétence offertes au salarié

Les salariés navigants de Ryanair travaillant à partir de l'aérodrome de Charleroi peuvent agir contre leur employeur devant les juridictions belges, CJUE, 14 septembre 2017

2. La compétence législative : la loi étatique gouvernant le contrat de travail (page 583)

. Le salarié travaillant habituellement en France : le contrat n'opère pas ou opère le choix de la loi nationale gouvernant le contrat de travail : application du règlement de Rome I

. Le pilote détaché en France : la directive 96/71 modifiée en 2018

Maintien du contrat sous l'empire du droit du travail de l'État d'origine, application partielle de certaines dispositions du droit du travail français

L'incidence de la fraude

Sous-Section II. La soumission du contrat de travail au droit français (page 586)

§ I. L'exercice de l'activité professionnelle (page 587)

La durée du temps de service

La carrière, la rémunération et l'avancement du navigant

La santé du personnel navigant

Les congés payés

La langue de travail : l'anglais

La grève et les conflits du travail

§ II. Les modifications des conditions de travail (page 590)

Le changement d'affectation

Le recours au détachement

Le recours au travail à temps partiel

Le transfert d'entreprise

§ III. La cessation de la relation de travail (page 591)

Le licenciement, individuel pour faute, et collectif

La déclaration d'inaptitude

La limite d'âge : 60/65 ans

Section III. Le droit social (page 598)

§ I. La détermination de la loi nationale régissant le régime de prévoyance sociale des personnels navigants (page 599)

Le pilote navigant uniquement en interne

Les pilotes navigant à l'international

Les solutions du droit dérivé européen

Le règlement de base n° 883/2004 du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale

Le règlement d'application n° 987/2009 du 16 septembre 2009

Sous-Paragraphe I. Les règles de fond (page 601)

A. Les salariés

1°) Les membres d'équipage effectuant des transports internationaux

a. Le salarié d'une seule compagnie

Avant 2012 : soumission au régime de sécurité sociale de l'État de la résidence de l'employeur

Depuis 2012 : soumission du personnel navigant au régime de sécurité sociale de l'État de situation de la base d'affectation

L

b. Le salarié travaillant pour plusieurs compagnies

2°) Le salarié détaché

Situation temporaire : maintien de la législation sociale de l'État d'origine

B. La couverture sociale des membres d'équipage indépendants

C. La pluriactivité, salariée et non salariée

Sous-Paragraphe II. L'aspect procédural (page 605)

L'autorité du document portable A 1

L'incidence de la fraude

§ II. Les sanctions encourues par les transporteurs aériens agissant en méconnaissance de la législation européenne et nationale (page 615)

A. Les sanction pénales (page 615)

L'infraction de travail dissimulé

B. Les sanctions administratives (page 620)

C. Les sanctions civiles (page 620)

La condamnation au paiement des charges sociales éludées

Les dommages-intérêts alloués aux salariés et aux organisations professionnelles

§ III. L'assiette du calcul des cotisations sociales (page 621)

§ IV. Les accidents du travail (page 621)

§ V. Les pensions de retraite du personnel navigant (page 622)

Section IV. Les responsabilités du commandant de bord et des pilotes en cas d'accident ou d'incident (page 622)

Responsabilité pénale

Responsabilité déontologique : le retrait des licences

Responsabilité civile

[Annexe : Les enquêtes en cas d'accident](#) (page 626)

Les comptes rendus d'événements (page 626)

L'enquête de sécurité (page 628)

L'enquête de justice (page 638)

Chapitre II. L'astronaute (page 638)

[Titre V. Les entreprises et le personnel au sol](#) (page 639)

Quatrième partie. Les activités aériennes et spatiales (page 645)

[Titre I. Les déplacements des personnes et des biens](#) (page 645)

Sous-Titre I. Les déplacements par aéronef (page 645)

Chapitre I. Les transports aériens (page 645)

Discours préliminaire. Les sources du droit du transport aérien (page 646)

Section I. Les normes émanant des autorités publiques (page 647)

Les normes à caractère matériel ou substantiel

§ I. Le droit mondial (page 647)

Les règles de droit uniforme à vocation mondiale applicables aux transports aériens internationaux

- La succession de conventions internationales (page 648)

La convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (152 HPC)

La convention de Varsovie amendée par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955 (137 HPC)

La convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 relative au transport effectué par une autre personne que le transporteur contractuel (86 HPC)

La convention de Montréal du 28 mai 1999 (136 HPC)

- Le conflit de conventions (page 652)
- L'interprétation des conventions de droit aérien uniforme (page 654)
- Droit uniforme et droit international privé (page 657)
- L'exclusivisme montréalais (page 660)

§ II. Le droit européen

Les règles émanant de l'Union européenne (page 662)

- A. Premier règlement. Le règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 (modifié et amendé par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2012) : soumission à la convention de Montréal de tout transport de passagers et de bagages effectué par un transporteur aérien communautaire (page 662)
- B. Deuxième règlement. Le règlement n° 261-2004 du 11 février 2004 prévoyant des dispositions en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard (page 663)

Le domaine d'application du règlement n° 261/2004

Le débiteur des obligations d'assistance et d'indemnisation : le transporteur aérien effectif : le transporteur contractuel, qui réalise le transport, et le transporteur de fait

Les vols relevant du règlement n° 261/2004

Le départ d'un aéroport européen : le règlement est applicable

Le départ d'un aéroport extra-européen en direction d'un aéroport européen

Le transporteur est européen

Le principe : application du règlement

L'exception

Le transporteur n'est pas européen : inapplication du règlement

Les conditions imposées au passager pour bénéficier de l'assistance et de l'indemnisation

Prouver qu'il disposait d'une réservation confirmée

Prouver s'être présenté dans les temps à l'enregistrement

Si le passager détient la preuve de la réservation confirmée, la présentation à l'enregistrement est présumée

C. Troisième règlement. Le règlement n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 sur les droits des handicapés (page 678)

§ III. Le droit national.

. Le contrat de transport aérien interne

Le transport interne de passagers : soumission à la CM

Le transport interne de marchandises : soumission à la convention de droit uniforme

. Le contrat de transport aérien international

La solution du conflit de lois

La loi nationale désignée par la règle de conflit : elle conserve la compétence de principe, même si elle cède la prééminence en premier à la convention de droit uniforme et en second au droit européen

Section II. Les règles contractuelles et les conditions générales de transport (page 684)

Sous-Chapitre I. La conclusion du contrat de transport aérien (page 685)

Section I. La qualification du contrat (page 685)

Contrat de transport et contrats voisins

Section II. Les parties au contrat de transport (page 693)

Sous-Section I. Les contractants dans le transport de passagers (page 693)

Gagner ou quitter l'aéroport (page 693)

§ I. Le transporteur aérien (page 707)

Le transporteur contractuel unique assurant la totalité du déplacement aérien (page 707)

Les transporteurs successifs (page 708)

Le transporteur de fait ou transporteur aérien effectif (page 708)

La détermination du transporteur dans le cadre d'une location d'aéronef (page 708)

La détermination du transporteur effectif dans le cadre d'un contrat d'affrètement d'aéronef (page 708)

L'incidence de la présence d'un voyageur (page 709) :

L'activité de billetterie : la vente de vols secs (page 709)

Les prestations de voyages liées (page 716)

Les voyages à forfait (page 717)

§ II. Le cocontractant du transporteur (page 732)

Le passager individuel

Le passager professionnel

Sous-Section II. Les contractants dans le transport de bagages (page 734)

Sous-Section III. Les contractants dans le transport de marchandises (page 738)

L'expéditeur (page 738)

La présence d'intermédiaires : le courtier, le transitaire, le commissionnaire de transport (page 738)

Le transporteur : contractuel, successif, de fait (page 744)

Le destinataire (page 744)

Section III. Les titres de transport (page 746)

Le billet de passage (page 747)

Le bulletin de bagages (page 748)

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises (page 748)

Sous-Chapitre II. Les obligations des parties contractantes (page 749)

Section I. Les obligations incombant aux contractants dans le transport de passagers et de leurs bagages (page 749)

§ I. Les obligations du passager (page 749)

Le paiement du prix

La présentation à l'aéroport dans les délais et une conduite correcte à bord

Le désistement du passager

§ II. Les obligations du transporteur de personnes (page 763)

L'obligation d'acheminer le passager à destination (page 763)

L'obligation de sécurité et d'assistance (page 763)

L'obligation d'exactitude, de célérité et de ponctualité (page 764)

Le refus d'embarquement, l'annulation de vol et le retard

L'obligation de transporter les bagages du passager (page 780)

Section II. Les obligations des parties dans le transport du fret (page 781)

Les obligations de l'expéditeur (page 781)

Les obligations du transporteur de fret (page 781)

Les obligations du destinataire (page 782)

Sous-Chapitre III. La responsabilité du transporteur aérien en cas de dommage causé aux personnes et aux biens (page 783)

La pénalisation des catastrophes aériennes (page 784)

Le contentieux civil (page 786)

Section I. Le principe de responsabilité du transporteur (page 786)

Le débat portant sur l'étendue de l'exclusivisme montréalais (page 787)

Sous-Section I. Le dommage corporel des passagers (page 791)

Mort ou lésion corporelle (page 791)

Origine accidentelle du dommage (page 792)

Survenance à bord de l'aéronef ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement

Sous-Section II. La perte et les avaries des bagages (page 799)

Sous-Section III. La destruction, la perte et les avaries des marchandises (page 800)

Sous-Section IV. Le dommage résultant du retard (page 802)

§ I. Le dispositif européen (page 803)

A. Les retards dans le transport de personnes (page 803)

L'indemnisation en cas de refus d'embarquement (page 804)

L'indemnisation en cas d'annulation de vol (page 805)

L'indemnisation en cas de retard de plus de 3 heures à l'aéroport de destination accordée par les arrêts Sturgeon et Nelson de la CJUE (page 809)

B. Les retards dans le transport des bagages (page 827)

§ II. Les solutions de la convention de Montréal face au retard (page 828)

Section II. Les causes d'exonération de responsabilité (page 833)

Sous-Section I. Les causes générales d'exonération (page 833)

§ I. Le fait contributif de la victime (page 833)

§ II. Le vice des bagages ou des marchandises (page 834)

Sous-Section II. Les causes d'exonération en recul : les séquelles de la force majeure (page 834)

§ I. Le système à double détente fondé sur l'étendue du dommage en cas de mort ou de lésion corporelle, article 21 § 2 CM (page 834)

Une catastrophe aérienne : nécessité d'évaluer, par passager, le montant du dommage frappant la victime directe et/ou les proches de la victime

En-deçà du seuil de 113 100 euros, règne le système de la garantie : le transporteur doit indemniser (sauf fait / faute de la victime) dans la limite du préjudice souffert.

Pour la fraction du dommage supérieure au seuil de 113 100 euros, le transporteur a la possibilité de s'exonérer au titre de la rupture de la causalité en administrant la preuve, soit celle suivant laquelle le dommage n'est pas dû à un acte du transporteur ou de ses préposés ou mandataires, soit celle suivant laquelle le dommage procède du fait exclusif d'un tiers

§ II. L'exonération en cas de dommage aux marchandises au titre d'un fait de guerre ou d'un acte de l'autorité publique, art. 18 CM (page 836)

§ III. L'exonération en cas de retard (page 837)

A. Le dispositif consommériste européen (page 837)

Le transporteur n'est exonéré du paiement de l'indemnisation forfaitaire que s'il établit que l'annulation du vol ou que le retard résulte de circonstances extraordinaires et inévitables, article 5, § 3, du règlement du 11 février 2004

Essai de typologie des circonstances extraordinaires et inévitables

Les cas d'exonération envisageable

Les facteurs humains, comme la grève du personnel d'entreprises tierces, la maladie du personnel, l'obligation de respecter le temps de repos du personnel

Les caprices de la nature, comme la neige, la foudre, l'éruption volcanique conduisant à la fermeture de l'espace aérien, le péril aviaire

Les faits externes, comme l'endommagement des pneumatiques par des débris gisant sur la piste ou la fermeture temporaire de la piste polluée par une flaque d'essence

Les cas d'exonération ordinairement exclue, causes internes au transporteur, comme la grève du personnel du transporteur ou les incidents mécaniques internes des avions du transporteur

B. Le système de la convention de Montréal (page 854)

Le transporteur se libère s'il fait preuve de sa due diligence ou s'il établit le cas de force

majeure, article 19 CM

Section III. Le principe de réparation (page 856)

Le transporteur n'est pas parvenu à s'exonérer, il est responsable, il doit réparer le dommage

Sous-Section I. Le retour à la réparation intégrale en cas d'accident corporel (page 857)

Sous-Section II. Le maintien de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages et aux marchandises, ainsi qu'en cas de retard (page 857)

§ I. Le principe : le plafonnement (page 857)

La limite de réparation

A. Le retard des passagers : l'indemnisation du droit consommériste européen et le plafond de 4694 DTS de la CM

Le cumul ou le non cumul d'indemnités

B. La perte ou le retard des bagages : 1131 DTS

C. La perte ou le retard des marchandises : 19 DTS par kg

§ II. L'éviction du plafond et le retour à la réparation intégrale (page 866)

Le retard des passagers, la perte et le retard des bagages : réparation intégrale en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur ou de ses agents et préposés (page 866)

Le retard, la perte et l'avarie des marchandises : la limite de réparation est infranchissable

Section IV. L'obtention de la réparation (page 868)

Sous-Section I. La phase pré-, para- ou extra-contentieuse (page 868)

A. La protection par le droit consommériste européen des passagers, victimes d'une annulation de vol, d'un refus d'embarquement ou d'un retard (page 868)

B. L'indemnisation des victimes d'infractions par le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et autres infractions (page 873)

C. Les avances et paiements anticipés en cas de mort ou de lésion (page 874)

D. Les protestations à adresser au transporteur en cas d'avarie ou de retard des bagages ou des marchandises (page 875)

E. La résolution des conflits sans recours aux tribunaux étatiques : la transaction, la médiation, la conciliation et l'arbitrage (page 877)

Sous-Section II. Le contentieux porté en justice (page 881)

§ I. Les titulaires du pouvoir d'action (page 881)

. Les demandeurs (page 881)

. Les défendeurs (page 886)

Les actions en responsabilité à l'encontre des préposés et mandataires du transporteur (page 887)

§ II. La compétence juridictionnelle (page 888)

Sous-Paragraphe I. La compétence internationale directe et la compétence territoriale (page 888)

I. Le contentieux ne relevant pas de la convention de Montréal (page 889)

A. Le contentieux relevant du seul droit interne français (page 889)

L'application des dispositions du code de procédure civile

B. La compétence conférée par le règlement Bruxelles I révisé n° 1205/2012 (page 890)

1° Les litiges contre les organisateurs de voyages : le consommateur bénéficie d'une option de compétence, il peut agir devant le tribunal de son propre domicile (forum actoris) (page 890)

2° Le contentieux contre le transporteur aérien effectif, fondé sur le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 (refus d'embarquement, annulation de vol, retard) (page 891)

a. Litige entre un demandeur et un défendeur résidant en France (page 891)

. Absence de tout élément d'extranéité dans le transport : application de règles procédurales françaises (page 891)

. Présence d'un élément d'extranéité dans le transport : application du règlement de Bruxelles I (page 892)

Refus au consommateur par la Cour de cassation de l'option du forum actoris (page 893)

Application, pour le surplus, des dispositions du code de procédure civile (page 797)

- b. Litige transfrontière : le demandeur réside dans un État membre de l'UE, le défendeur réside dans un autre État membre de l'UE (page 897)

- . Compétence de principe des tribunaux de l'État du siège du transporteur (page 897)

- . Les options de compétence offertes par le règlement Bruxelles I (page 897)

- Les compétences spéciales

- La matière contractuelle (page 898)

On se trouve en matière contractuelle même lorsque le passager au vol annulé ou retardé agit contre le transporteur aérien effectif qui n'est pas transporteur contractuel

L'action portée devant le tribunal de la succursale ou de l'agence du transporteur (page 903)

- L'élection de for (page 904)

- c. Litige international : le demandeur réside dans l'UE, le transporteur possède son siège en dehors de l'Union européenne (page 905)

II. Le contentieux relevant de la convention portant droit uniforme (page 910)

A. Les règles ordinaires de compétence (page 911)

Article 33, § 1 et § 2, de la convention de Montréal

L'incidence de l'admission aux États-Unis de l'exception de forum non conveniens

- i. Le tribunal du domicile du transporteur (page 913)
- ii. Le tribunal du siège principal de l'exploitation du transporteur (page 913)
- iii. Le tribunal du lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu (page 916)
- iv. Le tribunal du lieu de destination (page 917)
- v. La 5^e juridiction en cas de mort ou de lésion : la compétence des tribunaux du pays de la résidence principale et permanente du passager (page 917)

Le contentieux mixte : le passager retardé invoquant simultanément le règlement européen et la CM (page 919)

B. La compétence dans le cadre des procédures complexes (page 921)

1. La pluralité de demandeurs (page 921)

La pluralité de demandes individuelles

Les demandes collectives

Le recours à l'action de groupe

2. La pluralité de défendeurs (page 924)

3. L'appel en intervention et les actions en garantie (page 927)

4. Les actions récursoires (page 930)

5. La litispendance (page 930)

Sous-Paragraphe II. La compétence d'attribution (page 932)

I. Les juridictions civiles de l'ordre judiciaire (page 932)

a. Le référé provision (page 932)

b. Le débat au fond (page 933)

i. Juridictions de première instance (page 933)

α) Compétence juridictionnelle (page 934)

. Tribunaux civils (page 934)

Compétence du tribunal judiciaire, voire de la chambre de proximité (à compter de 2020)

. Juridictions consulaires (page 935)

β) Procédure, longue ou brève (page 935)

. Procédure ordinaire (page 935)

. Procédures simplifiées (page 936)

- L'injonction de payer (page 936)

France : Le créancier doit détenir une créance d'un montant déterminé

L'Europe : la PEI

- Les petits litiges (page 938)

Droit français interne

L'Europe : les litiges transfrontières : la procédure européenne de règlement des petits litiges

- ii. L'instance d'appel (page 939)
- iii. Le pourvoi porté devant la Cour de cassation (page 939)
- iv. La fonction interprétative de la CJUE (page 939)
- II. L'incompétence des juridictions répressives, saisies de l'action publique et à titre accessoire de l'action civile, pour accorder réparation dans le cadre d'une demande soumise à la CV ou à la CM (page 939)

§ III. Le délai de l'action en réparation (page 944)

- I. Le délai biennal de déchéance de l'action en responsabilité relevant de la CV ou de la CM (page 944)

Les solutions de la jurisprudence française : un délai biennal de prescription, modulable, susceptible d'interruption et de suspension

Les solutions de certaines jurisprudences étrangères : un délai biennal inflexible
L'attente de l'arrêt interprétatif de la CJUE quant à la nature et au régime juridique du délai

- II. Le délai de l'action en indemnisation fondée sur le règlement n° 261/2004 (page 949)

Soumission au droit étatique national

§ IV. Les frais de justice (page 951)

§ V. Le post procès (page 952)

L'exécution de la décision de condamnation

L'aggravation du préjudice

Chapitre II. Les ventes aériennes (page 955)

Chapitre III. Les assurances aériennes (page 957)

Section I. Les assurances de dommages (page 960)

Sous-Section I. Les assurances de responsabilité (page 860)

§ I. Le contrat d'assurance responsabilité des fabricants et des équipementiers (page 960)

§ II. Le contrat d'assurance responsabilité des exploitants professionnels d'aéronef (page 961)

A. Le contrat d'assurance responsabilité civile accident d'aéronef à l'égard des personnes non transportées (page 961)

Les tiers à la surface peuvent s'en prévaloir.

B. Le contrat d'assurance responsabilité contractuelle envers les passagers et les expéditeurs (page 961)

1°) Responsabilité civile accident à l'égard des occupants, membres d'équipage et passagers (page 961)

a. Police contrat d'assurance aéronef responsabilité civile accident à l'égard des occupants (page 963)

b. Assurance responsabilité civile « admise » à l'égard des passagers (page 965)

2°) Assurance responsabilité civile du transporteur aérien marchandises et bagages (page 965)

§ III. La responsabilité des aéro-clubs (page 966)

§ IV. La responsabilité des pilotes et des instructeurs (page 967)

§ V. la responsabilité civile des organisateurs de manifestations aériennes (page 969)

§ VI. Le contrat d'assurance responsabilité civile des exploitants d'aérodrome (page 969)

Sous-Section II. Les assurances de choses (page 970)

§ I. Le risque de la perte ou de la destruction de l'aéronef (page 970)

Assurance « corps » des aéronefs risques ordinaires (page 970)

Assurance « corps » des aéronefs contre les risques de guerre et les actes terroristes (page 973)

§ II. L'assurance des marchandises (page 973)

Section II. Les assurances de personnes (page 975)

Sous-Titre II. Les lancements et les évolutions dans l'espace extra-atmosphérique (page 978)

Chapitre I. Le contrat de lancement de satellite (page 978)

Chapitre II. Le transport spatial (page 983)

Section I. Le voyage spatial de personnes (page 983)

I. Les vols suborbitaux (page 983)

II. Les vols spatiaux (page 985)

Section II. L'acheminement du fret depuis la Terre (page 986)

Chapitre III. Les assurances spatiales (page 987)

Section I. Les assurances de dommages (page 987)

§ I. Les assurances de choses (page 988)

i. Garantie pré-lancement

ii. L'assurance lancement

iii. La police vie en orbite

§ II. Les assurances responsabilité civile spatiale (page 991)

Section II. Les assurances de personnes (page 993)

Titre II. Le travail aérien et spatial (page 994)

Sous-Titre I. Le travail aérien (page 994)

Sous-Titre II. Les activités menées dans l'espace (page 1001)

Section I. Les activités de la défense nationale (page 1001)

Section II. La recherche scientifique (page 1004)

Sous-Section I. La recherche pure (page 1004)

Sous-Section II. L'observation de la Terre (page 1008)

Sous-Section III. La recherche susceptible d'application industrielle et l'exploitation des ressources de la lune et des autres corps célestes (page 1011)

Section III. Les télécommunications spatiales (page 1012)

Section IV. La radio navigation (page 1016)

GPS et Galileo

Introduction

La planète Terre est un point minuscule de l'Univers

Le silence éternel de ces espaces infinis m'effraie (Blaise Pascal, Les Pensées, transition n° 7/8)

La Terre est une planète du système solaire, lui-même faisant partie d'une galaxie, la voie lactée.

La formation de la Terre

L'apparition de la vie sur la Terre

L'homo sapiens, un ζῶον πολιτικόν, un animal raisonnable, un être intelligent, une poussière d'étoiles, dont on relève

L'apparition sur la planète Terre il y a 200 000 ans au terme d'une très longue évolution propre aux organismes vivants. Car enfin qu'est-ce que l'homme dans la nature ? Un néant à l'égard de l'infini, un tout à l'égard du néant, Pensées, XV, transitions, 199-72 H.

La motivation des activités humaines dans l'atmosphère et dans le cosmos : il s'agit d'évoluer dans les airs et jusqu'aux planètes du soleil et aux astres et de découvrir l'origine et le fonctionnement de l'Univers.

L'utilité et l'ouverture au débat sur les mystères du cosmos, à déceler et à déchiffrer.

Les activités aériennes et spatiales contribuent au progrès des sciences.

Grâce à elles, l'homme progresse dans sa connaissance des lois de l'univers.

a. Voler dans l'air et dans l'espace

L'homme antique pouvait marcher, nager, naviguer par voie de mer, il souhaitait depuis l'Antiquité pouvoir faire naviguer des engins dans l'air et dans l'espace. Il voulait pouvoir voler et faire voler des engins dans les airs.

L'humanité ira plus haut encore ; après avoir conquis les mers et la terre, elle s'élèvera vers les hauteurs de l'espace ...

L'humanité ira loger un jour à l'enseigne des étoiles (Rabelais).

On connaît le mythe de Dédale et d'Icare : Dédale est l'architecte qui a, en Crète, à Cnossos, construit le labyrinthe ; il y est enfermé en compagnie d'Icare, son fils, par le roi Minos ; il s'évade pour regagner Athènes en se fabricant des ailes de plumes et de cire. Icare est plein d'Hybris, il n'écoute pas les recommandations de son père, il se brûle les ailes et la cire qui les retient à son corps avec les rayons du soleil qu'il a approché de trop près, il échoue et perd la vie.

Les romans de Lucien de Samosate - Vera Historia et Icaro-Menippus - retracent des voyages interplanétaires.

On attribue des ébauches d'oiseau volant à Léonard.

Ce rêve est devenu réalité.

L'homme depuis la fin du XVIII^e siècle a appris à naviguer dans l'air.

Il a été en mesure dans la seconde moitié du XX^e siècle de lancer des satellites artificiels tournant autour de la terre, d'envoyer des astronautes sur la lune, de faire des découvertes scientifiques concernant les planètes du système solaire (et des exo planètes) ou d'envoyer des sondes à des milliers de kilomètres.

L'homme mène des activités dans l'air et dans l'espace.

Les États et les entités qui mènent ces activités à titre de recherches scientifiques ou pour satisfaire des intérêts de domination politique, militaire ou économique ne peuvent agir durablement isolément de manière anarchique, une exigence minimale de réglementation apparaît, c'est la naissance au début du XX^e siècle du droit aérien et à la fin du XX^e siècle du droit spatial.

Les activités spatiales favorisent la présence d'emplois hautement qualifiés, elles favorisent le développement de la recherche et de l'industrie.

b. Connaître les mystères de l'univers : l'appétit de savoir

Le comment et le pourquoi ? Tout homme se demande un jour ou l'autre ce qu'il fait en ce monde, et quelle est son origine, quelle est sa destinée.

Virgile, dans le vers 490 du livre II des Géorgiques, écrivait déjà "Felix qui potuit rerum cognoscere causas », Heureux celui qui a pu des choses connaître les causes.

C'est Aristote qui disait que ce qui est commun à tous les hommes est que tous désirent naturellement savoir.

L'homme se pose plusieurs questions concernant le monde dans lequel il vit :

L'univers a-t-il eu un commencement, une évolution, une expansion, une histoire ? Aura-t-il une fin ?

Ce questionnement est-il légitime ou repose-t-il sur du sable ?

Les hommes de science, les savants, les mathématiciens, les astronomes, depuis les temps reculés de l'Antiquité égyptienne, perse, grecque, chinoise, s'efforcent de discerner les secrets de l'Univers. Son origine, son état, son devenir.

Les moyens d'investigation scientifique de l'époque contemporaine sont sans commune mesure avec les instruments utilisés par Archimède, Galilée, Kepler ou Newton.

La cosmologie est consacrée à l'étude de l'univers : ses origines, son évolution, sa structure, son futur.

C'est en astronomie qu'on étudie les composants de l'univers, galaxies, étoiles, planètes, comètes, astéroïdes.

C'est avec l'astrophysique qu'on étudie, compte tenu des lois de la physique, l'origine, l'évolution des corps célestes et des astres.

Les grandes théories de la relativité et de la mécanique quantique.

L'homme veut savoir et étendre son champ de connaissance.

L'univers observable serait en expansion à un rythme qui s'accélère ; le "big-bang" marquerait, selon l'opinion la plus répandue, la naissance hypothétique de l' (actuel) univers qui remonterait à 13,7 milliards d'années. Cette accélération résulte d'une force appelée l'énergie du vide qui constitue 75 % de l'univers et équilibre la force de gravité. Le restant du cosmos est formé de 5 % de matière visible (étoiles, galaxies, quasars i.e. source d'émission radio quasi stellaire) et de 20 % de matière sombre (matière interstellaire, nébuleuses, trous noirs).

L'hydrogène est le composant prédominant de l'univers.

Le prix Nobel de physique a été décerné en 2011 à trois astrophysiciens américains pour leurs travaux concernant l'expansion accélérée de l'univers, celui-ci est en expansion à une vitesse qui ne cesse de s'accroître. Étude effectuée à partir de l'étude de 50 supernovæ éloignées dont la lumière était plus faible que prévu.

En mars 2013, on a fait état d'investigations menées par le satellite Planck, financé à plus de 50 % par le CNRS et le CNES. L'univers actuel daterait de 13,82 milliards d'années, l'univers serait plat et en expansion. La matière « ordinaire » formerait 4,9 % de la masse totale de l'univers. La matière noire en constituerait 26,8 %. Les 68,3 % restant consisteraient en une énergie noire, qui serait à l'origine de l'expansion de l'univers.

Certains scientifiques soutiennent que l'énergie produite par 200 000 galaxies était deux fois moins moindre que celle existant il y a 2 milliards d'années. L'énergie qui existe dans l'univers a été créée après le big-bang, de l'énergie nouvelle apparaît du fait de la fusion thermonucléaire dans les étoiles. Le rythme de la création des étoiles serait moins intense que jadis. L'univers serait en déclin. Dépêche de l'AFP du 10 août 2015.

[On avait fait état en mars 2014 de découvertes effectuées par une équipe d'astrophysiciens américains qui se targuaient d'avoir détecté les premières secousses du Big Bang, « les ondes gravitationnelles primordiales » prévues dès 1915 dans la théorie de la relativité générale d'Albert Einstein. Ce qui aurait confirmé l'expansion extrêmement rapide et violente de l'univers dans les premières fractions de son existence. Ces astrophysiciens avaient fait leurs observations depuis un télescope situé dans l'Antarctique en étudiant le fond diffus cosmologique, qui est le très faible rayonnement fossile apparu 380 000 ans après le Big-Bang. Début 2015 il est affirmé que ces conclusions sont erronées. Ces analyses ont été biaisées par les effets de la poussière galactique. La recherche se poursuit.]

Physique et métaphysique

Le comment et le pourquoi

Les adeptes du théisme ou du déisme croient que Dieu est le créateur de l'univers, c'est l'affirmation des grandes religions monothéistes.

Du judaïsme.

Du christianisme (Jean-Michel Maldamé, Le Christ et le cosmos, Desclée)

De l'islam.

D'autres, comme Spinoza, identifient Dieu et la nature, Deus sive Natura.

D'autres pensent que l'univers est soumis au hasard, au fatum, dans son origine comme dans son fonctionnement.

D'autres, comme Lucrèce, croient en l'éternité du monde.

Jean Christophe Roda, (direction), Droit et surnaturel, Lextenso, Grands colloques, 2015, compte rendu à la Revue trimestrielle de droit civil par Irina Parachkevova, 2015.727

Etienne Klein, Discours sur l'origine de l'univers

Dans un ouvrage publié durant l'été 2010, Le Grand Dessein, écrit avec le concours d'un auteur américain,

l'astrophysicien Hawking décédé en 2018 soutient l'idée suivant laquelle l'univers a pu se créer de lui-même, à partir de rien, en raison de la loi de la gravité. Le débat rebondit : quelle est la cause de la loi de la gravité ?

D'autres indiquent que la question de la situation antérieure au big-bang est à raison de la théorie de la relativité générale sans objet, le temps et l'espace ont été créés lors du Big Bang, il n'y avait rien avant cet instant.

Selon la théorie des cordes, l'univers a toujours existé, au moins à l'état latent.

Certains évoquent l'hypothèse, selon laquelle l'univers aurait connu une phase de contraction, l'univers aurait ensuite rebondi pour entrer en expansion. Ce serait le retour au mythe du phénix qui renaît de ses cendres.

D'autres affirment que les mathématiques nouveaux demiurges existaient avant le big-bang.

Max Tegmark (suédois d'origine, professeur au MIT) soutient que l'univers est un objet mathématique. Cette idée aurait déjà été celle d'Euclide et plus près de nous de Galilée. Tout est fait de molécules, de particules, qui sont définies par des nombres. C'est en ayant recours aux mathématiques qu'on a affirmé l'existence d'une particule, un boson, donnant sa masse à toutes les autres. Découverte en 2012 par le collisionneur de particules qui avait été construit à Genève.

Il a émis l'hypothèse de multiples univers, notre univers ne serait qu'une minuscule partie de plusieurs niveaux d'univers.

Le droit aérien et le droit spatial ne relèvent ni de l'astronomie, ni de l'astrologie, ni de la physique, ni de la philosophie, ni de la métaphysique, ni de la théologie.

Ces deux branches jumelles du droit peuvent être définies comme les disciplines académiques faisant l'étude et la synthèse des règles juridiques régissant les activités exercées par les hommes dans l'atmosphère de la terre, sur les corps célestes comme la lune ou les planètes, et dans le cosmos.

Le droit aérien et le droit spatial ont pour objet l'étude de règles et de normes forgées par l'Homme, ces règles ne donnent pas principalement des normes de comportement pour l'homme qui vit à terre. Elles ont un domaine extra-terrestre : les tenants du pouvoir terrestre ont établi des règles de conduite à l'intention des humains qui se hasardent dans l'espace et dans l'atmosphère ou qui envoient des engins dans un monde hostile dans lequel les êtres humains ne sauraient normalement vivre et évoluer durablement.

LES CARACTERES DU DROIT AERIEN ET SPATIAL

Le droit aérien a subi l'influence intellectuelle de son grand ancêtre qu'est le droit maritime. Quand on a fixé le statut et le régime de l'aéronef, l'attraction des dispositions concernant le navire est évidente. Le droit spatial s'est en partie placé à la suite de son devancier qu'est le droit aérien. Jean Bastier, *Le temps des machines volantes. Une histoire du droit aérien français des origines à 1914*, ADMA, Nantes, t. VIII, 1985, p. 267, et t. IX, 1987, p. 307. Du même auteur, *Les débuts de l'aéronautique en France et le droit de propriété*, Revue histoire du droit français et étranger, 1986, volume 64, p. 43. Alors que le droit maritime est le droit du navire, le droit aérien est le droit de l'aéronef, le droit spatial est le droit de l'objet spatial. C'est l'engin qui sert à l'homme pour naviguer dans les espaces, mer et océan, air, cosmos, qui sert d'élément discriminant entre les disciplines. En droit maritime, on sent l'odeur de la mer et les mouvements des vagues. En droit aérien on sent les odeurs de mazout ou de kérosène et on est bercé par le bruit des réacteurs ou les récits de Saint Exupéry, les récits de catastrophes aériennes nourrissent la chronique judiciaire et les grimoires des théasards. Le droit spatial évoque Kourou, la sonde Rosetta ou la station spatiale internationale.

Droit tributaire de l'évolution des techniques, droit d'ingénieurs, composantes de droit public et de droit privé, fort caractère internationaliste ou mondialiste, droit particulariste distinct du droit terrestre, une prédominance du monde anglo-américain ne serait-ce que par sa langue. C'est un droit tributaire des événements politiques, on ne dira jamais assez les conséquences produites en matière aérienne par les attentats meurtriers de New York du 11 septembre 2001 imputés à Ben Laden et à ses séides. Les dispositions écrites sont souvent d'ordre technique et le profane apprécierait qu'elles soient rédigées dans des termes moins abscons. Les textes que nous avons en français ne sont souvent qu'une traduction de l'américain.

Voir le discours de réception à l'académie de l'air et de l'espace publié in ZLW 2014.365

Armelle Kerrest, *Droit de l'espace. Droit des activités spatiales. Quelques définitions et remarques sur une approche pluridisciplinaire*, in IISL-ECSL Symposium on Capacity building in Space Law. UNCOPUOS, Legal Subcommittee, Vienne, 26 et 27 mars 2007

Le droit spatial ne s'applique pas à l'espace en tant que tel, il tend uniquement à réguler les activités que les humains mènent dans l'espace. Ces activités sont périlleuses. Elles sont conduites par les États eux-mêmes ou sous leur surveillance et contrôle.

Le juriste qui entend s'illustrer en matière aérienne et spatiale doit adopter le comportement d'un généraliste ou plus prosaïquement d'un touche-à-tout. Il devrait connaître le droit international public des espaces, le droit des organisations internationales, le droit de la guerre, le droit humanitaire, le droit de la construction et de la fabrication des engins aériens et spatiaux, le droit des brevets et des marques, le droit de la vente des aéronefs et des objets spatiaux, le droit des déplacements et des transports. Il devrait connaître le droit du travail applicable aux pilotes, le droit des assurances, le droit pénal tant aérien que spatial, le droit de l'arbitrage international. Ce qui constitue bien évidemment une gageure.

LES SOURCES DU DROIT EN MATIERE AERIENNE ET SPATIALE

La règle est ordinairement en droit aérien et en droit spatial une règle écrite édictée par l'autorité publique, même s'il s'agit de disciplines qui sont toujours demeurés étrangères au seul modèle étatique.
Cf. les débats menés autour du concept de globalisation et de droit global. Voir le compte rendu par Horatia Muir Watt d'un ouvrage anglais de Neil Walker, Revue critique de DIP 2013.516.
Il convient d'être attentif à l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux et qui forme la jurisprudence.

A. La règle écrite

La règle écrite est édictée à l'échelon mondial, à l'échelon européen, à l'échelon national.

i. Le droit mondial liant la totalité ou la plupart des États

Un certain nombre de principes généraux sont tributaires du droit international écrit ou coutumier. Il faut noter l'importance des traités et des conventions internationales, s'imposant aux États signataires et sous certaines conditions susceptibles d'être invoqués en justice par les simples particuliers.

DROIT AERIEN

DROIT PUBLIC

Droit international

Histoire. La convention de Paris du 13 octobre 1919.

La convention de Paris admettait la souveraineté de chaque État sur son espace aérien, prévoyait que les aéronefs ont une nationalité et sont astreints à immatriculation sur un registre et créait la CINA, commission internationale de la navigation aérienne

La **convention de Chicago** du 7 décembre 1944 est entrée en vigueur le 4 avril 1947.

Pascal Dupont, Droit aérien, n° 16 et suivants.

Les normes contenues dans la convention proprement dite.

La révision de la convention de Chicago

Des protocoles sont adoptés périodiquement pour compléter et moderniser le texte de la convention de Chicago. L'OACI se plaint de la lenteur des ratifications.

Le droit dérivé.

Les annexes

L'article 37 de la convention de Chicago prévoit que l'OACI adopte des *normes*, des pratiques recommandées et des procédures internationales dans le domaine de l'aviation civile.

Ces données sont d'une grande importance pratique, elles ont une vocation mondiale, les États s'y réfèrent communément, elles régulent sous l'angle technique tous les éléments de la navigation aérienne et du transport par la voie des airs.

a. L'élaboration des annexes

Complexité de la procédure d'adoption.

Phase préliminaire. Les propositions. La commission de navigation aérienne (qui s'appuie sur des panels d'experts) doit examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux annexes à la convention, art. 57.

Le Conseil doit examiner ces recommandations et prendre toutes mesures utiles, cf. article 54, lettre M.
C'est le Conseil qui représente 36 gouvernements (et non l'Assemblée composée de tous les États membres) qui adopte les normes et les pratiques recommandées internationales, art. 54 lettre I.
Ces normes prennent le nom d'annexes à la convention de Chicago.
Article 90 : le Conseil adopte les annexes à la majorité des deux tiers des voix.

H. Rolin, La portée juridique des annexes à la convention de Chicago. Un désaccord entre les jurisprudences française et belge, RBDI, 1973, 403-410

J. Ducrest, Une nouvelle dynamique des fonctions législatives et quasi législatives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, McGill, 1995

Jean François Dobelle, Le droit dérivé de l'OACI et le contrôle du respect de son application, AFDI 2003.453

Fayçal Hatri, Action normative de l'OACI. Le chapitre manquant, RFDA 2014.387

Béatrice Trigeaud, Les règles techniques dérivées de l'OACI et de l'OMI, thèse, Paris II, décembre 2013

Les annexes comportent des définitions des expressions utilisées dans les SARP, Standards and Recommended Practices.

b. Le caractère obligatoire des normes ou standards figurant dans les annexes.

Les destinataires des normes : les États

Les particuliers ne sont pas directement obligés ou soumis aux annexes, ils n'en sont pas destinataires.

i. Le caractère obligatoire des normes s'imposant, sauf opposition de leur part, aux États

Les normes figurant dans les annexes s'imposent en principe aux États.

Elles font partie du droit international public, elles régulent le fonctionnement de la navigation aérienne.

Des dérogations, des dissentiments et des exceptions sont cependant envisageables.

Annexe 1 : les licences du personnel

Annexe 2 : les règles de l'air

Annexe 3 : la météorologie

Annexe 4 : les cartes aéronautiques

Annexe 5 : les unités de mesure dans les communications air-sol

Annexe 6 : l'exploitation technique des aéronefs

Partie I, transport aérien commercial international-avions

Partie III, opérations de transport international-hélicoptères

Annexe 7 : les marques de nationalité et d'immatriculation

Annexe 8 : les certificats de navigabilité

Annexe 9 : la facilitation du transport aérien international

Annexe 10 : les télécommunications aéronautiques

Annexe 11 : les services de navigation aérienne

Annexe 12 : les recherches et sauvetage

Annexe 13 : les enquêtes sur les accidents d'aviation

Annexe 14 : les aérodromes

Annexe 15 : les services d'information aéronautique

Annexe 16 : le bruit des aéronefs

Annexe 17 : sûreté - protection contre les actes d'intervention illicite

Annexe 18 : le transport de marchandises dangereuses

Annexe 19 : la gestion de la sécurité

Une 20^e annexe consacrée au transport aérien est en préparation

Les annexes sont soumises par le Conseil à chaque État contractant.
L'annexe prend en principe effet dans les 3 mois qui suivent sa communication aux États contractants.

Le droit d'opposition de la majorité des États.
L'annexe n'entre pas en vigueur si la majorité des États membres a fait entre temps connaître au Conseil sa désapprobation. Article 90. Ce qui n'arrive pratiquement jamais.

Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute annexe (ou de tout amendement à une annexe)

Le statut des annexes : le débat consiste à savoir si les normes figurant dans les annexes constituent de véritables règles de droit s'imposant aux États

Le principe de droit international public.
Le destinataire des normes ou des standards est chaque État membre de l'organisation internationale.
L'opposabilité et l'impérativité des normes à l'égard de chaque État membre de l'OACI.
La conception exprimée par l'OACI : les normes sont en principe obligatoires, elles s'imposent aux États.
Article 37 alinéa 1 de la convention de Chicago : Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.
Il semble bien que chaque État contracte une obligation de moyen d'insérer dans sa législation interne les dispositions élaborées au sein de l'organisation internationale.
Chaque État devrait normalement incorporer les normes figurant dans les annexes dans son droit interne.
Leur application dans le monde entier est estimée nécessaire.

Le dissentiment formulé par un État
Un État peut estimer ne pas pouvoir se conformer à l'une des normes ou procédures internationales, ou de ne pas pouvoir mettre ses règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou une procédure amendée.
L'État doit alors manifester son dissentiment, il a l'obligation d'informer l'OACI.
Ce que les États ne feraient pas toujours.
Article 38. Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale *notifie* immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale
La convention admet ainsi une possibilité de divergence entre la norme internationale et la pratique nationale.
Le délai. Dans le cas d'amendements aux normes internationales, l'État qui n'adopte pas les amendements appropriés en avise le Conseil de l'OACI dans les 60 jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre.
Le Conseil notifie aux autres États la différence existant entre les points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

La jurisprudence française dénie le caractère de norme juridique obligatoire des dispositions contenues dans les annexes. C'est ainsi qu'on lit dans un arrêt du Conseil d'État du 23 novembre 2001, repris infra : il ressort des stipulations de la convention de Chicago, en particulier de ses articles 37 et 38 concernant les normes et pratiques recommandées internationales, que, compte tenu de leur nature et notamment des possibilités de dérogations qu'elles comportent, les normes adoptées par l'OACI constituent seulement des recommandations s'adressant aux États.
Cette affirmation minimise la portée des normes figurant aux annexes, les standards ont pour chaque État membre de l'OACI, nous semble-t-il, une force supérieure à une simple recommandation.

- ii. L'absence d'impérativité des normes figurant dans les annexes à l'égard des personnes privées.

Les simples particuliers peuvent-ils invoquer les normes contenues dans les annexes ?
Peuvent-ils se les voir opposer ?

Il faut distinguer selon que le contenu des annexes a été ou n'a pas été transposé dans le droit interne.

. L'hypothèse de la transposition de la norme en droit interne ou par le droit européen :
La norme qui a été élaborée à l'échelon de l'OACI s'impose, si elle a été francisée ou bien désormais européanisée.
C'est ainsi que le règlement d'exécution n° 448/2014 du 2 mai 2014, JOUE du 3 mai 2014, relève que l'OACI a récemment amendé plusieurs annexes de la convention de Chicago, il est indiqué qu'en attendant la transposition totale des normes de l'OACI dans le droit de l'Union, les prestataires de services de navigation aérienne doivent exercer leurs activités conformément aux normes pertinentes de l'OACI.
Le règlement d'exécution 2016/1185 du 20 juillet 2016 intervenu en matière de règles de l'air se présente comme transposant les dispositions de l'annexe 10 de la convention de Chicago.
Le règlement 2016/2345 du 14 décembre 2016 tient compte de modifications apportées par l'OACI, le règlement effectue les mises à jour pour « permettre aux États membres de se conformer à leurs obligations légales internationales ».
Le règlement 2017/2159 du 20 novembre 2017, JOUE du 21 novembre 2017, est de la même veine : un règlement européen opère un renvoi à l'annexe 11 de la convention de Chicago, l'OACI a modifié l'annexe 11, il convient de mettre à jour les références afin de prendre en considération les amendements et permette aux États membres de se conformer à leurs obligations légales internationales et de garantir la cohérence avec le cadre réglementaire international de l'OACI.
Le règlement européen concernant la gestion des courants de trafic aérien est modifié.

. L'hypothèse de l'absence de transposition
C'est le cas où la norme contenue dans les annexes n'a pas été incorporée dans le droit français ou dans le droit européen.

L'invocabilité des normes contenues dans les annexes par les simples particuliers.

La jurisprudence ne reconnaît pas un effet direct aux normes en question.

Ces normes ne sont publiées ni au JORF ni au JOUE, elles sont rédigées en anglais, il faut payer pour les acquérir, elles ne sont pas toujours facilement accessibles en français dans leur ultime version. Elles ne s'adressent pas aux simples particuliers. Les particuliers n'en sont pas les destinataires, les normes sont adressées seulement les États. Ce sont des règles dépourvues d'effet direct.

La jurisprudence administrative

Le Conseil d'État considère que les normes constituent de simples recommandations à l'intention des États
C.E., 7 octobre 1998, n° 185657, un particulier demande l'annulation d'un arrêté ministériel ayant créé une zone au camp de Canjuers, il ressort de la convention de Chicago que les normes adoptées par l'OACI compte tenu de leur nature et notamment des possibilités de dérogations qu'elles comportent constituent des recommandations s'adressant aux États et ne peuvent être invoquées utilement à l'appui d'un recours pour excès de pouvoir.
C.E., 23 novembre 2001, n° 19550, Air France a débarqué en France un étranger dépourvu de document de voyage et a fait l'objet d'une amende, les normes adoptées par l'OACI constituent seulement des recommandations s'adressant aux États, Air France ne saurait utilement soutenir que certaines dispositions françaises seraient incompatibles avec certaines des normes adoptées par le conseil de l'OACI et désignées comme annexes. Reprenant CAA Paris, 10 février 1998, n° 96PA02799.

Air France ne saurait utilement soutenir que des dispositions françaises seraient incompatibles avec certaines des normes adoptées par le conseil de l'OACI et désignées pour des raisons de commodité comme annexes à la convention de Chicago.

La jurisprudence judiciaire

Peut-on reprocher à un haut fonctionnaire de la DGAC de ne pas avoir fait transposer, en droit français interne, par l'autorité ministérielle, les normes contenues dans les annexes ?

Cour d'appel de Colmar, 14 mars 2008 : les normes n'ont pas un caractère impératif

Chambre criminelle, 22 septembre 2009

À côté des normes ou standards, l'OACI élabore des recommandations qui par définition n'ont pas de caractère impératif, ce sont de simples conseils souvent suivis.
Leur application uniforme est jugée souhaitable.

Les procédures pour les services de navigation aérienne, PANS, sont approuvées par la commission de navigation aérienne selon une procédure simplifiée. Il s'agit d'un dispositif qu'on ne peut encore mettre au nombre des normes. Ce sont des directives qui donnent des orientations.

Les PANS - ATM concernent la gestion du trafic aérien.

Les PANS - OPS sont relatives à l'exploitation technique des aéronefs, Procedures for Air Navigation Services- Aircraft Operations.

Le secrétariat général assure la publication d'autres documents, comme les manuels techniques, les plans de navigation aérienne ou des circulaires

L'OACI diligente des audits pour vérifier l'application par les États des règles qu'elle édicte (La France a conclu en date du 10 mai 2012 un accord avec l'OACI concernant le programme USOAP d'audits de supervision de la sécurité, des équipes peuvent relever les carences et les problèmes graves de sécurité). Ce qui fortifie indirectement la thèse voyant dans la norme une règle obligatoire et non une simple recommandation. L'UE invoque le manquement aux normes figurant dans les annexes pour infliger à certaines compagnies l'interdiction d'exploitation dans l'Union.

Certains États manifestent des carences graves, ces carences peuvent être justifiées par la minceur des ressources ou imputées à l'absence de volonté politique. Une certaine amélioration est constatée si ces compagnies veulent être autorisées à desservir les aéroports européens. L'Europe est disposée à leur accorder aide et conseil. L'OACI mène une campagne illustrée par le slogan Aucun pays ne doit être laissé de côté, elle constate une forte disparité entre états quant à l'application des SARP, elle entend aider les états à mettre en œuvre les SARP, en particulier auprès des États ayant un taux élevé d'accidents et d'atteinte à la sûreté. Elle souhaite résoudre les problèmes de sécurité, aider à la sûreté et favoriser la réduction des émissions. Elle demande aux états développés d'apporter leur aide et leur assistance à ceux qui le sont moins.

L'article 84 de la convention de Chicago envisage l'hypothèse d'un différend entre deux ou plusieurs États quant à l'interprétation ou l'application de la convention internationale et de ses Annexes.

Tout État impliqué peut saisir le Conseil de l'OACI de ce désaccord.

Le Conseil statue.

Tout État peut faire appel de cette décision du Conseil devant un tribunal d'arbitrage ou la cour permanente de justice internationale (à laquelle a succédé la cour internationale de justice). Ces instances juridictionnelles rendent des décisions définitives et obligatoires.

S'il est constaté qu'un transporteur n'applique pas une décision définitive, il est menacé d'être privé de la possibilité de continuer son exploitation. Tout État s'engage à interdire cette exploitation dans son espace aérien, i.e. l'espace qui surplombe son territoire, art. 87.

Quant à l'État qui ne respecterait pas la réglementation relative à la procédure en matière de différends ainsi que les décisions obligatoires, il encourt la sanction de la privation de son droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de l'OACI. L'article 88 parle de l'État en infraction aux dispositions du chapitre XVIII sur les manquements et différends, art. 84 et suivants.

DROIT PRIVE AERIEN

La convention de Montréal du 28 mai 1999, relative à la responsabilité du transporteur aérien international en matière de mort ou de lésion corporelle des passagers, de perte ou de dommage subi par les bagages et les marchandises, ainsi qu'en cas de retard, succède progressivement au rythme des ratifications à la convention de Varsovie du 12 octobre 1929, qui perd régulièrement de son empire.

DROIT PENAL AÉRIEN

On relève la multiplicité de conventions internationales, souvent modifiées par des protocoles

DROIT SPATIAL

Un profane pourrait se demander à quel titre les États détenteurs de la souveraineté terrestre se sont-ils accordés pour élaborer un corpus de règles juridiques concernant la lune, les corps célestes et le vide sidéral du cosmos.

Ces règles ont pour destinataires les humains qui entendent mener une action dans l'espace.

Les autorités publiques fixent des règles et des normes de comportement à l'adresse des terrestres, simples individus, sociétés commerciales, structures étatiques, qui s'aventurent dans le cosmos et/ou qui y font évoluer des engins.

Les précédents : déclarations et résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Les cinq traités des Nations Unies relatifs à l'espace

1. Le traité du 27 janvier 1967 sur les principes régissant les activités des États en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique y compris la lune et les autres corps célestes. 109 États parties.
2. L'accord sur le sauvetage des astronautes du 22 avril 1968. 98 États parties.
3 organisations internationales ont déclaré accepter les droits et obligations prévus par cet accord, ESA, EUMETSAT, Intersputnik.
3. La convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux du 29 mars 1972. 96 États parties. Quatre organisations inter-gouvernementales internationales ont déclaré accepter les droits et obligations prévus dans cette convention, ESA, EUMETSAT, EUTELSAT et Intersputnik.
4. La convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique du 14 janvier 1975. 69 États sont hautes parties contractantes à cette convention. Ont fait la déclaration 4 organisations inter-gouvernementales, ESA, EUTELSAT, EUMETSAT et Intersputnik International.
5. L'accord régissant les activités des États sur la Lune et les autres corps célestes du 18 décembre 1979.
Cet accord a une portée limitée, puisque ne sont HPC que 18 États, Arabie saoudite, Arménie, Australie, Autriche, Belgique, Chili, Kazakhstan, Koweït, Liban, Maroc, Mexique, Pakistan, Pays Bas, Pérou, Philippines, Turquie, Uruguay, Venezuela.
La France en est signataire mais ne l'a pas ratifié.
Les Grands, les États-Unis, la Chine, l'Inde, la Russie ne l'ont pas signé.

Cet accord concerne la lune ainsi que les autres corps célestes à l'intérieur du système solaire, excepté la terre.

La rédaction de ces conventions est tributaire de l'époque de la guerre froide et de la forte rivalité politique et militaire existant entre les États-Unis et l'URSS.

Certains qualifient ces traités de surannés, mais leur révision est délicate. L'accord sur la lune n'a été ratifié, nous venons de le dire, que par un petit nombre d'États. Certains gouvernements préfèrent le maintien du statu quo. Il n'y a pas de consensus entre États pour conclure de nouveaux traités correspondant à l'état actuel des techniques.

Un colloque organisé par par l'HSL et le centre européen de droit spatial, ECSL, a été tenu le 1^{er} avril 2019 sur le thème Repenser l'accord sur la lune.

Le faible nombre d'adhésions à l'Accord sur la Lune serait dû au fait qu'il énonce que la lune et ses ressources naturelles sont le patrimoine commun de l'humanité et qu'il propose un régime garantissant que l'exploitation de ces ressources se fera pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays.

Certains soutiennent que certains éléments figurant dans les 5 traités des Nations Unies relèveraient du droit international coutumier et s'imposeraient ainsi aux États ne les ayant pas ratifiés.

D'autres textes existent. Il convient de faire état des déclarations de l'Assemblée générale des Nations-Unies en matière de télévision directe, de principes sur la télédétection, de principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace, sur la coopération internationale en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace au profit de tous les États.

On peut citer la résolution 68/50 du 5 décembre 2013, Mesures de transparence et de confiance relatives aux activités spatiales.

L'UE a proposé un projet de code de conduite international pour les activités spatiales.

Le droit dur et le droit mou, règles non contraignantes

On peut s'interroger sur l'effectivité pratique de ces règles et sur leur respect par les grandes puissances, comme les États-Unis, la Russie ou la Chine.

Stephan Hobe, L'avenir du droit de l'espace au troisième millénaire, ZLW 2014 p. 365

Compte rendu d'un ouvrage d'A. Froehlich consacré au 50^e anniversaire du traité sur l'espace de 1967, RFDA 2018.44

iii. L'échelon continental

Le droit européen émanant de l'Union européenne est désormais très abondant en matière aérienne, en renouvellement fréquent, il n'est pas codifié, il n'est pas toujours facile de déterminer quelles sont les règles en vigueur, principalement à raison de modifications fréquentes des règlements européens. On ne dispose pas toujours d'une version consolidée des textes en vigueur. Le législateur européen est plus discret en matière spatiale.

Les traités TUE et TFUE sont les textes fondateurs européens, héritiers du traité de Rome du 25 mars 1957 maintes fois modifié ou amendé.

Le droit européen, avec certaines adaptations spécifiques, s'applique dans les RUP, « régions ultra périphériques », comme la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte, la Réunion, Saint Martin.

Les « pays et territoires d'outre-mer » n'entrent pas dans le territoire de l'UE, ils ne sont donc pas soumis au droit européen et par voie de conséquence au droit aérien forgé par l'UE.

Les pays et territoires d'outre-mer sous souveraineté française relèvent du droit français propre à l'outre-mer, qui, à l'occasion, peut incorporer et adopter le dispositif européen. On considère comme PTOM, la Nouvelle Calédonie, la Polynésie, Saint Barthélemy, Saint Pierre et Miquelon, Wallis et Futuna

Autres pays et territoires : le Groenland ; Aruba et autres.

α)

Le droit dérivé

Directives et règlements.

Certains règlements de portée générale édictés par le Conseil et le Parlement européen sont complétés et précisés par des actes délégués et des actes d'exécution émanant de la Commission européenne.

Les compétences internes : L'Union dispose des compétences que les traités lui attribuent.

Le droit de la concurrence relève des compétences exclusives de l'Union.

L'aviation commerciale et le droit antitrust, par Romain Papy, Presses universitaires d'Aix Marseille, 2013

Les transports relèvent de la compétence partagée. Art. 4 § 2 g TFUE.

L'Union a légiféré en matière de responsabilité du transporteur aérien de passagers et en matière d'assurances obligatoires du transporteur aérien de telle sorte que les États ne peuvent plus désormais, en vertu de la théorie dite de la préemption, exercer leur compétence normative en ce domaine du moment que l'Union a exercé la sienne.

La Suisse adhère au dispositif normatif de l'Union européenne en matière aérienne, voir la décision n° 1/2019 du 22 août 2019 du comité mixte des transports aériens UE / Suisse (qui récapitule les textes de droit de l'UE intéressant le monde de

l'air et qui s'appliquent à la Suisse), JOUE du 22 août 2019, L 226/1.

L'accord multilatéral EACE conclu entre l'UE et plusieurs Etats européens extérieurs à l'UE a créé un espace aérien commun. Les Etats qui y adhèrent - Albanie, Macédoine du Nord, Bosnie Herzégovine, Islande, Monténégro, Norvège, Serbie, Kosovo - appliquent le droit aérien de l'UE. Voir la décision n° 1/2019 du comité mixte de l'accord EACE du 31 juillet 2019, JOUE du 12 août 2019. Manifestation de l'impérialisme normatif de l'UE. Les Etats mentionnés sont presque tous désireux d'entrer dans l'Union. Napoléon imposait, *ratione imperii*, son code dans les contrées annexées et dans ses Etats vassaux.

β)

L'UE et le monde extérieur.

Les relations entre le droit international et le droit européen.

L'Union européenne doit exercer ses compétences dans le respect du droit international.

L'étendue de la compétence externe de l'Union dépend de la projection de la compétence interne sur la compétence externe.

Le droit conventionnel

L'UE est habilitée par l'article 216 TFUE à conclure des accords internationaux.

L'UE a conclu en matière aérienne un certain nombre de traités ou de conventions avec un ou plusieurs États tiers.

Les négociations diplomatiques tendant à la conclusion d'un accord international entre l'UE et un État tiers.

Il faut se référer à l'article 218 TFUE qui indique le processus de négociation.

Le Conseil autorise l'ouverture des négociations, il arrête les directives de négociation.

La majorité qualifiée est requise.

On relève parfois l'existence de querelles et de conflits de pouvoirs et de compétence entre la Commission, qui a la représentation de l'Union, d'une part, le Conseil de l'UE et les États membres d'autre part. On est ici plus en matière de droit institutionnel européen qu'en droit aérien, même si le spécialiste de droit aérien peut porter intérêt à la question de savoir comment sont élaborées les conventions internationales liant l'Union et relevant de la matière aérienne.

On peut citer le contentieux opposant le Conseil à la Commission, concernant la conduite des négociations entre l'UE et l'Australie en matière de lutte contre les gaz à effet de serre. Affaire C-425/13.

L'Australie a en 2011 affirmé sa disponibilité pour entamer des négociations bilatérales avec l'Union dans l'intention de conclure un accord.

La Commission avait recommandé l'ouverture des négociations. C'est la Commission européenne qui apprécie en effet l'opportunité qu'il y a pour l'Union de conclure avec un ou plusieurs États un accord dans un domaine particulier.

Le Conseil a accepté la recommandation, mais il a adopté une décision le 13 mai 2013 par laquelle le Conseil entendait peser étroitement sur la conduite des négociations (obligation pour la Commission d'informer le conseil par écrit sur le résultat des négociations après chaque session de négociation et au moins par trimestre ...)

La Commission européenne a saisi la CJUE pour contester certaines dispositions contenues dans la décision prise par le Conseil.

C'est la Commission qui mène les négociations avec l'État étranger, mais le Conseil arrête les « directives de négociation » (lignes directrices présentant les objectifs généraux de tenter d'atteindre dans la négociation de l'accord) (directives sur le contenu du texte à négocier). Le Conseil peut adresser des directives au négociateur, il peut désigner un comité spécial, les négociations devant être conduites en ce cas en consultation avec ce comité. Article 218 TFUE.

C'est au Conseil qu'il appartient in fine de conclure l'accord.

L'avocat général Melchior Wathelet, dans ses conclusions déposées le 17 mars 2015, estimait que le Conseil ne peut pas imposer à la Commission des directives de négociation d'ordre procédural, c'est à dire une procédure détaillée dans la conduite d'une négociation. Le Conseil ne peut se présenter comme un véritable acteur dans les négociations. Ce serait contraire à l'équilibre institutionnel et à la répartition des compétences.

La Commission admet toutefois qu'elle a l'obligation de consulter le comité spécial et d'avoir avec lui des contacts réguliers.

L'arrêt de la CJUE a été rendu en grand 'chambre le 16 juillet 2015, RTD Européen 2016 p.116 obs. Isabelle Bosse-

Platière, il ménage la compétence de la Commission tout en accordant au Conseil des moyens pour peser sur la conduite des négociations ouvertes avec le gouvernement étranger.

La CJUE a validé l'art. 1^o de la décision du Conseil prévoyant que la Commission conduit les négociations conformément aux directives de négociation établies en annexe.

Elle a validé l'article 2 de la décision du Conseil indiquant que la commission informe le conseil par écrit de l'issue des négociations après chaque session de négociation. La commission en demandait la nullité. L'arrêt indique que la commission doit fournir au comité spécial (s'il a été constitué) toutes les informations nécessaires au suivi du déroulement des négociations. La Commission doit conduire les négociations en consultation avec le comité spécial, elle doit l'informer de tous les aspects des négociations pour qu'il puisse être utilement consulté. Le conseil peut établir dans les directives de négociation des modalités procédurales régissant le processus d'information, de communication et de consultation entre le comité spécial et la commission.

En revanche la CJUE censure certaines dispositions figurant dans l'annexe à la décision du Conseil.

Est annulée la disposition prévoyant que les "positions de négociation détaillées" sont établies au sein du comité spécial ou du Conseil. Parce qu'elles visent à lier le négociateur.

Est également annulé, pour la même raison, le membre de phrase prévoyant la possibilité pour le comité spécial d'établir, avant chaque session de négociation, des positions de négociation.

C'est le Conseil qui autorise la signature.

Le Parlement européen a également son mot à dire, son approbation ou sa consultation peut être requise par les traités.

Le parlement est d'abord informé à toutes les étapes de la procédure, art. 218 § 10 TFE.

C'est l'art. 218 § 6 a) qui indique les cas où l'approbation du parlement européen est requise.

Le Conseil conclut ensuite l'accord avec l'État étranger.

La conclusion par l'Union européenne d'accords internationaux :

L'Union a conclu en matière aérienne maints accords bilatéraux avec des États tiers comme les États-Unis, le Canada, l'Australie, le Maroc, ainsi que des accords multilatéraux comme l'adhésion à la convention de Montréal de 1999.

L'UE n'est pas partie à la convention de Chicago. Comme elle n'est pas un État, elle n'est pas membre de l'OACI, mais elle a conclu des accords de coopération avec l'OACI. Une décision du Conseil UE du 31 mars 2011 prévoit la signature d'un protocole de coopération entre l'UE et l'OACI établissant un cadre de coopération renforcée, en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation, de gestion du trafic aérien et de protection de l'environnement. Ce protocole signé le 4 mai 2011 instaure un comité mixte, le Conseil UE a adopté le 16 juin 2011 un projet d'annexe sur la sécurité aérienne, une décision du Conseil de l'UE du 8 mars 2012 approuve au nom de l'union le protocole de coopération entre l'UE et l'OACI fournissant un cadre de coopération renforcée.

Dans son arrêt *Air Transport Association of America* du 21 décembre 2011, la CJUE déclare que l'Union n'est pas liée par la convention de Chicago. L'Union européenne ne s'est pas vu transférer l'intégralité des compétences exercées par les États membres et relevant de la convention de Chicago. Les membres de l'Union sont tous liés par la convention, l'UE qui est une association de ces États ne l'est pas.

Certaines de ces conventions conclues par l'UE avec des États étrangers sont des accords dits mixtes : certains éléments relèvent en effet de la compétence de l'Union, alors que d'autres points continuent de dépendre de celle des États membres : on peut donner l'exemple de la convention de Montréal en ce qui concerne la responsabilité du transporteur aérien international : l'Union a la compétence pour les transports de passagers, chaque État membre conservant en revanche la sienne pour les transports de marchandises. C'est ce qui explique que la convention de Montréal ait été signée aussi bien par l'Union que par chacun des États membres de l'Union européenne.

Le même constat peut être dressé concernant les accords aériens bilatéraux par lesquels les États échangent, au profit de leurs transporteurs, les libertés de l'air. La compétence est partagée pour la conclusion de ces accords aériens bilatéraux entre les États et l'UE.

Les accords conclus par l'Union lient les institutions de l'Union et les États membres, art. 216 § 2 TFUE.

Les accords internationaux conclus par l'Union priment les actes de l'Union.

iii. L'échelon des États : les droits internes

Le droit français interne n'est plus désormais, au moins au regard du droit légiféré ou droit écrit, en matière aérienne et spatiale, qu'un prolongement du droit international universel et du droit européen. Son autonomie n'est plus qu'un leurre. Le ministère abroge d'ailleurs parfois nombre de dispositions devenues obsolètes, voir arrêté du 18 novembre 2015, JORF du 25 novembre 2015.

L'aviation

La partie législative du code de l'aviation civile a été abrogée et remplacée par le [code des transports](#) publié par l'ordonnance du 28 octobre 2010 : il s'agit d'une codification administrative théoriquement à droit constant. Une modification a été opérée par une ordonnance du 24 février 2011.

Les deux ordonnances ont été ratifiées par la loi du 19 mars 2012, le code des transports a ainsi acquis valeur législative

Le plan :

Il y a une première partie consacrée aux Dispositions communes

Ce code comporte une sixième partie, propre à l'aviation civile, divisée en 7 livres : l'aéronef, la circulation aérienne, les aérodromes, le transport aérien, le personnel navigant, formation aéronautique amateur, dispositions relatives à l'outre-mer.

Plusieurs dispositions - à valeur législative - du CAC demeurent en vigueur, en attendant la publication des décrets d'application ou la parution de la partie réglementaire du code des transports

Un décret du 22 mai 2014 a publié plusieurs dispositions relevant de la partie réglementaire du code des transports.

On peut consulter le code des transports sur le site Légifrance, les éditions des journaux officiels avaient publié en 2015 un code des transports de plus de 900 pages. Il y a des éditions privées, commentées.

Nombreuses dispositions réglementaires intéressant la matière aérienne ne sont pas encore ou ne seront jamais incorporées dans le code des transports.

La DGAC publie moyennant finance des publications d'information aéronautique, des manuels, des cartes, de la réglementation, voir arrêté du 4 décembre 2015, JO du 23 décembre 2015 p. 23813.

Le code des transports ne fait pas la théorie du contrat de transport, qu'il faut rechercher dans les dispositions quelque peu vieilles du code de commerce.

On retrouve les travers de la codification à droit constant : il s'agit d'une occasion manquée de réécrire des dispositions vieilles ou obscures qui sont ainsi maintenues et ainsi rigidifiées. Il aurait été plus opportun de faire un code aérien et spatial, ainsi qu'un code maritime. Le domaine du droit aérien est plus vaste que le transport aérien proprement dit. La méthodologie adoptée est contestable, d'autant, en nous répétant, que cette codification française ne peut pas se présenter, comme c'est l'objet d'une codification digne de ce nom, du fait de l'importance croissante du droit mondial et de celui élaboré dans le cadre de l'UE, comme la somme du droit aérien. Ce serait plutôt d'une codification à l'échelon de l'Union que le besoin se ferait ressentir.

La législation spatiale

La loi du 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales et le décret du 9 juin 2009

Les États développés se sont dotés progressivement d'une législation spatiale.

Le comité de droit spatial de l'association de droit international a proposé en 2012 un modèle très succinct de législation spatiale.

À côté du droit spécial, on a recours en matière aérienne et spatiale au droit commun : droit des contrats, droit de la responsabilité tant contractuelle que délictuelle, droit de la consommation et du tourisme, droit du travail, droit administratif, lois de finances, droit fiscal, droit de la concurrence, droit pénal et procédure pénale, droit comparé, droit international privé ...

B. La coutume internationale

C. La jurisprudence

Le juriste, universitaire ou praticien, ne s'en tient pas au seul droit écrit. L'objet de son étude, c'est le droit écrit tel qu'il est interprété par la jurisprudence (et tel qu'il est appliqué dans la pratique quotidienne). La jurisprudence est en droit aérien abondante dans certains domaines, quasi inexistante dans d'autres ; elle est en matière spatiale extrêmement ténue. Les tribunaux sont plus ou moins fidèles à la lettre et à l'esprit des textes, ils ont tendance à instaurer des interprétations allant au-delà des textes et parfois contraires aux textes, *praeter* et *contra legem*. Ce comportement est inéluctable, même si cette pratique est contraire au principe moderne de la séparation des pouvoirs.

La jurisprudence de la Cour internationale de justice, CIJ, qui siège à La Haye aux Pays Bas

La jurisprudence des cours suprêmes des États

La situation française

La jurisprudence judiciaire

Cour de cassation

La 1^o chambre civile connaît du contentieux relatif aux transports de passagers.

La chambre commerciale de celui du transport de marchandises.

La jurisprudence administrative : Conseil d'État, CAA, TA.

Der Bundesgerichtshof, qui siège à Karlsruhe, est la juridiction suprême allemande en matière de droit civil et pénal.

Cour suprême du Royaume-Uni

USA. Les cours fédérales de district, les cours d'appel fédérales et la Cour suprême des États-Unis

Les juridictions suprêmes des unions et des associations d'États.

La Cour de Justice de l'Union Européenne est le bras judiciaire du fédéralisme européen et de l'idéologie européiste, qui fragilise les droits internes et n'a parfois qu'un respect très formel du droit mondial.

Un homme du sérail explique que, pour la CJUE, ce sont les traités européens qui sont placés au sommet de la pyramide des normes. Viennent ensuite les principes généraux du droit ainsi que les traités auxquels l'Union a adhéré. Viennent ensuite les règlements et les directives relevant du droit dérivé. Le droit national occupe la dernière place, les conventions internationales conclues par les États y occupent ce rang modeste. Le droit international, en dehors des conventions liant l'Union, occupe la place du droit national. Les juges de la CJUE de formation internationaliste contesteraient en interne cette conception réductrice. Voir les débats suivant la communication de M. Olivier Cachard faite le 23 novembre 2012 auprès du comité français de droit international privé, Travaux du comité, 2012-2014, Éditions Pedone. Il a été répliqué qu'il était incompréhensible qu'on ne fasse entrer dans l'acquis communautaire les règles d'ordre public international liant l'ensemble des États membres.

(On peut consulter pour l'anecdote la volée de bois vert administrée par M. Sébastien Roland à la thèse d'un jeune auteur, dans une recension publiée au Journal de droit international, juillet 2015, n° 3, biblio 14. Les propos de l'auteur très anti européen devaient être probablement présentés en termes très maladroits et mal étayés, il n'en demeure pas moins qu'il reçoit une leçon cinglante pour s'être écarté de l'idéologie dominante.)

La cour suprême nationale a l'obligation de saisir la CJUE de toute difficulté d'interprétation du droit de l'Union.

Cette obligation cède si la question n'est pas pertinente, si la disposition a déjà reçu une interprétation de la part de la Cour de Justice ou si l'application du droit européen s'impose avec une évidence ne laissant place à aucun doute raisonnable.

Quid en cas de carence de la haute juridiction nationale ?

Si la Cour de cassation estime à tort que la difficulté ne mérite pas d'être envoyée devant la Cour de justice de l'UE, le justiciable est privé du bénéfice d'une interprétation hautement autorisée en provenance de la cour de Luxembourg. L'interprétation qui a été finalement retenue par la cour suprême nationale n'aurait peut-être pas celle qui aurait été adoptée par la CJUE si elle avait été saisie.

La Commission peut saisir la Cour de justice pour faire condamner l'État dont les juridictions s'obstinent, à tort, à ne pas procéder au renvoi préjudiciel.
Voir CJUE, 9 septembre 2015, C-160/14 (rendu à propos de la notion de transfert d'établissement : présence de difficultés d'interprétation, courants jurisprudentiels contradictoires : le tribunal suprême de justice du Portugal avait méconnu l'obligation de saisine de la CJUE).

Le justiciable peut, en droit pur, engager la responsabilité de l'État dont les tribunaux méconnaîtraient l'obligation de saisine de la Cour de Justice.

L'autorité des arrêts de la CJUE rendus en matière de renvoi préjudiciel

Les arrêts de la CJUE ont, en droit aérien et spatial comme ailleurs, une autorité supérieure aux décisions de la Cour de cassation ou du Conseil d'État. Les interprétations de la règle européenne données par la CJUE dans le cadre du renvoi préjudiciel ont valeur normative, elles participent de l'autorité de la chose interprétée.
Les arrêts laissent parfois une certaine latitude dans l'interprétation, la juridiction nationale auteur du renvoi disposant alors d'une certaine liberté dans l'appréciation des faits face à la règle de droit dite à Luxembourg.

On ne cite guère de jurisprudence rendue par la Cour européenne des droits de l'homme, siégeant à Strasbourg, en matière aérienne ou spatiale.
Celle-ci sanctionne l'État dont la cour suprême nationale rend des décisions divergentes de jurisprudence non conformes à la jurisprudence constante de celle-ci, voir l'arrêt Ferreira Santos Pardo contre Portugal du 30 juillet 2015, requête n° 30123/10. Les cours suprêmes doivent avoir une jurisprudence cohérente, même si les revirements de jurisprudence ne leur sont pas interdits.

Pascale Deumier, La réception de la conception européenne de la jurisprudence, RTD Civil 2015.575

Les décisions arbitrales : ainsi dans les litiges entre fabricants et acquéreurs de produits satellitaires
Un règlement facultatif de la cour permanente d'arbitrage de La Haye a été adopté en 2011 pour l'arbitrage des différends relatifs aux activités liées à l'espace extra atmosphérique. Cet arbitrage concerne les États, il peut également intéresser les opérateurs privés.
Le contenu des sentences arbitrales demeure ordinairement confidentiel.

D. La doctrine

La présentation, la systématisation, l'appréciation critique des règles propres à la navigation dans l'air et dans le cosmos, figurent parmi les attributions de la doctrine, universitaire ou non. La doctrine n'est pas une source directe et immédiate du droit. C'est une autorité qui opère un rôle de médiation pour faire connaître au public, et en particulier aux étudiants en droit, aux savants universitaires et plus largement à la communauté des juristes, les solutions du droit positif, légiféré et prétorien, quitte à en faire une appréciation critique et à proposer une réforme.

L'OACI encourage la pratique de l'enseignement du droit aérien dans les différents États.

Quels sont les juristes universitaires qui s'intéressent au droit aérien et au droit spatial, qui assurent un enseignement oral ou qui écrivent en ce domaine ?

Ce sont non seulement les spécialistes de ces deux disciplines, mais également les internationalistes tant de droit international public que de droit international privé - sans compter les européistes - ainsi que les spécialistes du droit du commerce international, du droit des transports, du droit des télécommunications, du droit de l'environnement, du droit

de la consommation, du droit de la responsabilité civile et pénale ainsi que du droit des catastrophes et du droit du tourisme.

Le magistère oral

Il s'agit des enseignements de droit aérien et de droit spatial dispensés, en France, dans les Facultés de droit, comme à Aix Marseille, Bordeaux, Brest, Dijon, Lyon, Paris, Sceaux, Toulouse et dans le reste du monde, ainsi à Montréal, Chicago, Texas, Mississippi, Lincoln au Nebraska, Cologne, Leyde, Lausanne, Séville, Luxembourg ...
Le bureau des affaires spatiales publie un annuaire, incomplet, des universités ayant des enseignements de droit spatial.

L'écrit

Les manuels, les précis et les traités

Le droit aérien et le droit spatial évoluent constamment si bien que la littérature ancienne prend assez rapidement, au moins en partie, un caractère historique, même si on peut toujours y trouver matière à réflexion.

Philippe Achilleas (direction), de Paris Sud, Droit de l'espace, Larcier, 2009
Philippe Achilleas et Willy Mikalef (sous la direction de), Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, juin 2014
Maurice Bernadet, Isabelle Bon-Garcin et Philippe Delebecque, Droit des transports, Dalloz, 2^e édition, mai 2018
Isabelle Bon-Garcin (sous la direction d'), Droit du transport de passagers. Droits français et l'Union européenne, Collection Paradigme, Larcier, 2016 : les pages 173 à 256 sont consacrées au transport par air.
Mireille Couston, Droit spatial économique, SIDES, 1994
Mireille Couston, Droit spatial, Ellipses, 2014
Pascal M. Dupont, Droit aérien, Souveraineté et libertés dans la troisième dimension, Pedone, 418 pages, novembre 2015
Loïc Grad, Droit aérien, Que sais-je ? 1995
B. Guyot, Droit spatial européen. Bâle, Bruxelles, Dossiers de droit européen, 2011
Michel de Juglart, Traité de droit aérien, 2^e édition, par Emmanuel du Pontavice, Jacqueline Dutheil de la Rochère et Georgette Miller, LGDJ, 2 tomes, 1989 et 1992
Philippe Kahn (direction d'un ouvrage collectif), L'exploitation commerciale de l'espace, 1992, Credimi, Dijon
Armel Kerrest, de Brest
Michel Marie Martin, Les textes du droit de l'espace, Que sais-je ?
Idem, Le droit de l'espace, PUF, 1991
Idem, Droit des activités spatiales, Masson 1992
Jacques Naveau, Michel Godefroid & Pierre Frühling, Précis de droit aérien, 2^e édition, Bruylant, Bruxelles, 2006
Léopold Peyrefitte, Droit spatial, Dalloz
Laurence Ravillon, Droit des activités spatiales, Adaptation aux phénomènes de commercialisation et de privatisation, Litec, Credimi, 2004
Laurence Ravillon (sous la direction de), Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI^e siècle, LexisNexis, Litec, Credimi, 2005
Laurence Ravillon (sous la direction), Gestion et partage des risques dans les projets spatiaux, Colloque, 3 octobre 2007, Credimi, Pedone, 2008
Francis Schubert, Le droit aérien, Quid Juris ? Schulthess, 2018
Frans Von der Dunk (sous la direction), Handbook of Space Law, Cheltenham, Edward Elgar Publishing, 1136 pages, 2015

Les revues

Leur rythme de publication est mensuel, trimestriel ou annuel.

À côté des revues de support écrit, commencent à poindre, en particulier consacrées au droit des transports, des publications uniquement accessibles sur internet.

L'intérêt des études est variable, du génial au banal.

Les universitaires sont désormais contraints de publier, ils doivent beaucoup publier, ne serait-ce que pour assurer le déroulement de leur carrière et le renom des centres de recherche auxquels ils sont rattachés. Certains rédigent alors des

études ou des commentaires d'arrêt de circonstance, souvent écrits dans des délais brefs, n'apportant pas grand-chose à la science juridique. Il y a de l'information, c'est parfois du journalisme juridique des dernières nouvelles du monde de l'air. La quantité l'emporte parfois sur la qualité.

Il faut également remarquer qu'en raison du travail à distance les auteurs rédigeant rapidement ne tiennent compte désormais que des publications accessibles sur internet, ils négligent ainsi parfois les traités et ouvrages fondamentaux, parfois anciens, ainsi que les thèses de doctorat qu'il faudrait aller consulter en bibliothèque.

Il faut également tenir compte, tout le monde n'étant pas polyglotte, de l'obstacle linguistique dans une matière à dimension mondiale.

Ne soyons cependant pas critique, les travaux de grande qualité ne font pas défaut et ces modestes notes sont tributaires des écrits des meilleurs auteurs.

(Nous n'attachons aucune valeur intellectuelle au classement des revues que certains voudraient voir s'instaurer. Voir l'article d'Hervé Croze, Faut-il ouvrir la boîte de Pandore ? Semaine juridique G, 8 février 2016, 143. Certes, certaines revues sont plus célèbres que d'autres, cela ne signifie en rien que les articles qu'elles publient soient systématiquement de meilleure qualité que ceux que l'on trouve sur des publications plus obscures. Ces revues sont ordinairement publiées par des éditeurs privés, qui sont des commerçants, ce qui n'est pas un crime, mais ne permet pas d'émettre forcément un jugement impartial et pondéré. Certaines revues ont parfois pratiqué la censure pour ne pas déplaire aux puissants, certains auteurs refusent de citer les publications de ceux qui ne pensent comme eux ou qui n'appartiennent pas au cercle des prétendus meilleurs, les revues limitent de plus en plus la dimension et la longueur des articles, de telle sorte que des travaux de valeur trouvent plus difficilement preneurs. Nous ajoutons la concurrence que le support papier reçoit désormais des publications en ligne. Combien de revues ne reçoivent rapidement dans les bibliothèques que de la poussière et ne sont plus jamais consultées, une fois que le temps a fait son œuvre. Les apprentis censeurs devraient utiliser leurs talents ailleurs plutôt que d'avoir la prétention de juger de simples supports. On ne peut pas empêcher les hommes à porter des jugements sur les travaux de leurs semblables, à distinguer les œuvres des meilleurs de celles des tacherons, à opposer le magistère des $\alpha\rho\iota\sigma\tau\omicron\iota$ aux écrits de ceux dont l'opinion ne compte pas. Les jugements humains sont faillibles, il convient de ne pas attacher trop d'importance à la doxa.)

Air & Space Law, Pays-Bas

Annales de droit aérien et spatial, Université McGill, Montréal

Bulletin de l'association suisse de droit aérien et spatial

Bulletin des transports et de la logistique, Lamy

CCH Aviation Cases, États-Unis

Europe

Journal of air law and commerce, Dallas

Journal of Space Law, Mississippi [Oxford, État du Mississippi]

Juris Tourisme (Dalloz)

Reiserecht Aktuell, Allemagne

Revue de droit des contrats

Revue de droit des transports, (qui cesse de paraître fin 2014)

Revue de droit uniforme, Unidroit, la plupart des articles sont en anglais

Revue européenne de droit de la consommation, Larcier

Revue française de droit aérien et spatial, Pedone

Revue trimestrielle de droit européen

Revista Brasileira de Direito Aeronautico e espacial

Revista de Derecho del Transporte, Marcial Pons, Espagne, Pays basque et Madrid, Seccion de transporte aereo y multimodal

Space Policy, Elsevier, Science direct

The Aviation Quaterly, Royaume-Uni

Transportrecht, Allemagne

Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht, Köln (articles en allemand, en anglais, plus exceptionnellement en français)

Les répertoires et les encyclopédies

Répertoire de droit civil, Dalloz, mot Aviation, par V.G.

Répertoire de droit commercial, Dalloz, mots affrètement aérien, assurances aériennes, aviation, contrat de maintenance,

navigation aérienne ...

Les Jurisclasseurs
Juris Classeur Transport fascicules 905 s.
Juris Classeur International

Code des transports, Dalloz, 2015, commentaire et annotations par Philippe Delebecque et autres

Mélanges en l'honneur de Simone Courteix, L'adaptation du droit de l'espace à ses nouveaux défis, Pedone, 2007
Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, PUM, 2013

Les thèses et les mémoires : IFURTA

La littérature des sites internet en provenance de certains cabinets d'avocats américains, d'associations de consommateurs, des pouvoirs publics, de la commission européenne, du ministère des transports ou du monde universitaire est désormais une source d'information non négligeable.

Il existe des cercles d'études ou d'académies qui participent à la recherche en droit spatial.
L'Association de droit international, ADI, fondée en 1873, a son siège à Londres. L'ADI a mis en place en 1958 le Comité du droit de l'espace.
L'institut international de droit spatial, IISL
Le centre européen de droit spatial, ECSL, a été créé en 1989 à l'initiative de l'ESA, agence spatiale européenne.
L'institut ibéro-américain du droit aéronautique et de l'espace et de l'aviation commerciale

La pratique du droit aérien et du droit spatial

À côté des universitaires, juristes théoriciens, le droit aérien et le droit spatial sont des disciplines cultivées ou mises en pratique par les quelques magistrats spécialisés en ces disciplines, certains cabinets d'avocats spécialisés en catastrophes aériennes ou ayant les assureurs et les transporteurs aériens dans leur clientèle. Les cabinets d'assurances, les diplomates, les fonctionnaires de l'OACI ou de la Commission européenne, les fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile au ministère chargé des transports ou du CNES, les services juridiques des constructeurs et avionneurs et des transporteurs, les cadres des banques et des établissements financiers dispensateurs de crédit, pratiquent le droit aérien ou le droit spatial, sans compter les associations de consommateurs défenseurs des intérêts des usagers des transports et les associations de défense de l'environnement.

Certains économistes ont pour objet d'étude d'économie des transports. Les travaux, les recommandations qu'ils émettent peuvent être pris en considération par les pouvoirs publics.

L'annonce du plan

Quatre parties

- I. Le milieu aérien : l'air et l'espace
- II. Les biens : l'aéronef et l'objet spatial
- III. Les acteurs du jeu aérien et spatial : les États et les organisations internationales, les fabricants et les aviateurs, les transporteurs, l'aviation légère et sportive, les navigants, le personnel au sol
- IV. Les activités aériennes et spatiales : le transport aérien, l'aviation générale, les activités spatiales : la recherche scientifique, l'observation de la terre et des astres, la météorologie, les télécommunications spatiales

PREMIÈRE PARTIE. LE MILIEU : L' AIR ET L' ESPACE

L'atmosphère terrestre et le cosmos sont les milieux où naviguent les engins relevant du droit aérien et du droit spatial. Ces engins ne peuvent évoluer dans l'espace sans une aide implantée à Terre.

Les espaces aérien et extra-atmosphérique, titre I

La navigation aérienne et spatiale, titre II

Les infrastructures au sol, titre III : les aéroports et centres spatiaux & les aides à la navigation aérienne ainsi que les

services du contrôle de la navigation aérienne

TITRE I. L'ESPACE

L'air et le cosmos

Chapitre I. L'espace aérien : l'atmosphère

Il s'agit, avec l'atmosphère, de la couche d'air entourant la Terre.

La troposphère correspond à la partie de l'atmosphère entre la surface de la terre et une altitude entre 8 et 15 km, selon la latitude et la saison. On y trouve l'air que nous respirons. Le cycle de l'eau s'y développe.

La frontière est constituée par la tropopause, c'est la limite entre la troposphère et la stratosphère.

La stratosphère est la couche de l'atmosphère entre la tropopause (8,5 /20 km) et l'altitude de 40/60 km.

La mésosphère est mal connue : entre 50 et 80 km. Météorites et satellites s'échauffent contre les rares particules d'air qu'ils rencontrent et s'y consomment. Les navettes spatiales lors des retours sur terre doivent être protégées pour franchir cette couche.

La ligne de Karman fixée à 100 km correspond à l'altitude à partir laquelle l'atmosphère devient trop ténue pour des approches aéronautiques.

Au-delà on entre dans l'espace avec la thermosphère (qui commence à l'altitude de 95 km) et l'exosphère (entre 600 et 100 000 km) (qui offre aux satellites une longue durée de vie)

On peut consulter le traité de Droit international public de Nguyen Quoc Dinh, publié à la LGDJ, continué par P. Daillier, Mathias Forteau et Alain Pellet, 8^e édition, n° 721 et suivants

Jean-Paul Pancracio, Droit international des espaces, Armand Colin, 1997

Du même, contribution à l'ouvrage collectif, L'espace. Un enjeu terrestre, numéro 67 de Questions internationales, La documentation française, avril 2014

Pascal Dupont, L'espace aérien, une frontière invisible ? RFDA 2015.127-153

Section I. Le droit public de l'espace aérien

I. La délimitation de l'espace aérien

Il y a controverse quant à la délimitation entre espace aérien et espace extra - atmosphérique.

Existe-t-il une frontière entre l'atmosphère et le cosmos ?

Certains estiment cette question importante, d'autres la réputent purement théorique ou rejettent même l'idée de frontière physique.

Mireille Couston, Droit spatial, p. 110

Première école. La nécessité d'une délimitation.

Le juriste classique est familier de la frontière. Qu'il s'agisse de la frontière terrestre entre États ou de la délimitation entre la mer territoriale et la haute mer. Il est naturel que ce penchant se manifeste à propos de l'atmosphère terrestre par opposition aux espaces cosmiques, d'autant que le statut de l'espace atmosphérique se distingue du statut de l'espace extra atmosphérique.

On peut soutenir que parler d'EA et d'EEA, c'est faire référence à des notions relevant de la physique. C'est aux sciences dites exactes qu'il appartiendrait de déterminer ce qu'est l'atmosphère et de déterminer quel est l'espace qui ne relève plus de l'atmosphère terrestre.

Les tenants d'une approche conceptuelle préconisent donc la reconnaissance d'une limite et d'une séparation entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique.

Certains soutiennent que l'espace situé à plus de 100 km au-dessus du niveau de la mer relève de l'espace extra -

atmosphérique.

D'autres indiquent qu'on se trouverait dans la zone atmosphérique, éventuellement soumise à la souveraineté étatique, dans la zone où un aéronef peut circuler grâce à la force portante de l'air (critère aérodynamique). On se trouverait en revanche dans l'espace cosmique, échappant à toute souveraineté étatique, en ayant recours au critère de la gravitation dans le périhélie le plus bas où un satellite peut tourner en orbite autour de la terre.

D'autres ont évoqué l'établissement d'une ligne frontière qui pourrait se situer à 118 km d'altitude : à des vents calmes atmosphériques succèdent des vents violents chargés de particules d'origine spatiale. Il y aurait l'atmosphère terrestre et l'ionosphère mue par des courants de particules spatiales. Ces deux zones glisseraient l'une sur l'autre.

Mireille Couston, Du nouveau dans la délimitation de l'air et de l'espace, RFDA 2009.133

Deuxième école. La thèse fonctionnelle.

Nombre d'auteurs et d'États rejettent toute délimitation : ils sont partisans d'un raisonnement de type fonctionnel (attribué à Eugène Pépin) tenant compte de la nature de l'activité exercée et non du lieu où elle est exercée. Le droit est appelé à réglementer des activités, et non les zones où elles s'exercent. Avec cette conception, un objet en orbite même basse relève du droit spatial, alors qu'un avion opérant dans les couches hautes de l'atmosphère et volant grâce à la force

portante de l'air conserve son statut d'aéronef. La navette spatiale rentrant sur terre, habitée ou non, conserve sa nature d'objet spatial, même si les grands principes gouvernant la circulation aérienne s'imposent à elle (comme les navires remontant l'estuaire de la Gironde ou de la Seine demeurent des engins de mer, même si les règles de navigation fluviale les obligent).

Certains souhaitent l'adoption d'une approche mixte.

Nous voyons mal comment peut-on concilier et faire la synthèse entre ces deux conceptions opposées.

Un groupe de travail sur la définition et la délimitation de l'espace extra atmosphérique fonctionne au sein du Sous-Comité juridique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique, émanation de l'Assemblée générale des Nations Unies.

Les deux tendances se retrouvent dans les opinions exprimées durant les travaux du sous - comité juridique, voir Rapport, 54^e session, avril 2015. La première tendance fait valoir que la définition et la délimitation de l'espace extra atmosphérique apporterait une plus grande clarté dans l'application du droit de l'espace et du droit aérien. Les tenants du second courant indiquent : il serait préférable de se concentrer sur la fonction et la finalité de l'objet, plutôt que sur sa localisation pour déterminer si, et à partir de quel moment, ses activités seraient régies par le droit de l'espace.

D'autres estiment que le débat est purement théorique et qu'il conviendrait plutôt de s'intéresser aux questions d'actualité, comme celle des vols suborbitaux ou des lancements à partir d'objets volants.

Nous sommes en présence d'une querelle de sourds et le moindre consensus fait défaut.

II. La souveraineté sur l'espace aérien

Le débat doctrinal au début du XX^e siècle.

Les anglais se prononçaient en faveur de la souveraineté de l'État sur l'espace aérien surplombant le territoire étatique.

Le juriste Faucille préconisait la pleine liberté de l'air.

Une convention du 13 octobre 1919 porta réglementation de la navigation aérienne.

Vint ensuite la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

Chaque État détient la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, territoire terrestre et mer territoriale.

La solution figure à l'art. 1^o de la convention de Chicago, solution reprise de la convention de Paris de 1919.

On retrouve des dispositions semblables dans la convention de Montego Bay de 1982.

Ainsi que dans l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016. La souveraineté de la République française s'étend à l'espace aérien sur jacent le territoire terrestre, les eaux intérieures, la mer territoriale. L'espace maritime pouvant s'étendre jusqu'à une distance de 12 milles marins au-delà des lignes de base définies à l'article 2 de l'ordonnance constitue la mer territoriale.

Le décret n° 2018-681 du 30 juillet 2018 établit la limite extérieure de la mer territoriale au large du territoire métropolitain de la France. La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par la ligne située à une distance de 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base.

Les aéronefs disposent d'un droit de libre passage en transit au-dessus des détroits mettant en communication deux espaces maritimes dans lesquels la navigation est libre, art. 37 de la convention. Article 9 de l'ordonnance. L'art. 38 de la convention prévoit des dispositions différentes pour les détroits formés par le territoire continental d'un État et une île appartenant à cet État, les auteurs citant le détroit de Messine et celui de Corfou.

L'espace aérien au-dessus de la haute mer (y compris au-dessus du plateau continental et au-dessus de la zone économique exclusive) échappe à toute souveraineté étatique. Même si les aéronefs civils doivent respecter les dispositions édictées par l'OACI en ce qui concerne les manœuvres des aéronefs.

L'article 29 de l'ordonnance du 8 décembre 2016 envisage la situation des îles artificielles et installations sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive, des restrictions peuvent être apportées à leur survol. Sous sanction pénale édictée par l'art. 44 de l'ordonnance.

Certains États, comme les États-Unis ont instauré sur des espaces situés à proximité de leurs côtes des zones d'identification aérienne, ADIZ en anglais, pour tenter de prévenir des attaques aériennes surprises sur leurs sols et imposant aux aéronefs en entrant dans ces zones situées au-dessus de la haute mer de se faire identifier. La Chine a récemment émis des prétentions similaires imposant aux aéronefs volant au-dessus de sa zone économique exclusive de respecter certaines dispositions. De telles prétentions unilatérales ne correspondent ni aux prévisions de la convention de Chicago ni à celles de la convention sur le droit de la mer.

En revanche, le Conseil de sécurité peut instaurer pour le maintien de la sécurité internationale des zones d'exclusion aérienne, ZEA. De telles mesures ont été prises dans le passé concernant l'Irak, la Yougoslavie, la Libye, pouvant aller jusqu'à l'interdiction de tous les vols dans l'espace aérien considéré. Voir les travaux du colloque tenu à Nice en juin 2012, publiés in Guerre aérienne et le droit international humanitaire, sous la direction d'Anne Sophie Millet Devalle, avril 2015, Éditions Pedone.

(Le Front Polisario forme un recours contre une décision du Conseil du 28 janvier 2019 relative à un accord conclu entre l'UE et le Maroc. L'accord, en particulier, créerait une violation de l'espace aérien du Sahara occidental. L'accord UE - Maroc inclurait dans l'accord l'espace aérien sahraoui. Le front Polisario conteste la politique d'annexion du Maroc et se considère comme le représentant de ce territoire. Recours du 27 avril 2019, affaire T-279/19, JO de l'UE du 1^{er} juillet 2019.)

Commenté [m1]:

Section II. Le droit privé de l'espace aérien

À qui appartient l'atmosphère ? S'agit-il d'une res nullius (chose n'appartenant à personne, mais qui serait alors appropriable par usucapion, ce qui est très douteux) ou d'une res communis (à l'usage de tous, sous l'égide de la puissance publique) ?

Fabienne Quillere Mahjoub, À qui appartiennent les nuages ? Essai de définition d'un statut des nuages en droit international public. AFDI 2004

CHAPITRE II. L'espace extra atmosphérique

Les espaces cosmiques englobent aussi bien les corps célestes qui se trouvent dans le cosmos que le vide sidéral. Le droit de l'espace extra atmosphérique est né parce que les hommes ont acquis la possibilité de faire évoluer des engins, habités ou non, dans le cosmos, lieu immense qui leur était jusqu'alors fermé. Ex facto ius oritur. 4 octobre 1957, lancement et mise sur orbite par l'Union soviétique du premier objet spatial Spoutnik I. Les États-Unis sont en retard de quelques mois sur l'URSS, ils ne parviennent à lancer un satellite artificiel que le 31 janvier 1958.

12 avril 1961, premier vol habité par Gagarine dans Vostok I

Les États-Unis font le 5 mai 1961 leur premier lancement avec un engin habité, la capsule Mercury, avec Alan Shepard à bord.

Premier atterrissage le 20 juillet 1969 sur la lune par deux astronautes, Neil Armstrong et Edwin Aldrin.

Le droit de l'espace transpose en partie les principes appliqués aux grands fonds marins ou à l'Antarctique.

Les maîtres mots sont paix, liberté, coopération.

Comme l'indique Mme Mireille Couston, Droit spatial, p. 51, les espaces internationaux sont des espaces libres et non appropriables.

Olivier Dongar, thèse, Bordeaux IV, Le statut juridique de l'espace extra atmosphérique, 2008

Questions internationales, mai-juin 2014, L'espace, un enjeu terrestre, La documentation française, 2014

Section I. Le refus de toute souveraineté étatique et de toute propriété sur l'espace et sur les corps célestes

I. La souveraineté

Les corps célestes ainsi que l'espace hors atmosphère terrestre ne relèvent d'aucune souveraineté étatique.

Toute appropriation nationale est prohibée.

Les États-Unis en faisant débarquer des astronautes américains sur la Lune ne pouvaient s'en déclarer souverains.

L'époque de Christophe Colomb et des conquistadors qui plantaient le pavillon de la Castille et de l'Aragon sur le rivage américain et qui en prenaient symboliquement possession au nom des rois catholiques Ferdinand et Isabelle est révolue.

L'espace n'est pas soumis à la souveraineté de l'État sous-jacent.

L'espace extra atmosphérique échappe à la souveraineté étatique.

C'est ce que préconisait dès 1932 dans sa thèse soutenue en Allemagne le juriste tchèque Vladimir Mandl.

(Voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 20)

II. La propriété

La propriété des corps célestes

La propriété des roches issues des corps célestes

L'espace, la lune, les planètes, les corps célestes ne peuvent relever de la propriété privée : c'est le principe de non-appropriation.

Un particulier ne peut pas acquérir des arpents de lune.

Perrine Delville, Réflexions sur le principe de non appropriation de l'espace extra atmosphérique et des corps célestes, RFDA 2009.137.

Certains auteurs estiment cependant que c'est seulement l'appropriation nationale c'est à dire étatique des corps célestes qui se trouverait prohibée, ce qui permettrait l'admission d'une appropriation privée.

Voir Mireille Couston, op.cit., p. 69

Pierre-Jérôme Delage, La condition juridique des météorites, RFDA 2014.265

L'accord sur la lune ne s'applique pas aux matières extra-terrestres qui atteignent la surface de la terre par des moyens naturels, article premier, § 3.

Tant que les météoroïdes évoluent dans l'espace extra atmosphérique, on semble leur reconnaître, même si la solution est disputée, la nature de corps céleste.

Quelle est la condition des météorites une fois tombées sur terre ?

Il s'agit de débris pierreux. On semble admettre que les pierres célestes une fois trouvées à terre sont susceptibles d'appropriation.

Pour certains, c'est l'État qui devrait en recueillir la maîtrise.

On peut se fonder par analogie sur les articles L. 531-1 et suivants du code du patrimoine relatifs aux fouilles archéologiques.

D'autres soutiennent que la météorite est une res nullius susceptible d'être appropriée par occupation.

L'auteur cite en ce sens un jugement du tribunal de grande instance de Charleville-Mézières du 18 avril 2014, l'État perdant son procès contre un chasseur de météorite.

Un jugement du tribunal civil de Bourbon-Vendée du 17 août 1842 avait décidé que le propriétaire de la météorite non enfouie mais demeurée à la surface du sol était celui qui le premier s'en emparait, même s'il n'était pas le propriétaire du terrain. L'inventeur était entré dans le champ non clos d'autrui. Il est admis que si la pierre céleste tombe sur un champ et s'enfonce, le propriétaire du champ devient propriétaire de la météorite par voie d'accession, on peut consulter en ce sens un jugement du tribunal civil d'Aix du 17 janvier 1898, D.P. 1898.II.507

Section II. L'affectation de l'exploration et de l'utilisation de l'espace à toute l'humanité

L'exploration et l'utilisation de l'espace ultra terrestre incombent à toute l'humanité, déclare la version espagnole du traité. Discours largement spéculatif. De l'exploration à l'exploitation. Liberté finalisée. L'utilisation pacifique de l'espace

Certains relèvent une certaine saturation de l'espace spatial du fait de la multiplication des engins y opérant, de telle sorte qu'un risque de conflit existe. Les Etats aux moyens financiers limités se plaignent de ne recevoir que la portion congrue.

Il y a une Déclaration de l'assemblée générale des Nations Unies en date du 13 décembre 1996 sur la coopération internationale en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace au profit et dans l'intérêt de tous les États, compte tenu en particulier des besoins des pays en développement

L'exploration, la découverte, la recherche scientifique. Les États doivent explorer et utiliser pacifiquement l'EEA. Les États bénéficient de la liberté spatiale. Ils doivent favoriser la coopération internationale en matière de recherche scientifique et d'accès à l'espace. Aucun État ne dispose d'exclusivité sur l'espace. La possibilité d'installer une base permanente sur la lune. Possibilité de prélever des échantillons de minéraux lunaires qui restent à la disposition des États. Liberté d'accès. Les états procèdent entre eux à des consultations et échangent de l'information, ceci pour éviter des perturbations ou des désagréments entre des missions lunaires concurrentes.

L'exploitation de la lune dépend d'un régime qui reste à élaborer. Certains proposent de s'inspirer des règles concernant l'exploitation des grands fonds marins. Certains pensent à élaborer un régime juridique applicable aux entreprises d'exploitation minière qui travaillent dans le cadre de missions sur des astéroïdes.

Le sous-comité scientifique et technique a élaboré 21 lignes directrices aux fins de la viabilité à long terme des activités spatiales.

Titre II. La circulation et la navigation dans l'air et dans l'espace

Chapitre I. La circulation aérienne

La circulation aérienne désigne l'ensemble des mouvements des aéronefs, art. L.6200-1 du code des transports

L'homme a depuis la fin du XVIII^e siècle acquis la possibilité de voler dans l'air.

Le 4 juin 1783 s'élève dans les airs un aérostat inhabité des frères Montgolfier. Le 19 septembre 1783, une démonstration est organisée à Versailles devant le roi, on avait installé tracté par le ballon un panier en osier avec un mouton, un canard et un coq. Dans la même année, commencent les premiers voyages en ballon, le premier vol habité a lieu le 21 novembre 1783 entre les jardins de la Muette et la Butte aux Cailles avec à bord de la montgolfière Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes, dès septembre 1784 une distance de 200 km est franchie.

J.P. Blanchard et John Jeffries traversent la Manche en ballon le 7 janvier 1785 depuis Douvres jusqu'à Guînes.

Pilâtre de Rozier et Pierre-Ange Romain perdent la vie, près de Boulogne sur Mer, voulant traverser la Manche, le 15 juin 1785, leur ballon s'écrasant au sol, à proximité du rivage.

L'aéronautique est utilisée, durant la période révolutionnaire, dès 1794, lors des batailles de Maubeuge, de Charleroi et de Fleurus.

Renard et Krebs font voler en 1884 un dirigeable avec un moteur électrique.

Clément Ader construit le premier avion et établit en 1890 qu'un tel engin pouvait décoller avec un pilote du fait de sa force motrice.

Le 1^{er} vol international entre la France et l'Angleterre est effectué par Blériot en 1909 au-dessus de la Manche.

L'aviation militaire se distingua durant la première guerre mondiale, aviation d'observation et de reconnaissance, aviation de chasse et de bombardement

Un ministère de l'Air fut constitué en 1928.

1933 voyait la création d'Air France et de l'armée de l'air.

Concorde devait beaucoup au Mirage, lui-même débiteur des progrès du moteur Messerschmitt.

I. La liberté du survol

Tout aéronef peut survoler librement la haute mer, il peut survoler la zone économique exclusive, cf. art. 58 de la convention des Nations Unies de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, il n'en est pas forcément de même si le survol concerne un espace aérien national.

a. La situation française

i. Les appareils civils

α) Les appareils civils français

Tout aéronef civil français peut circuler librement au-dessus du territoire français, cf. art. L. 6211-1 du code des transports.

La loi réserve toutefois les droits du propriétaire du sol : le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire, art. L. 6211-3 CT.

On rappellera l'arrêt Clément Bayard du 3 août 1915 mettant en lumière l'idée d'abus du droit de propriété de la part du propriétaire d'un terrain, Coquerel, voulant porter obstacle par un procédé discutable (installation de pieux de 10 mètres surmontés de piques en fer de 3 mètres !) à la navigation des dirigeables évoluant sur un terrain voisin du sien. Un dirigeable avait subi le 31 août 1912 une déchirure de son enveloppe. L'affaire avait été plaidée en première instance devant le tribunal de Compiègne, qui avait rendu son jugement le 19 février 1913 sanctionnant l'abus de droit du propriétaire ayant élevé les engins sur son terrain. Le droit de l'environnement et de la lutte contre les nuisances n'était pas encore né !

L'exploitant de l'aéronef doit respecter les prérogatives du propriétaire du sol.

Celui-ci doit faire place à la navigation aérienne. Il doit également désormais respecter la législation de droit public en matière d'urbanisme et de construction.

Les zones interdites de survol

La convention de Chicago et son annexe 15 en admettent le principe.

Le survol de certaines zones du territoire français peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. C'est l'autorité administrative qui définit l'emplacement et l'étendue des zones interdites. Art. L. 6211-4 du code des transports. Des dispositions voisines figurent à l'article L. 4123.12-1 du code de la défense. L'aéronef en infraction est contraint d'atterrir sur l'aérodrome qui lui sera indiqué par l'autorité.

Le survol de Paris est limité, arrêté du 20 janvier 1948.

Le télépilote qui fait survoler par un drone, aéronef circulant sans personne à bord, une zone en violation d'une interdiction, commet une infraction pénale, art. L. 6232-12 CT. Il encourt la confiscation de l'appareil, art. L. 6232-13 CT.

Il existe des règles plus sévères lorsque le territoire est déclaré en état de siège, art. L. 6211-4 al. 2 CT.

La hauteur minima du survol

Les aéronefs, sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, doivent se tenir à une hauteur minima du sol.

Le survol de Paris est, depuis un arrêté du 20 janvier 1948, étroitement réglementé.

Le survol des agglomérations et des rassemblements de personnes et d'animaux est réglementé, arrêté du 10 octobre 1957.

L'arrêt du Conseil d'État du 11 juillet 2016, n° 393590, donne de la documentation. La hauteur minimale de survol de 1500 mètres déterminée dans un but d'intérêt général et de protection des populations survolées ne porte pas une atteinte excessive à la liberté de circulation dans l'espace aérien. Les autorités ont le pouvoir de réglementer la circulation aérienne. Le survol d'une agglomération ne peut se faire qu'à une altitude rendant l'atterrissage toujours possible, art. R. 131-1 CAC. Un particulier demandait l'abrogation de l'arrêté du 10 octobre 1957 imposant aux aéronefs moto propulsés survolant les agglomérations une altitude minimale de 1500 mètres.

Les spectacles publics d'évolution d'aéronefs donnent lieu à autorisation préfectorale

La réglementation européenne évoque le « vol de parade », qui est une activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public (ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation). Règlement n° 965/2012 modifié. Article 2, 1° alinéa, chiffre 11.

Les aéronefs immatriculés en France circulent librement dans l'espace aérien français, à la condition de respecter les règles de l'air et le dispositif encadrant la circulation aérienne.

Un pilote d'un Cessna survolant en avril 2010 un pétrolier à très basse altitude est condamné pour mise en danger d'autrui, par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence et manquement à une obligation pour assurer la sécurité publique. Criminelle, 2 mars 2016, n° 15-82312, RFDA 2016.88. Le pilote n'était pas autorisé à descendre plus bas que 1000 pieds. Le pilote volait à quelques mètres d'un pétrolier, entrant dans un port de la Guyane. Il évoluait à une distance de moins de 150 mètres par rapport à un navire évoluant dans une zone dangereuse et chargé de matières inflammables. Il avait à bord des passagers pour observer des mammifères marins. Risque de collision. Le pilote avait volé en dessous de l'altitude autorisée dans des conditions pouvant exposer autrui à un risque de mort en cas de collision avec le navire.

Un arrêt de la cour administrative de Paris du 4 avril 2017, n° 16PA03825, fait état de la réaction singulière d'un élève pilote d'un aéro-club de Chavenay dans les Yvelines, effectuant, seul, un dimanche d'octobre 2015, un vol à vue entre Argentan, Dreux et au retour Chavenay. Il avait bénéficié de 50 h de vol avec un instructeur. Il s'écarte de son plan de vol de plus de 200 km et atterrit dans un champ près de Troyes. L'aide pilote pour se justifier indique qu'il était dans un état de panique. L'intéressé avait pénétré dans deux espaces aériens interdits au survol pendant 15 minutes à une altitude de 500 mètres. Il avait survolé plusieurs maisons d'arrêt et une centrale nucléaire. On était en état d'urgence. L'intéressé contesta, en vain, la perquisition administrative de son appartement ...

Il existe une réglementation spécifique relative à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, arrêté du 11 avril 2012. Elle concerne les aéromodèles et les aéronefs télépilotes.

Un autre arrêté portant la même date concerne l'utilisation de l'espace aérien par ces aéronefs circulant sans personne à bord.

La navigation des drones dans l'air suscite des difficultés, il faut éviter toute collision avec les engins classiques.

La Commission européenne a favorisé l'adoption de règles pour réglementer l'usage des drones civils, il s'agit de veiller à la sécurité et à la sécurité ainsi qu'au respect de la vie privée. L'UE a déjà publié en ce domaine un certain nombre de règlements régulant la fabrication des appareils sans pilote à bord et leur navigation dans les airs. Le contrôleur européen de la protection des données donne en date du 26 novembre 2014 son avis sur l'évolution des RPAS, aéronefs télé pilotés, Remoteley Piloted Aircraft Systems, JOUE du 11 février 2015, C 48/3. Il met l'accent sur l'idée que ces appareils, s'ils sont porteurs de caméras ou de capteurs, peuvent être un moyen d'atteinte à la vie privée.

β) Les aéronefs civils étrangers

L'aéronef de nationalité étrangère ne peut circuler au-dessus du territoire français que si ce droit lui est accordé par une *convention diplomatique* ou que s'il reçoit une *autorisation*, art. L. 6211-1 CT.

La solution vaut aussi bien pour les aéronefs exploitant des services aériens réguliers, pour les aéronefs n'assurant pas de service régulier que pour les aéronefs sans pilote, art. 5, 6 et 8 de la convention de Chicago.

D'après la convention de Chicago, art. 68, chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de cette convention de Chicago, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire.

L'accord de transit du 7 décembre 1944, entré en vigueur le 30 juin 1945, est relatif à la première liberté de l'air : les États signataires s'accordent réciproquement cette liberté donnant aux services internationaux réguliers le droit de traverser le territoire de chaque État sans atterrir. 131 États sont liés par cet accord.

On peut cependant citer le Brésil, la Russie, États fort étendus qui ne sont pas liés par l'accord de 1944, ainsi que le Canada qui l'a dénoncé en 1987. La Chine n'est liée qu'en ce qui concerne Hong Kong et Macao.

Un arrêté du 7 janvier 2015, JORF du 17 janvier 2015, autorise les ULM européens à circuler au-dessus du territoire français pour effectuer des vols non commerciaux, à la condition de disposer d'une autorisation de vol délivrée par un état européen et que le pilote dispose d'un titre ou d'une licence. Le postulant doit détenir des marques d'identification.

Un arrêté du 7 janvier 2015, JORF du 17 janvier 2015 p. 796, concerne la participation de pilotes étrangers et d'ultralégers motorisés étrangers à des rassemblements ou des compétitions et manifestations sportives organisés par ou sous l'égide de la Fédération française de planeur ultraléger motorisé. L'ULM étranger doit disposer d'une autorisation de vol.

Le décret du 8 janvier 2018 autorise sous certaines conditions certains aéronefs étrangers à voler en France sans l'accord préalable des services français.

Ce décret donne la nouvelle rédaction de l'article D. 133-20 CAC.

Certains aéronefs de nationalité étrangère - définis par arrêtés - dont le certificat de navigabilité n'est pas reconnu valable pour la circulation au-dessus du territoire français par convention internationale peuvent être autorisés à survoler temporairement le territoire français sans accord préalable délivré par les services de navigabilité français.

Un premier arrêté du 8 janvier 2018 concerne les aéronefs étrangers de constructeur amateur.

Il doit s'agir d'aéronefs porteurs d'un document de navigabilité spécifique à la construction amateur répondant aux critères d'un règlement européen de 2008, et immatriculés dans un État de l'EEE ou en suisse. Ils sont, sous conditions, autorisés à survoler temporairement le territoire français.

Les dirigeables sont exclus.

Les appareils doivent avoir effectué un minimum d'heures de vol et un minimum d'atterrissages.

Le pilote respecte les règles, de jour, du vol à vue.

Le pilote ne doit pas faire de transport aérien public, c'est à dire à titre onéreux ou contre rémunération.

Un second arrêté du 8 janvier 2018 est relatif à certains aéronefs anciens.

Ces appareils étrangers sont immatriculés en Europe (UE, EEE, Suisse), ils détiennent un document de navigabilité. Ils respectent certaines dispositions de l'annexe II du règlement n°216/2008. Ils peuvent survoler temporairement le territoire français. Le pilote ne peut pas faire du transport à titre onéreux, il peut faire du transport à titre gratuit, 5 occupants maximum, l'équipage compris. Cette entrée dans l'espace aérien français est limitée à 28 jours. On présume que le droit d'atterrir est conféré, le texte ne parle que de survol du territoire, mais on voit mal un appareil ancien demeurer 28 jours dans l'espace français sans faire escale.

La violation de l'espace aérien national par un avion civil étranger

L'équipage prend des risques s'il entre sans autorisation dans un espace national étranger, l'avion peut être contraint à atterrir, il peut éventuellement être détruit par l'aviation militaire de l'État survolé.

L'histoire récente avait donné quelques exemples désastreux.

Un avion civil sud-coréen venant d'Alaska en direction de Séoul suit théoriquement un vol au-dessus de la haute mer, cet appareil s'écrase de nuit, entre le 30 août et le 1^{er} septembre 1983, nous étions à l'époque d'Andropov, l'appareil a été abattu par la chasse soviétique, l'appareil avait survolé, apparemment accidentellement, le sud de la presqu'île du Kamtchatka et ensuite le sud de l'île de Sakhaline. Certains accusent l'équipage coréen d'espionnage au profit des États-Unis. On ignore si l'avion se trouvait ou non dans l'espace aérien soviétique quand il a été abattu. L'avion tombe en mer près de l'île Moneron, au sud de Sakhaline, dans les eaux soviétiques ou internationales.

Cet accident suscite une grande émotion dans le monde, exploitée par les États-Unis alors gouvernés par le président Reagan.

Le protocole de Montréal du 10 mai 1984 proclame l'interdiction de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et d'utiliser les avions civils à des fins d'espionnage ou d'observation. Article 3 bis de la convention de Chicago.

L'armée de l'air serait, semble-t-il, habilitée, sur ordre du gouvernement, à abattre un avion civil dont des terroristes prendraient le contrôle et dont on aurait tout lieu de croire qu'ils auraient l'intention d'en faire un instrument de destruction d'immeubles habités ou d'une centrale nucléaire. D'autant qu'en ce domaine les réactions doivent être immédiates.

On peut présumer que les directives gouvernementales sont codifiées, mais demeurent secrètes.

Anne de Luca, L'emploi de la force aérienne contre les aéronefs civils. Du terrorisme aérien à la légitime défense, ASPJ Afrique et Francophonie, 3^e trimestre 2012

Le principe de protection des avions civils n'est pas une règle absolue.

A un acte d'agression consommé, correspond le droit de légitime défense. L'incertitude risque cependant d'exister quant aux intentions réelles des personnes ayant illicitement pris le contrôle de l'aéronef. Certains parlent pour l'approuver ou la condamner de légitime défense préventive.

Les pilotes ayant abattu l'appareil, alors qu'on découvrirait a posteriori que les intentions des auteurs du détournement n'étaient pas homicides, risquent d'être poursuivis pour assassinat. Le personnel politique également. La défense ne manquerait pas alors de se prévaloir des faits justificatifs, comme l'état de nécessité ou l'ordre de la loi et de l'autorité légitime.

Fabien Vallée, RFDA 2015.44 et la note.

Accord franco-allemand du 9 mars 2009 instaurant une coopération dans le domaine de la sûreté aérienne en cas de menaces émanant d'aéronefs civils

Un accord a été conclu à Tours le 6 juillet 2005 entre la France et la Belgique concernant la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, décret de publication du 10 novembre 2015, JO du 14 novembre 2015.

Il existe un accord conclu le 16 février 2017 à Bruxelles entre la Belgique, le Luxembourg, la France et les Pays-Bas concernant la coopération en matière de défense aérienne contre les menaces aériennes non militaires, JO du 24 août 2018 contenant le décret du 22 août 2018 portant publication de l'accord.

ii. Le survol opéré par les aéronefs d'État et les aéronefs militaires, avec équipage ou sans équipage

On entend par « aéronefs d'État » les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police.

. Les aéronefs de l'État français

Ces aéronefs évoluent dans l'espace aérien national, compte tenu des instructions reçues des autorités constituées.

. Les aéronefs d'Etat étrangers

Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant (à la convention de Chicago) ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation (art. 3 c).

Il existe une instruction interministérielle n° 111 (approuvée par un arrêté du premier ministre du 20 janvier 2017) concernant les règles de survol du territoire français par les aéronefs d'Etat étrangers, qu'ils fassent escale en France ou qu'ils se contentent de la survoler. Une autorisation est nécessaire, à caractère permanent ou occasionnel. L'appareil peut avoir à son bord des hautes personnalités. On indique dans la demande le titre, le grade, le nom de tous les VIP à bord. L'ambassade étrangère en France effectue la demande d'autorisation diplomatique de survol (DIC, Diplomatic Clearance). C'est le ministère des affaires étrangères, après consultation du ministère de la défense et de la DGAC, qui est compétent pour délivrer l'autorisation.

Les avions militaires étrangers n'ont pas a priori à survoler la France (ou y atterrir) sans autorisation.

Les appareils américains qui voudraient survoler la France pour aller bombarder des territoires ennemis doivent obtenir l'accord du gouvernement français. L'autorisation ministérielle, si elle est donnée, est considérée comme un acte de gouvernement, les relations de la France avec les Etats étranger étant en cause.

Accords concernant les appareils dépendant d'Etats membres de l'OTAN
Le traité sur le régime Ciel ouvert.

b. La situation à l'étranger

On retrouve des principes semblables.

Le survol de la Sibérie par les avions se rendant d'Europe occidentale au Japon. Un accord franco-russe, dont la validité au regard du droit européen est contestée par certains. Survol à titre onéreux, les redevances étant versées à Aeroflot. Un accord du 1^{er} décembre 2011 entre Bruxelles et Moscou prévoit que les redevances pour survoler le territoire russe seront transparentes et liées aux coûts. L. Gard, Revue droit transports, janv. 2012 Chr. 1.

L'observation à fin militaire.

Des avions de reconnaissance des E.U. effectuaient régulièrement à l'époque de la guerre froide à très haute altitude le survol du territoire de l'URSS. Les photos prises sont désormais publiées. L'aviation soviétique a abattu le 1^{er} mai 1960 un avion américain U2 et fait prisonnier le pilote Gary Powers, alors qu'une conférence réunissait autour de De Gaulle, deux semaines plus tard à Paris, Eisenhower, Khrouchtchev et Macmillan. Le sommet échoua.

Le traité sur le régime Ciel ouvert signé à Helsinki le 24 mars 1992 est applicable à l'observation aérienne.

Les guerres civiles

L'appareil civil étranger, évoluant licitement dans un espace national, abattu par un missile de provenance inconnue.

La catastrophe aérienne de l'appareil de la compagnie Malaysian Airlines en provenance des Pays-Bas survolant l'espace aérien ukrainien abattu le 17 juillet 2014 par un missile qui aurait été lancé, vraisemblablement par erreur, par des milices pro russes opérant sur cette zone, par les forces ukrainiennes ou par d'autres combattants.

Une double procédure a été lancée contre la Russie par 380 membres des familles des victimes devant la cour européenne des droits de l'homme. Requête Ayley et alii et requête Angline et alii c. Russie, introduites en mai 2016 et novembre 2018.

Les requérants invoquent l'article 2 (droit à la vie). Ils allèguent que la Russie est responsable de la mort de leurs proches de façon directe ou indirecte. Sous l'angle de l'article 3 (interdiction des traitements inhumains ou dégradants) ils se plaignent d'un défaut de coopération de la fédération russe avec l'équipe d'enquête internationale.

Les requérants de la seconde requête formulent des griefs sur le terrain des articles 6 (droit à un procès équitable), 8 (droit au respect de la vie privée et familiale) et 13 (droit à un recours effectif)

Procédure communiquée à la Russie le 3 avril 2019.

L'instance pénale aux Pays-Bas

Le bureau néerlandais pour la sécurité avait conclu que l'avion avait été touché par un missile lancé à partir d'un système de missile sol-air Bouk depuis un endroit situé dans l'est de l'Ukraine.

Une enquête pénale a été ouverte.

Des constatations préliminaires ont été présentées en 2016 et 2018. Le groupe d'enquête conjoint a indiqué que l'avion avait été abattu par un missile tiré depuis un champ situé dans le secteur de Pervomaïski, alors sous contrôle de séparatistes pro-russes. Ce missile avait été lancé à partir d'un dispositif apporté de Russie et renvoyé ensuite dans ce pays. Ce dispositif provenait d'une unité des forces armées de Russie.

En mai 2018, s'appuyant sur les conclusions du groupe d'enquête conjoint, les gouvernements néerlandais et australien déclarèrent qu'ils tenaient la fédération de Russie pour responsable de la destruction de l'avion.

La Russie a démenti toute implication dans la catastrophe et en a imputé la responsabilité à l'Ukraine.

Le parquet néerlandais poursuit pour meurtre trois russes et un ukrainien, le procès devrait se tenir à Schiphol à partir du mars 2020. L'un, membre des services secrets russes, s'était proclamé ministre de la défense des séparatistes. Un second est membre du GRU, le service secret militaire russe, il dirigeait les services secrets des séparatistes. Le troisième était l'adjoint du second. Quant au dernier, il a aidé à l'évacuation après le tir contre l'appareil qui a été détruit en vol.

Les accusés ne comparaitront probablement pas.

II. La sûreté de la navigation aérienne

La sécurité et la sûreté des transports aériens, ouvrage collectif sous la direction de Xavier Latour, colloque tenu le 18 janvier 2015 à la faculté de Paris V, Le Harmattan.

Fabien Vallée, Le concept de sûreté dans le domaine aérien, RFDA 2015, pages 5-53

La malice des hommes est telle que certains individus, animés des plus noirs desseins, n'hésitent pas à mettre en péril la sûreté de la navigation aérienne. Un appareil aérien peut être détruit si des explosifs ont été installés à bord et détonnent. Un appareil aérien détourné peut s'écraser sur une cible pour y semer la mort.

Les États et les organisations internationales adoptent des mesures de prévention pour empêcher par anticipation la production de telles atteintes à la sûreté. Si ces mesures n'étaient pas prises et que l'attentat survenait, les pouvoirs publics seraient voués à la vindicte.

Si la prévention a manqué son effet et que le dommage survient, la puissance publique s'est dotée d'armes de répression.

Une décision du comité mixte UE- OACI du 18 mars 2013, JOUE du 25 juin 2013, a adopté une annexe relative à la sécurité aérienne : coopération entre les deux organisations, échange d'informations, formations dans le domaine de la sécurité

A. La prévention

Le corpus législatif, mondial, européen et national, relatif à la prévention de la menace terroriste et des autres actes illicites portant atteinte à la liberté de la navigation aérienne est fort abondant et soumis à des réformes et révisions fréquentes.

L'annexe 17 à la convention de Chicago contient des dispositions concernant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Comme la capture d'aéronef, la destruction d'un aéronef, la séquestration de personnes à bord d'un aéronef ou dans un aéroport, l'intrusion à bord par la force dans la cabine d'un aéronef, l'introduction d'armes ou d'explosifs à bord d'un aéronef, la prise de possession d'un aéronef à des fins criminelles pour causer la mort, la communication de fausses informations de nature à compromettre la sécurité des vols...

L'OACI déconseille aux exploitants d'aéronefs de survoler les zones de conflit.

Ce sont les suites de la destruction le 17 juillet 2014 par un missile Buk de fabrication russe de l'appareil malais MH17 effectuant un vol d'Amsterdam à Kuala Lumpur et survolant l'Est de l'Ukraine.

La Russie a contesté les conclusions de la commission d'enquête néerlandaise publiées en octobre 2015.

L'OACI a publié un communiqué le 19 octobre 2015 pour préciser certains points et se dédouaner.

Ce sont les États qui exercent à titre exclusif la souveraineté sur leur espace aérien. Cette souveraineté leur confère la responsabilité d'émettre des alertes en cas de menaces, conflits armés, nuages de cendre, tirs de missiles et de roquettes.

Les États ont le pouvoir de fermer leur espace aérien si les menaces contre la sécurité l'exigent. Il appartient aux compagnies d'évaluer les risques avant de décider des itinéraires, sur la base des communications des états et des tiers.
L'OACI n'a pas le pouvoir de dérouter le trafic ou de fermer l'espace aérien.
L'OACI a mis en place un répertoire accessible à tous sur les risques.
Des proches des victimes entendent assigner en justice aussi bien l'État ukrainien que la compagnie de Malaisie.

Le règlement n° 300/2008 du 11 mars 2008 instaure des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.
Ce règlement est complété par un règlement d'exécution 2015/1998 du 5 novembre 2015, JOUE du 14 novembre 2015, L 299/1, modifié par un règlement 2017/815 du 12 mai 2017 et par un règlement 2019/103 du 23 janvier 2019.

La Commission européenne forme un recours le 10 septembre 2015, C-481/15, JOUE du 9 novembre 2015, C371/16, à l'encontre de l'Allemagne, pour avoir omis d'assurer les contrôles en matière de sûreté de l'aviation et de recourir à un nombre insuffisant d'auditeurs pour assurer les contrôles de qualité. Elle demande à la CJUE de constater le manquement.

Le JORF du 21 juillet 2015, p. 12311, publie une longue annexe relatant les mesures de sûreté de l'aviation civile, arrêté du 2 avril 2015 modifiant l'arrêté du 11 septembre 2013. Un arrêté du 20 novembre 2015 prend des mesures plus strictes en période d'état d'urgence pour le filtrage des personnels et la vérification des bagages de soute devant concorder avec les noms des passagers montant à bord.

L'Europe est reliée aux autres aéroports existant à travers le monde, des passagers y embarquent à destination des aéroports européens, du fret est embarqué hors Europe pour être débarqué en Europe. L'UE reconnaît que certains pays tiers, comme les États-Unis, appliquent de normes de sécurité équivalentes aux de base commune existant en Europe, voir le règlement d'exécution 2015/2426 du 18 décembre 2015, modifiant le règlement 2015/1998.

Il existe une convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, ainsi qu'un protocole additionnel, l'UE y adhère.

1. Le contrôle des objets avec lesquels les passagers montent à bord

Il est interdit aux passagers de monter à bord avec des produits ou objets dangereux.
La réglementation est soumise à de fréquentes modifications. Elle est minutieuse.
Le texte de référence est actuellement, avec son annexe, le règlement d'exécution 2015/1998 du 5 novembre 2015.

En ce qui concerne la France, l'arrêté du 11 septembre 2013 – modifié en particulier par un arrêté du 14 mai 2018 - concerne les mesures de sûreté de l'aviation civile.

Annexe

- 4.1.1. Inspection/filtrage des passagers. Avant l'inspection/filtrage, les passagers doivent retirer leurs manteaux et vestes. L'inspection/filtrage doit être réalisée selon une des méthodes suivantes, palpation/fouille manuelle, franchissement d'un portique de détection des métaux, chiens détecteurs d'explosifs, équipement de détection de traces d'explosifs, scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants ...
- 4.1.2. Inspection/filtrage des bagages de cabine. Manteaux et vestes sont inspectés comme des bagages de cabine. Les ordinateurs portables sont en principe inspectés séparément.
- 4.1.3. Les LAG sont les liquides, aérosols et gels : pâtes, lotions, mélanges liquides/solides, le contenu des récipients sous pression tel que pâte dentifrice, gel capillaire, boissons, soupes, sirops, parfum, mousse à raser, transportés par les passagers. Ils sont inspectés. Ou bien ils sont soumis à des appareils de détection d'explosifs liquides, s'ils ont été achetés dans la partie côté piste de l'aéroport et placés scellés au moment de l'achat, ou s'ils sont placés dans des contenants individuels, 4.1.3.1.

4.1.4. Il y a place pour une réglementation plus sévère ainsi que de certaines exemptions, 4.1.3.3.

4.2.

4.3. Articles prohibés. Les passagers ne sont pas autorisés à transporter les articles énumérés dans l'appendice 4-C. Revolvers, armes à feu, frondes, lance-pierres, fusils assommoirs, aérosols neutralisants, lames de rasoir, haches, piolets, cutters, équipements d'arts martiaux, épées et sabres, perceuses électriques, scies, bâtons, gourdins et matraques, engins explosifs ou incendiaires, mines, grenades, dynamite, poudre et explosif plastique.... Des dérogations ou exemptions sont possibles dans certains cas.

4.4. Les passagers doivent être informés des articles prohibés. 5.4.3.

5. Inspection /filtrage des bagages de soute.

On peut nourrir la crainte légitime qu'un passager – qui utiliserait éventuellement d'un subterfuge pour rester à terre - introduise des explosifs dans les objets mis dans la soute.

Identification des bagages de soute. Le transporteur doit veiller, lors de l'embarquement, à ce que chaque passager présente une carte valable d'embarquement.

L'arrêté du 11 septembre 2013 est relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile. Il a été modifié plusieurs fois, dernièrement par un arrêté du 14 mai 2018.

Lorsqu'un passager remet à l'entreprise de transport aérien un bagage de soute pour le vol sur lequel ce passager est enregistré, cette dernière vérifie la concordance pour le vol considéré entre les 3 éléments suivants, le document attestant de l'identité du passager, le titre de transport et la carte d'embarquement valable. Le transporteur doit s'assurer que chaque bagage de soute du passager comporte la mention du titulaire du titre de transport.

Il faut identifier les bagages de soute de passagers qui n'ont pas embarqué ou qui ont quitté l'aéronef avant le départ. On appelle bagages de soute non accompagnés les bagages alors que le passager ne se trouve pas à bord. Ils sont soumis à un contrôle spécial de sécurité.

Il est possible que des bagages de cabine soient retirés à l'embarquement et placés en soute. Il faut que ces bagages comportent une mention permettant d'identifier leur propriétaire.

Certains objets ne sont pas admis (sauf exemption) à être transportés comme bagages de soute, articles prohibés, 5.4., appendice 5-B. Substances et engins explosifs ou incendiaires susceptibles d'être utilisés pour occasionner des blessures graves ou pour menacer la sécurité de l'aéronef, munitions, détonateurs, mines grenades, feux d'artifice, bombes fumigènes, dynamite, poudre, explosifs plastiques.

Les bagages de soute sont soumis à inspection / filtrage.

Sous certaines conditions, un bagage de soute peut être ouvert et faire l'objet d'une fouille manuelle en l'absence du passager.

Les services de l'État sont informés en cas de découverte d'un article prohibé dans un bagage promis à la soute. En cas de débarquement de passager, ses bagages de cabine placés en soute sont débarqués.

Une fouille de sûreté des parties critiques qui pourraient avoir été contaminées doit être réalisée afin d'obtenir l'assurance raisonnable qu'elles ne contiennent pas d'articles prohibés, chaque fois qu'ont eu accès à des parties critiques : des personnes qui n'ont pas été soumises à une inspection filtrage ; des passagers et des membres d'équipage en provenance de pays tiers ne figurant pas sur la liste 4-B ; ou des passagers et des membres d'équipage en provenance d'aéroports de l'Union, lorsque l'État membre a dérogé aux normes de base communes, à moins qu'ils ne soient accueillis dès leur arrivée et accompagnés jusqu'à la sortie des zones, règlement 2015/1998, annexe, point 1.1.3.4

La lutte contre le trafic illicite d'armes par la voie aérienne, décision du Conseil de l'UE du 2 décembre 2010, action de l'UE contre le commerce illicite d'armes légères et de petit calibre par voie aérienne.

2. La communication aux autorités de police des données relatives à l'identité des passagers.

Les données PNR. Les fichiers. La recherche du renseignement. La communication aux autorités publiques par les transporteurs aériens des données concernant les passagers. Il y a là une atteinte certaine à l'intimité de la vie privée, justifiée par la nécessité de la lutte contre la grande criminalité, le terrorisme et le trafic de stupéfiants.

a) Dans l'ordre interne français

Il est fait obligation aux transporteurs aériens de communiquer les données à caractère personnel concernant les passagers au ministère de l'intérieur. Art. R. 1631-1 du code des transports renvoyant au code de sécurité intérieure, art. L. 232-1 et suivants.

Le décret n° 2014-989 du 29 août 2014 porte application de l'article L. 232-4 du code de la sécurité intérieure et fixe les modalités de transmission au ministère de l'intérieur des données relatives aux passagers par les transporteurs aériens, JORF du 31 août 2014. Art. R. 232-1 : les données à caractère personnel sont transmises au ministère de l'intérieur par les transporteurs aériens, dès la clôture du vol, par envoi électronique sécurisé.

Les articles R. 232-12 et suivants du code de la sécurité intérieure concernent le traitement informatique des données API-PNR France.

b) Dans l'ordre européen

Plusieurs dispositions ont été prises dans le cadre de l'UE concernant le traitement des données.

Un règlement 2016/679 du 27 avril 2016 est relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données. C'est un texte général.

Une directive 2016/680 du 27 avril 2016 concerne également la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données par les autorités à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites. C'est un texte de procédure pénale.

Enfin, une directive 2016/681 du 27 avril 2016 est relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites. Le transport aérien est concerné.

La directive remarque que les transporteurs aériens traitent déjà des données PNR pour leur usage commercial.

La directive prévoit que les transporteurs effectuant des vols entre l'Europe et des pays tiers doivent transférer à une UIP, "unité d'information passagers", les données PNR qu'ils recueillent, y compris les données API. La liste des « unités d'information passagers » instituées par les États a donné lieu à publicité, JOUE du 2 juillet 2018, C 230/6. Ces unités ont pour responsabilité la collecte des données PNR auprès des transporteurs aériens. Ces données peuvent être échangées entre États membres.

Ce transfert de données et d'informations concernant les passagers est mis au service de la prévention et de la répression des infractions de terrorisme et d'infractions graves punies d'une peine d'au moins 3 ans de privation de liberté.

Voir l'annexe II pour une liste d'infractions, comme le détournement d'avion ou la participation à une organisation criminelle.

On contrôle ainsi les passagers, suspects d'infractions graves, aussi bien ceux en provenance de l'étranger et qui vont arriver en Europe, que ceux qui sont au départ d'un aéroport européen.

Les données sont conservées 5 ans, elles sont dépersonnalisées au bout de 6 mois.

Les États peuvent décider d'appliquer la directive PNR aux vols intra-UE. L'État qui prend cette décision effectue une notification écrite auprès de la Commission. C'est le cas par ex. de la république tchèque, des Pays Bas, de la Finlande, JOUE du 6 août 2019.

c) Dans les relations internationales

L'Union européenne a conclu ou mène des négociations pour conclure avec des États étrangers des accords par lesquels les États se communiquent et échangent entre eux des renseignements concernant les passagers. Ces données ainsi communiquées peuvent donner des indices quant au caractère dangereux de certains candidats au voyage.

i. Europe - États-Unis

Les États-Unis exigent que des informations sensibles concernant les passagers se rendant dans l'union nord-américaine leur soient transmises par les transporteurs.

Les États européens se sont inclinés, sans contrepartie, en concluant des accords avec les USA, devant cette exigence américaine.

Un accord a été conclu le 2 juin 2016 à Amsterdam entre les États-Unis et l'Union européenne sur la protection des informations à caractère personnel traitées à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière. Une décision 2016/2220 du Conseil du 2 décembre 2016 approuve la conclusion de cet accord. Le JO de l'UE du 10 décembre 2016 publie cet accord, entré en vigueur le 1^{er} février 2017. Des informations à caractère personnel sont transférées des États de l'UE en direction des États-Unis. L'accord a pour objet la protection de ces données.

Les États-Unis exigent que les transporteurs qui desservent les aéroports américains transmettent aux autorités policières américaines les données concernant les passagers se rendant ou quittant le territoire américain.

Cette prétention est susceptible de porter atteinte aux libertés publiques et au respect de la vie privée.

Les défenseurs des droits de l'homme et des libertés publiques critiquent àprement ces mesures d'atteintes à la Privacy justifiées par la Realpolitik.

(Voir dans un domaine différent l'arrêt Schrems rendu par la CJUE le 6 octobre 2015, C-362-14, conclusions Yves Bot du 23 septembre 2015, Gazette du Palais des 28-29 octobre 2015, n° 301 et 302, note Jean Luc Sauron : les utilisateurs de Facebook résidant dans l'Union voient leurs données à caractère personnel être transférées vers des serveurs Facebook USA situés aux États-Unis, auxquels les autorités américaines de renseignement, NSA, FBI, peuvent accéder. Le commissaire irlandais à la protection des données avait refusé d'instruire la plainte du sujet autrichien considérée comme futile ou vexatoire. L'arrêt affirme le rôle des autorités nationales de contrôle, celles-ci ont à examiner la demande d'une personne prétendant que les pratiques dans cet état tiers n'assurent pas un niveau de protection adéquat. Il invalide la décision de la Commission estimant le système américain offrant un niveau adéquat de protection. Le commissaire pourrait ainsi interdire ou suspendre le flux de données en direction des États-Unis)

(En droit aérien, le débat se pose principalement en termes de droit public, c'est l'État américain qui exige des États européens la communication des données concernant les passagers, sous la menace implicite d'interdire en cas de refus de la part de l'UE l'atterrissage des avions des transporteurs européens sur le territoire américain.)

(Avec le débat relatif à l'affaire Schrems, il existe en premier la relation contractuelle entre l'abonné de Facebook et la société filiale irlandaise qui transmet dans un second temps les données de ses clients à sa société mère ; l'État américain n'intervient pas si ce n'est que les services de renseignement américains ont accès s'ils le souhaitent sur le fondement du droit américain au serveur américain de Facebook. L'ordre public européen - la charte des droits fondamentaux - intervient alors pour assurer le respect de la vie privée des ressortissants européens, d'où la fonction dévolue au Data Protection Commissioner)

(Un autre arrêt Schrems de la CJUE du 25 janvier 2018, C-498/16, traite de la compétence juridictionnelle à apprécier dans les termes du règlement de Bruxelles I, dans un contentieux où un consommateur autrichien utilisant un compte F. agissait contre Facebook Irlande. Un utilisateur d'un compte Facebook privé ne perd pas la qualité de consommateur, lorsqu'il publie des livres, donne des conférences, exploite des sites internet, collecte des dons et se fait céder les droits de nombreux consommateurs afin de faire valoir ces droits en justice. Le consommateur ne peut en revanche se prévaloir du for du consommateur, à savoir le tribunal de son domicile, pour faire valoir les droits que d'autres consommateurs lui ont cédés.)

Sylvie Peyrou, De l'accord PNR à PRISM, bilan et perspectives sur les malentendus transatlantiques : lutte anti-terroriste versus protection des données personnelles, 11 septembre 2013, CDRE.

Parcours sinueux

L'accord de 2004 et son annulation par un arrêt de la Cour de justice du 30 mai 2006

L'accord entre l'Union européenne et les États-Unis sur le transfert par les transporteurs aériens de données - données PNR, Passenger Name Record - contenues dans les dossiers des passagers au ministère américain de la sécurité intérieure (DHS, Department of Homeland Security), 16 et 19 octobre 2006.

PNR = dossier contenant les données personnelles d'un voyageur que recueillent les entreprises de transport lors de la délivrance de billet.

L'accord PNR 2007, 23 et 26 juillet 2007. Réticence du parlement européen.

La préparation d'un nouvel accord en 2011 : voir l'avis du contrôleur européen de la protection des données, JOUE du 9 février 2012. Voir la résolution du Parlement européen du jeudi 11 novembre 2010, JOUE du 13.3.2012, C 74 E/8.

Accord entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne sur l'utilisation des données des dossiers passagers (données PNR) et leur transfert au ministère américain de la sécurité intérieure, Bruxelles, 14 décembre 2011. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

Les transporteurs fournissent au DHS (Department of Homeland Security) les dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation, en principe, 96 heures avant le départ du vol puis en temps réel.

Les États-Unis utilisent ces dossiers à des fins de prévention et de détection d'infractions en matière de terrorisme et d'infractions punies de 3 ans d'emprisonnement.

Ces dossiers sont conservés 5 ans en période active et 10 ans en période dormante.

Les données peuvent être transmises sous certaines conditions à des États tiers.

L'accord conclu 2 juin 2016 entre les États-Unis et l'UE est considéré comme un accord-cadre, l'article 19 accorde aux citoyens de l'Union le droit à des recours juridictionnels. Les transferts effectués sur le fondement de l'accord UE-EU sur les dossiers passagers ne sont pas exclus du bénéfice à un recours juridictionnel conféré par la législation américaine, voir la déclaration de la Commission européenne, JOUE du 31 janvier 2017, L 25/2.

ii. Europe-Australie

Un accord semblable avait été conclu avec l'Australie en 2008.

Un nouvel accord a été fait à Bruxelles le 29 septembre 2011 et il est entré en vigueur le 1^{er} juin 2012.

iii. Europe - Canada

Un accord de 2006 était venu à expiration.

Un nouvel accord a été signé en 2014 entre le Canada et l'Union européenne prévoyant la transmission aux autorités canadiennes, par les transporteurs aériens effectuant des vols à partir de l'UE et en direction du Canada, des données des dossiers passagers, accord PNR.

Comme le Conseil a demandé au Parlement de l'approuver, celui-ci a saisi la Cour de Justice pour savoir si l'accord garantissait le respect de la vie privée et s'il était compatible avec la charte des droits fondamentaux.

C'est l'avocat général Mengozzi qui, le 8 septembre 2016, a rendu ses conclusions dans cette demande d'avis 1/15.

Les conclusions sont nuancées, elles contiennent des conditions et des réserves, certaines dispositions de l'accord UE - Canada sont jugées contraires à la charte. L'avocat général se fonde sur les précédents constitués par les arrêts Digital Rights Ireland et Schrems.

La CJUE a publié, le 26 juillet 2017, son avis 1/15. Un argumentaire de 232 paragraphes.

L'avis commence par statuer sur la procédure législative à mener pour adopter la décision du Conseil d'approuver l'accord. La CJUE estime que la conclusion de l'accord doit être fondée, en application de la procédure législative ordinaire (vote à la majorité qualifiée du Conseil et approbation du Parlement), conjointement sur l'article 16 § 2 [assurer la sécurité publique] et l'article 87 § 2 a) [assurer la protection des données PNR] du TFUE.

Les données transférées par les transporteurs aux autorités canadiennes sont destinées à être analysées automatiquement avant l'arrivée de l'aéronef au Canada. Les passagers qui apparaîtraient suspects sont ainsi exposés en arrivant au Canada à des vérifications approfondies à la frontière, voire au pire à leur arrestation.

Certains éléments jouent en faveur de la conformité de l'accord.

L'utilisation des données PNR a fait progresser la lutte contre le trafic de drogue, la traite des êtres humains et le terrorisme.

Les autorités canadiennes soutiennent que les données PNR ont contribué à l'identification de suspects d'actes de

terrorisme. Des saisies de produits stupéfiants et de matériel pédopornographique ont ainsi été rendues possibles. L'entrée en vigueur de l'accord est subordonnée, selon l'avis rendu par la CJUE, au respect de certaines conditions. La communication de données à caractère personnel à l'autorité canadienne constitue une ingérence dans le droit au respect de la vie privée et dans la protection des données à caractère personnel. Les droits conférés par la charte ne sont pas cependant des prérogatives absolues. Des limitations peuvent être apportées aux droits et libertés si elles sont nécessaires. L'accord en cause tend à garantir la sécurité publique, ce qui est un objectif d'intérêt général. Toute personne a droit à la liberté, mais également à la sûreté.

L'accord entre le Canada et l'UE devra être amendé pour se trouver en conformité avec la Charte des droits fondamentaux. Certains éléments méritent d'être clarifiés et précisés. La communication des données sensibles (origine ethnique, opinions politiques, religieuses, philosophiques, syndicales, sexe, état de santé) est prohibée. Des observations critiques concernent la conservation des données et leur éventuelle transmission à des États tiers (comme les USA), voire à des particuliers. Les passagers aériens doivent avoir accès aux données les concernant et doivent pouvoir en demander en cas d'erreur la rectification.

Le code de la sécurité intérieure envisage dans son article L. 235-1 la transmission des données à des services de police étrangers.

B. La répression pénale des atteintes à la liberté de la circulation aérienne

Les atteintes à la libre circulation aérienne peuvent prendre des formes diverses.

Elles n'ont pas toutes un caractère d'extrême gravité comme le détournement aux États-Unis d'avions civils le 11 septembre 2001 par des criminels homicides fanatisés au point d'accepter de perdre la vie, en faisant fracasser ces avions sur des immeubles de cent étages à New York.

Des manifestations syndicales ou politiques visent parfois à interdire le décollage ou l'atterrissage des avions. Le phénomène du détournement d'aéronef opéré par des déséquilibrés ou par des militants politiques est déjà ancien. On parle de piraterie aérienne.

Certaines atteintes à la circulation aérienne bénéficient ou bénéficiaient parfois de la faveur de certains secteurs de l'opinion.

Que fait-on lorsque les mesures de prévention ont échoué ?

1. La compétence pour réprimer la criminalité aérienne

La France

Les règles de procédure pénale.

Le débat concerne la détermination de la compétence des juridictions concernant les infractions commises à bord ou à l'encontre d'un aéronef.

La compétence des juridictions répressives françaises.

Les victimes de l'infraction ont été les personnes se trouvant à bord d'un aéronef : compétence de la juridiction du lieu du décollage, de destination ou de l'atterrissage, art. 693 du code de procédure pénale.

Les juridictions françaises compétentes font application du droit pénal français : la compétence des juridictions pénales françaises induit la compétence du droit pénal français.

2. Les règles de fond

Le corpus infractionnel.

La compétence normative

De nombreuses conventions internationales, parfois déjà amendées par un protocole, créent des infractions ou imposent aux États signataires de prévoir dans leur arsenal répressif des infractions permettant de réprimer les agissements les plus nocifs.

(Naveau, Godfroid et Frühling, n°147 et suivants)

La Convention de Tokyo du 14 septembre 1963 est relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, 186 parties.

Le Protocole de Montréal du 4 avril 2014 porte amendement à la convention de Tokyo. Il a reçu la signature de la France le 30 mai 2016. 21 ratifications ou adhésions ; il en faut 22 pour que le protocole entre en vigueur.

La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 porte sur la répression de la capture illicite d'aéronefs. 185 parties.
Le protocole complémentaire, fait à Pékin, le 10 septembre 2010, à la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs amende la convention de La Haye de 1970, le protocole est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018. 32 États liés, dont la France ; 18 ratifications, 13 adhésions, une acceptation.

La Convention de Montréal du 23 septembre 1971 est pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, 188 parties.

Le Protocole de Montréal du 24 février 1988 est complémentaire de la convention de Montréal de 1971, il est pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, 175 parties.

La Convention de Montréal du 1^{er} mars 1991 est sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, 152 parties.

La Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale faite à Pékin le 10 septembre 2010 vise à criminaliser l'utilisation d'aéronefs civils comme armes et l'emploi de matières dangereuses pour attaquer des aéronefs ou d'autres cibles au sol.

La convention est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018.

29 ratifications, adhésions, acceptation, ont été obtenues, dont celle de la France.

Elle a été publiée au JORF du 4 novembre 2018 par un décret du 30 octobre 2018.

Chaque État s'engage à réprimer de peines sévères les infractions visées à l'article 1^{er} de la convention.

Le code pénal et le code des transports incriminent en conséquence, en France, un certain nombre de comportements, d'actes et de pratiques.

Certains relèvent du terrorisme, ce qui se traduit par une aggravation de la répression. L'UE est, dans son domaine de compétence, partie à la convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme, signée à Varsovie le 16 mai 2005. La convention est dotée d'un protocole additionnel signé à Riga le 22 octobre 2015.

Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle d'un aéronef avec des personnes à bord, par violence ou menace de violence, est un crime puni par l'article 224-7 du code pénal.

Criminelle, 2 décembre 2015, n° 13-80751, détenu s'évadant en 1990 de la prison de Lannemezan en hélicoptère.

Il s'enfuit en Espagne, où il est condamné pour détournement d'aéronef.

L'Espagne le livre ultérieurement en 2011 à la France, où il est condamné pour évasion et séquestration d'un surveillant.

Le détournement d'aéronef constitue un acte de terrorisme lorsque l'infraction est intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, cf. art. 421-1 CP

L'entrave à la navigation ou à la circulation d'un aéronef est un délit correctionnel puni par l'article L. 6372-4, 4^o du code des transports. Qui devient un crime si des blessures ou mort s'ensuivent.

Criminelle, 22 juin 2010, n° 09-86658 : condamnation par la cour de Nouméa de plusieurs personnes pour entrave à la circulation d'aéronefs : occupation du terrain d'aviation de Nouméa le 28 mai 2009, la circulation des aéronefs avait été entravée, action orchestrée au terme de l'assemblée d'un syndicat de travailleurs canaques, empêcher le décollage d'avions pour l'ouverture de négociations avec Air Calédonie, monter dans les avions pour les empêcher de décoller Paris, 26 février 2013, Revue de droit des transports avril 2013, commentaire 34 par Ph. Delebecque (condamnation d'une passagère qui ameuté les passagers pour empêcher la reconduite à l'étranger d'une personne éloignée de France)

L'alerte (infondée) à la bombe constitue un délit correctionnel : l'auteur compromet sciemment la sécurité d'un aéronef

en vol en communiquant une fausse information, art. 224-8 du code pénal.

3. La coopération entre États

La délinquance en matière d'atteinte à la liberté de la navigation aérienne prend souvent une coloration transfrontière. L'infraction peut être commise en vol, l'appareil aérien atterrit dans un État étranger avec le suspect à bord si on est parvenu à le neutraliser.

Que faire du suspect qui se trouve entre les mains de l'autorité locale ? On applique l'adage " Aut dedere aut punire", l'État d'arrestation livre le suspect, ou il le punit s'il le juge coupable.

Chapitre II. La navigation dans l'espace

Une liberté fonctionnelle : L'espace extra-atmosphérique peut être exploré et utilisé librement par tous les États.

L'espace atmosphérique offert à la navigation des aéronefs et des objets spatiaux

Chaque État accède à l'espace extra atmosphérique en opérant depuis son territoire un lancement permettant à l'objet spatial de transiter dans un premier temps dans son espace aérien national,

Soit il fait transiter l'engin spatial au travers d'un espace aérien relevant d'un État tiers mais avec l'autorisation de ce dernier,

Soit il fait lancer l'engin depuis la haute mer et il fait transiter l'objet spatial au travers d'un espace aérien échappant à toute souveraineté.

Cf. sur cette difficulté de l'accès à l'espace, Mireille Couston, Droit spatial, p. 61.

Un symposium organisé par l'OACI et le bureau des affaires spatiales des Nations-Unies s'est tenu le 20 mars 2015 à Montréal entre experts de l'aérospatial. Pour aller dans l'espace et en revenir, il faut traverser le même espace aérien que les aéronefs. Il convient donc d'assurer la sécurité de la navigation des engins spatiaux dans l'atmosphère.

Le sous-comité juridique du comité des utilisations pacifiques de l'espace a en avril 2019 mené un débat concernant la gestion du trafic spatial. A/AC.105/C.2/L.309/Add.1. Les Etats communiquent ou sont invités à communiquer leurs plans annuels de lancement ou à notifier au préalable leurs lancements. On préconise de prendre des mesures concernant les rentrées dans l'atmosphère des objets spatiaux.

Certains Etats communiqueraient volontairement des informations inexates.

L'espace désigne non seulement le vide inter sidéral mais également la lune et les planètes du soleil : les régions des corps célestes devant être librement accessibles, les recherches scientifiques sont libres dans l'espace extra atmosphérique, les activités des États doivent s'effectuer conformément au droit international, toutes les stations se trouvant sur la lune seront accessibles ...

Toutes ces libertés ont une finalité commune, elles doivent être exercées pour le bien et pour l'intérêt de l'humanité. Le bien de l'humanité en est le critère de légitimité.

Chaque État est responsable des activités spatiales menées par ses sujets et nationaux, art. VI du traité de 1967, il les surveille et il les autorise. Les individus, les groupements n'agissent pas de façon autonome dans l'exploration spatiale, ils sont sous la responsabilité et le contrôle de l'État dont ils dépendent.

L'orbite géostationnaire

35 786 km au-dessus de l'équateur

Le satellite qui y est positionné connaît la même rotation que la Terre, il semble immobile. Il tourne autour de la terre, et la terre tourne sur elle-même. Des corrections d'orbite sont cependant nécessaires.

Il est admis qu'il s'agit d'une ressource naturelle limitée en risque de saturation, faisant partie intégrante de l'espace, qui ne devrait pas faire l'objet d'appropriation par voie d'utilisation répétée

Les prétentions de certains États équatoriaux sur leurs ressources naturelles et donc sur l'orbite géostationnaire, contenues dans la déclaration de Bogota du 3 décembre 1976, n'ont pas recueilli l'adhésion des autres États.

De facto se produit une appropriation des positions orbitales au profit du premier arrivant ou occupant. Premier arrivé, premier servi. L'actuelle omniprésence des intérêts des pays les plus développés sur l'arc synchrone s'apparente, même s'il faut le regretter, à une appropriation par voie d'occupation, il n'y a certes pas titre, mais le droit ne peut faire

acceptation des faits.

Mireille Couston, *Le droit spatial*, p. 67

Les États moins développés contestent toute appropriation d'un emplacement sur l'orbite géostationnaire, même par voie d'une utilisation répétée, ils souhaitent l'adoption de mesures juridiques et techniques pour promouvoir l'accès à l'orbite géostationnaire dans des conditions d'égalité. Réduire la fracture numérique.

L'article 44 de la constitution de l'UIT aborde cette question de l'utilisation de l'orbite circumterrestre par les satellites géostationnaires. Une conférence mondiale des radiocommunications doit se tenir en 2019, elle devrait assurer un accès équitable au spectre et à l'orbite géostationnaire aux États intéressés.

On pratique la prise de brevets sur orbites, principalement aux États Unis et dans une moindre mesure en Europe.

La répartition des fréquences, ressources naturelles limitées.

On relève le risque d'interférences, volontaires ou non.

Mireille Couston, *op.cit.*, p. 71

Philippe Achilleas, *Vers une gestion commune renforcée de l'utilisation de ressources naturelles partagées : l'accès à la ressource "spectre-orbite"*, in *Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale*, Pedone, 2014, p. 37

La répartition des fréquences s'opère dans un premier temps entre États dans le cadre de l'UIT.

Le refus de la politique du fait accompli et l'intervention de mécanismes de droit public pour attribuer à chacun son dû.

L'entité demanderesse obtient une autorisation de son gouvernement, chaque État fait enregistrer les assignations de fréquences qu'il délivre auprès de l'UIT.

Comment procède-t-on en France à l'assignation de fréquence au profit d'un système satellitaire ?

Il y a une demande déposée auprès de l'Agence nationale des fréquences, qui accorde l'autorisation et qui déclare au nom de la France l'assignation de fréquence à l'UIT.

L'exploitation d'une assignation de fréquence est soumise à autorisation ministérielle.

Un arrêté du 1^{er} décembre 2015 du ministre de l'économie autorise la société Eutelsat SA à exploiter des assignations de fréquence pour un système satellitaire à la position orbitale 9° Est.

Un autre arrêté de la même date donne une autorisation semblable à la société Airbus Defence & Space GMBH.

Un arrêté du 30 mars 2015 autorise la société Airbus Defence & Space SAS à exploiter les assignations de fréquence déclarées par la France à l'Union internationale des télécommunications pour un système satellitaire non géostationnaire.

La station terrienne exploitée est localisée à Toulouse Le Palays.

Une décision n°243/2012 du 14 mars 2012 établit un programme pluriannuel en matière de politique du spectre radio-électrique. Le spectre est qualifié de ressource publique clé pour la radiodiffusion sonore et télévisuelle, pour les communications mobiles à large bande sans fil et par satellite ...

Madame Ravillon signale un contentieux, RFDA 2015.292, ayant opposé Eutelsat à Deutsche Telekom, concernant le droit d'usage de certaines fréquences à la position orbitale 28,5 Est. Une transaction est intervenue. En revanche le tribunal arbitral s'est déclaré incompétent pour connaître du litige avec Mediabroadcast à laquelle les activités de Deutsche Telekom avaient été transmises.

La militarisation de l'espace. Le traité de 1967 n'interdit pas formellement d'utiliser l'espace à des fins de défense militaire, il interdit seulement d'y installer des armes de destruction massive. La guerre des étoiles. Certains prétendent que certains États ont installé des armes offensives en orbite : les États Unis, la Russie, la Chine ... Le système anti-missiles. Des satellites peuvent être utilisés pour donner de l'information à des systèmes d'armes de précision et pour les guider. La destruction ou la neutralisation des satellites de l'adversaire, les systèmes de brouillage. Les systèmes d'écoute et d'observation. Les Nations Unies font périodiquement des déclarations pour déplorer la course aux armements et souhaitent l'adoption d'instruments diplomatiques contraignants. Elles entendent favoriser la conférence du désarmement. Cf. quatrième partie.

L'Union européenne propose l'adoption d'un code de conduite international pour les activités menées dans l'espace extra atmosphérique. Le projet vise à améliorer la sécurité dans l'espace. La mise en œuvre de ces projets se faisant sous l'égide de l'UNIDIR, institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement. Décision du Conseil de l'UE du 29 mai 2012, JOUE du 30 mai 2012. Modification par une décision 2014/42/PESC du 28 janvier 2014, JOUE du 29 janvier 2014 pour permettre une 4^e réunion d'experts pour discuter de la proposition de code de conduite. Consulter le plus grand nombre d'États, actifs ou non encore actifs dans le domaine spatial.

L'Union européenne entend piloter le processus multilatéral relatif à la proposition du code de conduite international pour

les activités menées dans l'espace extra atmosphérique, en vue de son adoption par la communauté internationale, décision PESC 2015/203 du 9 février 2015.

TITRE III. LES INFRASTRUCTURES AU SOL

D'où les engins aériens et spatiaux partent-ils et où arrivent-ils ? Ils proviennent de lieux affectés à cette finalité d'envol, que sont les aérodromes, les héliports, les centres spatiaux.

L'autorité publique édicte une réglementation minutieuse pour éviter les collisions et les abordages entre engins volants, elle fournit les prévisions météo, les services du contrôle aérien jouent une fonction déterminante. On parle des aides à la navigation aérienne, qui sont normalement fournies depuis la Terre.

Chapitre I. Les lieux d'envol

Pour les aéronefs, on parle d'aérodromes, qui sont les lieux où les aéronefs décollent et atterrissent.
Pour les objets spatiaux, on parle de centres spatiaux ou de bases de lancement où les fusées lanceurs procèdent au lancement des satellites et des navettes spatiales. Celles-ci font retour sur Terre avec leur équipage une fois la mission spatiale terminée.

SECTION I. LES AÉRODROMES

Sans les aérodromes, il n'y aurait pas de navigation aérienne envisageable.
Ο δρομιοσ désigne en grec la piste pour courir.
L'aérodrome est la piste où courent pour décoller ou atterrir ces oiseaux artificiels fabriqués par l'homme que sont les aéronefs.
La France s'était dotée dès avant le déclenchement de la seconde guerre mondiale d'un grand nombre de pistes d'atterrissage à l'aménagement plus ou moins sommaire. Certaines étaient utilisées pour le trafic commercial ou se trouvaient à l'usage de l'armée de l'air, d'autres étaient au service de l'aviation légère et sportive.
Les textes français ou européens donnent plusieurs définitions plus ou moins semblables de l'aérodrome.

R. n° 1108/2009. Une zone à terre, sur l'eau, une structure en mer fixe ou flottante, zone destinée à être utilisée pour l'arrivée, le départ des aéronefs et la circulation en surface.
Règlement n° 923/1012 du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes, article 2 chiffre 6 : une surface sur terre, sur l'eau, sur une structure fixe, sur une structure off-shore fixe ou sur une structure flottante, destinée à être utilisée en tout ou en partie pour l'arrivée, le départ ou les évolutions des aéronefs à la surface ; la surface peut comprendre éventuellement des bâtiments, des installations et du matériel.
Règlement n° 139/2014 du 12 février 2014 : un aérodrome est une surface définie (comprenant tout bâtiment, installation et matériel), sur terre ou sur l'eau, ou sur une structure fixe, en mer fixe ou flottante, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs.
Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 établissant des règles communes en matière d'aviation civile définit l'aérodrome aux fins de ce règlement comme une surface définie, sur terre ou sur l'eau, sur une structure fixe, une structure en mer fixe ou flottante, y compris tous bâtiments, toutes installations et leurs équipements, destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs, article 3, chiffre 16.

Art. L. 6300-1 c. transports. Un terrain (ou un plan d'eau) aménagé pour l'atterrissage, décollage et manœuvres des aéronefs

Les pistes de l'aérodrome sont spécialisées et reçoivent différentes affectations.

- aire de manœuvre ----- aire d'atterrissage
Aire de mouvement
- aire de trafic

L'**aire de mouvement** est l'expression la plus large.

On distingue entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic.

L'aire de mouvement comprend en premier lieu l'**aire de manœuvre** (destinée à être utilisée pour les décollages, atterrissages et circulation des aéronefs à la surface)

On appelle *aire d'atterrissage* la partie de l'aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs, c'est la piste où les appareils décollent et atterrissent, piste à vue et piste aux instruments.

L'aire de mouvement comprend en second lieu l'**aire de trafic** :

Une aire définie d'un aéroport destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des bagages, du courrier ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou la maintenance, chiffre 18 de l'article 3 du règlement 2018/1139.

L'exploitant s'assure qu'un avion n'effectue une opération de roulage sur l'aire de mouvement d'un aéroport que si la personne aux commandes est un pilote ou une personne formée à faire rouler l'aéronef au sol et a reçu une formation concernant le plan de l'aéroport, les routes, les marques, le balisage lumineux, la signalisation et les instructions du contrôle de la circulation aérienne. CAT.GEN.MPA.125.

On parle de seuil pour désigner le début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

(La CJUE admet sous certaines conditions que bénéficie des aides l'agriculteur qui exploite une surface agricole constituée des bandes de piste entourant dans un aéroport les pistes d'atterrissage, les voies de circulation et les prolongements d'arrêt, 2 juillet 2015, C-684/13, Johannes Demmer)

Lorsque l'avion a atterri, l'équipage effectue la manœuvre d'accostage pour faire parvenir l'appareil à son poste de stationnement où il s'arrête. On parle de guidage pour que l'appareil se positionne correctement dans ses déplacements au sol. C'est le signaleur/placeur/placier qui guide l'aéronef sur l'aire de trafic en faisant les signaux de guidage à l'intention du pilote. Arrêté du 8 août 2011 concernant les règles de guidage et de stationnement des aéronefs.

L'aérogare : les bâtiments recevant les passagers et le fret. On parle de terminal. L'exploitant de l'aéroport cherche à dégager des recettes, on installe des magasins et des restaurants. Des hôtels à proximité. Des parkings.

L'aéroport : l'ensemble des pistes, des bâtiments et des infrastructures indispensables aux mouvements aériens

Les plus grands aéroports mondiaux, en ce qui concerne le nombre de passagers, étaient en 2017 : Atlanta, Pékin, Dubaï, Tokyo, Los Angeles, Chicago, Londres Heathrow, Hong Kong, Shanghai, Roissy, Amsterdam, Dallas, Canton, Francfort.

On classe également les aéroports compte tenu de l'importance du trafic de fret.

Hong Kong, Incheon, Dubaï, Shanghai, Tokyo, Taïpeh, Francfort, Singapour, Paris, Anchorage, Doha, Miami, sont en tête du palmarès.

Il existe des associations d'aéroports, comme l'ACI, Airports Council International, qui tient des conférences en concertation avec l'OACI et qui siège à Montréal.

Examinons dans un premier temps comment s'opère la construction des aéroports.

Nous verrons ensuite quelles sont l'utilité et la finalité des plates-formes aéroportuaires.

Sous-Section I. L'aménagement des infrastructures aéroportuaires

Dans la conception en honneur au XX^e siècle, l'implantation des aéroports dépendait des nécessités locales ou nationales. On tenait compte également des impératifs de la défense nationale et des nécessités de l'aménagement du territoire. C'est la puissance publique qui décidait de leur création et de leur exploitation. Plus récemment, on tend à considérer, en particulier en droit européen, qu'un aéroport est une structure relevant de l'économie qui rend un service

commercial aux usagers de la navigation aérienne.

A. La propriété de l'aérodrome

Le foncier, le sol, les bâtiments dépendent en général en France de la puissance publique, ils relèvent du dominium étatique.

Certains aérodromes, au rare trafic, relèvent cependant de la propriété privée.
C'est la distinction entre la domanialité publique et la propriété privée.

1. Secteur public

Les aérodromes les plus importants continuent à relever en France de la propriété publique.

Le domaine public aéronautique est constitué de biens immobiliers appartenant à une personne publique et affectés aux besoins de la circulation aérienne publique ; il comprend non seulement les emprises des aérodromes mais également les installations nécessaires pour les besoins de la sécurité aérienne situées en dehors de ces emprises, art. L. 2111-16 du code général de la propriété des personnes publiques.

a. La société Aéroports de Paris

L'établissement public ADP a été transformé en 2005 en société anonyme cotée en bourse.

Cette société publique obéit à un statut très spécial et déroge au droit commun. Article L. 6323-1 CT.

L'État y détient (encore) la majorité du capital. Une partie minoritaire du capital a été placée auprès des investisseurs et du public. Certaines actions ont été réservées pour les salariés.

Cette société est propriétaire d'un foncier important. Elle peut détenir des participations dans des sociétés gérant des aérodromes en France ou dans le monde. Elle contrôle un certain nombre de sociétés. Les terrains appartenant à l'établissement public ADP ont été dévolus en pleine propriété à la société. Ces terrains et ouvrages sont situés dans le domaine aéroportuaire, ou ailleurs.

Les ouvrages appartenant à la société Aéroports de Paris et qui sont affectés au service public aéroportuaire sont des ouvrages publics.

Certains terrains et ouvrages demeurent cependant propriété de l'État : c'est le cas des biens nécessaires à l'exercice par l'État de ses missions de service public.

La privatisation de l'ADP est prévue par la loi Pacte du 22 mai 2019.

La loi a été votée, le verdict du Conseil constitutionnel est bienveillant.

Le gouvernement choisira le ou les repreneurs.

Le foncier d'Ile de France doit être rétrocédé à l'État 70 ans après la privatisation. Ce qui nous amène grosso modo aux années 2090.

La société ADP conserve entre temps la jouissance et l'exploitation du foncier lui appartenant avant privatisation.

Qui vivra, verra.

b. L'État a vocation à créer et à aménager les aérodromes d'intérêt national ou international, ainsi que les aérodromes nécessaires à l'exercice des missions de l'État, militaires en particulier.

L'État a conservé dans son domaine, avec la loi du 13 août 2004 et le décret du 24 août 2005, une dizaine de grands aérodromes régionaux d'intérêt national ou international : Bordeaux, Lyon, Marseille Provence, Marignane-Berre (qui est un hydro-aérodrome, utilisé par les canadiens de la sécurité civile et des ULM), Aix-les Milles, Montpellier, Nantes, Saint Nazaire, Nice, Cannes, Strasbourg, Toulouse ; Cayenne, Fort de France, Pointe à Pitre, Saint Denis de la Réunion.

Une association ayant pour objet la défense de la population du bassin d'Aix les Milles contre les nuisances n'obtient pas la censure de la décision gouvernementale maintenant cet aérodrome sur la liste des aérodromes appartenant à l'État et n'opérant pas son transfert aux collectivités territoriales. Conseil d'État, 7 mars 2018, n° 402350. L'inscription sur la liste

des aérodromes exclus du transfert aux collectivités territoriales n'empêche par elle-même aucune conséquence sur l'utilisation de l'aérodrome et sur les nuisances susceptibles d'en résulter pour la population alentour. Aucune d'intérêt à agir. Requête irrecevable.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse, art. L. 6311-1, est régi par une convention de Berne conclue entre la France et la Suisse le 4 juillet 1949. Il est mis en partie au service de la confédération. Cet aéroport est entièrement situé sur le territoire français, sur quatre communes françaises dont Saint Louis. La France entend y faire application de la législation fiscale française.

Voir pour l'application de la législation sociale : Nicolas Nord, L'aéroport de Bâle-Mulhouse et le contrat de travail international, *Journal du droit international* Clunet, juillet 2018, var. 3. Des salariés, français ou suisses, travaillent au service d'entreprises françaises ou suisses. Le débat consiste à savoir si on soumet ces contrats de travail au droit français ou au droit suisse. Le droit français semble primer. Un accord a été conclu entre la France et la Suisse pour permettre le maintien de l'application du droit suisse en ce qui concerne les contrats des salariés travaillant au sol et embauchés par des employeurs implantés en Suisse. M. Nord exprime son scepticisme sur la valeur de ces accords et fait des propositions.

L'aérodrome de Genève-Cointrin est cogéré par la France et la Suisse à raison d'une convention du 25 avril 1956.

L'État est également propriétaire d'un certain nombre d'aérodromes nécessaires aux missions de l'État, en particulier pour les besoins de la défense nationale. Certains peuvent être à usage mixte.

c. Les collectivités territoriales

L'État dans le cadre de la politique de décentralisation a transféré aux collectivités la propriété de la plupart des aérodromes qu'il détenait (151). Sont ainsi devenus propriétaires d'aérodromes des régions, des départements, des communes ou des communautés de collectivités territoriales.

Ainsi l'aérodrome de Beauvais - Tillé est la propriété du SMABT, qui est un syndicat mixte composé de la région de Picardie, du département de l'Oise et de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

[Ce dispositif de la loi du 13 août 2004 sur les responsabilités locales ne concerne pas la Polynésie, l'État a conservé la propriété de l'aérodrome de Tahiti, CE 18 novembre 2015, n° 373336. La commune de Faa'a ne peut pas demander l'annulation de la décision du secrétaire d'État aux transports de signer un protocole d'accord de partenariat stratégique entre l'État et la Polynésie sur l'avenir de l'aéroport de Tahiti.]

(L'article 6 de la loi du 26 juillet 2019 relative à la Polynésie française prévoit la concession de l'aérodrome appartenant à l'État au profit, comme opérateur, d'une société ayant la Polynésie au nombre de ses associés.)

L'État conserve cependant les emprises et les installations nécessaires pour les besoins de la défense nationale, de la sécurité de la circulation aérienne, de la météorologie et de la sécurité civile.

Certaines collectivités envisagent déjà la fermeture, l'exploitation de ces aérodromes n'étant pas rentable. L'article 74 de la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, relatif à la fermeture de l'aérodrome transféré impose de consulter les détenteurs de droits et prévoir un dossier de relocalisation des activités actuelles. Certains aérodromes n'offrent pas de trafic commercial, ils servent à l'aviation légère et sportive, aux vols de montgolfières, aux avions taxi. Ou bien l'aérodrome est fermé et les terrains sont vendus et affectés à une autre activité.

d. Les chambres de commerce

La Rochelle

2. Secteur privé

Les aérodromes privés

B. Le processus de construction (en cas de création ex nihilo), d'aménagement ou d'agrandissement (création de nouvelles pistes ou d'infrastructures : maximiser la capacité des pistes) des aérodromes

La fondation d'un aéroport

Exemple de création d'aérodrome (avortée) : la création de l'aérodrome de Notre Dame des Landes, près de Nantes, a été fortement contestée. Projet abandonné par le gouvernement Philippe le 17 janvier 2018.

L'État, les personnes de droit public et celles de droit privé peuvent créer, aménager et exploiter des aérodromes, art. L. 6311-2 CT.

Il existe des normes concernant la conception et l'aménagement des aérodromes et des héliports.

La création ou l'extension fait l'objet systématique de controverses : les uns sont favorables, comme les pouvoirs publics, les milieux économiques, les entreprises du bâtiment, d'autres contestent, ainsi les riverains, les amis de la nature et du calme, les écologistes.

I. Le projet de création ou d'extension d'aérodrome : les études préliminaires

Le point de départ est une décision prise par l'autorité publique de mettre en route le processus devant mener à la création d'un nouvel aérodrome, ou de l'agrandissement d'un aérodrome existant.

Le service technique de l'aviation civile, dépend, au sein de la DGAC, de la direction du transport aérien. Il a succédé en 2005 au service technique des bases aériennes. Il accomplit une mission d'expertise.

Il existe également le service national d'ingénierie aéroportuaire, SNIA, créé par un arrêté du 27 avril 2007, service divisé en plusieurs départements. Il accomplit des études relatives à la planification et à l'aménagement des aérodromes civils et militaires. Un département est chargé de l'ingénierie des infrastructures, piste, chaussée, équipement, balisage. Un autre département est chargé du pilotage des équipes spécialisées des bases aériennes, ESBA.

La création d'un aérodrome s'inscrit dans la durée, elle suppose un processus long, complexe et multiple. Elle relève de dispositions relevant du droit de l'urbanisme, du droit de l'environnement, du droit des travaux publics.

Les exigences légales ne sont pas identiques pour n'importe quel aérodrome, entrent en jeu des critères comme la longueur des pistes ou le montant financier de l'investissement.

Les adversaires du projet risquent de mener la guerre judiciaire si les exigences légales ne sont pas satisfaites. Aux yeux des personnes favorables au projet, ils apparaissent comme des grincheux au comportement néfaste.

Arrêté du 11 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aérodrome ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant.

Nous nous proposons de présenter les exigences susceptibles d'être imposées, compte tenu de l'importance du projet. Si le projet est de faible ampleur, tous les points que nous allons indiquer n'ont pas lieu d'être observés. Avant d'entamer les travaux de construction de l'aérodrome, nombre d'obstacles administratifs doivent être franchis.

La réglementation relève moins du droit aérien que du droit de l'urbanisme et de l'environnement.

a. Le foncier

Il faut désigner un périmètre. Il faut prévoir, parfois très longtemps à l'avance, la réserve des terrains, avec

éventuellement la création de servitudes aéronautiques de dégagement. Art. L. 6353-1 CT. Les propriétaires riverains peuvent contraindre l'État, sous certaines conditions, d'acheter leurs terrains, art. L.6353-2 CT.

b. La défense et la protection de l'environnement

Il y a une réglementation européenne à respecter, le droit français doit être conforme à la législation européenne. Il faut débattre, il faut mener le débat écologique.

La puissance publique ne peut décider toute seule, il lui faut consulter le peuple, ou ce qui en tient lieu. Évaluation des grands projets d'infrastructure, L.30 déc. 1982, D. 17 juillet 1984, art. 3
Débat public : la démocratie participative. Il existe une commission nationale du débat public. C'est ainsi qu'une décision du 23 janvier 2019, au visa des articles L. 121-1 et s. et R. 121-8 du code de l'environnement, de cette commission ouvre une concertation préalable concernant le projet de réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique et désigne une dame comme garante du processus de concertation préalable du projet. La charte de l'environnement établit le principe de participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement, voir l'article 7.
Il existe une réglementation d'origine européenne portant sur l'évaluation des incidences sur l'environnement, la directive 85/337/CEE 27 juin 1985 - modifiée par la directive 97/11/CE du 3 mars 1997 - concernait les projets de construction. Cette procédure d'évaluation environnementale est obligatoire d'après l'annexe I s'il s'agit de la construction d'une piste de plus de 2100 mètres.
Un certain pouvoir d'appréciation des États existe en dessous d'après l'annexe II. Mais la procédure d'évaluation peut se révéler obligatoire pour des extensions de projets s'il y a des incidences négatives importantes sur l'environnement à raison de leur localisation.

Le débat a été parfois porté en justice pour déterminer si le projet entre ou non dans le domaine de la réglementation européenne.

Le débat en Belgique.
CJUE, 18 octobre 2011, association des riverains des communes proches de l'aéroport Bruxelles sud Charleroi c. Région wallonne, la procédure n'est pas identique selon que l'approbation du projet résulte ou non d'une loi.
CJUE, 16 février 2012, C-182-10 : des défenseurs de l'environnement combattent des projets approuvés par le parlement wallon autorisant des travaux à l'aéroport de Liège Bierset et Charleroi Bruxelles Sud. Les autorités ont-elles respecté les procédures prévues par la convention d'Aarhus et certaines directives communautaires ? Le projet doit pouvoir être contesté en justice. L'autorité doit communiquer les motifs de la décision. Respect de l'intégrité de certains sites : conservation des habitats naturels.

Le débat à Salzbourg : la piste dépasse les 2100 mètres.
Demande de décision préjudicielle du 21 mai 2012, C-244/12, compatibilité ou non du droit autrichien avec la directive 85/337 modifiée, les travaux envisagés consistent dans la construction d'un terminal, de hangars entrepôts et aires de stationnement, de tels travaux sont-ils soumis à évaluation des incidences sur l'environnement ? Il y a divergence entre l'aéroport de Salzbourg et la chambre compétente en matière d'environnement.
La CJUE a rendu son arrêt le 21 mars 2013.
La réglementation autrichienne est contraire sur certains points aux solutions édictées par la directive.

Un immeuble voit sa valeur diminuer du fait de nuisances sonores dues à la proximité d'un aéroport. Plusieurs extensions de l'aéroport ont été réalisées sans évaluation environnementale. En principe l'État doit réparer tout préjudice causé par l'omission d'une évaluation des incidences sur l'environnement. La haute juridiction autrichienne demande si cette omission inclut l'indemnisation de la dépréciation de la maison. L'avocat général Juliane Kokott répond par la négative, affaire C-420/11, conclusions du 9 novembre 2012. La directive ne contient aucune règle sur l'indemnisation. Pour qu'il y ait indemnisation, il faudrait que le public n'ait pas été suffisamment informé des incidences sur l'environnement à attendre

La directive 85/337 a été remplacée par la directive 2011/92 du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences

de certains projets publics et privés sur l'environnement, JO 2012 L 26 p. 1

- c. L'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport
Cette évaluation concerne la création d'aérodromes de catégorie A, art. R. 1511-1,1°, et les projets dont le coût est égal ou supérieur à 83 millions d'euros, 3°.
Idem pour la création d'aérodromes autorisés par l'État, si l'étude d'impact s'impose, art. R. 1511-2
- d. L'élaboration d'étude d'impact, préalable à l'enquête. Protection de la nature. Impact sur l'eau. L'article R. 211-3 CAC opère un renvoi à l'art. R. 122-8 du code de l'environnement. Art. R. 211-4 CAC.
- e. L'avant-projet de plan de masse, APPM, a la valeur d'une étude préliminaire interne à l'administration.
- f. Plan de composition générale, PCG
- g. Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'enquête publique. Avis du commissaire-enquêteur. Conclusions de l'enquête technique. Art. R. 211-5 CAC.

Le code des relations entre le public et l'administration, publié par une ordonnance du 23 octobre 2015, comporte des dispositions relatives aux enquêtes publiques, article L. 134-1, art. R. 134-3. Les dispositions contenues dans le code de l'environnement sont cependant réservées.

Des expropriations de terrains seront réalisées.

CAA Paris, 4 juillet 2019, n° 17PA20307 : l'indivisaire (pour un quart) de deux parcelles situées à Saint Barthélémy conteste en vain leur acquisition par la collectivité de Saint Barthélémy. Un arrêté du 6 mai 2014 avait prescrit l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et désigné le commissaire enquêteur. Le représentant de l'Etat dans cette collectivité avait par un arrêté du 28 octobre 2014 déclaré d'utilité publique cette acquisition par voie d'expropriation. Un arrêté du 16 juin 2015 avait déclaré ces parcelles cessibles. Il s'agissait d'aménager un accès à l'aéroport de Saint Barthélémy (pérenniser l'implantation de la station météo) et de créer une aire de dégagement en cas de sortie d'avions en bout de piste. Les autres indivisaires – à l'exception d'une tante oubliée détenant 1/64 ° de la propriété des parcelles – avaient consenti à la cession.

- h. Décret de déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport

L'exemple de l'aérodrome de Nantes Notre Dame des Landes

Un arrêté du 11 janvier 1974 du préfet de la Loire Atlantique avait créé une zone d'aménagement différé aéroportuaire Ouest Atlantique.

L'arrêté ministériel du 9 octobre 2003 était relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre Dame des Landes (pris après débat public)

Le décret du 9 février 2008 avait fait la déclaration d'utilité publique

Un arrêt du Conseil d'État rendu le 31 juillet 2009, n° 314955, avait rejeté les requêtes tendant à l'annulation du décret du 9 février 2008 déclarant d'utilité publique les travaux pour réaliser le projet d'aéroport du grand ouest. La création de l'aérodrome est justifiée par la saturation des capacités de l'actuel aéroport de Nantes Atlantique, par la nécessité de répondre à la croissance du trafic aérien, il s'inscrit dans le cadre général du développement du grand Ouest, améliorer l'aménagement du territoire, développer les lignes aériennes nationales et internationales. L'opération présente un caractère d'utilité publique.

Un arrêt du Conseil d'État du 17 octobre 2013, n° 358633, avait rejeté la requête émanant d'un collectif d'élus

locaux tendant, pour changement des circonstances de droit et de fait, à l'abrogation du décret du 9 février 2008 qui avait déclaré d'utilité publique les travaux destinés à réaliser l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Le gouvernement avait organisé un referendum auprès des habitants du département de la Loire-Atlantique, les consultés s'étaient prononcés, à 55,17 % contre 44,83 %, en faveur de la création de l'aéroport.

Nomination de trois médiateurs

Le gouvernement abandonne, le 17 janvier 2018, le projet. Les réactions hostiles sont limitées.

Lorsque les obstacles de fait et de droit sont levés, on peut procéder à la construction de l'aéroport : création et aménagement des pistes par des entreprises de BTP, construction des bâtiments de l'aérogare.

(Les malfaçons ne sont pas exceptionnelles

CAA Bordeaux, 6 octobre 2015, n° 15BX00110 : 207 177 euros mis à la charge des constructeurs du dallage de l'aérogare de Fort de France atteint de désordres apparus après la réception des travaux.

CAA Versailles, 8 octobre 2015, n° 14VE00722 : désordres d'infiltrations au travers de la voûte en béton (et des verrières) du satellite A du terminal 2 de l'aéroport CDG, la société ADP maître de l'ouvrage fait condamner les constructeurs en faisant jouer la garantie décennale. 25 % de la responsabilité des désordres sont imputés à un défaut de surveillance d'ADP comme maître d'œuvre. ADP obtient 320 989 euros + 134 785 euros. Sans compter les frais d'investigation et d'expertise.

CAA Bordeaux, 15 décembre 2015, n° 13BX01029 : la CCI de Pointe à Pitre a attribué en 2006 à la société Colas un marché de travaux pour le renforcement de la raquette n° 11 et le taxiway fox des pistes de l'aéroport Pôle Caraïbes (en vue de la réception du nouvel appareil Boeing d'Air France). Une couche de roulement en béton bitumeux a été appliquée sur ces deux zones. Des désordres ont été constatés dans l'année : fissures paraboliques, déformations, arrachage de graviers, fragmentation de la couche de roulement, remontées d'eau. Réparation en juin 2012, nécessitant une fermeture du trafic. Condamnation de Colas en première instance. Garantie décennale du constructeur, qui est engagée. Défaut d'exécution : mise en œuvre d'un béton bitumeux ne correspondant pas à celui convenu dans le cahier des charges, sous dosé en bitume et surchauffé lors de sa préparation, défaut de collage de la couche de roulement. Inexécution des travaux dans les règles de l'art. L'entrepreneur est condamné à payer 396 329 euros à la CCI des îles de la Guadeloupe et 54 914 euros de frais d'expertise. L'État est condamné à garantir l'entrepreneur à concurrence de 25 % : le service des bases aériennes, service d'État, en tant que maître d'œuvre, n'a procédé à aucun contrôle lors de l'exécution et de la réception des travaux, il a contribué à la réalisation du dommage subi par la CCI.

CAA Marseille, 26 février 2018, n° 17MA00263 : la société Aéroport Marseille Provence demande la condamnation d'une société de construction métallique à des dommages intérêts, elle met en cause des désordres et des défauts d'étanchéité dans la construction d'immeubles de parkings, la demande est contractuellement irrecevable, l'article 22 du cahier des clauses administratives particulières imposait la recherche d'une solution amiable pendant un mois avant la saisine du tribunal administratif. La demande de la société de construction reçoit le même sort.)

Le projet de construction est mené à son terme : tout est prêt pour que s'opère l'ouverture de l'aérodrome à la circulation aérienne.

i. La création de l'aérodrome par décision de l'autorité publique.

C'est ainsi qu'un arrêté du 4 juillet 2018 autorise la création par la commune de Port Joinville d'une hélistation à l'île d'Yeu destinée à être agréée à usage restreint.

Une convention entre l'État et la personne publique est conclue. Art R. 221-4 et s. CAC.

II. Le financement de la construction et de l'équipement des infrastructures aéroportuaires

Construire et équiper un aéroport comme Orly, Roissy, Satolas, ou agrandir ou moderniser celui de Nantes, exigent des capitaux considérables. Il n'y a souvent pas d'autres moyens que de tirer parti de financements publics.

La législation européenne sur les aides d'État limite cependant le recours au financement public en ce qui concerne les aéroports servant à l'aviation commerciale.

Le financement de la construction de l'aérodrome - dépenses d'équipement et d'infrastructures - est normalement à la charge du propriétaire. Même si parfois il y a dissociation entre le propriétaire et l'exploitant et que le concessionnaire assure la construction de l'aérodrome (ce qui était prévu pour Notre Dame des Landes).

Le financement des infrastructures aéroportuaires en provenance des autorités publiques porte en premier sur les dépenses d'investissement.

[On traitera infra des aides accordées pour le financement des dépenses de fonctionnement qui sont normalement à la charge de l'entité ayant la gestion de l'aérodrome.]

Il existait une communication de la Commission fixant des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports ..., 2005/C 312/01. Ces lignes ont connu une révision. La Commission avait ouvert en avril 2011 une consultation, elle envisageait une révision des lignes directrices concernant le financement des aéroports et les aides au démarrage attribuées aux compagnies au départ d'aéroports régionaux. Ces lignes directrices sur les aides publiques ont été publiées par la commission européenne le 20 février 2014.

La Commission européenne a incontestablement le dessein d'éviter les capacités aéroportuaires excédentaires et le trop grand nombre d'aéroports non rentables.

La Cour des comptes européenne se joint à ce chœur d'hostilité non dissimulée en publiant un rapport spécial n° 21/2014 intitulé Infrastructures aéroportuaires financées par l'Union européenne : des investissements peu rentables.

On retrouve ces idées dans l'avis du comité économique et social européen sur les capacités aéroportuaires, JOUE du 14 juillet 2015 : cet avis oppose les aéroports indispensables aux aéroports superflus. L'UE devrait limiter le financement aux projets qui sont financièrement viables.

L'UE en réalité ne finance guère, ce sont les États ou les collectivités territoriales qui aident le secteur.

Chaque ville d'une certaine importance entend être dotée d'un aéroport ouvert au trafic commercial. Sans aéroport elle se croit dégradée au rang de bourgade. Le service public ne saurait être rentable.

- a. L'exercice des prérogatives de l'État en tant que puissance publique assurant la sûreté (la lutte contre le terrorisme et la criminalité), le contrôle du trafic aérien, la police, la douane, le service des pompiers relève des missions de l'État et est financé par l'impôt. On ne saurait parler d'aides d'État à propos des dépenses engagées par la puissance publique pour les financer.

La puissance publique a injecté du capital dans la société de l'aéroport de Leipzig/Halle : dans la mesure où ces injections de capital couvrent les coûts qui relèvent d'une mission de puissance publique (l'exploitant détient un droit à un remboursement), elles ne constituent pas une aide d'État. Il s'agit d'assurer le financement du bâtiment du service d'incendie, de l'équipement de lutte contre l'incendie et de l'héliport. Voir la décision de la Commission 2015/1469 du 23 juillet 2014, cf. infra.

- b.

L'aéroport est envisagé dans la conception moderne comme une entreprise assurant une activité économique qui est la fourniture de services aéroportuaires à la clientèle constituée par les compagnies et autres exploitants qui y font décoller et qui y font atterrir leurs aéronefs.

Cette conception de la jurisprudence européenne remonte aux décisions Aéroports de Paris du Tribunal du 12 décembre 2000 et de la Cour de justice du 24 octobre 2002, C-82/01.

La jurisprudence européenne considère que l'exploitant d'aéroport exerce en principe une activité économique et doit prendre à sa charge les coûts d'infrastructure. Le hic, c'est que la construction de l'ensemble de la plate-forme ou la

création d'une nouvelle piste nécessite souvent un financement public et qu'on ne peut pas tout interdire.

i. L'interdiction des aides faussant le jeu de la concurrence

Certaines sources de financement public risquent d'être réputées comme constituant des aides d'État faussant le jeu de la concurrence et, à ce titre, interdites.

L'article 107 § 1 du TFUE décide en effet que les aides étatiques qui faussent la concurrence en favorisant certaines entreprises sont incompatibles avec le marché intérieur.

Les autorités européennes ont souvent une approche très économiste de la question et voit des aides d'État, là où nous verrions seulement des investissements à la charge de la puissance publique pour financer des infrastructures d'intérêt général, comme des routes, des ports ou des voies ferrées.

On considère également que les aérodromes, entités et entreprises à objet économique, sont en concurrence les uns envers les autres. Cela est peut-être vrai dans certaines hypothèses : si un transporteur aérien veut établir une ligne entre Paris et le Sud-Ouest pyrénéen, il y a probablement un concours entre l'aéroport de Tarbes, celui de Pau ou celui de Biarritz, la compagnie choisira selon les atouts de l'un ou de l'autre. La concurrence entre Roissy et Blagnac, ou entre Blagnac et Nantes ne relève pas de l'évidence. Pour un transporteur extrême-oriental, peut-être, voulant établir une ligne entre l'Orient lointain et un aéroport français. Voudra-t-il desservir Lyon, Toulouse, Nice ou Paris ? Il faut compter en matière de transport international avec les règles sur l'octroi ou le refus des droits de trafic.

L'avenir des aéroports a fait l'objet, à la suite de différentes communications de la Commission, d'une résolution du Parlement européen le 10 mai 2012. Cette résolution ne concerne pas les aéroports des capitales, mais les aéroports régionaux dépourvus de plate-forme de correspondance. Les petits et moyens aéroports sont souvent desservis par une seule compagnie. Certains n'ont qu'un trafic saisonnier. La résolution se dit hostile à la prolifération des aéroports régionaux. Un aéroport ne serait rentable qu'avec un trafic de plus 500 000 passagers par an. La résolution souhaite que les aéroports soient reliés au réseau ferroviaire grande vitesse.

ii. La justification de certaines sources de financement public

Il existe certaines hypothèses où les financements publics sont admis ou justifiés et ne constituent pas des aides publiques prohibées.

- Certains financements publics accordés à des entreprises sont admis en ce qu'ils constituent des compensations de service *public*.

L'article 106 paragraphe 2 TFUE vise les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, SIEG. Ces entreprises sont certes soumises aux règles du traité, notamment aux règles en matière de concurrence. Cette soumission ne vaut cependant que dans les limites où l'application de ces règles (du traité) ne fait pas échec à l'accomplissement de la mission particulière qui leur a été impartie.

Cette disposition propre aux SIEG est applicable en matière aérienne. Si les conditions fixées par le traité sont remplies, les facilités financières accordées par l'État (et ses démembrements) aux aéroports ne seront pas réputées aides d'État prohibées.

Certaines activités conduites par les aéroports - voire exceptionnellement la gestion d'un aéroport dans son ensemble - peuvent représenter des services d'intérêt économique général SIEG. L'autorité publique impose à l'opérateur de l'aéroport certaines obligations de service public, l'aéroport peut être dédommagé pour les coûts supplémentaires résultant de l'exécution de cette obligation.

C'est le célèbre arrêt Altmark du 24 juillet 2003, C-280/00, qui a fixé 4 conditions pour que la compensation accordée pour SIEG par la puissance publique ne constitue pas un avantage au sens de l'article 107 TFUE.

L'entreprise doit avoir été chargée de l'exécution d'obligations de service public, il faut des obligations clairement définies. Il faut un mandat de service public conféré par l'autorité publique.

Les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent avoir été établis de façon objective et transparente.

Pour qu'une compensation ne constitue pas une aide d'état, son niveau doit se limiter au minimum nécessaire.

Quatrième critère.

Le bénéficiaire de la compensation a été sélectionné dans le cadre d'une procédure de marché public.

Si ce n'est pas le cas, il faut que le niveau de la compensation soit déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise bien gérée et bien équipée devrait satisfaire pour accomplir ses obligations de service public.

La décision 2012/11 de la Commission du 20 décembre 2011 concerne l'application de l'article 106 § 2 TFUE et les aides d'État sous forme de compensations de service public.

Pour que la décision SIEG de 2005 soit applicable dans un cas donné, il faut que les services en question aient été qualifiés de services réels d'intérêt économique général et clairement définis en tant que tels par l'État.

Certains financements en faveur d'aéroports roumains ont été effectués conformément à la décision SIEG, voir décision 2017/1149 du 27 septembre 2016, citée infra, n° 10. D'autres, non.

Le Conseil d'État dans son arrêt du 13 juillet 2012 a admis en se fondant sur la jurisprudence Altmark que la subvention accordée au concessionnaire de l'aérodrome de Notre Dame des Landes ne constituait pas une aide d'État au sens de l'article 107 du TFUE. Le cahier des charges de la concession prévoit le versement d'une subvention d'aide à la construction de 165 millions d'euros, 90 à la charge de l'État, 75 pour les collectivités territoriales. La subvention compense des obligations de service public, les candidats à la délégation ont disposé de toutes les informations, la subvention ne dépasse pas ce qui est nécessaire, trois offres ont été présentées et la société retenue est celle qui avait demandé la subvention la moins importante.

- Certaines aides sont licites, parce qu'elles sont déclarées *compatibles avec le marché intérieur*.

L'article 107 § 3 TFUE déclare que certaines aides « peuvent » être déclarées compatibles avec le marché intérieur.

C'est le cas des aides destinées à favoriser le développement de certaines régions défavorisées. Lettre a.

C'est le cas des aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun. Lettre b.

C'est le cas des aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans l'Union dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Lettre c.

C'est le cas des autres catégories d'aides déterminées par décision du Conseil sur proposition de la Commission. Lettre e.

La qualification d'aide d'État est alors reconnue, mais l'aide est justifiée.

- L'exonération cas par cas

Les lignes directrices émanant de la Commission admettent que les pouvoirs publics accordent, en particulier en ce qui concerne les aérodromes régionaux, des financements pour la construction des plates-formes aéroportuaires.

(Quel est le statut juridique des lignes directrices ? Du droit mou, une sorte de circulaire administrative par laquelle la Commission indique quels sont les financements publics qu'elle sanctionnera et ceux qu'elle admettra ou tolérera. Les juridictions ne sont pas formellement liées par ces écrits émanant de la Commission, même si de facto elles ne s'en éloignent guère.)

Les lignes directrices de 2005, point 61, admettaient sous certaines conditions les aides au financement des infrastructures aéroportuaires : un objectif d'intérêt général, infrastructure nécessaire, des perspectives d'utilisation à moyen terme,

L'ouverture de l'infrastructure aux utilisateurs sans discrimination, la non affectation du développement des échanges contrairement à l'intérêt commun.
Les lignes directrices adoptées le 20 février 2014 autorisent sous conditions les aides d'État en faveur des investissements dans les infrastructures aéroportuaires.
Des aides à l'investissement sont autorisées s'il existe un besoin en matière de transport.
Il y a un plafond en ce qui concerne le montant de ces aides.
Vincent Correia, Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, ZLW 3/2014 p. 411.
Loïc Grard, Aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes : publication de lignes directrices nouvelles, RTD Européen, 2015.417
Même si en théorie les dépenses d'infrastructures devraient être financées par les ressources propres et non par les concours publics, les lignes directrices admettent les aides en tenant compte du trafic assuré par l'aéroport.
Pour les aéroports de moins d'un million de passagers, les aides à l'investissement sont admises jusqu'à 75 % de la dépense.
Pour les aéroports entre 1 million et 3 millions de passagers annuels, le concours public peut aller jusqu'à 50 %.
Pour les aéroports ayant entre 3 et 5 millions de passagers, l'aide peut aller jusqu'à 25 %.
Pour les aéroports ayant un trafic de plus de 5 millions de passagers, les aides ne seront admises qu'à titre exceptionnel.

Les autorités européennes ont statué assez fréquemment en matière d'aides d'État octroyées pour financer les infrastructures aéroportuaires.

Un contentieux déjà ancien, tranché sous l'empire des anciens textes et ensuite sur le fondement des nouvelles lignes directrices de 2014, a concerné les aides octroyées par la Wallonie à l'aérodrome de Charleroi, BSCA.
La région wallonne avait constitué la Sowaer pour développer et mettre les infrastructures aéroportuaires de Wallonie à la disposition des sociétés gestionnaires des aéroports.
Le transporteur irlandais Ryanair, qui assure l'essentiel du trafic à Charleroi, était également mis en cause.
Une première décision du 12 février 2004 avait été annulée le 17 décembre 2008 par le Tribunal.
La Commission, tenace, a repris la procédure, reprochant, dans une lettre du 21 mars 2012, JOUE du 17 août 2012, à la Wallonie de subventionner l'aéroport de Charleroi et d'accorder des aides à Ryanair.
La Commission a statué par une décision du 1^{er} octobre 2014, publiée au JOUE du 30 novembre 2016.
Depuis la décision Aéroports de Paris du 12 décembre 2000 du Tribunal, l'exploitation d'un aéroport et considérée comme une activité économique.
La région wallonne avait pris à partir de 2002 un acte contraignant d'octroi d'un concours financier.
Ne relèvent pas d'une aide d'état les subventions liées aux services de sûreté et de lutte contre l'incendie.
En revanche, la décision considérait que les services d'entretien et de sécurité du trafic étaient de nature économique.
La commission a estimé que les aides avaient aidé au développement régional, mais qu'elles pouvaient favoriser la multiplication d'aéroports non rentables. Les aides accordées avant 2014 ont été déclarées compatibles, mais incompatibles avec le marché intérieur à partir du 4 avril 2014, date de parution des lignes directrices.
Ont été en particulier condamnées comme mesures illégales la convention de sous concession et une décision d'investissement.
Ryanair a été mis hors de cause, l'aide a contribué au développement de la région déprimée de Charleroi.
La Wallonie (le royaume de Belgique, en droit strict) s'est vu ordonner de récupérer certaines aides accordées à l'aéroport.
L'aéroport de Charleroi a formé un recours en annulation à l'encontre de certains articles de la décision de 2014.
Les aides n'avaient jamais été notifiées.
Le Tribunal a rejeté le recours le 25 janvier 2018, T-818/14.
L'action de la Commission n'était pas prescrite.
L'ILS est un système permettant aux avions l'approche de la piste par temps, il ne participe pas de l'exercice des prérogatives de puissance publique, c'est un système de nature économique ; assurer la sécurité des atterrissages fait partie intégrante de l'exploitation commerciale de l'aéroport.
La décision du Tribunal rejette le moyen contestant la répartition, quant au nouveau terminal, entre les locaux à utilisation économique et non économique. Le Tribunal ne peut substituer son appréciation économique à celle de la Commission.
La décision de la Commission avait relevé que les aides avaient provoqué des distorsions de concurrence affectant la croissance du nombre de passagers de l'aéroport de Bruxelles National.

C'est aux autorités nationales qu'il appartient, compte tenu des indications fournies par la Commission, de calculer le montant précis des aides à restituer.

La légalité des aides accordées par l'Allemagne à l'aéroport de Leipzig/Halle a donné lieu à un contentieux à rebondissements multiples.

La décision de la Commission du 23 juillet 2008 avait estimé qu'une aide de 350 millions accordée par l'Allemagne à l'aéroport pour la construction d'une piste était compatible avec le marché commun.

Deux arrêts rendus par le tribunal entre des parties distinctes.

. Arrêt du jeudi 7 octobre 2010, T-452/08, le recours est rejeté par le Tribunal.

. Arrêt du Tribunal en date du 24 mars 2011, T-443/08 T-455/08, rejet des recours, annulation cependant du calcul du montant de l'aide d'État fixé à 350 millions d'euros. Pourvoi formé contre l'arrêt du 24 mars 2011.

. Arrêt de la CJUE du 19 décembre 2012, C-288/11 P : le pourvoi est rejeté. Une société dont sont actionnaires la Saxe et la Saxe Anhalt décide en 2004 de construire une nouvelle piste de décollage, devant être financé par un apport en capital de 350 millions d'euros en provenance des actionnaires publics au profit de cette société ou d'une filiale gérant l'aérodrome de Leipzig-Halle ; en 2005 est intervenu un accord entre DHL qui fait la distribution de colis express et les 2 sociétés sus nommées, le gestionnaire de l'aérodrome s'engage à construire une piste sud. La Commission a estimé que l'apport en capital constituait une aide d'État compatible avec le marché commun. Les sociétés ont contesté devant le tribunal que l'on qualifie l'apport en capital d'aide d'État, ainsi que son montant. Le tribunal avait annulé la décision fixant l'aide d'État à un montant de 350 millions d'euros. La cour affirme entre autres : la société (à capitaux publics) qui exploite l'aéroport exerce une activité économique, elle offre des services aéroportuaires contre une rémunération (taxes aéroportuaires) sur le marché des services aéroportuaires régionaux. Leipzig était en concurrence avec d'autres aéroports régionaux pour l'implantation de la plate-forme européenne de DHL. Il y a aide d'État – sous déduction de frais liés à l'exécution de missions publiques, sécurité, police, protection contre l'incendie, météo, contrôle du trafic aérien. La construction d'une piste ne pouvait être dissociée de l'exploitation.

Ouverture d'une nouvelle procédure par la Commission concernant le financement d'infrastructure à l'aéroport de Leipzig/Halle, lettre du 15 juin 2011, JOUE 28 sept. 2011. Cet aéroport allemand est essentiellement fréquenté par des transporteurs de fret. Les actionnaires sont des personnes publiques, elles font des prêts destinés à être transformés en apport en capital. L'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, la construction d'infrastructures aéroportuaires en est indissociable. Critères de nécessité et de proportionnalité à respecter.

La Commission, dans une décision du 23 juillet 2014, 2015/1469, JOUE du 4 septembre 2015, L 232/1, opère des distinctions selon la cause des financements.

Les prêts d'actionnaire octroyés à Flughafen Leipzig/Halle ne constituent pas une aide d'État. Elles ont été octroyées aux conditions du marché.

Les injections de capital, dans la mesure où elles sont limitées au déficit du financement du projet d'investissement, constituent une aide d'État compatible avec le marché commun au sens de l'art. 107 § 3 point c TFUE.

En revanche les autres injections de capital constituent une aide d'État incompatible avec le marché commun.

L'aide publique roumaine en faveur de petits aéroports régionaux.

Demande d'information formulée par la Commission, 24 mai 2011. La commission a clôturé en partie la procédure par une décision du 31 octobre 2011. La Roumanie a décidé de financer les petits aéroports régionaux conformément aux dispositions des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et en respectant la décision SIEG sur les services d'intérêt économique général.

Ces aéroports sont en perte, les pertes ont été couvertes par les fonds publics.

La procédure formelle d'examen est demeurée ouverte en ce qui concerne le financement public accordé aux aéroports roumains pour la période 2007/2009.

La suite de la procédure réside dans la décision 2017/1149 de la Commission du 27 septembre 2016, concernant l'aide d'État mise à exécution par la Roumanie pour les aéroports régionaux roumains, décision publiée au JOUE du 29 juin 2017, L 166/36.

La décision de la Commission européenne s'ordonne en deux temps.
Le financement public accordé par la Roumanie dans la période 2007/2009 dans 10 aéroports roumains constitue une aide d'État au sens de l'article 107 § 1 du TFUE. Aide mise à exécution en violation de l'article 108 § 3 TFUE.
Cette aide d'État est déclarée compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107 § 3 point c) du TFUE.

Une procédure avait été ouverte par la Commission européenne contre la France, lettre du 13 juillet 2011, relative à des aides d'État accordées à l'aéroport de Marseille.
La Chambre de commerce de Marseille, concessionnaire à l'époque de l'aéroport, a reçu un financement de 7 millions ½ d'euros en provenance du conseil général du département des Bouches du Rhône pour l'aménagement de l'aérogare à bas coût Marseille-Provence 2 (MP2). Cette aérogare est destinée aux services de point à point, Ryanair en a été le principal utilisateur. Les redevances exigées des utilisateurs sont moindres que celles exigées des transporteurs comme Air France utilisant l'aérogare voisine de plus haute gamme, mp1.
La société Air France a porté plainte en 2007 auprès de la Commission européenne, estimant que le conseil général avait accordé à l'aéroport de Marseille une aide illégale. Les redevances aéroportuaires auraient été réduites pour encourager les vols à partir de l'aérogare mp2.
La décision de la Commission du 20 février 2014, JOUE du 27 septembre 2016, considère, en ce qui concerne les mesures en faveur de l'aéroport, que la France a illégalement mis à exécution des aides à l'investissement en violation de l'article 108 § 3 TFUE (non notification de l'octroi des aides à la Commission).
Ces aides d'État sont cependant déclarées compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107 § 3, point c).
Ces aides à l'investissement correspondent à un objectif d'intérêt général, elles facilitent le développement économique de la région.
La décision 2016/1698 rendue par la Commission le 20 février 2014 a fait l'objet d'un recours introduit le 19 décembre 2016 par la société Air France, JOUE du 13 février 2017.
Le Tribunal, dans un jugement du 11 juillet 2019, T-894/16, a déclaré le recours de la société Air France irrecevable. Air France n'avait pas qualité pour agir. Elle n'était pas directement et individuellement concernée par les mesures en cause. La République française était l'unique destinataire de la décision de la Commission. Le bénéficiaire de l'aide était la chambre de commerce, qui n'est pas en situation de concurrence avec le transporteur Air France.

La décision 2015/1824 du 23 juillet 2015 relative à l'aéroport de Weeze, JOUE du 15 octobre 2015, L 269/1, amène la Commission à connaître d'aides à l'investissement et d'aides au fonctionnement, qui sont déclarées admissibles.

La décision 2015/1071 du 1^o octobre 2014, JOUE du 8 juillet 2015, admet que l'aide accordée par l'Allemagne pour éponger les pertes de l'aéroport de Sarrebruck est compatible avec le marché commun. Il n'y a pas d'aide en faveur d'Air Berlin.

La décision 2016/789 du 1^o octobre 2014, JOUE du 24 mai 2016, L 134/46, concerne le financement de l'aéroport de Francfort-Hahn, situé entre Trèves et Mayence, dans le Land de Rhénanie-Palatinat, dans la région montagneuse de l'Hunsrück. Ancienne base militaire alliée. Douze mesures sont soumises à examen, accord sur compensation de résultat, augmentation de capital, compensation pour les contrôles de sécurité, subvention directe du Land. Plusieurs mesures valent aide d'État au sens de l'art. 107 § 1 du traité. Non comportement d'un investisseur privé avisé. Les aides sont admises sur le fondement de l'art. 107 § 3. Aides à l'investissement, appréciées à l'aune des lignes directrices de 2005. Elles aident au développement de cette région et peuvent contribuer à désengorger l'aérodrome de Francfort sur le Main, où les vols de nuit sont interdits, alors qu'ils sont autorisés à Hahn.

- Les exemptions par catégories

Plus largement, un certain nombre d'aides en faveur de l'investissement des aéroports régionaux bénéficient du règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 (modifiant le règlement n° 651/2014 qui déclare certaines aides compatibles avec le marché intérieur et les exempte de l'obligation de notification à la Commission préalable à leur octroi). À côté des exonérations cas par cas, nécessitant une décision de la Commission, il y a donc des exonérations par catégories, en l'occurrence celle concernant les infrastructures aéroportuaires régionales. Ce qui allège d'autant le travail des services de la Commission et permet de faire trancher les éventuelles contestations par les autorités nationales.
La Commission admet que sous certaines conditions les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux sont

couvertes par l'exemption.

Le règlement n° 651/2014 s'applique aux aides en faveur des aéroports régionaux, art. 1°, m).

Le texte entend par aéroport régional un aéroport au trafic ne dépassant pas 3 millions de passagers, voir article 2, point 153.

C'est l'article 56 bis qui concerne les aides en faveur des aéroports régionaux.

On distingue aides à l'investissement et aides au fonctionnement.

On tient compte du nombre de passagers transportés et du montant du trafic du fret.

L'article 56 bis détermine les conditions concernant les aéroports dont le trafic passager n'excède pas par an 3 millions de passagers.

Pour admettre l'aide à l'investissement, les exigences suivantes sont requises.

L'aéroport est ouvert à tous les usagers potentiels.

L'aide n'est pas octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants ou pour la création d'un nouvel aéroport

L'investissement doit être d'un montant raisonnable, il ne doit pas excéder ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables.

L'aide n'est pas admise s'il existe déjà un aéroport à proximité : dans un rayon de 100 km ou à 60 minutes en voiture, bus, train, train à grande vitesse. Le § 8 édicte une disposition spéciale s'il y a nécessité de prendre un transport maritime ou un service aérien.

Le régime est plus bienveillant en ce qui concerne les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel n'excédant pas 200 000 passagers.

L'art. 56 bis, § 7, n'oblige pas à la condition limitant l'aide au nécessaire, il n'oblige pas à la condition relative à l'absence d'un aéroport à proximité.

L'article 56 bis, § 9, indique que l'aide à l'investissement n'est pas octroyée aux aéroports ayant enregistré un trafic de passagers de plus de 3 millions de passagers.

L'aide n'est pas donc plus octroyée aux aéroports ayant enregistré un trafic de fret annuel de plus de 200 000 tonnes, art. 56 bis, § 10.

L'article 56 bis donne des directives concernant le montant de l'aide à l'investissement.

Le montant de l'aide à l'investissement n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement, § 11.

Le § 13 plafonne le montant de l'aide, en distinguant les aéroports ayant un trafic entre un et trois millions de passagers, et les aéroports n'excédant pas un million de passagers. Les aéroports ayant un trafic de moins de 200 000 passagers obéissent à un statut plus favorable, § 7.

- La collectivité publique intervenant comme *investisseur privé avisé en économie de marché* : l'État ou les collectivités territoriales peuvent prendre des participations dans le capital des entreprises. On n'est pas alors en présence d'une aide d'État si l'autorité publique en apportant un financement et en attendant une contrepartie financière se comporte comme un acteur économique privé et comme un investisseur avisé.

La procédure

L'article 108 TFUE fixe les conditions dans lesquelles la Commission européenne est appelée à faire observer les principes fixés par les traités.

La Commission est informée du projet d'instituer des aides. Elles lui sont en principe notifiées.

Si la Commission estime qu'une aide n'est pas compatible avec le marché intérieur, elle ouvre la procédure, au terme de laquelle la commission décide si l'aide doit être supprimée.

La décision de la Commission peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal et sur pourvoi devant la CJUE.

C. Les servitudes aéronautiques et les règles d'urbanisme concernant les abords d'aéroport

i. Servitudes de dégagement

Les principes

La législation vise, à proximité des aérodromes, à la suppression des obstacles (arbres, forêts, constructions) constituant un danger pour la circulation aérienne, elle tend également à interdire dans l'avenir l'édification d'obstacles à la navigation aérienne.

C'est une charge qui est imposée par l'État aux propriétaires d'immeubles bâtis et de terrains à proximité des aérodromes.

Un arrêté du 7 juin 2007 concerne l'établissement des servitudes aéronautiques (à l'exclusion des servitudes radioélectriques), il fixe les spécifications techniques pour servir de base à cet établissement.

Une annexe X concerne les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou unique. Cette annexe fait une distinction parmi les obstacles fixes entre les obstacles massifs (comme les bâtiments, les forêts et les éminences de terrain), les obstacles minces (comme les pylônes et les cheminées) et les obstacles filiformes (comme les lignes électriques), arrêté du 6 juin 2017.

Une enquête publique doit être réalisée.

L'application sur le terrain

C'est ainsi que sur le fondement de l'article L. 6351-1 du code des transports et de l'art. R. 242-1 CAC un arrêté du ministre de l'écologie du 16 juillet 2015, JORF du 18 juillet 2015, porte approbation de servitudes aéronautiques de dégagement au bénéfice de l'aérodrome de Cherbourg, ou un arrêté du 4 septembre 2015 porte approbation de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Saint Flour-Coltines, JORF du 25 septembre 2015.

Idem un arrêté du 5 octobre 2015, JO du 20 octobre 2015, porte approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome d'Orléans - Saint Denis de l'Hôtel. Un arrêté du 13 janvier 2016, JO du 22 janvier 2016, porte approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nouméa - La Tontouta, servitudes affectant les territoires des communes de Boulouparis et Païta. Un arrêté du 26 avril 2016, JO du 7 mai 2016 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Romans (Drôme).

Un arrêté du 24 juillet 2017 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Cahors-Lalbenque : c'est sur le fondement de l'article L. 6351-1 CT que l'arrêté approuve la création de servitudes au bénéfice de l'aérodrome et ce sur le territoire de communes nommément désignées, c'est en application de l'article R. 242-1 CAC que le plan des servitudes est approuvé.

On retrouve le même processus concernant l'aérodrome de Bastia-Poretta, un décret du 21 février 2018 approuve l'établissement de servitudes aéronautiques de dégagement au bénéfice de l'aérodrome en application de l'article L. 6351-1 CT. Le plan de servitudes est approuvé en application de l'article R. 242-1 CAC, avec en annexe un plan d'ensemble, un plan de détails, un plan d'adaptation en ce qui concerne une église San Partheo, un plan applicable aux aides visuelles, un plan de la zone dégagée d'obstacles, une liste des obstacles dépassant les cotes limites et un état des bornes de repérage d'axe et de calage. JO du 23 février 2018.

Un arrêté du 25 avril 2018 approuve des servitudes aéronautiques de dégagement au bénéfice de l'aérodrome de Saint Sulpice des Landes (Ile et Vilaine) et en approuve le plan, JO du 4 mai 2018.

Un autre arrêté de la même date concerne l'aérodrome de Chalon-Champforgeuil (Saône et Loire).

Un arrêté du 25 avril 2018 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement, dans le département du Rhône, de l'aérodrome de Villefranche -Tarare, JO du 19 mai 2018.

Un décret du 28 juin 2018 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, JO du 30 juin 2018. C'est l'article L. 6351-1 CT qui est invoqué pour justifier l'instauration des servitudes.

Quant à l'article R.242-1 CAC, il est invoqué pour l'approbation du plan des servitudes aéronautiques de dégagement.

Un arrêté du 15 janvier 2019 procède de même en ce qui concerne l'aérodrome de Bar le Duc - Les Hauts de Chée.

Un arrêté du 10 avril 2019 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Cazères-Palaminy (H.G.)

Un arrêté du 9 mai 2019 approuve le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Grenoble Alpes Isère.

Le contentieux

Les propriétaires concernés tentent parfois de faire annuler les dispositions réglementaires instaurant ou exécutant les servitudes aéronautiques de dégagement.

CAA Bordeaux, 14 mars 2018, n° 18BX0700 : les propriétaires d'un château et du parc de La Faucherie de 11 hectares demandent en référé la suspension d'un arrêté préfectoral mettant en application les servitudes de dégagement de l'aérodrome de La Rochelle - île de Rè. L'arrêté imposerait l'abattage des arbres du parc. La requête est rejetée. Le préfet de la Charente maritime avait seulement ordonné aux requérants la suppression d'obstacles (arbres) dépassant les cotes limites fixées par le plan de servitudes de dégagement. La décision préfectorale concernait l'étêtage de 43 arbres du parc, ceux ayant 32 et 54 mètres, certains étant morts, beaucoup en mauvais état. La condition d'urgence n'est pas remplie.

Les mêmes châtelains subissent un échec dans la procédure menée devant les juridictions civiles contre la CCI de La Rochelle. Poitiers, 21 juin 2018, n° de RG : 18/000452. Les intéressés avaient refusé de tailler leurs arbres. La CCI avait demandé en référé d'être autorisée à faire les travaux prescrits par l'arrêté préfectoral. Le juge des référés de La Rochelle avait ordonné aux propriétaires du bois centenaire de laisser pendant six mois la CCI procéder à ses frais aux travaux d'écimage, étêtage, élagage des arbres dépassant les cotes fixées par le plan de servitudes de dégagement. L'exécution provisoire assortissait l'intégralité de l'ordonnance de référé. Le délégué du premier président de la cour poitevine refuse d'ordonner l'arrêt de l'exécution provisoire de l'ordonnance de référé. Le premier président ne peut arrêter l'exécution provisoire qu'en cas de violation manifeste du principe du contradictoire et lorsque l'exécution risque d'entraîner des conséquences manifestement excessives, art. 524 CPC. Aucune violation manifeste du principe du contradictoire n'étant en l'espèce rapportée, la demande des propriétaires est rejetée.

Les sanctions

CAA de Bordeaux (?), 21 mai 2013, n° 10BX01152, un avion Robin appartenant à l'aéro-club de Millau atterrit en 2004 sur la piste de l'aérodrome du Larzac, il quitte la piste et heurte une clôture grillagée à 35 mètres du bord de la piste. L'avion est endommagé. Les compagnies d'assurance, subrogées dans les droits de l'aéro-club, obtiennent la condamnation de la chambre de commerce chargée de l'entretien des pistes et des bandes d'envol, des voies de circulation et de leurs accotements. Les servitudes de dégagement des aérodromes classés en catégorie D ont une largeur de 150 mètres. La clôture grillagée était trop proche de la piste, elle se trouvait à 50 mètres du milieu de la piste d'atterrissage. Non-respect par la CCI de la réglementation sur les servitudes aériennes de dégagement.

ii. La situation à l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement

Les sources du droit

Article L. 6352-1 CT

L'article R. 244-1 du code de l'aviation civile prévoit :

À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement

... l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, peuvent constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

L'article R. 111-2 du code de l'urbanisme prévoit que le projet peut être refusé s'il est de nature à porter atteinte à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations.

L'article R. 425-9 du code de l'urbanisme dispose : Lorsque le projet porte sur une construction susceptible, en raison de son emplacement et de sa hauteur, de constituer un obstacle à la navigation aérienne, le permis de construire ou le permis

d'aménager tient lieu de l'autorisation prévue par l'article R. 244-1 CAC dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

Annexe à l'art. R. 126-3, D, II, e, du code de l'urbanisme

Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aériennes de dégagement est soumis à autorisation

Éoliennes contre navigation aérienne

La présence d'un aéroport peut être un motif pour interdire à proximité l'implantation d'**éoliennes**. La solution dépend souvent de l'attitude prise par le ministre de la défense, favorable ou hostile au projet.

Le contentieux est porté régulièrement devant la juridiction administrative, soit par les sociétés destinataires d'un refus d'installation par l'autorité publique, soit par les particuliers n'appréciant guère l'autorisation d'installation d'éoliennes à proximité de leurs propriétés.

Contre les éoliennes

CAA Nantes, 13 février 2015, n° 13NT00977 : refus, par le préfet du Loiret, de délivrer un permis de construire un parc éolien de 6 aérogénérateurs d'une hauteur de 145 mètres avec un rotor d'un diamètre de 90 mètres à Aulnay la Rivière. Refus du ministre de la défense de donner son autorisation, le projet étant localisé dans la zone dangereuse du groupement d'hélicoptères de la région d'Étampes, les hélicoptères ont besoin de s'entraîner jour et nuit dans des vols à basse altitude, entraînement pour la lutte anti terroristes.

Conseil d'État, 11 décembre 2015, n° 371567 : installation d'éoliennes à Locmelar, près de la base de Landivisiau. Le préfet a autorisé en 2007 l'installation de 7 éoliennes. La Compagnie du Vent a demandé en 2010 la prorogation du permis de construire et l'allongement des pâles des éoliennes. Avis défavorable du ministre de la défense. Refus du permis modificatif. Cassation. Affaire renvoyée à la CAA de Nantes.

CAA Nantes, 19 février 2018, n° 16NT03835 : Un projet en 2013 d'implantation d'une ferme éolienne. Le ministre de la défense a refusé en 2013 de donner son accord. Le préfet de la Mayenne a refusé le permis de l'implantation de 4 aérogénérateurs de 150 mètres de hauteur. Le préfet est lié par la décision négative du ministre de la défense dans l'hypothèse d'un projet susceptible en raison de sa hauteur de constituer un obstacle à la navigation aérienne. La zone d'implantation des éoliennes est située dans un secteur d'entraînement au vol en très basse altitude (moins de 150 mètres). La question de dégrader la capacité des forces aériennes à réaliser ce type d'entraînement et de préserver la sécurité des aéronefs dans ce secteur.

Conseil d'État, 9 juillet 2018 n° 414419 : la MSE Les Dunes a sollicité 17 permis de construire pour l'implantation de 14 éoliennes et de 3 postes de livraison pour constituer le parc éolien La voie du moulin Jérôme dans la région de Cambrai. Le projet est susceptible par son emplacement et sa hauteur (50 mètres au-dessus du sol) de constituer un obstacle à la navigation aérienne, le permis de construire tient lieu d'autorisation si la décision a fait l'objet d'un accord du ministre de l'aviation civile et du ministre de la défense. Le ministre de la défense avait refusé en 2011 son autorisation (proximité de la base aérienne de Cambrai). Le préfet était tenu en l'espèce de refuser les permis de construire.

Conseil d'État, 27 juillet 2016, n° 388564 : refus du préfet de délivrer un permis de construire pour l'édification de 9 éoliennes à Maisons (Eure et Loire). Le ministre de la défense avait refusé de donner son accord, ces installations projetées se trouvaient dans la zone de manœuvres de l'unité d'hélicoptères antiterroriste de la base de Villacoublay.

En faveur de l'implantation des éoliennes

CAA Nantes, 1^{er} février 2017, n° 15NT02832. Le ministre de la défense avait donné son accord au projet de parc éolien à Commer (Mayenne). M. et Mme du Pontavice, propriétaires du château de Thuré, n'ont obtenu pas l'annulation du permis de construire d'éoliennes de 150 mètres de hauteur à quelques km de leur propriété.

CAA Nancy, 18 janvier 2018, n° 17NC00176 : le préfet du Doubs avait refusé en invoquant l'article R.111-2 c. urbanisme le permis de construire d'éoliennes. Il soutenait que les installations pouvaient porter atteinte à la sécurité publique, leur hauteur dépassant l'altitude minimale de sécurité radar fixée pour la base aérienne de Luxeuil- Saint Sauveur, située à 30 km, dont le ministre de la défense est l'affectataire. Le tribunal administratif a annulé les arrêtés préfectoraux. La cour rejette la requête en annulation du jugement. Le risque d'atteinte à la sécurité n'existait pas en l'espèce

CAA Bordeaux, 3 avril 2018, n° 16BX02547, intérêt procédural. La société a demandé une autorisation, autorisation censée donnée du fait du silence de l'administration. La société ayant ainsi obtenu satisfaction, sa demande d'annulation du refus était irrecevable.

Les règles d'urbanisme aux alentours des aéroports :

Le *plan d'exposition au bruit - PEB* -, prévu par l'art. L. 147-3 du code de l'urbanisme, définit des zones diversement exposées au bruit engendré par les aéronefs.

Ce plan est pris par arrêté préfectoral.

Ce plan induit des restrictions au droit de construire : cf. infra, nuisances acoustiques

CE 28 mars 2011, rejet de la demande du groupement des usagers de l'aérodrome de Saint Cyr l'école qui demandait l'annulation de délibérations de la commune tendant à la création d'une ZAC.

iii. Servitudes de balisage

Les pistes de l'aérodrome sont équipées de systèmes de balisage afin d'assurer un décollage et un atterrissage des aéronefs dans de bonnes conditions de sécurité. Il n'y a alors aucune création de servitudes administratives proprement dites. L'aérodrome est impérativement doté d'éléments techniques nécessaires à son fonctionnement.

L'arrêté du 3 septembre 2007 (JO du 6 octobre) est relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes. L'aérodrome est équipé de feux d'approche et de feux de piste. L'arrêté du 23 avril 2018 peut concerner des obstacles situés sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface. Cet arrêté du 23 avril 2018 précise cependant, dans son article 1°, que le balisage des obstacles situés dans l'emprise des aérodromes disposant d'un certificat européen est conforme aux règlements européens et aux spécifications communautaires.

Il faut aller au-delà de l'emprise de l'aérodrome, envisager le balisage dans les alentours de l'aérodrome et même sur une plus longue étendue. Les servitudes de balisage sont imposées par le législateur au nom de l'intérêt général pour faciliter la bonne navigation aérienne. Les particuliers sont obligés de supporter sur leurs biens immeubles l'implantation de systèmes facilitant l'évolution des aéronefs.

L'objectif est de signaler aux navigateurs aériens la présence d'obstacles, - comme des châteaux d'eau, des grands bâtiments, des tours, des éoliennes - par des dispositifs visuels ou radioélectriques. Cf. art. L. 6351-1 CT.

Le balisage est également un dispositif des aides à la navigation aérienne. Il permet de suivre l'évolution des aéronefs aux différents points de passage.

C'est l'autorité publique qui impose le balisage, cf. art. L. 6351-6 CT.

L'administration peut imposer ce balisage aux particuliers, art. R. 243-1 CAC.

L'administration (ou la personne déléguée par elle) a le droit d'établir des supports et ancrages pour dispositifs de balisage, elle peut faire passer les conducteurs d'électricité, elle peut couper les arbres et les branches d'arbres qui gênent la pose ou le fonctionnement des conducteurs et dispositifs de balisage, elle peut effectuer sur les murs extérieurs et les toitures les travaux de signalisation, art. D. 243-1 CAC.

L'administration disposant d'un droit d'accès et de passage pour installer des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. L. 6351-8 CT. Le propriétaire est tenu d'assurer le droit de passage nécessaire aux agents chargés de l'entretien

des installations, art. D. 243-1 CAC.

Une notification est adressée aux intéressés avant l'exécution des travaux. À défaut d'accord amiable, une enquête spéciale dans chaque commune doit être organisée, art. D. 243-3 CAC.

Les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement du balisage incombent à l'État. Art. L. 6351-7 CT.
(L'arrêté du 23 avril 2018 semble disposer de règles différentes au regard de l'entretien, cf. infra).

En ce qui concerne le balisage des lignes électriques, il relève en principe de l'exploitant (EDF). Article L. 6351-7 CT.
Si l'exploitant de la ligne électrique conteste la nécessité du balisage, l'affaire est portée devant un comité mixte, art. D. 243-6 CAC.

Le JO du 4 mai 2018 publie un arrêté du 23 avril 2018 concernant la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne.

L'arrêté présente à l'article 6 des dispositions concernant l'entretien du balisage à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement. Cet entretien incombe au propriétaire de l'obstacle non éolien et à l'exploitant d'éolienne.

À l'intérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, l'entretien du balisage incombe à la personne aux frais de laquelle le balisage a été effectué.

La personne responsable de l'entretien surveille le balisage lumineux.

Des dérogations à la réglementation sont possibles, art. 7 de l'arrêté.

L'annexe I de l'arrêté concerne les obstacles, à l'exception des éoliennes. Les obstacles sont le relief, les bâtiments, les forêts, les pylônes, les cheminées, les lignes électriques, les câbles de téléphériques ... Le balisage de jour peut être constitué par des marques ou de couleurs. En ce qui concerne les obstacles temporaires (grues), on peut utiliser des fanions pour le balisage. Il y a le balisage lumineux.

L'annexe II concerne les installations d'éoliennes (un pylône ou un fût, une nacelle contenant les génératrices électriques et les pales rotatives). Le balisage lumineux est obligatoire. L'annexe distingue les champs éoliens terrestres et maritimes.

L'indemnisation

Les frais et indemnités qui pourraient résulter de l'établissement des servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne incombent à l'Etat (mais la convention conclue avec l'Etat peut en disposer différemment), art. R. 221-6 CAC.

Les frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement des servitudes aéronautiques seront supportés par la personne qui crée l'aérodrome, art. D. 243-8 CAC.

C'est le tribunal judiciaire, qui, d'après l'article R. 211-3-9 COJ, connaît des contestations relatives aux indemnités éventuellement dues à raison des servitudes de balisage de l'art. D. 243-1 CAC. Avec éventuellement la compétence de la chambre de proximité.

Les articles L. 6372-8 et s. CT prévoient des sanctions à l'encontre des contrevenants et des opposants, amende et astreintes.

La fermeture de l'aérodrome

Nous avons traité de l'ouverture d'un aérodrome. Rien n'est perpétuel en ce monde.

Un aérodrome peut encourir la fermeture.

On en fera du terrain à bâtir.

La fermeture de l'aérodrome nécessite un acte de l'autorité publique,

Un arrêté du 2 février 2004 prononce la fermeture et la suppression de l'aérodrome de Toulouse Montaudran.

Un arrêté du 17 avril 2014 porte fermeture de l'aérodrome de Pézenas-Nizas.

Un arrêté du 20 juin 2016 porte fermeture de l'aérodrome de Cambrai-Épinoy, JORF du 5 juillet 2016.

Un arrêté du 4 juillet 2019 porte fermeture de l'hélistation de Renneville (près de Villefranche de Lauragais) : cet aérodrome ne remplit plus les conditions techniques et juridiques ayant permis d'accorder son ouverture en usage restreint

La décision de fermeture peut donner lieu à contestation par les usagers.

C'est ainsi que l'aéro-club de la Basse Moselle est débouté de son recours tenant à l'annulation de la décision

de fermeture de l'aérodrome de Thionville-Yutz, CE 2 avril 2014 n° 366724.

Sous - Section II. La fonction des aérodromes

La fonction première d'un aérodrome est de permettre dans les meilleures conditions de sécurité le décollage et l'atterrissage des appareils aériens.

§ I. L'aérodrome, voie obligatoire des mouvements aériens

L'aérodrome est en principe - sauf dérogations - la voie obligatoire de l'atterrissage et du décollage des aéronefs.

La règle est justifiée pour des motifs de sécurité - un avion doit en principe utiliser une piste pour décoller et atterrir - il faut également tenir compte de la nécessité d'opérer les contrôles de police et de douane.

Dérogations ou exceptions

Cas de force majeure

Zones montagneuses

(Le pilote d'avion ou de moto planeur doit être titulaire de la qualification de vol en montagne s'il veut effectuer des atterrissages ou des décollages sur des emplacements dans les zones montagneuses où la topographie ne permet pas l'établissement d'aérodromes, voir l'arrêté du 21 juin 2019 faisant application du paragraphe FCL.815 de l'annexe I, partie FCL du règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011, JO du 28 juin 2019, texte n° 34. Si la surface est couverte de neige, c'est la qualification skis. Si la surface n'est pas couverte de neige, c'est la qualification roues.)

(Un autre arrêté du 21 juin 2019, JO du 28 juin 2019, n° 35, concerne les autorisations d'accès aux altiports. L'annexe fixe les conditions de formation et de délivrance d'accès à un altiport.)

Hélisturface

Certaines opérations de travail aérien : bandes d'envol occasionnelles

Ballons : le commandant de bord utilise des sites d'exploitation qui sont adaptés aux types de ballons et d'exploitations concernés, règlement 2018/395 du 13 mars 2018, annexe II, BOP.BAS.100.

ULM

Planeurs

Hydravions et avions amphibies

Un aérodrome est dit « contrôlé » s'il est un aérodrome où les aéronefs bénéficient du service du contrôle de la circulation aérienne. Il n'y existe pas forcément une zone de contrôle. On parle de vol contrôlé si le vol est exécuté conformément à l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne. Il y a alors une communication entre le pilote et le contrôleur.

§ II. La spécialisation et l'importance des aérodromes

Les aérodromes appartiennent quant à l'importance et à la spécialisation du trafic aérien à des mondes différents. Il existe à travers le monde de très grands aérodromes au trafic intense, d'autres sont des aérodromes régionaux au trafic

moyen, d'autres sont extrêmement modestes et servent de piste d'aéro-club.
La France possède environ 165 aérodromes commerciaux.

a. Les distinctions opérées par le droit européen

Décision n° 661/2010 du Parlement et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport : le réseau aéroportuaire transeuropéen est constitué des aéroports sur le territoire de l'Union ouverts à la circulation aérienne commerciale

Les aéroports d'intérêt commun

Plusieurs critères

Les composantes internationales : le volume annuel de mouvements de passagers, le volume annuel de mouvements d'avions commerciaux, le volume annuel du fret, le volume annuel de mouvements de passagers en dehors de l'union

Les composantes de l'Union

Les composantes régionales

Les projets d'intérêt commun : l'amélioration de la capacité, la protection contre les nuisances, les accès à l'aéroport

b. Les classifications opérées par le droit français interne

Le législateur prend en considération le type de trafic effectué par l'intermédiaire de l'aéroport.

1. *L'aéroport international*

L'aéroport était dit jadis affecté au trafic interne ou ouvert au trafic international.

Il y a désormais l'aéroport international et a contrario celui qui ne l'est pas.

Cette distinction ne figure pas dans le CT lorsqu'il établit la typologie des aérodromes, mais lorsqu'il traite de la circulation des aéronefs, ainsi que de l'atterrissage et du décollage.

L'aéronef qui effectue un vol international est tenu d'utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international, art. L. 6212-2 du code des transports, al. 1°.

(Des dispenses sont envisageables pour certaines catégories d'aéronef, al. 2).

Des formalités de contrôle policier ou douanier s'opèrent sur ces aérodromes internationaux, soit en permanence, soit durant certaines périodes, soit à la demande.

Une distinction est apparue plus tardivement, celle des aérodromes relevant ou non de l'espace Schengen.

On peut consulter ce point la décision en référé du Conseil d'État, 5 janvier 2017, n° 405990, relative à l'aéroport de la Môle-Saint Tropez. Avec la législation relative à l'espace Schengen, il existe des frontières extérieures à celui-ci, le franchissement de ces frontières s'effectue aux points de passage frontaliers. Les frontières extérieures ne peuvent être franchies qu'aux points de passage frontaliers. Chaque État communique à la Commission la liste de ses points de passage frontaliers. La commission publie cette liste. Cette liste ne mentionne pas en 2016 l'aéroport en cause. En clair, les sujets britanniques, le Royaume Uni étant étranger à l'espace Schengen, ne peuvent pas atterrir dans cet aéroport pour entrer en France. L'aéroport de la Môle, craignant de perdre près du tiers de son trafic, agit en référé, demandant au Conseil d'État de suspendre la décision française d'exclure Saint Tropez de la liste des points de passage frontaliers. Le juge des référés en l'absence d'urgence s'y refuse, la décision collégiale du Conseil d'État pouvant être prise avant l'été. Le débat concerne principalement l'arrivée en été d'avions privés. Le gouvernement durant les débats a déclaré ne pas s'opposer à ce qu'une ouverture saisonnière permanente au trafic international soit mise en place, ce que l'aéroport en cause pourrait demander dès maintenant.

Le Conseil d'État a rendu le 17 mai 2017 une décision en cette affaire, il a annulé la décision de retirer La Môle de la liste des passages frontaliers et a enjoint aux autorités de transmettre à la Commission une liste rectifiée en ajoutant l'aérodrome de La Môle. Le ministre de l'immigration a pris le 2 novembre 2017 une nouvelle liste incluant La Môle entre le 15 juin et le 30 septembre.

Le recours formé par l'aéroport en exécution de l'arrêt du 17 mai est sans objet, Conseil d'État, 7 mars 2018, n° 414980.

Ce contentieux a probablement suggéré une réforme des textes avec un décret du 24 octobre 2017.

Les dispositions légales distinguent selon que le contrôle concerne des passagers (en provenance ou non de la zone Schengen) ou les marchandises.

On tient compte également des relations avec l'outre-mer.

L'article D. 221-5 CAC indique ce qu'est un « aérodrome international » pour l'application de l'article L. 6212-2 CT.

Un aéroport international est

- Un point de passage frontalier (PPF) au sens du règlement n° 2016/399 pour les aéronefs en provenance ou à destination d'un pays n'appartenant pas à l'espace Schengen.
- Un point de passage contrôlé listé par les arrêtés relatifs aux documents et visas exigés pour l'entrée des étrangers sur le territoire des collectivités régies par les articles 73 et 74 de la constitution (française) ou sur le territoire de la Nouvelle Calédonie.
- Un aéroport international de l'Union (européenne) au sens du règlement n° 2015/2447, lorsque l'aéronef transporte des marchandises de ou vers un pays tiers à l'UE.

Cf. infra, en ce qui concerne les formalités de police et de douane.

2. L'ouverture ou non de l'aérodrome à la *circulation aérienne publique*

Le JO du 20 février 2015, p. 3148, donne, en application des dispositions de l'article D. 211-3 du code de l'aviation civile, les listes des aérodromes dont la création et la mise en service ont été autorisées.

Le texte est un arrêté du 23 novembre 1962 modifié.

La liste n° 1 concerne les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

La liste n° 2 concerne les aérodromes réservés à l'usage d'administration de l'État.

La liste n° 3 concerne les aérodromes à usage restreint.

Avant d'utiliser un aérodrome le commandant de bord devra s'assurer de sa praticabilité conformément aux dispositions des règles de l'air ..., art. 7 de l'arrêté du 23 novembre 1962.

α) Les aérodromes *ouverts* à la *circulation aérienne publique*, art. L. 6312-1 CT

Cette ouverture résulte d'un arrêté ministériel, précédé d'une enquête technique.

À titre d'exemple, un arrêté du 28 octobre 2013, après enquête technique, ouvre à la circulation aérienne publique l'aérodrome d'Eu-Mers-Le Tréport.

Ces aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique sont classés en cinq catégories d'aérodromes terrestres, A B C D E, art. R. 222-5 CAC.

Catégorie A : aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toute circonstance. Metz Nancy Lorraine est dans la liste. Nantes y figure depuis 2018.

Catégorie B : il s'agit d'aérodromes destinés

Soit aux services, à moyenne distance, assurés normalement en toutes circonstances,

Soit à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes

Catégorie C : aérodromes destinés

1. aux services à courte distance

Et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes

2. au grand tourisme

Catégorie D : aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance

Catégorie E : aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique

Trois catégories d'hydrobases, A B C

β) Les aérodromes *non ouverts* à la circulation aérienne publique

Art. L. 6312-2 du code des transports.

On aurait pu parler d'aérodromes fermés à la circulation aérienne publique.

Le CT prend en considération l'usage auquel l'aérodrome est affecté.

On sous-distingue, compte tenu de l'*usage* auquel l'aérodrome est affecté.

On distingue l'usage des administrations, l'usage restreint, l'usage privé.

L'usage initialement déterminé n'est pas inscrit sur le marbre ou l'airain, des changements de classe ou de catégorie peuvent intervenir.

. Les aérodromes *réservés* à l'*usage* d'Administrations de l'État.

Ces aérodromes sont en principe réservés, comme leur nom l'indique, à l'usage d'administration de l'État.

L'usage peut être civil ou militaire, voire mixte.

La règle n'est cependant pas absolue.

Ces aérodromes peuvent être utilisés à titre temporaire ou dans des circonstances particulières par des aéronefs qui n'appartiennent pas aux administrations désignées affectataires sur autorisation du ministre dont relève l'administration désignée comme affectataire principal.

Le ministre délivrant l'autorisation s'assure que les caractéristiques des aérodromes concernés permettent l'exploitation en toute sécurité des aéronefs susmentionnés.

Article 2 alinéa 2 de l'arrêté du 23 novembre 1962 dans la rédaction de l'arrêté du 20 mai 2019.

L'affectataire principal désigne le directeur qui assure le fonctionnement de l'aérodrome. Art. R.211-2-1 CAC. Art. R. 211-6 CAC : il peut y avoir des affectataires secondaires.

L'arrêté du 28 août 2014, JORF du 31 août 2014, modifiant l'affectation de l'aérodrome de Dijon-Longvic, affecté à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile pour les besoins du transport aérien et l'aviation générale, à titre secondaire au ministère de l'intérieur pour les besoins de la gendarmerie nationale.

Un arrêté de la même date transfère la gestion d'une partie de la base aérienne au syndicat mixte de l'aéroport de Dijon-Longvic. L'aéroport serait menacé de fermeture au transport aérien, il y a ou il y avait des lignes en direction de Toulouse et de Bordeaux.

L'aérodrome du Luc, dans le Var, est affecté à titre principal, au ministère des armées, à titre secondaire au ministère de l'aviation civile, pour les besoins de l'aviation légère et sportive. Arrêté du 24 juillet 2018.

Une décision ministérielle du 11 juin 2019 autorise deux hélicoptères de la société Icare à utiliser l'aérodrome de la base aérienne 120 de Cazaux. Ces hélicoptères font l'objet d'acquisition d'heures de vol sans équipage, ils sont affectés à des vols d'entraînement à l'intention des équipages de l'armée de l'air.

. Les aérodromes agréés à *usage restreint*, art. L. 6312-2 CT, R. 232-1 CAC, D. 232-1 CAC

Ces aérodromes agréés à usage restreint sont des aérodromes destinés à des activités répondant à des besoins collectifs techniques ou commerciaux.

La liste n° 3 indique, pour chaque aérodrome agréé à usage restreint, les restrictions auxquelles l'usage est subordonné. Ces activités sont limitées dans leur objet, ou réservées à certaines catégories d'aéronefs, ou exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment les opérations de travail aérien.

Le travail aérien se définit : toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport ou les essais et réceptions.

Il comprend notamment l'instruction aérienne, les vols de démonstration ou de propagande, la photographie, le parachutage, la publicité, et les opérations agricoles aériennes.

Certains aérodromes à usage restreint sont qualifiés d'altiport.

L'activité commerciale de parachutage est autorisée sur un aérodrome à usage restreint.

Il faut un arrêté d'agrément pour que le ministre autorise la mise en service de tels aérodromes.

Cet agrément est rendu sur le fondement d'une enquête technique effectué sur la base des articles L. 123-1 et R. 123-1 du code l'environnement.

À titre d'exemple, A. du 11 septembre 2014, concernant l'aérodrome à usage restreint d'Albertville, en Savoie : l'activité des avions et des planeurs est autorisée sur l'aérodrome pour les pilotes ayant été reconnus aptes par un instructeur ou détenant la qualification montagne. L'activité des aérodynes ultralégers motorisés et des hélicoptères est autorisé sur l'aérodrome.

L'aérodrome de Salon (Provence) a été retiré de la liste des aérodromes réservés à l'usage des administrations de l'État, il est désormais inscrit dans la liste des aérodromes agréés à usage restreint. Il est réservé en priorité au trafic de l'État et au trafic aérien militaire, arrêté du 16 février 2017.

L'aérodrome de Saint Barthélémy est classé parmi les aérodromes à usage restreint.

La piste est dangereuse à l'atterrissage. L'avion doit survoler une montagne, puis piquer pour atterrir sur une piste de 650 mètres. L'arrêté du 11 avril 2017 réserve l'aérodrome aux pilotes ayant une aptitude reconnue. Les transporteurs aériens publics soumettent, au préalable à l'autorisation de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane, un dossier de démonstration de performances à l'atterrissage.

(L'aérodrome international de Saint Martin est également dangereux, mais il est situé sur la partie néerlandaise de l'île.)

L'aérodrome de Villacoublay-Vélizy devient un aérodrome agréé à usage restreint, arrêté du 8 septembre 2017.

Idem en ce qui concerne l'aérodrome du Luc-Le Cannet, A. du 8 septembre 2017.

Idem en ce qui concerne l'aérodrome de Châteaudun, A. du 12 juin 2018.

Idem en ce qui concerne les aérodromes de Saint Dizier, Romorantin, Évreux, Phalsbourg, Istres. A. du 12 juin 2018.

Idem en ce qui concerne l'aérodrome d'Étain-Rouvres, dans la Meuse (trafic militaire en priorité), A. du 12 juin 2018.

Idem en ce qui concerne l'aérodrome de Cognac-Châteaubernard (réservé aux aéronefs d'État et aux aéronefs légers), A. du 27 juillet 2018.

Idem en ce qui concerne l'aérodrome de Saintes-Thénac, arrêté du 6 décembre 2018.

L'aérodrome de La Môle, dans le Var, est agréé à usage restreint. Les procédures de décollage et d'atterrissage sont déterminées par l'arrêté du 25 juillet 2019. Le commandant de bord est soumis à un certain nombre d'exigences.

L'aérodrome est interdit par forte pluie. JO du 31 juillet 2019, texte n° 15.

L'aérodrome de Dax Seyresse est transféré dans la catégorie des aérodromes agréés à usage restreint. Il est réservé en

priorité à l'accueil du trafic militaire et de l'Etat, arrêté du 20 mai 2019, JO du 8 juin 2019.

. Les aérodromes à *usage privé*

Un aérodrome à usage privé est créé par une personne physique ou par une personne morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés et invités, art. D. 233-1 CAC.

Une autorisation est requise, art. D. 233-2 CAC.

On ne peut pas y exercer l'activité commerciale de parachutisme.

On peut y faire des évolutions d'aéronefs dans le cadre d'une manifestation publique. Utilisation exceptionnelle. Art. D. 233-8 CAC.

L'aérodrome peut être à usage saisonnier.

Un aérodrome peut passer d'une catégorie à une autre, cf. supra, une contestation peut alors être élevée à l'encontre de la décision administrative ayant opéré la mutation. Le voisinage craint par exemple une montée des nuisances si les mouvements d'aéronef risquent de progresser.

C'est ainsi que le Conseil d'État a rejeté le 31 mai 2012, n° 326937, la requête d'une association demandant l'annulation d'un arrêté ministériel portant agrément à usage restreint de l'aérodrome de Lasclaveries (situé au Nord de Pau), jusqu'alors à usage privé. Le changement de catégorie doit faire l'objet d'une enquête publique. L'aérodrome a été réservé aux activités d'une école de parachutisme et aux aéronefs de servitude associés. Le détournement de pouvoir n'a pas été établi.

On retrouve une problématique semblable dans un autre arrêt du Conseil d'État du 28 avril 2014, n° 373193 : Il existe en Normandie l'aérodrome d'Yvetot-Baons le Comte, qui était un aérodrome privé. Le propriétaire de l'aérodrome a demandé un changement de catégorie pour favoriser l'écologie. Le ministre chargé de l'aviation civile, en date du 5 octobre 2011, a pris deux arrêtés, l'un pour autoriser la création de l'aérodrome d'Yvetot comme étant destiné à être agréé à usage restreint, l'autre pour délivrer l'agrément à usage restreint.

La commune de Baons le Comte a demandé en vain l'annulation de ces deux arrêtés.

Les riverains se plaignaient du bruit des avions faisant de la voltige.

Une enquête technique a été menée, elle n'était en l'espèce pas nécessaire, car il n'y avait pas de travaux à réaliser dans le cadre de ce changement de catégorie. Le commissaire enquêteur a entendu des dizaines d'observations.

La commune est déboutée.

§ III. La répartition du trafic aéroportuaire

La commission a publié le 1^{er} décembre 2011 une communication, COM (2011) 823 final, sur la politique aéroportuaire de l'Union européenne : comment résoudre les problèmes de capacité et de qualité

I. La répartition du trafic dans l'espace

La répartition du trafic entre les différents aérodromes d'une mégapole

L'exploitant aérien, qui souhaite desservir Paris, va-t-il décoller du Bourget, d'Orly ou de Roissy ? Dans quel aéroport va-t-il atterrir ?

A-t-il une possibilité de choix ?

La législation permet à l'autorité publique de procéder à une répartition du trafic aérien entre les différents aéroports de la capitale ou de la métropole.

Droit européen

L'article 19, § 2, du règlement n° 1008/2008 autorise, sans discrimination, la répartition, par chaque État membre, du trafic entre aéroports de la même conurbation. Ce sont des critères objectifs qui doivent fonder la décision de répartition. Les principes de proportionnalité et de transparence sont à observer.

Les parties intéressées sont consultées.

Notification.

La Commission est dans un premier temps informée du projet de répartition émanant de l'État membre.

C'est ainsi que la France avait notifié le 28 septembre 2015 en application de l'article 19 § 3 le projet de modification des règles de répartition du trafic, arrêté du 15 novembre 1994, pour les trois grands aéroports de Paris, Orly, Charles de Gaulle et le Bourget, JOUE du 2 décembre 2015.

Les Pays Bas le 12 juillet 2018 notifient à la Commission le projet de décret tendant à la répartition du trafic entre l'aéroport de Schiphol et l'aéroport de Lelystad.

L'État néerlandais notifie à la Commission le 29 mars 2019 un projet de décret de répartition du trafic entre l'aéroport de Schiphol et celui de Lelystad, JOUE du 12 avril 2019.

La décision de la Commission

La Commission examine le projet et décide si l'État peut appliquer les mesures. L'approbation de la Commission est donc requise.

La Commission européenne, dans une décision du 10 mai 2016, JOUE L 122/53 du 12 mai 2016, a approuvé les modifications envisagées des règles de répartition du trafic au sein du système aéroportuaire parisien. Ces règles concernent le trafic intra-EEE. Le projet étend certaines règles de répartition aux services extra-EEE. L'aéroport du Bourget est spécialisé dans l'aviation d'affaires et l'aviation générale.

Le système aéroportuaire parisien est doté de plusieurs infrastructures de transport aérien.

On se réfère au cahier des charges. La société Aéroports de Paris, par des décisions constituant des actes administratifs, assure la répartition des transporteurs aériens entre les différents aéroports ainsi qu'entre les aérogares d'un même aéroport, art. L. 6323-4 CT.

Depuis un arrêté du 15 novembre 1994, l'aéroport du Bourget est réservé à l'exploitation de services aériens non réguliers, les sièges n'étant pas commercialisés séparément auprès du public, les avions ayant une capacité maximum de 25 sièges. Des dérogations sont possibles. Le Conseil d'État a eu à connaître d'un contentieux dans lequel le syndicat des compagnies aériennes autonomes avait demandé au ministre de permettre l'utilisation de l'aéroport du Bourget à des avions d'une capacité allant jusqu'à 72 sièges. L'argument était que les appareils de plus grande capacité permettent de limiter les nuisances sonores causées aux riverains. Le ministre refuse de procéder à la modification de l'article 6 de l'arrêté de 1994 relatif à la répartition du trafic intracommunautaire au sein du système aéroportuaire parisien. Le Conseil d'État a rejeté, dans une décision du 30 décembre 2011, n° 347993, la requête tendant à l'annulation de la décision ministérielle.

On retrouve ces dispositions, munies du nihil obstat de la Commission, dans l'arrêté du 31 mai 2016 concernant la

répartition du trafic aérien entre les trois grands aérodromes parisiens, JORF du 8 juin 2016.

Orly et Roissy accueillent les services aériens réguliers, les services non réguliers avec des aéronefs de plus de 25 sièges, les services non réguliers assurés par des aéronefs de 25 sièges ou moins, les sièges étant commercialisés individuellement auprès du public directement par le transporteur ou indirectement. Des dérogations sont possibles dans ce dernier cas pour les passagers en correspondance.

L'aéroport du Bourget reçoit les services aériens non réguliers, pour les aéronefs de 25 sièges ou moins, les sièges n'étant pas commercialisés individuellement auprès du public. Il peut y avoir des dérogations pour la limite de 25 sièges.

La désapprobation de la Commission

La Commission indique les motifs de son désaccord. L'État est obligé de refaire sa copie.

C'est ainsi que la Commission, dans une décision d'exécution 2015/2415 du 17 décembre 2015, JOUE du 19 décembre 2015, avait refusé d'approuver le décret ministériel Lupi de 2014 modifiant les règles de répartition du trafic aérien au sein du système aéroportuaire de Milan, qui comprend les aéroports de Linate, très proche de Milan, de Malpensa (situé dans la province de Varèse, à 50 km de Milan), et d'Orio al Serio (dans la province de Bergame). Le refus d'approbation ne portait pas sur le fond, mais sur l'absence de consultation préalable des parties intéressées avant que le gouvernement italien ne modifie les règles de répartition du trafic.

La Commission a reçu une nouvelle notification de la part de l'Italie, un nouveau projet de décret a été présenté. Ce projet supprime toute restriction à l'aéroport de Linate, sur la base du trafic voyageur, quant au nombre de vols aller-retour quotidiens vers les aéroports de l'UE. Demeurent en place à Linate les limitations applicables à l'utilisation d'avions à fuselage étroit, couloir unique, ainsi que les limitations à l'exploitation de liaisons régulières de point à point. JOUE du 8 juin 2016, C 2017/7.

Les intéressés ont été consultés, compagnies ayant des créneaux horaires à Linate, associations représentant les compagnies, Ibar et Assareo, comité de coordination de l'aéroport. Trois réunions.

La Commission européenne dans une décision d'exécution 2016/2019 du 16 novembre 2016 a approuvé, au titre de l'art. 19 du règlement n° 1008/2008, les règles de répartition du trafic pour les aéroports de Milan Malpensa, Milan Linate et Orio al Serio.

Il s'agit d'optimiser l'utilisation de l'aéroport de Milan Linate qui doit recevoir les vols intra UE, avec des appareils à fuselage étroit et sur la base de liaisons de point à point.

Malpensa doit accueillir les vols intercontinentaux et extra UE.

[voir l'ordonnance de la CJUE du 23 octobre 2014, l'Ente Nazionale per l'Aviazione civile a concédé à une société la gestion de l'aéroport de Bergame-Orio al Serio, une étude de faisabilité a été menée pour apprécier le caractère intermodal de l'aéroport, la Commission a apporté un concours de 800 000 euros ; les règles sur les marchés publics n'ayant pas été respectés, l'INEA, agence exécutive pour l'innovation et les réseaux, a demandé le remboursement de 158 000 euros. L'Ente Nazionale conteste auprès de la Commission, comme l'INEA était l'auteur des lettres ordonnant le remboursement, le recours dirigé contre la Commission est rejeté ou déclaré irrecevable.]

II. La répartition du trafic dans le temps : les créneaux horaires

La congestion menace les aéroports internationaux les plus fréquentés, comme Francfort, Heathrow et Gatwick, Düsseldorf, Roissy et Orly ... alors que d'autres, obscurs, ne bénéficient que d'un trafic limité. L'essentiel du trafic est en France concentré dans les aéroports parisiens ainsi dans deux ou trois autres aéroports des grandes métropoles. Il est naturel qu'ils se trouvent à la limite de la saturation.

On comprend facilement que pour des raisons de sécurité les avions ne puissent pas décoller et atterrir simultanément sur les mêmes pistes, les mouvements d'aéronefs doivent être régulés et étalés dans le temps. Le trafic aérien peut être plus intense à certains moments de la journée, comme en début de matinée ou en fin d'après-midi ; l'importance du trafic est également tributaire des données saisonnières : les stations alpêtres sont plus fréquentées en hiver ou en été qu'à

L'automne ou au printemps, les stations balnéaires reçoivent une clientèle plus importante à la belle saison.
Il existe un observatoire européen des capacités aéroportuaires.

Nathalie Lenoir, Congestion et créneaux aéroportuaires (en ligne).
Du même auteur, une thèse en science économique intitulée "Une approche économique de la congestion aérienne", 1995, soutenue à Toulouse I.

A. Les accords entre compagnies

B. L'attribution des créneaux horaires par l'autorité publique

Le texte de référence de matrice européenne est le règlement n° 95/93 du 18 janvier 1993, modifié par le règlement n° 793/2004 du 21 avril 2004.
Il faut également tenir compte d'autres instruments européens, comme le règlement d'exécution 2019/123 du 24 janvier 2019 sur les fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, qui contient des dispositions concernant les créneaux et les coordonnateurs.
Le coordonnateur prend les mesures pour assurer la concordance entre les plans de vol et les créneaux horaires.
Les créneaux d'aéroport
Le régime est plus ou moins impératif, la saturation plus ou moins prononcée.
On distingue en langage technique l'aérodrome "à facilitation" et l'aérodrome « coordonné ».
La réglementation européenne s'inspire de propositions émanant de l'IATA.
Elle est favorable aux compagnies en place, et donc peu accueillante pour les compagnies voulant entrer sur le marché de la desserte d'un grand aérodrome à fort trafic.

1. Aéroport à facilitation d'horaires

Il s'agit d'un aérodrome où il n'y a risque de saturation qu'à certains moments.
Le facilitateur d'horaires conseille et recommande aux usagers des heures d'atterrissage et de décollage. Art. 4 § 4 du règlement modifié. Il recommande des heures d'arrivée et/ou de départ de rechange en cas de risque de saturation.
Cette situation concerne les aéroports de Chambéry, d'Annecy, de Figari Sud Corse.
Cohor est désigné comme facilitateur d'horaires sur chacun de ces aérodromes.

2. Aéroport coordonné

Un aérodrome est qualifié de coordonné lorsque de graves insuffisances de capacité sont relevées.
L'aérodrome est saturé, sa capacité est insuffisante, des retards importants ne peuvent être évités.
C'est la situation en France des aéroports de Paris-CDG, de Paris Orly, de Lyon et de Nice / Cannes-Mandelieu.
L'UE serait dotée de 93 aérodromes coordonnés.

Tout atterrissage ou décollage d'un aéronef civil sur un aéroport coordonné est - sauf force majeure - subordonné à l'attribution préalable par le coordonnateur désigné sur cet aéroport du créneau horaire correspondant, art. R. 132-4 CAC.

L'attribution des créneaux horaires est alors effectuée sur chacun de ces aérodromes par le « coordonnateur ».
C'est le coordonnateur qui, par un acte qui participe de l'autorité publique, donne l'autorisation de décoller ou d'atterrir à une date donnée et une heure donnée, aux compagnies et autres exploitants d'aéronef.
Le coordonnateur est en France l'association Cohor, arrêté du 22 février 2017, texte 8, qui parmi ses sociétaires regroupe des transporteurs et des aéroports et qui a son siège à Wissoux, près d'Orly.
Il existe un coordonnateur délégué, personne physique, qui agit au nom de l'association, personne morale.
Le coordonnateur est soumis à un cahier des charges, arrêté du 22 février 2017, JO du 26 février 2017, texte n° 7.
Cette association reçoit une redevance pour service rendu, décret du 23 janvier 2017, articles R. 221-13 à 15 CAC. Arrêté du 22 février 2017, JO du 26 février 2017. La redevance est payée pour chaque atterrissage à parts égales par l'exploitant d'aérodrome et l'exploitant d'aéronef. Le tarif est proposé au ministre par le facilitateur ou le coordonnateur, le comité de

coordination est consulté, le ministre homologue le tarif. Les tarifs sont rendus publics.

L'indépendance requise du coordonnateur

Cette indépendance est requise par le droit européen.

Cette question a été évoquée devant la Cour de justice à propos de la situation portugaise.

Les aéroports de Lisbonne, Porto et de Madère sont, au Portugal, réputés coordonnés, ainsi que celui de Faro durant la haute saison. L'État portugais a désigné comme coordonnateur l'ANA, l'entreprise gestionnaire des aéroports portugais, privatisée en 2013 et contrôlée par Vinci. La Commission prétend que le coordonnateur ne serait pas indépendant.

L'État ne garantirait pas l'indépendance fonctionnelle et financière du coordonnateur. L'ANA a créé en son sein une division, la Divisão de Coordenação de slots, chargée de la coordination.

Le règlement prévoit que le coordonnateur doit être séparé fonctionnellement de toute partie intéressée.

Les conclusions de l'avocat général Paolo Mengozzi présentées le 17 septembre 2015, dans l'affaire Commission c. République portugaise, C-205/14 étaient en demi-teinte.

L'avocat général estimait que l'ANA est une partie intéressée dans l'attribution des créneaux horaires. Il estimait que la séparation fonctionnelle doit s'entendre d'une séparation des fonctions et donc des activités. Le règlement n'exige pas que le coordonnateur soit une personne morale distincte des parties intéressées. La DCNS dispose de son personnel, l'ANA ne donne pas d'instruction à la division chargée de la coordination, la division tient une comptabilité séparée. L'avocat général concluait au rejet du recours formé par la Commission.

La CJUE, au contraire, dans son arrêt du 2 juin 2016, Europe, n° 8-9, août 2016, commentaire 291 par Élise Daniel, a estimé que dans cette affaire la République portugaise avait manqué aux obligations que lui impose l'article 4 du règlement n° 95/93.

Le rappel des textes. Il appartient à l'État responsable de l'aéroport coordonné de veiller à désigner un coordonnateur dont la neutralité soit incontestée. L'État veille à l'indépendance du coordonnateur en le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée. Le système de financement des activités des coordonnateurs est propre à garantir leur indépendance.

Le coordonnateur agit d'une manière neutre, non discriminatoire et transparente.

La législation portugaise n'a pas prévu de règles suffisamment concrètes pour assurer l'indépendance du coordonnateur en le séparant fonctionnellement de toute partie intéressée (ce que serait l'organisme de gestion des aéroports portugais).

Le service ne bénéficie pas de ressources propres.

Le coordonnateur participe aux conférences internationales de planification horaire, ainsi qu'aux réunions contribuant à la définition et à l'harmonisation des méthodes du secteur.

Le facilitateur et le coordonnateur établissent avec l'exploitant de l'aérodrome une convention précisant les obligations réciproques des parties.

Le coordonnateur fournit de l'information au ministre de l'aviation civile : sur les créneaux transférés ou échangés, sur le nombre des atterrissages et des décollages au cours de la saison aéronautique, sur les prévisions d'évolution du trafic ...

Il est prévu un « comité de coordination des aéroports français », regroupant, sous la présidence du directeur de la DGAC, les transporteurs usagers réguliers, les associations ou groupements de transporteurs, l'entité gestionnaire de l'aéroport, les autorités du contrôle du trafic aérien, les représentants de l'aviation générale.

Ce comité fait des propositions, dispense des conseils. Il donne des orientations pour l'attribution des créneaux horaires compte tenu des conditions locales. Il rend un avis sur le tarif de la redevance rémunérant le service rendu par le coordonnateur. Il assure une fonction de médiation. Art. 5.

C'est un arrêté du 28 septembre 2004 qui a créé le comité de coordination des aéroports français.

Ce comité est doté de comités exécutifs pour chacun des aérodromes, un arrêté du 5 mars 2018 en fixe la composition, pour les aéroports parisiens, pour les aéroports de Lyon Chambéry et Annecy, pour les aéroports de Nice et de Cannes, pour l'aéroport de Figari. JO du 17 mars 2018, texte 31.

Il convient d'assurer la cohérence entre les plans de vol et les créneaux d'aéroports.

Le règlement n° 255/2010 du 25 mars 2010 préconise pour optimiser la capacité du réseau européen de gestion du trafic aérien de coordonner les créneaux horaires et les plans de vol. L'attribution des créneaux de départ donne en principe priorité aux vols, art. 3 § 3. Les vols doivent respecter les créneaux de départ, les vols ne respectant pas l'heure de départ de l'aire de stationnement s'exposent à une interdiction de décollage, art. 6 § 6. L'art. 9 prône la cohérence entre plans de vol et créneaux d'aéroport : le coordonnateur peut obtenir communication du plan de vol, l'exploitant fournit aux

aéroports de départ et d'arrivée les informations pour que soit mis en correspondance l'indicatif de vol contenu dans le plan de vol et celui communiqué pour le créneau d'aéroport, une information réciproque est donnée lorsque les services aériens sont exploités à des horaires très différents des créneaux horaires qui avaient été attribués. L'art. 11 envisage la communication d'une information en cas de non-respect des créneaux départ.

Le règlement 2019/123 du 24 janvier 2019, annexe II, partie B, point 14, contient des dispositions d'esprit analogue.

Avant le départ, le plan de vol est communiqué au coordonnateur qui le demande.

Avant tout vol, les exploitants fournissent aux aérodromes de départ et d'arrivée les informations pour mettre en correspondance l'indicatif de vol contenu dans le plan de vol et celui notifié pour le créneau d'aéroport.

Le coordonnateur est informé des services aériens accomplis en méconnaissance des créneaux attribués.

Comment s'opère l'attribution aux candidats des créneaux horaires (Slots en anglais) ?

Il y a plusieurs phases. Une phase nationale, une phase locale.

Les paramètres de coordination

Le ministre chargé de l'aviation civile, sur avis du comité exécutif, publie lors de chaque saison aéronautique été / hiver, la capacité globale de l'aéroport et la capacité des terminaux.

On peut consulter sur ce point à titre d'exemple l'arrêté du 29 septembre 2017, concernant Orly et Roissy. Le ministre y fixe, par heure, la capacité globale à compter de la saison aéronautique d'été 2018. C'est ainsi que sont indiqués pour la tranche horaire 9 H / 9 H 59, 120 arrivées et départs. Des mouvements nocturnes sont prévus, ainsi 32 entre 3 H et 3 H 59. L'arrêté fixe également la capacité des terminaux de CDG. Le terminal 2F reçoit ainsi un flux maximal de 2800 passagers par heure au départ.

En ce qui concerne Orly, on peut consulter l'arrêté du 29 septembre 2017, qui donne des directives au coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires. Les textes déterminent le flux maximum de passagers pour chaque terminal, Sud global, Sud international, Ouest Schengen, Ouest international. L'arrêté donne à compter de la saison aéronautique d'été 2018 la capacité globale, heure par heure, arrivées et départs. Il y a une activité nocturne. L'arrêté du 3 mai 2019 contient des dispositions relatives à la capacité des terminaux d'Orly. Le coordonnateur doit prendre en compte la capacité de traitement du trafic dans chacun des terminaux, Orly 1, 2, 3, 4. On fixe un nombre maximal de passagers au départ par 20 minutes et par 120 minutes. L'octroi des créneaux horaires se fait compte tenu de ces limitations prévues pour la saison d'hiver 2019/2020. Le coordonnateur invite éventuellement le transporteur à modifier son horaire.

Le cahier des charges de la société Aéroports de Paris (à venir) permet à cette société d'exploiter annuellement à Orly 250 000 créneaux horaires. Décollage entre 6 h et 23 h 15, atterrissage entre 6 h 15 et 23 h 30.

L'arrêté du 3 octobre 2018 détermine la capacité de l'aérodrome de Nice pour la saison d'été 2019.

Le coordonnateur, selon l'art. 5 du cahier de charges, est tenu de donner une information.

Il doit donner aux intéressés l'information sur les créneaux horaires à caractère historique, ventilés par transporteur et classés dans l'ordre chronologique.

Informé sur les créneaux horaires demandés à l'origine.

Informé sur les demandes en suspens.

Informé sur les créneaux encore disponibles

Informé sur les critères retenus pour attribuer les créneaux horaires.

Le coordonnateur procède ensuite à l'attribution des créneaux horaires, dans la limite des capacités de l'aérodrome. Art. 4 § 5 du règlement.

Le cas échéant, ses décisions relatives à l'attribution des créneaux horaires sont motivées (articles L. 211-1 à 7 et L. 232-4 du livre II du code des relations entre le public et l'administration)

Une partie des créneaux existants n'est pas, en fait, disponible. Ils sont réservés et conservés au profit des exploitants en place. Une plus grande liberté d'attribution existe pour la partie disponible. Il s'agit de répartir, en particulier en périodes de pointe, une ressource rare.

Le privilège des droits historiques.

Les droits acquis (Granny Rights) des transporteurs installés sur le site sont sauvegardés : les créneaux détenus donnent

lieu à reprogrammation lors de la saison suivante.

Cette situation avantageuse profite au transporteur aérien régulier qui détenait antérieurement une série de créneaux horaires et qu'il a (au moins à 80 %) exploités, art. 8 § 2.

Cette série de créneaux horaires donne au dit transporteur aérien, s'il en fait la demande, droit à la même série lors de la série suivante de planification horaire équivalente.

Art. 10 § 2.

Les exploitants installés de longue date bénéficient ainsi de fait d'une rente de situation, de telle sorte que les candidats de fraîche date risquent d'être réduits à la portion congrue. Les pré- installés barrent ainsi l'accès au marché des dessertes aériennes.

On relève ainsi une tendance à une patrimonialisation de fait de la détention des créneaux : elle constitue souvent la seule richesse d'une entreprise de transport aérien en faillite.

Les créneaux horaires peuvent déjà être transférés d'une liaison à une autre liaison, ou à un autre type de service.

Ils peuvent être échangés entre transporteurs. La Cour des comptes dans sa communication de septembre 2016 fait état de transactions financières sur les aéroports londoniens.

Cette législation ne favorise guère l'essor de la concurrence, elle freine l'arrivée des nouveaux entrants et favorise l'accaparement des créneaux par des compagnies parfois peu dynamiques et pratiquant des tarifs élevés.

Les transporteurs desservant des lignes frappées d'obligations de service public peuvent se voir réserver les créneaux horaires utiles pour desservir la liaison. Art. 9.

L'autorisation ministérielle est requise pour toute demande de modification, art. 16 du cahier des charges. La réattribution des créneaux réservés s'opère si le ministre a donné son accord, art. 17 du cahier des charges.

Les créneaux disponibles.

Le reste.

Le pool de créneaux horaires.

Art. 10. On met théoriquement dans un pot commun les créneaux disponibles. Les créneaux horaires disponibles sont attribués aux demandeurs par le coordonnateur en puisant dans ce pool. Art. 10 § 6. Les nouveaux arrivants ont théoriquement droit à 50 % de ces créneaux disponibles. Les actuels, l'autre moitié.

Pour les vols d'affaires et les vols d'aviation générale, l'exploitant demande l'attribution du créneau horaire au coordonnateur, par lui-même ou par l'assistant en escale et dépose son plan de vol en conséquence

L'article 11 envisage la possibilité de réclamations et des voies de recours dont l'efficacité reste à démontrer.

La Commission a proposé en décembre 2011 de permettre aux compagnies de vendre à d'autres compagnies les créneaux qu'elles ne peuvent utiliser.

Certains proposent d'attribuer les créneaux horaires dans le cadre d'enchères.

Lors d'opérations de concentration entre compagnies, la Commission subordonne fréquemment son autorisation à l'abandon de créneaux horaires sur certaines liaisons.

Le système actuel est insatisfaisant, mais il n'y a pas de consensus pour un système de remplacement.

Les sanctions encourues en cas de vols effectués sans créneaux.

Eurocontrol pourrait suspendre le plan de vol détecté sans créneau.

Le coordonnateur transmet au ministre la liste des vols réalisés sans créneaux horaires de manière répétée et intentionnelle à des horaires significativement différents des créneaux attribués.

Une amende administrative peut être prononcée par le ministre, art. R. 160-1, I, 1°, CAC, à l'encontre de l'exploitant qui atterrit ou décolle sans disposer du créneau horaire correspondant ou qui procède à des atterrissages et décollages de façon répétée et intentionnelle à des horaires significativement différents des créneaux horaires attribués par le coordonnateur, ou qui utilise des créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution.

Idem en ce qui concerne le transporteur qui dépose un plan de vol mentionnant une exemption de créneau de départ de gestion des courants de trafic aérien pour un motif abusif, art. R. 160-1, I, 4°, CAC

Le ministre statue sur l'avis du collège spécialisé de la commission administrative de l'aviation civile, formation aéronefs.

CAA Paris, 20 juin 2017, n° 16PA01679, annulation de 4 décisions ministérielles condamnant EasyJet à payer un total d'amendes de 127 500 euros.

L'ACNUSA possède également un pouvoir de sanction, cf. infra, le développement sur les aéronefs concernant la lutte contre les nuisances sonores nocturnes.

Sous - Section III. L'exploitation des aéroports

Celui qui est le maître du foncier de l'aérodrome n'en est pas forcément l'exploitant ou le gestionnaire.

Les moyens et grands aéroports

Un certain nombre de règles étaient posées par le règlement n° 216/2008.

Ce règlement est abrogé et remplacé par le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Ces dispositions européennes concernent principalement les aérodromes d'une certaine taille.

Ce règlement de 2018 s'applique à la conception, à la maintenance et l'exploitation des aérodromes,

Qui sont ouverts au public,

Sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial,

Et qui sont équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments,

Article 2, § 1, point e).

Les petits aérodromes.

La réglementation européenne issue du règlement 2018/1139 ne concerne pas les aérodromes qui ne sont pas ouverts au public.

Elle ne concerne pas les aérodromes sur lesquels ne sont pas offerts des services de transport aérien commercial.

Elle ne s'applique pas aux aérodromes qui ne sont pas équipés de pistes aux instruments revêtues de plus de 800 mètres.

Elle ne s'applique pas aux aérodromes placés sous le contrôle de l'armée, art. 2 § 3, lettre b).

Considérents 7, 8, 9.

Chaque État peut décider de ne pas soumettre au règlement européen les aérodromes à faible trafic, art. 2, paragraphe 7 : c'est-à-dire les aérodromes n'ayant pas plus de 10 000 passagers par an en vols commerciaux, ou pas plus de 850 mouvements d'aéronefs transportant du fret.

Il est opportun de ne pas soumettre ces aérodromes à faible trafic aux mesures émanant du règlement, il est inutile de les soumettre à des charges administratives et financières disproportionnées. Ces aérodromes sont cependant soumis par l'État à la surveillance correspondant à leur trafic.

[Un arrêté du 12 juin 2015, JORF du 20 juin 2015, exemptait, en France, des dispositions de l'article 4, paragraphe 3 bis, du règlement n° 216/2008 les aérodromes ouverts au public (aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et aérodromes à usage restreint),

Sur lesquels sont offerts des services commerciaux de transport aérien et pour lesquels il existe des procédures d'approche ou de départ aux instruments,

Et qui comprennent des pistes revêtues de 800 mètres au moins ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères,

Et qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an et ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année durant trois années consécutives.

Ce règlement est abrogé.]

C'est l'arrêté du 2 juillet 2019, JO du 11 juillet 2019, texte 38, qui établit les conditions aux termes desquelles certains aérodromes sont exemptés du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Ce sont les aérodromes qui reçoivent moins de 10 000 passagers de vols commerciaux par an et moins de 850

mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année, au cours de l'une des 3 dernières années civiles écoulées.

Ces aérodromes, s'ils échappent au règlement européen, sont soumis à la législation nationale. Ils doivent respecter les impératifs de sécurité.

Ils doivent se mettre en conformité avec les exigences essentielles mentionnées à l'article 33 du règlement.

Le directeur de la sécurité de l'aviation civile publie la liste de ces aérodromes.

L'exploitation de l'aéroport participe de deux finalités distinctes : c'est un service public rendu au public ; c'est également une exploitation à caractère économique pour permettre le décollage et l'atterrissage des aéronefs de l'aviation commerciale, c'est un prestataire de services : les compagnies aériennes sont les clientes de l'aéroport.

§ I. Les attributs régaliens et les principes du service public

Il doit y avoir, dans chaque État membre de l'UE, une, voire plusieurs autorités investies de responsabilités et de compétences pour la certification et la surveillance des aéroports, du personnel et des organismes qui y participent, art. 3 du règlement n°139/2014 du 12 février 2014.

Cette autorité doit être indépendante des exploitants d'aérodrome ainsi que des prestataires des services de gestion des aires de trafic.

A. La sûreté : la hantise des actes terroristes

Les pouvoirs publics craignent que des individus s'infiltrent dans les aéroports pour commettre des crimes : attentats contre les personnes, destruction des bâtiments, destruction des aéronefs par explosif ... L'accès aux différents lieux des aéroports est étroitement réglementé. Des zones sont réservées, dans lesquelles le public ne pénètre pas. Ceux qui y entrent doivent être dotés d'un laissez-passer. Cette réglementation de prudence et de méfiance vise tant que les passagers que le personnel travaillant dans les aéroports.

1. Les règles de sûreté

On est en présence, comme souvent en matière aérienne, d'une législation abondante et répétitive, les textes s'empilant les uns sur les autres.

Le financement des mesures de sûreté ne saurait être considéré comme aide d'État.

Droit européen

Le règlement n°300/2008 du 11 mars 2008 instaure des règles dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le règlement (modifié) d'exécution 2015/1998 fixe des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, points 1.1 et suivants, en ce qui concerne les exigences en matière de planification aéroportuaire : zones de sûreté à accès réglementé, contrôle des accès, accès au côté piste, les titres de circulation aéroportuaires, l'inspection des personnes, la fouille et la protection des aéronefs, les rondes de surveillance...

Les États peuvent déroger sur certains points aux normes européennes en matière de sûreté de l'aviation civile, voir le règlement n° 1254/2009 du 18 décembre 2009 modifié par le règlement 2016/2096 du 30 novembre 2016. L'État fixe alors des mesures de sûreté procurant une protection adéquate. Ces dérogations concernent en particulier les vols d'aéronef de moins de 45 500 kg, l'aéronef étant affecté au transport du personnel de l'entreprise propriétaire de l'aéronef ou de passagers non payants. La dérogation est ouverte dans des cas exceptionnels si l'aéronef détient un poids supérieur, l'État destinataire pouvant exiger une notification préalable.

Droit français

L'art. L.262-1 du code de la sécurité intérieure opère un renvoi aux dispositions du code des transports.
Le code des transports comporte, au livre III Les aérodromes, un titre IV Sécurité aéroportuaire, articles L. 6141-1 à 6342-4.
Code de l'aviation civile, R. 213-1 s.
L'arrêté du 11 septembre 2013 - modifié par l'arrêté du 14 mai 2018 - est relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile.
L'arrêté est complété par une très longue annexe.
Voir l'annexe de l'arrêté du 14 mai 2018, article A-1 I-T, ces mesures de sûreté adaptées sont précisées par arrêté préfectoral

2. Les autorités

Les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'État, art. L. 6331-1 CT.
(Le conseil national de la sûreté de l'aviation civile produit en France des études et des recommandations, art. D. 213-2 CAC, présidé par M. Jean-Michel Aupas, JO du 2 mai 2015)
Chaque exploitant élabore et applique un programme de sûreté aéroportuaire
Arrêté du 14 mai 2018, annexe, articles B-1 I-T et suivants

Les autorités de police et les personnels de surveillance et de contrôle

La police des aérodromes et des installations aéronautiques est confiée au préfet, art. L. 6332-1 et -2 CT.

Elle est, à Paris, attribuée au préfet de police sur les emprises des aérodromes de Paris Charles De Gaulle, du Bourget et de Paris Orly, loi du 28 février 2017, décret n° 2017-567 du 19 avril 2017 et décret n° 2018-583 du 6 juillet 2018; le préfet de police y a la charge de l'ordre public, il y dirige l'action des forces de police et des unités de gendarmerie, il coordonne l'ensemble du dispositif de sécurité intérieure ; il est assisté d'un préfet délégué pour la sécurité et la sûreté des plates-formes de Paris CDG, du Bourget et de Paris Orly, ainsi que du commandant du groupement de la gendarmerie des transports aériens Nord.

Ces pouvoirs de police du préfet comprennent tout ce qui concerne la sûreté et la sécurité de l'aviation civile, le bon ordre et la salubrité.

Le maire n'a pas compétence pour réglementer l'évolution des aéronefs au-dessus du territoire de sa commune, cette fonction relève de la compétence ministérielle, cf. Conseil d'État, 20 avril 2002, n° 23821 (rendu à propos des évolutions des élèves pilotes de l'aérodrome de Lasbordes).

La police aux frontières exerce dans les aérodromes.

3. Les mesures de sûreté

Les délinquants, les criminels, hantent les lieux stratégiques et sont susceptibles d'hourdir les plus noirs desseins afin de faire valoir une cause politique ou autre.

Les espaces. Les zones réservées

Zones délimitées des aéroports

Surveillance, rondes, patrouilles, fouilles de sécurité. Arrêté du 11 septembre 2013 modifié, annexe, article 1-5-1.

Le contrôle des pistes et des zones adjacentes.

Le contrôle des accès.

Il faut une autorisation pour accéder et circuler dans la zone côté piste de l'aérodrome : le laissez-passer pour véhicule.

Règlement 2015/1998, annexe, point 1.2.6.3

Les transporteurs établissent des certificats de membre d'équipage pour que les navigants puissent accéder dans les zones

de sûreté à accès réglementé : pour les besoins d'un vol.

Annexe au règlement 2019/103, point 1.2.3. Exigences applicables aux cartes d'identification de membre d'équipage. La personne doit en avoir un besoin opérationnel et avoir passé avec succès une vérification renforcée de ses antécédents.

Les cartes ne doivent pas être délivrées pour une durée de plus de 5 ans.

Le décret n° 2019-189 du 13 mars 2019 concerne le traitement automatisé de données à caractère personnel pour la production des « certificats de membre d'équipage sécurisés biométriques ». L'imprimerie nationale produit ces certificats qui valent cartes d'identification de membre d'équipage. Ce sont les entreprises de transport aérien qui délivrent ces certificats à leur personnel navigant.

Un arrêté du 12 avril 2019 est relatif aux cartes d'identification de membres d'équipage.

L'article 1° vise les personnels navigants employés ou utilisés par une entreprise de transport aérien, titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ou disposant d'une base d'exploitation située sur le territoire national.

Pour accéder à la zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) d'un aérodrome, ces personnels doivent être titulaires d'une carte d'identification de membre d'équipage :

Soit un certificat de membre d'équipage sécurisé biométrique,

Soit un certificat de membre d'équipage non biométrique.

L'exploitant d'aérodrome équipe l'accès d'un lecteur permettant de lire les certificats.

L'exploitant d'aérodrome tient la liste des personnes morales qu'il autorise à occuper ou à utiliser le côté piste.

Le préfet peut délivrer sous certaines conditions le statut d'occupant de lieu à usage exclusif à une personne morale, arrêté du 14 mai 2018, annexe, article A-7 I-T.

La surveillance du personnel travaillant dans l'aéroport

Des mesures de sûreté concernant l'inspection des personnes autres que les passagers sont prévues. Voir l'art. 1-3-6 I-T de l'arrêté du 11 septembre 2013, modifié par l'arrêté du 26 février 2016 et celui du 14 mai 2018.

Il s'agit de la situation des personnes (autres que les passagers) accédant dans les zones de sûreté à accès réglementé.

On prévoit des mesures d'inspection et de filtrage concernant ces personnes, décision de la commission C (2015) 8005.

On peut utiliser des chiens détecteurs d'explosifs comme moyens complémentaires d'inspection / filtrage. L'agent de sûreté peut procéder à des palpations.

Il faut établir des parties critiques dans les aéroports où plus de 60 personnes détiennent une carte d'identification aéroportuaire, titre de circulation aéroportuaire, donnant accès aux zones de sûreté à accès réglementé, point 1.1.3.1., annexe au règlement d'exécution 2015/1998.

Un arrêté du 16 septembre 2016 crée un système Stitch, système de traitement automatisé des titres et des habilitations permettant à certaines personnes de circuler dans les différentes zones de l'aéroport

Il est interdit d'accéder dans ces zones avec certains produits et articles interdits, revolvers, armes à feu, pistolets à air comprimé, appareils à effet paralysant, engins explosifs. Des dérogations sont envisagées.

La sélection et le contrôle des personnels opérant dans les aéroports, en particulier de ceux remplissant une mission de sûreté.

Le choix du personnel est particulièrement sensible. Il faut éviter l'entrée du loup dans la bergerie.

Règlement n° 2015/1998, modifié par le règlement 2019/103 du 23 janvier 2019, annexe, 11.1, recrutement des personnes recrutées pour les inspections filtrages, contrôles d'accès dans les zones à accès réglementé : vérification de leurs antécédents, prise en considération des informations données par les services de renseignement.

Le personnel doit avoir connaissance d'une culture de sûreté, en particulier de la menace interne et de la radicalisation.

Les personnels qui opèrent les inspections et le filtrage des personnes, des bagages, du matériel, des approvisionnements de bord doivent être certifiés, article 11-3-1 de l'annexe.

Annexe à l'arrêté du 11 septembre 2013 modifié par l'arrêté du 14 mai 2018, article 11-1-1 et suivants

Le personnel reçoit une formation.

L'ENAC peut être sollicitée.

Il arrive que l'autorité préfectorale refuse de délivrer ou de renouveler à un agent l'habilitation nécessaire pour accéder à la zone réservée. Le préfet vérifie les antécédents du demandeur pour statuer.

Un refus peut donner lieu à contentieux.

Refus préfectoral de délivrer au demandeur une habilitation pour permettre l'accès aux zones réservées des aérodromes. CAA Versailles, 8 janvier 2019, n° 16VE00874 : le demandeur est titulaire d'un bac pro aéronautique. Il entend effectuer un stage en aérodrome pour la poursuite de ses études. Il a demandé au préfet des Yvelines une habilitation pour accéder aux sites sécurisés. Refus, le demandeur est connu pour usage illicite de cannabis. Le préfet accorde l'habilitation dans un second temps.

Refus de renouvellement. Voir CAA de Versailles du 23 janvier 2019, n° 18VE01850 : refus du préfet de Seine Saint Denis en 2011 de renouveler une habilitation d'un employé de FEDEX pour accéder à la zone réservée des plates-formes aéroportuaires de Roissy et du Bourget. Licenciement par l'employeur. Le tribunal administratif de Montreuil annule la décision préfectorale. L'agent réclame à l'État une indemnisation. Rejet par le TA. Annulation du jugement en appel. Annulation de l'arrêt de la CAA par le Conseil d'État. Renvoi devant la CAA.

Refus de renouveler l'habilitation nécessaire à la délivrance d'un titre d'accès en zone réservée d'un aéroport prononcé par le préfet délégué. CAA de Lyon, 4 juillet 2019, n° 17LY03267. L'intéressé - chauffeur chargeur, au sein d'une société air traiteur opérant à l'aéroport Saint Exupéry - réclame 112 962 euros à l'État, il avait été condamné pénalement pour tentative d'incendie en réunion après avoir fabriqué pour son frère un cocktail Molotov et arrosé d'essence un véhicule. Le comportement de l'intéressé n'était pas compatible avec l'exercice d'une activité dans la zone réservée de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry

Le contrôle des passagers aux frontières

[Le Royaume-Uni se fait condamner le 28 février 2019 par la cour européenne des droits de l'homme, dans un arrêt *Beghal c. Royaume-Uni*, pour avoir édicté dans le cadre de la politique antiterroriste des règles, qui ont été ultérieurement amendées. La législation alors en vigueur autorisait les agents des services de police et d'immigration d'interpeller, de fouiller et d'interroger les passagers aux frontières dans les ports, les aéroports et les gares. Le soupçon de participation à des activités terroristes n'était pas requis. La durée d'interrogatoire pouvait aller jusqu'à 9 heures, les intéressés étant contraints de répondre aux questions sans l'assistance d'un avocat. La police usait très rarement de ces pouvoirs. Les contours de la législation de 2000 n'étaient pas suffisamment définis. Les garanties étaient insuffisantes. Il y a eu ingérence dans l'exercice du passager au respect de la vie privée et familiale, article 8 de la convention européenne. La demanderesse retenue reçoit uniquement 25000 euros pour ses frais et dépens. La législation modifiée en 2014 impose à la police de placer la personne en détention si l'interrogatoire doit dépasser une heure. Il faut attendre l'arrivée d'un sollicitor pour commencer l'interrogatoire. Il faut remettre la personne en liberté après 6 heures d'interrogatoire.]

Les agents d'évaluation du comportement évaluent le comportement des gens lors des opérations d'enregistrement, lors des opérations d'inspection filtrage, lors des opérations d'embarquement. Il s'agit d'observer les gens, entretenir éventuellement avec eux une conversation, pour détecter les personnes susceptibles de présenter un risque pour la sûreté de l'aviation civile. Voir le décret n° 2016-528 du 27 avril 2016, créant des articles R. 213-5-4, 5 et 6 CAC.

La fouille des passagers

Le contrôle des bagages de cabine

La détection des explosifs

Les équipements de sûreté doivent être certifiés.

Portique de détection des métaux

Détecteur de métaux portatif

Équipement de radioscopie / équipement d'imagerie radioscopique. L'équipement enregistre les images complètes des bagages inspectés/filtrés. On ajoute la date et l'heure de l'inspection. Enregistrements conservés 5 jours.

Équipement de détection d'explosifs. On enregistre les images des bagages ayant provoqué une alarme.

Bibliothèque d'images fictives ou d'images de menace

Équipement de détection de traces d'explosifs. Enregistre les données brutes de chaque prélèvement ayant provoqué une alarme.

Scanners de sûreté. Équipements d'imagerie radioscopique ou de détection d'explosifs. Dispositif d'imagerie utilisant les ondes millimétriques autorisé à Lyon, Nice, Paris CDG, Orly, Blagnac. Fouille et recours à un dispositif d'imagerie utilisant des ondes millimétriques. Scanner corporel. Des scanners de sûreté n'utilisant pas de rayonnements ionisants et munis d'un dispositif de détection automatique d'objets dangereux peuvent être installés dans les aéroports de l'UE, article L. 6342-4 du code des transports

Les équipes cynotechniques utilisent des chiens comme détecteurs d'explosifs.

On utilise des détecteurs d'explosifs pour chaussures et des détecteurs de métaux pour chaussures.

Idem en ce qui concerne les détecteurs de vapeurs d'explosifs.

Les vols sensibles en provenance ou à destination de certaines destinations peuvent faire l'objet de mesures particulières, arrêté du 14 mai 2018, annexe, article A-4.

Le contrôle des marchandises embarquées à bord des aéronefs

La surveillance et la protection des aéronefs

4. Les sanctions

a. Sanctions administratives

Le préfet peut, sur avis de la commission locale de sûreté, art. D. 213-3 CAC, prononcer dans certaines hypothèses des amendes administratives contre les contrevenants ne respectant pas la réglementation.

Cf. D. n° 2018-58 du 31 janvier 2018 relatif à la sûreté de l'aviation civile.

CAA Versailles, 5 décembre 2013, n° 12VE00438, préfet sanctionnant en 2005 la société Aéroports de Paris pour des manquements à ses obligations en matière de sûreté aéroportuaire, absence de palpations à certains moments à l'un des postes de contrôle, art. R. 217-1 et suivants CAC

CAA de Versailles, 1^o juillet 2014, n° 12VE02785 : le préfet de Seine-Saint Denis a prononcé en août 2011 une amende administrative de 2500 euros à l'encontre de la société Inter Pistes, entreprise de transport terrestre chargée d'amener du fret à l'aéroport de Roissy pour le compte de compagnies aériennes. Cette entreprise en janvier 2010 avait commis un manquement aux règles de sûreté pour avoir déposé deux colis sur le tarmac, à proximité d'aéronefs où ils devaient être embarqués, en l'absence du représentant de l'entreprise de transport aérien : donc sans surveillance ; le manquement avait été relevé par le groupement Nord de gendarmerie des transports aériens.

b. Sanctions pénales

Les actes de violence commis dans l'enceinte de l'aérodrome constituent des infractions pénales.

La convention de Pékin du 10 septembre 2010 concerne la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale

Commets une infraction pénale celui qui, à l'aide d'un dispositif substance ou arme, accomplit, à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause des blessures graves ou la mort.

Commets une infraction pénale celui qui détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale – ou des aéronefs qui ne sont pas en services qui se trouvent dans l'aéroport - ou qui perturbe les services de l'aéroport si cet acte compromet la sécurité dans cet aéroport.

B. La lutte contre l'immigration clandestine

Un grand nombre de personnes plus ou moins déshéritées, originaires des autres continents, principalement de l'Afrique du Nord, de l'Afrique sub-saharienne ou de l'Orient, proche ou lointain, ont l'espoir de venir vivre en Europe, présentée comme un havre de paix, de prospérité et de bien-être. Certains viennent par la voie maritime, d'autres peuvent songer à utiliser la voie des airs. Les États européens leur tendent inégalement les bras. Un étranger pour entrer en France doit en principe détenir, outre un passeport émanant de son autorité nationale, un visa délivré par l'État français. L'autorité administrative vérifie les documents d'identité des voyageurs. Police et gendarmerie sont présentes pour refouler les personnes ne présentant pas les conditions légales d'accès au territoire national.

Les gardes-frontières ont pour mission de faire respecter la législation européenne sur l'espace Schengen. Le règlement 2016/1624 du 14 septembre 2016 concerne le corps européen de gardes-frontières et de garde-côtes.

Un arrêté du 24 octobre 2017 est relatif au franchissement des frontières par les personnes et les marchandises sur les aéroports, JO du 25 octobre 2017, texte 29.

Les vols extra Schengen ne peuvent être reçus que sur les aéroports ayant la qualité de point de passage frontalier.

Article 2 de l'arrêté.

Une décision du ministre de l'intérieur du 2 novembre 2017 donne la liste de 74 aéroports déclarés comme points de passage frontaliers aériens français.

Le pilote d'un aéronef en provenance ou à destination d'un Etat n'appartenant pas à l'espace Schengen et qui n'utilise pas un aéroport ayant la qualité de point de passage frontalier au départ et à l'arrivée est passible de la sanction prévue par l'article L. 6232-3 du code des transports.

En revanche, les aéroports n'ayant pas la qualité de point de passage frontalier peuvent recevoir des vols directs en provenance ou à destination de pays appartenant à l'espace Schengen, sans formalité au contrôle des frontières. Sauf rétablissement temporaire des contrôles aux frontières intérieures. Article 9 de l'arrêté.

Les aéroports n'étant ni point de passage frontalier, ni aéroport international de l'Union peuvent recevoir des vols en provenance ou à destination d'états appartenant à la fois à l'espace Schengen, et à l'union européenne, au territoire douanier ou au territoire fiscal spécial, article 20 de l'arrêté.

Le franchissement des frontières des collectivités d'outre-mer est régi par le droit français interne.

Les vols, en provenance de la métropole, doivent être effectués sur des aéroports ayant la qualité de point de passage contrôlé.

L'obligation des transporteurs aériens

Il ressort de l'article 13 de la convention de Chicago que les lois d'un État contractant (à la Convention de Chicago) concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers doivent être observées à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État par les passagers.

La France est liée par la convention d'application de l'accord de Schengen, article 26.

Le transporteur aérien est tenu de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que l'étranger transporté est en possession des documents de voyages requis pour l'entrée sur les territoires des parties contractantes.

Sous réserve des engagements découlant de la convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés.

Les parties contractantes s'engagent – sous la même réserve concernant les réfugiés – à instaurer des sanctions à l'encontre des transporteurs qui acheminent par voie aérienne d'un Etat tiers vers leur territoire des étrangers qui ne sont pas en possession des documents de voyage requis.

Ces dispositions ont été intégrées dans le droit de l'Union, elles trouvent leur base juridique dans l'article 79 du TFUE.

L'Etat français entend ainsi interdire le débarquement en France d'étrangers dépourvus des documents nécessaires pour séjourner sur le sol français (passeport, visa) ayant embarqué à l'étranger.

Le transporteur aérien ne doit pas laisser embarquer à l'étranger, un étranger dépourvu des documents, sur un vol à

destination d'un aéroport français.

Il est interdit à un transporteur d'embarquer à l'étranger un étranger, devant atterrir en France, et dépourvu d'un visa.

Art. L. 6421-2 du code des transports. Le transporteur ne peut embarquer les passagers pour un transport international qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article L 625-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

Ces dispositions font obligation aux transporteurs aériens de s'assurer, au moment des formalités d'embarquement, que les voyageurs non ressortissants d'un État membre de l'UE soient en possession de documents de voyage leur appartenant, le cas échéant revêtus des visas exigés, non falsifiés et valides. Ces dispositions ne confèrent pas au transporteur un pouvoir de police à la place de la puissance publique. Elles lui imposent de vérifier que l'étranger est muni des documents de voyage et des visas éventuellement requis et que ceux-ci ne comportent pas d'éléments d'irrégularité manifeste, décelables par un examen normalement attentif des agents de l'entreprise de transport. Le transporteur encourt une amende administrative en l'absence d'une telle vérification.

Le Conseil d'Etat dans une décision du 31 juillet 2019, n° 427744, renvoie, à la demande d'Air France, au Conseil constitutionnel l'examen de la conformité à la constitution des articles L. 625-1 et 625-5 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

Une juridiction chypriote formule une demande de décision préjudicielle le 19 septembre 2018, affaire D.Z. c. Blue Air, C-584/18. La question porte sur l'attitude du transporteur aérien qui à l'aéroport de départ refuse l'embarquement à un passager en invoquant le refus d'entrée opposé par les autorités de l'Etat de destination à raison d'une absence de visa d'entrée.

L'incidence des escales en France : nécessité de la détention d'un passeport ou d'un visa de transit. Le transporteur aérien ne peut embarquer pour un transport international un passager que s'il est régulièrement autorisé à atterrir aux escales prévues. Il est interdit à une entreprise de transport aérien de débarquer dans le cadre du transit un étranger démuné du document de voyage ou du visa requis par la loi ou un accord international.

Est punie d'une amende l'entreprise de transport aérien qui débarque, dans le cadre du transit, un étranger non ressortissant d'un État membre de l'UE et démuné du document de voyage ou du visa requis par la loi - ou l'accord international qui lui est applicable - compte tenu de sa nationalité et de sa destination, Cf. art. L. 625-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

Les ressortissants de certains États sont dispensés de visa, s'il n'est prévu qu'un transit aéroportuaire. Voir article 1° du règlement n° 539/2001 du 15 mars 2001.

Une amende administrative d'un montant maximum de 5000 euros est encourue par l'entreprise de transport défaillante. Art. L. 625-1 CESEDA.

Le manquement est constaté par un procès-verbal établi par un fonctionnaire habilité.

La compagnie sanctionnée élève parfois le contentieux.

La décision ministérielle est en général validée.

CAA Paris, 10 juin 2014, n° 13PA02069, à l'encontre d'un transporteur géorgien ayant débarqué à Roissy en provenance de Tiflis des arméniens porteurs de documents de voyage manifestement falsifiés.

CAA Paris, 30 juin 2015, n° 14PA03291, annulation du jugement ayant annulé une décision du ministre de l'intérieur ayant infligé une amende de 5000 euros à la compagnie aérienne jordanienne ayant embarqué à Amman en direction de Roissy un mineur de nationalité soudanaise qui détenait un titre de voyage pour réfugiés (qui est l'équivalent d'un passeport) sans avoir de document de circulation pour étranger mineur ou de visa. La compagnie avait manqué à son obligation de vérification documentaire.

La France est certes signataire de la convention de Genève du 28 juillet 1951 sur le statut des réfugiés, mais elle peut exiger des mineurs titulaires d'un titre de voyage pour réfugié souhaitant être réadmis en France (le mineur avait quitté la France sans détenir l'un des documents exigés pour sa réadmission) qu'ils justifient d'un document de circulation pour

étranger mineur ou à défaut d'un visa.

CAA Versailles, 21 juillet 2015, n° 14VEO1195 : un passager a débarqué à Roissy en provenance de Dakar, porteur d'un passeport provisoire allemand. Les irrégularités étaient décelables à l'œil nu par un examen normalement attentif des agents du transporteur : absence de tréma sur le nom de Düsseldorf, mauvaise qualité du timbre humide, composé d'un mauvais arrondi, d'un inter lettrage irrégulier et d'une mauvaise définition de l'armoirie. Amende de 5000 euros infligée à Air France.

CAA Versailles 26 janvier 2016, n° 14VE00494 : Air France est condamnée à payer une amende de 5000 euros pour avoir débarqué le 22 janvier 2012 sur le territoire français (Roissy) une philippine munie d'un document de voyage falsifié. Cette étrangère provenait de Londres, démunie de visa Schengen, mais présentant un titre de séjour danois, le modèle de vignette était périmé depuis plus de 6 ans, la contrefaçon était décelable à l'œil nu par un agent normalement attentif.

Escale. CAA Versailles, 20 février 2018, n° 16VEO2871 : un libanais a débarqué le 24 juin 2014 à Roissy en provenance de Boston. Il était en possession d'un document de voyage démunie de visa Schengen, il devait embarquer le même jour sur un vol à destination de Rome. Le ministre a infligé à Air France une amende de 5000 euros. Ce défaut de visa constitue un élément d'irrégularité manifeste décelable par un examen normalement attentif.

CAA Versailles, 10 avril 2018, n° 17VEO1154 : le ministre inflige une amende de 5000 euros à la compagnie Air France pour avoir débarqué en France un étranger dépourvu de document de voyage régulier. Transit. Un sud-africain a débarqué à Roissy en provenance de Nouakchott, muni d'un passeport sud-africain, démunie de visa Schengen, ce passager entendait embarquer ensuite pour Amsterdam. Le passager n'était pas dispensé de présenter un visa Schengen. La requête d'Air France est rejetée.

CAA Versailles, 12 juin 2018, n° 16VEO2495 : le ministre de l'intérieur a infligé une amende de 5000 euros à la société Air France pour avoir débarqué à Roissy en juillet 2014 une camerounaise dépourvue de visa en provenance de Yaoundé. Le visa présenté était manifestement contrefait. Caractère aisément décelable des irrégularités relevées sur le visa. L'hologramme n'est pas réactif, ses guillochis manquent de netteté, les lettres de sécurité EUR manquent de détail. Éléments visibles à l'examen du visa.

CAA Versailles, 12 juin 2018, n° 16VE02830 : débarque en septembre 2014 à Roissy venant de Singapour un homme porteur d'un passeport grec falsifié. La sécurité en tête de page réalisée en encre optiquement variable ne change pas de couleur et ne passe pas du vert au bleu comme c'est le cas sur un passeport grec authentique. Le fond d'impression manque visiblement de détail. Air France est condamnée à une amende de 5000 euros. La requête est rejetée.

CAA de Versailles, 9 avril 2019, n° 17VE00854 : amende de 5000 euros décernée par le ministre de l'intérieur à l'encontre d'Air France ayant autorisé l'embarquement à Panama, à direction de Roissy, d'un passager porteur d'un passeport mexicain.

Les dispositions légales font obligation aux transporteurs aériens de s'assurer, au moment des formalités d'embarquement, que les voyageurs ressortissants d'États non membres de l'UE, sont en possession de documents de voyage, le cas échéant revêtus des visas exigés, non falsifiés et valides. Le passeport mexicain était en l'espèce falsifié. Ces anomalies ont été décelées à l'œil nu et à l'aubette par la police des frontières, elles étaient détectables par les agents d'embarquement lors d'un examen normalement attentif. Rejet.

(Contentieux hongrois. Demande de décision préjudicielle posée le 3 décembre 2018 par une juridiction hongroise, affaire Ryanair, C-754/18, JOUE du 8 avril 2019 : l'affaire concerne un étranger porteur au Royaume-Uni d'une carte de séjour permanent, au titre réel ou infondé de membre de la famille d'un citoyen d'un État membre de l'UE, doit-il obtenir un visa pour entrer sur le territoire d'un État membre ? Le transporteur aérien est-il obligé de vérifier si le passager est au moment de l'entrée réellement un membre de la famille d'un citoyen de l'Union ? Le transporteur n'étant pas en état de vérifier si le passager est effectivement un membre de la famille d'un citoyen de l'Union est-il obligé de refuser l'embarquement à bord de l'avion ? Le transporteur qui omet de vérifier cette circonstance ou qui ne refuse pas le transport peut-il se voir infliger une amende en vertu de l'article 26 de la convention d'application de l'accord de Schengen ?)

Il arrive cependant que la décision de sanction ministérielle soit annulée par la juridiction administrative. L'amende ne doit pas être infligée si l'entreprise de transport établit que les documents présentés à l'embarquement ne comportaient pas d'élément d'irrégularité manifeste, art. L. 625-5 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile.

Transit. CAA Versailles, 21 juillet 2015, n° 14VEO1194 : le ministre de l'intérieur a infligé en septembre 2012 à Air France une amende de 5000 euros pour avoir débarqué en janvier 2012 en France une étrangère en provenance de Lomé dépourvue de document de voyage. La dame était en transit pour se rendre à Hong Kong. L'officier de police a dressé PV. La dame avait présenté à l'embarquement un passeport béninois. Il y avait une dissemblance entre la photo figurant sur le passeport présenté à l'embarquement et la photo prise lors de l'interpellation à Roissy. La décision ministérielle est annulée pour des raisons de procédure. Air France n'a pas eu connaissance avec une précision suffisante des faits à l'origine du fait retenu et n'a pas été en mesure de présenter ses observations. Le ministre avait seulement évoqué l'absence de document de voyage, et non l'élément de dissemblance. La procédure a méconnu le principe du contradictoire.

CAA Versailles, 6 octobre 2015, n° 14VEO2642 : annulation de la décision du ministre de l'intérieur infligeant une amende de 5000 euros à Air France. Un étranger aurait débarqué le 13 février 2012 à 6 H 10. Le PV n'a été établi par un OPJ que le 17 février suivant. Le ministre n'administre pas la preuve que le passager aurait emprunté le vol AF 257, il ne prouve pas qu'il aurait débarqué à CDG, le 13 février à 6 H 10, il a commis une erreur d'appréciation.

CAA Paris, 6 février 2018, n° 17PA02401 : un homme a débarqué en avril 2015 à Roissy provenant de Dakar porteur d'un passeport malien falsifié. Air France a écopé d'une amende de 2500 euros. Invalidée. La falsification reposait uniquement sur le grattage du 8 de l'année de naissance, qui n'était pas détectable sans recours à du matériel spécialisé. Anomalie très peu visible.

CAA Paris, 6 février 2018, n° 17PA02424 : espèce et solutions voisines. Débarque à Roissy en avril 2015 un passager venant de N'Djamena, avec un passeport guinéen. Amende de 5000 euros. La falsification n'était pas détectable sans un appareil spécialisé. Mauvaise irisation des couleurs sur la page d'identité et autour de la mention passeport n°. Le passeport avait pourtant servi à la délivrance d'un visa Schengen et d'un visa pour les États-Unis. Amende illégalement infligée à Air France.

Transit. CAA Versailles, 10 avril 2018, n° 17VE00236 : un marin chinois avait débarqué le 20 décembre 2014 à l'aéroport de Roissy en provenance de Lima, en transit, pour rallier Shanghai. Il était muni d'un livret marin Seafarer's Passport délivré par les autorités chinoises en 2012 et valable jusqu'en 2017. La police aux frontières lui a refusé l'entrée en France, ce document n'étant pas reconnu comme un document de voyage même pour un simple transit. Le document présenté comportait toutes les mentions prévues à l'article 3.10.2 de l'annexe à la convention de Londres du 9 avril 1965 lui permettant de passer en transit dans la zone de Roissy pour retourner dans son pays. Le ministre de l'intérieur réplique en soutenant que la France avait opéré une réserve, cette norme étant incompatible avec le code des frontières Schengen. Le chinois aurait dû présenter un passeport. La cour remarque que la lettre portant réserve ne traitait pas de la question du transit. L'arrêt considère cependant que à supposer que le chinois devait disposer d'un passeport et la pièce présentée était insuffisante, ce fait ne constituait pas une irrégularité manifeste aisément décelable par l'agent d'embarquement. La sanction de 5000 euros infligée à Air France est invalidée.

Transit. Dispense de visa pour le transit aéroportuaire. Vol direct impossible. Vol inter UE. Amende inapplicable. CAA Paris, 1^o avril 2019, n° 17PA03694 : une passagère libanaise venant de New York en direction de Beyrouth atterrit à Roissy. Elle est dépourvue de visa. Il est prévu que les ressortissants de certains États, dont le Liban, doivent être munis d'un visa lors du franchissement des frontières extérieures des états membres de l'UE, à l'exclusion du transit aéroportuaire. La passagère pouvait ainsi faire escale à Roissy, pour gagner ensuite le Liban. Cette dame aurait dû prendre à Paris un vol Air France à destination de Beyrouth, la passagère avait manqué ce vol. Elle se présente alors à un vol Paris – Rome, pour gagner ensuite Beyrouth. La passagère fait alors l'objet d'un refus d'entrée sur le territoire national, pour défaut de visa. Le ministre inflige une amende à la compagnie aérienne. Amende levée par le tribunal administratif, le recours du ministre est rejeté. Il n'a pas été démontré qu'Air France ait procédé au re routage de la passagère avant son

débarquement à Paris CDG et que la billetterie nécessitait, dès son embarquement à New York la présentation d'un visa Schengen. L'infraction n'est pas constituée.

Pour apprécier l'éventuelle responsabilité du transporteur, on se fonde sur la situation lors de l'embarquement initial.

Le droit européen incorpore les normes de l'OACI, en particulier les normes figurant sur le document 9303 sur les documents de voyage lisibles à la machine.

Voir l'arrêt de la CJUE du 2 octobre 2014, C-101/13, et la note de M. V. Correia, La présentation des données personnelles dans les passeports : l'appropriation des règles internationales et le droit à la vie privée, Revue des affaires européennes, 2014/4, p. 783.

Cf. en droit européen l'affaire Air Baltic, C-575/12, où ce transporteur avait été sanctionné par les gardes-frontières lettons d'une amende administrative pour avoir embarqué à Moscou en direction de Riga un passager indien, titulaire de deux documents de transport, un passeport valide mais dépourvu de visa Schengen, un passeport indien annulé comportant un visa Schengen à entrées multiples délivré par l'Italie. Le citoyen indien s'était vu refuser, pour absence de visa valide, l'entrée sur le territoire letton.

L'avocat général Paolo Mengozzi estime que ce voyageur remplissait les conditions d'entrée, conclusions du 21 mai 2014.

L'arrêt du 4 septembre 2014 reprend ces conclusions.

L'annulation, par une autorité d'un pays tiers, d'un document de voyage (passeport indien annulé) n'entraîne pas de plein droit l'invalidité d'un visa uniforme apposé sur ce document (le visa délivré par l'Italie).

Le droit européen ne subordonne pas l'entrée de ressortissants de pays tiers sur le territoire des États membres à la condition que, lors de la vérification aux frontières le visa en cours de validité présenté soit nécessairement apposé sur un document de voyage en cours de validité.

Les textes européens s'opposent à une réglementation nationale (ici lettone) qui subordonne l'entrée de ressortissants de pays tiers sur le territoire de cet État (ici la Lettonie) à la condition que lors de la vérification aux frontières le visa en cours de validité présenté soit nécessairement apposé sur un document de voyage (ici passeport) en cours de validité.

Le sort de l'étranger « sans-papiers » parvenu à débarquer en France

Le transporteur qui n'observe pas la réglementation risque de devoir à ses frais organiser le vol retour du passager refoulé,

Article L. 213-6 du CESEDA. Lorsque l'entrée en France est refusée à un étranger (non ressortissant d'un État membre de l'UE), l'entreprise de transport aérien ... qui l'a acheminé est tenue de ramener sans délai, à la requête des autorités chargées du contrôle des personnes à la frontière, cet étranger au point où il a commencé à utiliser le moyen de transport de cette entreprise, ou, en cas d'impossibilité, dans l'État qui a délivré le document de voyage avec lequel il a voyagé ou en tout autre lieu où il peut être admis.

L'ADP exécute des missions de police administrative sous l'autorité des titulaires des pouvoirs de police.

Le tribunal des conflits, 12 février 2018, n° C4110, a eu à connaître de la demande d'un étranger auquel la police avait confisqué ses documents d'identité. Cet étranger demandait réparation à l'agent judiciaire de l'État. L'intéressé, de nationalité sénégalaise, était arrivé à Roissy en 2001 en provenance de Dakar et en direction de Milan. Il possédait un permis de séjour italien et une carte d'identité italienne. Cette personne a été soupçonnée de fraude, document falsifié, document contrefait. Le sénégalais a été maintenu 48 heures en zone d'attente et ses documents confisqués par la police des frontières. La preuve de la falsification n'a pas été établie. Le TC considère qu'il n'y avait pas eu de fait de la part de l'administration. Le litige relève de la juridiction administrative.

L'étranger quittera peut-être la France pour gagner un autre État de l'Union.

S'il parvient à rester en France, il sera peut-être à terme « régularisé ».

Cf. les ouvrages concernant les libertés publiques et la condition des étrangers. Le droit aérien n'est pas en cause.

L'arrêté du 24 octobre 2017, article 14 et suivants, concerne le franchissement des frontières de l'Union européenne par les marchandises.

Ces marchandises extérieures au territoire douanier de l'union transitent par les aéroports internationaux de l'union, aussi bien pour les vols en transit, les vols entrants et les vols sortant du territoire douanier.

Il convient d'effectuer les formalités douanières et fiscales.

i. Le contrôle des transferts de devises entrant dans l'Union européenne ou en sortant, ou y transitant

Les droits nationaux chevauchent avec la réglementation européenne. Les droits nationaux imposant une déclaration lors de l'entrée ou de la sortie de l'État national subsistent.

La sortie de capitaux de l'UE pour les déplacer dans un État tiers.

Le droit européen consistait dans le règlement n° 1889/2005 concernant les contrôles de l'argent liquide entrant dans ou sortant de l'UE, remplacé par le règlement 2018/1672 du 23 octobre 2018.

La situation des zones de transit

La réglementation européenne sur les transferts de fonds lorsqu'il s'agit d'un passager en transit dans l'UE, en provenance d'un État tiers et se dirigeant en direction d'un autre État tiers s'applique-t-elle ?

Com. 5 janvier 2016, n° 14-17541 : la société de droit béninois Intercontinental SARL avait chargé un libanais de transporter 1 607 650 dollars américains de Cotonou à Beyrouth avec un transit à l'aéroport de Paris CDG. Le libanais, un « passeur de fonds », détenait également 3900 euros. Il s'agissait pour la société, spécialisée dans le commerce de véhicules, de régler un fournisseur. Les agents des douanes procèdent à un contrôle le 9 décembre 2010 lors de l'embarquement de ce voyageur libanais pour Beyrouth. L'intéressé, qui n'avait fait aucune déclaration en France, une uniquement au départ du Bénin, et minorée, 983 000 USD, est placé en retenue douanière, puis mis en examen. Les devises sont consignées puis mises sous scellés.

La chambre d'accusation annule ensuite la procédure et ordonne la restitution des scellés.

L'agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués indique en 2012 qu'elle vire la somme saisie en euros, la contrepartie de celle saisie en dollars et un prorata de remise concédée sur les frais de traitement.

La société Intercontinental et le libanais demandent en justice d'être indemnisés de leur surplus de préjudices.

Demande rejetée par les juges du fond, T.I. d'Aulnay- sous-Bois et CA de Paris.

La cour d'appel a considéré que les douaniers avaient pu sans faute saisir les sommes détenues par le voyageur libanais, sommes non déclarées lors du passage en zone de transit international.

Deux thèses.

La thèse de la douane. La personne qui se trouve en zone de transit est entrée dans la Communauté, la zone de transit n'a pas un caractère extra territorial, la personne est soumise à l'obligation de déclaration.

La thèse des auteurs du pourvoi. L'obligation déclarative ne pèse pas sur la personne qui demeure en zone de transit international.

La chambre commerciale, prudente, renvoie le 12 janvier 2016 l'interprétation à la CJUE.

Affaire C-17/16, Oussama El Dakkak,

Conclusions de l'avocat général Paolo Mengozzi, 21 décembre 2016.

Le débat porte sur l'interprétation de l'article 3 § 1 du règlement n° 1889/2005 relatif aux contrôles d'argent liquide entrant ou sortant de la communauté. Toute personne détenant au moins 10 000 euros en argent liquide et entrant ou sortant de la communauté doit faire une déclaration. La règle s'applique-t-elle aux passagers d'un vol en provenance d'un pays tiers (Bénin), qui demeurent dans la zone internationale de transit de l'aéroport avant de s'embarquer pour un vol à destination d'un autre pays tiers (Liban) ? L'avocat général estime que le passeur était entré dans l'union et devait procéder à la déclaration. Les zones de transit aéroportuaire ne sont pas exclues de l'obligation déclarative. Les zones internationales font partie du territoire dans lequel elles sont situées. Elles ont un statut particulier, mais elles n'échappent pas à l'autorité de l'état. Le passeur se trouvait en territoire français. Cette réglementation entend lutter contre le

terrorisme et le blanchiment de fonds.

L'avocat général se demande si l'interprétation large se trouve en conformité avec la convention de Chicago du 7 décembre 1944. L'UE n'y est pas partie, elle n'est pas un État, mais une association d'États. Tous les États membres de l'UE sont cependant liés par elle, la convention doit être prise en compte pour l'interprétation des dispositions issues du droit de l'union. Il en va de même pour les annexes. L'article 22 de la convention de Chicago prévoit que chaque État contractant convient d'adopter toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des états contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers ...Particulièrement dans l'application des lois relatives...à la douane... L'article 23 précise que chaque état contractant s'engage dans la mesure où il le juge réalisable à établir des règlements intéressant la navigation aérienne internationale conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente convention. L'avocat général se réfère ensuite à l'annexe 9, sous l'intitulé Facilitation, chapitre 3, lettre L, point 3.57. Les états font en sorte, notamment par la création de zones de transit direct, que les passagers et leurs bagages arrivant d'un autre état et poursuivant leur voyage vers un 3^e État par un vol à partir du même aéroport soient autorisés à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée dans l'état de transit. La zone de transit direct est définie, par le chapitre I, sous A, comme une zone spéciale établie sur un aéroport international placée sous la surveillance des pouvoirs publics où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans le pays concerné. La norme successive impose aux États de limiter l'exigence pour les passagers demeurant dans la zone de transit direct de se munir d'un visa de transit direct. Le règlement européen établissant un code des visas prévoit l'obligation de se munir d'un tel visa pour les ressortissants d'un certain nombre de pays.

Même si l'annexe neuf tend à réduire les formalités et les contrôles auxquels sont soumis les passagers en transit et s'il est certain qu'une déclaration de possession de devises exige une démarche active, de telles dispositions n'empêchent pas l'application de la législation nationale imposant des contrôles nécessaires, comme la lutte contre le trafic de stupéfiants. L'avocat général en déduit que l'obligation de déclaration imposée par le droit européen ne semble pas incompatible avec les dispositions de l'annexe 9, du moment que le passager subit le moindre désagrément possible et que le trafic aérien ne soit pas retardé indûment. Le passager en transit est soumis à la déclaration, même s'il ne franchit pas un poste de contrôle frontalier pour entrer dans un État membre.

(La Commission propose de supprimer l'obligation de déclaration, les installations manquent, les temps sont courts ...)

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 4 mai 2017.

L'obligation de déclaration s'applique dans la zone internationale de transit d'un aéroport d'un État membre de l'UE.

ii. Les mouvements de capitaux (argent liquide) d'un État européen en direction d'un autre État européen

Les législations nationales subsistent, elles peuvent sanctionner sévèrement les mouvements – sans déclaration – d'argent liquide entre États au sein de l'Union.

La sévérité doit cependant être sans excès.

L'argent liquide circulant sans être déclaré est suspecté d'origine douteuse : revenus non déclarés, trafic de drogue, prostitution ...

La non-déclaration et l'obtention illicite d'argent sont choses distinctes.

Une espèce concerne un chinois transportant dans ses bagages 92000 euros en liquide, il venait des Canaries, il se rendait à Hong Kong via Madrid et Amsterdam. Il est l'objet d'un contrôle à Barajas. Le passager aurait dû, selon le droit espagnol, déclarer l'argent liquide détenu en quittant l'Espagne. L'État espagnol confisque cette somme, laissant 1000 euros à l'étranger pour les besoins de sa subsistance. La loi espagnole permet de condamner le contrevenant à une amende allant jusqu'au double du montant non déclaré. Le tribunal de Madrid interroge la cour. Le droit européen imposait la déclaration aux autorités bataves, à la sortie de l'Union, mais le droit national espagnol peut imposer une déclaration à la sortie de l'Espagne. Une sanction est possible.

Les articles 63 et 65 TFUE s'opposent cependant à la réglementation espagnole, ils prévoient la libre circulation des capitaux, la sanction prévue par le droit espagnol n'est pas proportionnée.

CJUE, 31 mai 2018, Lu Zheng c. Ministère (espagnol) de l'économie, C-190/17.

Les délinquants et autres contrevenants doivent se méfier des escales et correspondances.

Le risque de contrôle augmente.

Il faut préférer les liaisons directes, quand elles existent. Le nombre des contrôles est limité !

La France punit sévèrement les transferts de devises non déclarés, article L. 152-4, I, du code monétaire et financier. Une amende de 50% de la somme non déclarée est encourue en ce qui concerne le transfert de plus de 10 000 euros.

La chambre criminelle, dans une décision du 13 février 2019, demande au Conseil constitutionnel si cette sanction est conforme au principe de proportionnalité des peines.

Le Conseil constitutionnel a analysé, dans une décision QPC du 10 mai 2019, la constitutionnalité de la disposition légale. L'obligation déclarative (dont l'omission est sanctionnée) vise à assurer l'efficacité de la surveillance par l'administration des mouvements financiers internationaux. Le législateur entend lutter contre le blanchiment de capitaux, la fraude fiscale et les mouvements financiers portant sur des sommes d'origine frauduleuse. Le taux de 50 % ne constitue qu'un taux maximum que le juge peut moduler. Le grief tiré de la méconnaissance du principe de proportionnalité des peines est écarté.

Le CC semble moins indulgent que la CJUE.

(Une loi du 22 décembre 2017 approuve un accord franco-suisse concernant la fiscalité applicable dans l'enceinte de l'aéroport de Bâle Mulhouse) (L'article 96 de la loi de finances rectificative du 28 décembre 2017 en fait état)

D. Les normes sur la sécurité

L'OACI a relevé que la plupart des accidents graves avaient lieu au décollage et à l'atterrissage, elle travaille au problème de la sécurité des pistes, symposium en mai 2012 à Montréal.

Le règlement n° 216/2008 du 20 février 2008 tendait à établir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile. Il est abrogé et remplacé par le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Ce règlement du Parlement et du Conseil est un règlement cadre destiné à être précisé par des actes délégués et des actes d'exécution pris par la Commission.

Les États membres peuvent décider d'exempter de ce règlement de 2018 la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aéroport à faible trafic, article 2 § 7. L'État notifie sa décision à la commission et à l'agence de l'UE.

Code des transports, art. L. 6331-2

Le **certificat d'aéroport** a été créé à l'échelon européen, sa détention est exigée par l'article 34 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Un certificat est exigé pour chaque aéroport.

L'aéroport ne doit pas présenter de particularité ou de caractéristique compromettant la sécurité de l'exploitation.

Les États ont en effet la possibilité d'exempter des dispositions du règlement (en particulier des dispositions sur le certificat de sécurité aéroportuaire) les aéroports qui ne reçoivent pas plus de 10 000 passagers par an et qui ne reçoivent pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année.

L'autorité nationale fixe alors des règles de sécurité

L'arrêté du 2 avril 2012 dispense du certificat de sécurité aéroportuaire l'exploitant d'aéroport dont le trafic annuel a été inférieur à 10 000 passagers sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années écoulées.

L'arrêté du 22 mai 2014, JORF 31 mai 2014 p. 9060, donnait une liste de petits aéroports ouverts au public qui étaient exemptés sur le fondement des dispositions de l'article 4 § 3 bis du règlement n° 216/2008, comme Albi, Cahors, Calais, Cannes Mandelieu, Le Mans, Le Touquet, Périgueux, Valence Chabeuil.

Article L. 6331-3 CT.

2018/1139.

Le certificat d'exploitant d'aéroport.

Les organismes chargés de l'exploitation d'aérodromes sont soumis à certification, article 37 du règlement 2018/1139.

C'est l'autorité nationale qui est responsable des tâches liées au certificat d'aérodrome et au certificat d'exploitant d'aérodrome, art. 62 § 4 du règlement 2018/1139.

Donnent lieu à certification les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, article 35 du règlement 2018/1139.
L'Agence est responsable des tâches liées à la certification en ce qui concerne les équipements liés à la sécurité, art. 79.

Art. L. 6332-3 CT. Le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs et la prévention du péril aviaire se trouvent à la charge des exploitants d'aérodrome civil (et des gestionnaires des zones civiles des aérodromes ouverts au trafic aérien commercial dont le ministère de la défense est affectataire principal).

Le SSLIA est le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, art. D. 213-1 CAC, service à caractère administratif.

L'arrêté du 18 janvier 2007 concerne les normes techniques applicables au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes.

Le nombre de véhicules et de pompiers d'aérodrome est spécifié.

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les produits extincteurs, que les véhicules et que les équipements affectés au SSLIA sont entretenus, conformément au carnet d'entretien des constructeurs et fabricants...

Les hélistations en terrasse doivent être dotés de moyens d'extinction...

Possibilité de confier l'exécution de ces missions au service départemental d'incendie, à l'autorité militaire ou à un autre organisme.

Sur les emprises parisiennes, le général, commandant la brigade des sapeurs-pompiers de Paris, met en œuvre les moyens de secours contre l'incendie.

[Un pompier affecté à la sécurité d'un aéroport ayant interrompu sa mission pour faire une sieste commet une faute grave, Bordeaux, 17 février 2016, n° 13/05556]

Le plan type de manuel d'aérodrome, mentionné à l'art. R. 211-10 CAC, a. du 25 janvier 2011

L'autorité compétente vérifie et surveille si la base de certification est respectée. Des audits et des inspections sont prévus.

L'exploitant d'aérodrome rédige un manuel de l'aérodrome, qui reflète la base de certification et les exigences pour une exploitation en toute sécurité.

Il faut prévoir un plan d'urgence de l'aérodrome.

Il doit y avoir un programme d'entretien. L'exploitant inspecte les surfaces des aires de mouvement, pistes, voies de circulation, aires de trafic. Il faut éviter et éliminer tout objet/débris mobile pouvant endommager un aéronef. Maintien de la qualité des pistes face au frottement.

Les pistes

Le règlement donne des définitions.

La « piste contaminée » est définie comme celle dont une partie significative de la surface est recouverte par certaines substances, cf. point 25 de l'annexe I du règlement modifié n° 965/2012.

La « piste sèche » est une piste dont la surface est sèche, exempte d'humidité visible et non contaminée dans la partie destinée à être utilisée, cf. point 42 de l'annexe I du règlement n° 965/2012.

La « piste en hiver spécialement préparée » est une piste avec une surface sèche gelée neige compacte ou de glace qui a

été traitée avec du sable ou du gravier ou qui a subi un traitement mécanique pour améliorer le frottement sur la piste, point 107 bis de l'annexe I du règlement n° 965/2012.

Une « piste mouillée » est une piste dont la surface est couverte de toute humidité visible ou d'une pellicule d'eau d'une épaisseur allant jusqu'à 3 mm dans la zone destinée à être utilisée, point 128 de l'annexe I du règlement n° 965/2012.

Les inspections de l'aire de mouvement : présence de débris. Les aires pour la circulation au sol et le stationnement des aéronefs.

Le compte rendu de l'état de la piste, RCR, est un compte rendu normalisé complet relatif aux conditions de surface de la piste et leur effet sur les performances d'atterrissage et de décollage, décrites au moyen d'un code de conditions de la piste, point 103 quater de l'annexe I du règlement n° 965/2012.

Enlèvement des aéronefs. Il existe des dispositions pour faire enlever les aéronefs, les véhicules, les animaux et les objets qui encombrant une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements, art. R. 213-6 s.

Si un aéronef encombre une piste, une bande, une voie de circulation, une aire, il doit être enlevé et déplacé, art. R. 213-6 CAC.

Symposium mondial en mai 2012 sur la sécurité des pistes

Cf. le règlement n° 139/2014 du 12 février 2014 (rectification de la version française effectuée par le règlement 2017/161 du 31 janvier 2017, JOUE du 1^o février 2017).

Une non-conformité vient à être détectée par rapport à la base de certification, elle est susceptible de réduire voire compromettre la sécurité. L'autorité compétente doit alors émettre un constat de niveau 2. Annexe II, paragraphe ADR.AR. C.055, point c) du règlement n° 139/2014.

L'exploitant d'aérodrome établit et applique un programme de formation pour le personnel des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, annexe IV, paragraphe ADR.OPS. B.010, point b) du règlement n° 139/2014.

Un arrêté ministériel du 8 janvier 2018, pris au visa du CAC et plus particulièrement de l'art. R. 221-3, pose une règle propre aux aéronefs à destination de l'aérodrome de Nice évoluant en circulation aérienne générale selon les règles de vol aux instruments. Ces aéronefs doivent être équipés – sauf dérogation – d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNP APCH définie par le document 9613 de l'OACI - Manuel de navigation fondée sur les performances.

Une entreprise peut être chargée d'une mission de sécurité dans l'aérodrome.

C'est ainsi qu'à l'aéroport de Marseille, la société ICTS Marseille Provence est en charge de la sécurité.

Si ses salariés entendent faire grève (ou reprendre le travail), on fait application de la loi Diard du 19 mars 2012.

Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard 24 heures avant l'heure de sa reprise afin que celui-ci puisse l'affecter. Article L. 1114-3 du code des transports. Cette formalité d'information n'est soumise à aucune règle de forme du moment qu'elle permet à l'exploitant d'être informé de la volonté de reprise des salariés en temps utile pour les affecter. La présentation par la CGT d'une liste collective non signée par les salariés ni accompagnée des déclarations individuelles signées par ces derniers ne satisfait pas à cette exigence, Sociale, 28 février 2018, n° 16-21109.

Contraventions de grande voirie. Art. L. 2132-13 du code général de la propriété des personnes publiques.

E. Le financement

Le financement de la sûreté, du contrôle du trafic, de la police, des douanes relève normalement des fonds publics.

Les dépenses de sûreté et de sûreté impliquent un coût très important. Les coûts liés à la sécurité correspondaient en 2009 à 29 % des dépenses de fonctionnement des aéroports, JOUE C181/174, 21/6/2012.

La *taxe d'aéroport* est perçue sur le fondement de l'art. 1609 quatervicies du code général des impôts.

Les aéroports sont répartis en trois classes, compte tenu du nombre de passagers et de marchandises embarqués ou débarqués.

Classe 1 (Groupements Aéroports de Paris),

Classe 2 (Bordeaux, groupement Lyon Saint Exupéry et Lyon Bron, groupement Nice Côte d'Azur Cannes Mandelieu, Marseille Provence, Toulouse Blagnac),

Classe 3, qui est la plus nombreuse.

La taxe est due par le transporteur, ce sont les exploitants d'aéroports connaissant un certain trafic qui en sont les bénéficiaires.

La taxe est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aéroports (ou groupements d'aéroports) dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève en moyenne - sur les trois dernières années connues - à plus 5000 unités de trafic, UDT.

Une unité de trafic est égale à un passager ou à 100 kg de fret ou de courrier, art. 1609 quatervicies, I, CGI.

La taxe est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués par l'entreprise de transport sur chaque aéroport, art. 1609 quatervicies, III., CGI.

Un arrêté ministériel fixe au sein de chaque classe le tarif applicable pour chaque aéroport.

Le tarif par passager en euros est fixé par l'arrêté du 25 mars 2019, JO du 27 mars 2019, texte n° 64.

Le tarif de la taxe est égal à 1 euro par tonne de fret et de courrier.

Elle sera finalement payée par le passager qui embarque, car le transporteur la répercute dans le prix du billet. La taxe est due par toute entreprise de transport aérien public et s'ajoute au prix acquitté par le client, art. 1609 quatervicies, II, CGI.

Les passagers en correspondance bénéficient d'un abattement de 65 %.

Le produit de la taxe est destiné à financer les mesures de sécurité incendie sauvetage, la lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Le produit de la taxe contribue au financement des matériels de contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique installés dans les aéroports.

Une partie du produit de la taxe d'aéroport sert ainsi à Orly et à Roissy à financer le système PARAFE, passage automatisé rapide aux frontières extérieures. En 2014, la taxe d'aéroport contribuait dans la limite de 1 532 000 euros au financement de ce système. Voir l'arrêté du 12 mars 2014, JO 23 mars 2014 p. 5730.

Un arrêté du 30 mai 2016, JO du 4 juin 2016, établit les exigences de l'autorité publique quant à l'installation des sas utilisant le traitement Parafe lors des contrôles transfrontaliers.

Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement.

En ce qui concerne les aéroports des classes 1 et 2, si les coûts annuels par passager embarqué sont égaux ou supérieurs à 9 euros en moyenne, le tarif est fixé pour que soient couverts 94 % des coûts supportés par l'exploitant. Les coûts complémentaires sont à la charge de l'exploitant.

Pour les autres aéroports, le tarif est fixé de manière à couvrir l'intégralité des coûts éligibles supportés par l'exploitant.

Les entreprises adressent des déclarations indiquant le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier aux comptables du budget annexe contrôle et exploitation aériens, les redevables acquittent la taxe concomitamment.

Il existe un service de gestion des taxes aéroportuaires, organisé les dispositions de l'arrêté du 16 avril 2018.

Les agents de service, SGTA, sont habilités à effectuer des contrôles sur place pour examiner les documents utiles.

La majoration de péréquation

Il existe une majoration de la taxe, qui est due, en sus, par les redevables. Article 1609 quatervicies, IV bis.

Quelle est la finalité de cette majoration ?

Il s'agit d'alimenter en ressources les moyens et petits aéroports relativement pauvres en ressources pour financer les dépenses de sécurité.

La répartition du produit de la majoration :

Ce produit est affecté aux aéroports de la classe 3 et aux aéroports n'appartenant à aucune classe pour le financement des missions de sécurité.

L'arrêté du 15 avril 2019, JO du 25 avril, fixe la répartition du produit de la majoration de la taxe d'aéroport.

C'est l'agent du budget annexe Contrôle et Exploitation aériens qui procède à la répartition sur la base de l'arrêté ministériel.

Une part du produit de la majoration de la taxe est répartie entre les exploitants dont la concession est échue.

Exemples.

Un arrêté du 18 avril 2016 alloue, au titre de la part du produit de la majoration de la taxe à répartir entre les exploitants dont la concession est échue, 39 556 euros au syndicat mixte assurant la gestion de l'aérodrome d'Albi - Le Séquestre pour la fin de concession de cet aérodrome au 31 décembre 2015.

Un arrêté du 8 mars 2017 alloue 417 840 euros à la société d'exploitation de Cherbourg ; et 161 746 euros à la société d'exploitation de Chalon.

Un arrêté du 3 juillet 2017 alloue, pour la fin de la concession, 1 300 000 au liquidateur de la société de Vatry Europort et 1 400 000 euros à la CCI de Pau.

C'est l'Établissement public de gestion de l'aéroport de Vatry qui gère désormais l'aéroport, la communauté d'agglomération de Chalons apporte une subvention.

C'est Air 'Py qui gère l'aéroport de Pau (51% pour la CCI, le reste à EGIS Airport et à Transdev)

50 133 euros alloués à la CCI de la Nièvre pour la fin de la concession de l'aérodrome de Nevers Fourchambault, A. du 19 octobre 2017.

214 312 euros alloués à la société de l'aéroport de Colmar SAS pour la fin de la concession de Colmar Houssen, idem.

1 575 819 euros alloués à la CCI de Bretagne Ouest pour la fin de la concession de l'aérodrome de Brest, a. du 21 février 2018.

81 704 euros alloués à la société d'exploitation de l'aéroport de Quimper pour la fin de concession de l'aérodrome de Quimper-Pluguffan, idem.

26 950 euros alloués à la société d'exploitation du Havre aéroport pour la fin de concession de l'aérodrome du Havre-Octeville, idem.

73 418 euros alloués à la chambre de commerce et d'industrie de Bretagne Ouest pour la fin de concession de l'aérodrome de Morlaix-Ploujean, idem.

318 267 euros alloués à la société de gestion de l'aéroport d'Angers Marcé, fin de concession le 31 décembre 2018, A. du 26 juillet 2019, JO du 9 août 2019, texte 9. Il n'y a guère, semble-t-il, de trafic commercial régulier sur cet aérodrome.

Des liaisons saisonnières éventuellement avec Blagnac ou Bastia.

280 289 euros alloués à la société d'exploitation de l'aérodrome d'Angoulême Cognac, fin de la concession de l'aérodrome d'Angoulême Brie Champniers à l'échéance du 31 décembre 2017, arrêté du 6 juin 2019. Il ne semble pas qu'il y ait un trafic commercial sur cet aérodrome.

Ces aérodromes, le plus souvent, privés d'exploitants concessionnaires, perdent tout trafic commercial régulier. Ils sont parfois fermés et les terrains proches de la ville offerts à la construction immobilière.

La taxe d'aéroport devait rapporter 1 milliard d'euros en 2018.

Madame Borne, alors ministre déléguée aux transports, avait annoncé le 20 mars 2018 lors de l'ouverture des assises du transport aérien une hausse très limitée de la taxe d'aéroport.

F. Les responsabilités de l'aéroport

Les attentats

Le péril aviaire

La réglementation prévoit toute une politique de prévention du péril animalier. Différentes dispositions présentes dans certains codes traitent de ce problème. Les exploitants d'aérodromes sont tenus d'assurer – sous l'autorité du préfet du département investi du pouvoir de police – la prévention du péril animalier. Ils peuvent confier l'exécution de cette mission à un organisme spécialisé. Cf. art. L. 6332-3 CT. La prévention du péril animalier est visée par les articles D. 213-1-14 à -25 du CAC. L'exploitant de l'aérodrome informe le service de la navigation aérienne de la présence des animaux. De même, le service du contrôle de la navigation aérienne informe l'exploitant de la présence d'animaux à proximité des aires de manœuvre. Les équipages signalent les mouvements d'animaux. Les impacts. Le contrôle aérien informe l'exploitant de l'aérodrome sur les impacts sur les aéronefs, dont il a connaissance. En ce qui concerne tout impact d'animal constaté, un compte rendu est établi par les exploitants d'aéronefs et les organes chargés de leur entretien. Les équipages signalent les impacts d'animaux aux organismes de la circulation aérienne. Le préfet peut restreindre l'activité aérienne en cas de danger. Un arrêté (modifié) du 10 avril 2007 précise le dispositif de la prévention de ce péril.

Si l'État, si l'exploitant de l'aérodrome, si l'entreprise ayant reçu le marché pour surveiller et effaroucher les oiseaux sont en carence, ils engagent leur responsabilité. Les collisions entre oiseaux et aéronefs ne sont pas exceptionnelles. L'aéronef qui entre en collision avec un vol d'oiseaux peut subir un dommage considérable. Si les volatiles sont avalés par le réacteur, la catastrophe peut survenir.

La catastrophe aérienne due au péril aviaire, CAA Versailles 10 juin 2010, perte au Bourget d'un avion Boeing affrété par Eurolair le 6 juillet 1999, collision de goélands et de mouettes avec le réacteur droit de l'appareil en phase d'ascension, absence de faute de l'État et d'ADP.

L'arrêt du Conseil d'État du 7 mars 2018, n° 403455, concerne le dommage subi, du fait d'une collision aviaire, par le réacteur d'un avion Airbus 321 de la compagnie Air France au décollage de l'aéroport de Blagnac. La responsabilité de l'État et de l'aéroport a été reconnue en appel, avec autour de 600 000 euros de condamnation à des dommages intérêts pour chacun. L'État ne s'est pas pourvu en cassation. Le C.E. a admis la responsabilité de l'aéroport. Les mesures incombant à l'exploitant de l'aérodrome pour effaroucher les volatiles n'ont pas été prises. L'appel en garantie. L'aéroport fait condamner l'entreprise chargée du marché de la prévention du risque aviaire à le garantir intégralement de cette condamnation, comme le prévoyait d'ailleurs le contrat conclu entre la CCI et la société recevant la mission de prévention du péril aviaire sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. L'arrêt note l'absence de réaction rapide du service informé de la présence des oiseaux sur la piste. Air France n'a pas été convaincue de faute, l'équipage avait été certes informé de la présence des volatiles, mais le contrôle aérien avait autorisé l'avion à décoller.

§ II. La **gestion commerciale** de l'aéroport envisagé comme un prestataire de services

L'exploitation commerciale ne peut être menée à bien que s'il existe un trafic commercial suffisant. Les trop petits aérodromes au trafic réduit ne peuvent pas subsister, à moins d'être uniquement utilisés dans le cadre de l'aviation légère et sportive.

A. L'exploitant d'aérodrome

L'entité gestionnaire. L'opérateur aéroportuaire.

La tendance dans le monde est désormais de confier l'exploitation aéroportuaire à des entités tributaires d'un concours de capitaux publics et de capitaux privés.

En Grande Bretagne, l'aéroport de Luton, au Nord de Londres, est contrôlé par des capitaux privés, australiens ou espagnols, voir la notification de concentration, JOUE du 24 mai 2018.

On peut se demander comme s'opère l'attribution à une entité demanderesse la faculté d'exploiter un aéroport.

Les organismes chargés de l'exploitation d'aérodromes sont soumis à certification et se voient délivrer un certificat.

Chaque aéroport peut être indépendant et autonome, l'aérodrome peut être aussi l'une des pièces d'un réseau plus vaste conçu à l'échelon d'une très grande agglomération.

La situation française

La grande majorité des aérodromes ouverts en France au transport commercial appartiennent, en ce qui concerne le foncier (à l'exception d'ADP), à l'État ou aux collectivités territoriales.

La puissance publique ne les exploite en général pas en régie, elle en confie la gestion commerciale à des entités partiellement ou totalement privatisées.

i. LES AÉROPORTS DE PARIS [ADP]

Les aéroports de Paris et de l'Île de France sont constitués, depuis une loi du 20 avril 2005, sous la forme d'une société anonyme. Art. L. 6323-1 CT.

Le statut d'ADP est très particulier, exorbitant du droit commun.

L'État y détient, pour le moment, 50,6 % du capital. Il doit céder dans l'avenir tout ou partie de sa participation.

Schiphol group et Vinci détiennent chacun 8 % du capital.

Le Crédit agricole -Assurances Predica détient 5,1 % du capital.

Les investisseurs institutionnels : 23,6 %.

La loi de privatisation permet aux collectivités d'Île de France (et de l'Oise) d'entrer dans la composition du capital et de devenir actionnaires.

L'exploitation de la quasi-totalité des aérodromes civils de la région parisienne lui appartient.

C'est le nouvel article L. 6323-2 du code des transports – applicable à compter de la privatisation - qui donne la liste des aérodromes d'Île de France qui sont exploités par les Aéroports de Paris : CDG, Orly, Le Bourget ; Villepreux, Chelles, Coulommiers, Etampes, Lognes, Meaux, Issy les Moulineaux, Persan, Pontoise, Saint Cyr l'École et Toussus le Noble.

Bonne santé financière, le public souhaite une amélioration du service. Des attentes interminables à l'arrivée pour accomplir les formalités de police.

La commission consultative économique est unique pour les aérodromes de Paris Charles- De Gaulle et de Paris Orly.

Le personnel de l'ADP

C'est le conseil d'administration de la société Aéroports de Paris qui établit les statuts des personnels ainsi que les échelles de traitement et qui les soumet à l'approbation des ministres de l'aviation civile et de l'économie.

L'approbation est réputée acquise à défaut de décision expresse intervenant dans les deux mois. Cf. article R. 251-3 CAC. On trouve le texte de ce statut sur internet.

La situation des médecins urgentistes attachés aux aérodromes parisiens.

Le statut prévoit des règles spécifiques pour les médecins exerçant dans les services médicaux d'urgence d'ADP, ils sont soumis, pour la rémunération et la durée du travail, aux règles du code de la santé publique concernant les

médecins hospitaliers.

CAA de Versailles du 5 juillet 2016, n° 15VE01603.

Autre arrêt de la même date, n° 15VE01604.

Rejet du pourvoi, Conseil d'État, 5 février 2018, n° 403230 : la nature des fonctions des médecins urgentistes appelle une organisation du travail particulière. Ces médecins se trouvent dans une situation différente de celle des autres membres du personnel de la société ADP.

La privatisation d'ADP

Le projet de loi PACTE adopté en conseil des ministres le 18 juin 2018 prévoyait la privatisation d'ADP. L'État envisageait ainsi de céder en tout ou en partie la participation majoritaire qu'il détient actuellement à des investisseurs privés. L'entreprise quitterait le secteur public. Le processus de sélection des cessionnaires est encadré. L'opération est délicate tant sous l'angle politique qu'en ce qui concerne l'aspect juridique. Les terrains des aéroports de France n'appartiennent plus à l'État mais à la société ADP qu'on s'apprête à faire passer dans le secteur privé.

La décision du Conseil constitutionnel du 16 mai 2019 affirme sur ce point la constitutionnalité de la loi votée. ADP ne constitue pas un monopole de fait. Il ne s'agit pas d'un service public national.

Droite et gauche réunies ont tenté de contrecarrer le projet gouvernemental de privatisation des ADP.

La constitution, art. 11, prévoit l'existence du RIP, référendum d'initiative partagée.

Un cinquième des membres du Parlement peut prendre une initiative tendant à l'organisation d'un référendum portant sur les réformes relatives aux services publics.

L'initiative ne peut avoir pour objet l'abrogation d'une disposition législative promulguée depuis moins d'un an.

Des parlementaires ont déposé une proposition de loi visant à affirmer le caractère de service public national de l'exploitation des aéroports de Paris. Il s'agit d'affirmer que l'exploitation des aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget revêt le caractère d'un service public national au sens de l'alinéa 9 de la constitution du 27 octobre 1946.

A la date de l'enregistrement de la saisine, la proposition n'avait pas pour objet l'abrogation d'une disposition législative promulguée depuis moins d'un an.

L'exploitation des aéroports parisiens ne constitue pas un service public national, la proposition de loi tend à ériger ces activités en service public national.

La proposition est conforme aux conditions fixées par la constitution.

Pour que l'initiative progresse et qu'un référendum puisse être organisé, il faudrait que l'initiative des parlementaires soit soutenue par un dixième des électeurs inscrits sur les listes électorales, soit 4 717 396 citoyens. L'examen de la proposition de loi est suspendu tant que le conseil constitutionnel n'a pas constaté que ce chiffre avait été atteint. La période de recueil des soutiens des électeurs commence dans le mois de la décision du conseil constitutionnel.

Voir la décision du Conseil constitutionnel du 9 mai 2019, JO du 15 mai 2019.

Le C.C. a validé, quant à la privatisation, la loi Pacte dans une décision du 16 mai 2019, l'initiative des adversaires du gouvernement freine cependant le processus de privatisation de la société ADP.

C'est donc cette loi Pacte du 22 mai 2019 qui autorise, dans ses articles 130 à 136, l'État à privatiser la société Aéroports de Paris.

L'article 191, nouveau, VI, de la loi Macron du 6 août 2015, présente les règles présidant à l'opération de privatisation d'ADP et au choix du repreneur.

L'État, actuel actionnaire majoritaire, va céder tout ou partie de sa participation à un ou plusieurs investisseurs. Il y aura des candidats à la cession, ils doivent avoir une expérience aéroportuaire, le processus est concurrentiel. Le gouvernement choisira le ou les cessionnaires.

Un cahier des charges, adopté par décret en Conseil d'État, sera imposé à ADP.

La tutelle de l'État est en mesure de s'exercer.

Ce cahier des charges déterminera, selon l'article L. 6323-4 CT, les conditions dans lesquelles la société Aéroports de Paris une fois privatisée assurera les services publics liés à l'exploitation des aéroports de France, qui lui sont attribués.

Un commissaire du gouvernement entre au conseil d'administration, sans voix délibérative.

Les dirigeants sont agréés par l'Etat.

Un décret du 24 juillet 2014 avait nommé M. Augustin de Romanet de Beaune président directeur général de la société Aéroports de Paris.

Les comptes d'ADP sont soumis au contrôle de la cour des comptes.

L'autorité administrative peut prononcer en cas de manquement une sanction pécuniaire.

La cession des biens est soumise à contrôle, ainsi que la constitution de garanties et de sûretés, art. L. 6323-6 CT.

Le terme de la mission d'Aéroports de Paris dans l'exploitation des aérodromes CDG, Le Bourget, Orly et autres aérodromes d'Ile de France : 70 ans après la date de la privatisation.

Article L. 6323-2-1 du code des transports.

(La société pourra continuer son activité exercée hors Ile de France...)

Le retour des biens à l'Etat en pleine propriété (et en bon entretien) est prévu à la date de la fin d'exploitation.

La société percevra une indemnité d'un premier montant forfaitaire de la part de l'Etat. A la date de la privatisation.

Un autre montant sera versé par l'Etat au plus tard à la date du transfert des actifs à l'Etat.

Une cessation anticipée est possible sous certaines conditions.

ii. Les grands aéroports régionaux appartenant à l'État

L'État a conservé la domanialité de l'assise foncière des grands aérodromes régionaux.

Ces aérodromes étaient jadis généralement gérés par les chambres de commerce, titulaires de la part de l'État d'une concession d'outillage public.

La formule a été abandonnée, la concession n'est plus attribuée à la CCI, la concession est donnée désormais à des sociétés ad hoc, même si la CCI figure en général parmi les actionnaires de celles-ci.

La gestion des aérodromes exige des investissements considérables, il est ainsi fait appel à des investisseurs privés.

Ces grands aérodromes provinciaux sont en général exploités sous la forme de la concession aéroportuaire accordée à des sociétés aéroportuaires, L. 6322-1 CT.

Un décret du 23 février 2007 publie un cahier des charges type.

Il existe une directive 2014/25 du 26 février 2014 concernant la passation de marchés par des entités opérant dans différents secteurs, dont celui des transports. L'article 12 indique que cette directive s'applique aux activités relatives à l'exploitation d'une aire géographique aux fins de mettre un aéroport à la disposition des entreprises de transport aérien. Les activités exposées à la concurrence échappent à la directive.

Le JOUE du 26 janvier 2017 publie une décision de la commission européenne intervenue à la demande de l'aéroport de Vienne en Autriche, et plus particulièrement le transport du fret. La question porte sur la passation des marchés publics et sur les règles qui la concerne.

Il faut tenir compte des règles contenues dans l'ordonnance du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ainsi que dans le décret du 1^o février 2016. Voir l'art. L. 6322-2 al.2 CT.

Quid de l'application des dispositions de l'ordonnance lors de l'attribution ex novo d'une concession, sans qu'elle ait été, au préalable, confiée à une CCI ?

L'article 11, I, 5^o, décide que "les activités d'exploitation destinées à l'organisation ou à la mise à disposition des transporteurs des aéroports" sont des activités d'opérateur de réseaux au sens de l'ordonnance.

L'ordonnance et le décret d'application réglementent la passation des contrats de concession.

Le capital initial de chacune de ces sociétés aéroportuaires succédant aux CCI était détenu - outre l'État ayant 60 % du capital - par des personnes publiques que sont les chambres de commerce CCI, 25 %, et les collectivités territoriales, 15 %.

La concession est de longue durée (40 ans maximum) afin de permettre au concessionnaire de disposer du temps pour rentabiliser ses investissements.

L'État souhaitait se désengager depuis quelques années, l'État voulait céder une partie de ses actions à des intérêts privés, mais ce projet se heurtait à l'opposition des CCI et des collectivités territoriales voulant au contraire augmenter leur participation au sein du capital.

Blagnac

C'est avec l'aéroport de Blagnac que l'État a ouvert le feu de la privatisation de la structure gestionnaire de la plate-forme aéroportuaire.

L'État détenait 60 % du capital de la société gérant l'aéroport.

Un décret du 11 juillet 2014, JORF du 12 juillet p. 11651, prévoit le transfert, par l'État, au secteur privé, de la participation détenue par l'État dans le capital de la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac.

L'État cède en décembre 2014, suscitant les critiques, une partie de sa participation à un consortium sino canadien Symbiose constitué de Shandong Hi-Speed et de Friedman Pacific. Les entités de droit public demeurent cependant majoritaires. La société demeure formellement dans le secteur public. L'État conserve 10,1 % du capital. La CCI détient 25 %. La région 5 %, le département 5 %, la métropole 5 %.

La contestation de la mesure s'élève, les riverains craignent une augmentation du trafic et donc des nuisances majorées. Cf. infra.

Un arrêté du ministre de l'écologie du 20 mars 2015 autorise la cession de 49,99 % du capital de la société Aéroport Toulouse-Blagnac à une société de droit français Symbiose contrôlée par un consortium constitué par la société Shandong Hi-Speed Group, pour 51 %, contrôlée au final par l'État chinois, et la société Friedmann Pacific Asset Management, pour 49 %, aux mains d'un ressortissant chinois.

Un arrêté des ministres des finances et de l'économie du 15 avril 2015 fixe les modalités du transfert au secteur privé d'une participation détenue par l'État dans le capital de la société Aéroport Toulouse Blagnac. La cession est faite au profit de la SAS Casil Europe. La cession porte pour le moment sur 73 985 actions. Le prix par action est fixé à un montant de 4163 euros.

Il était prévu que la cession pouvait être portée à 60 % en cas d'exercice par l'État de son option de vente. La cession complémentaire, 10,1%, aurait alors porté sur 88 799 actions. Il était possible que l'État se dégage entièrement, l'État décidant de céder en deux temps 60 % de sa participation dans le capital de la société concessionnaire.

L'État a cependant refusé en février 2018 de céder la participation qu'il avait conservée.

La privatisation n'a pas ainsi été portée jusqu'à son terme, la société ayant la part prépondérante ne détenant pas 50 % du capital. Les capitaux publics demeurent théoriquement majoritaires, détenus par l'État, la CCI, la région, le département, la métropole. Voir le rapport de la Cour des comptes d'octobre 2018.

La contestation en justice des décisions ministérielles de cession par l'État d'une partie de sa participation majoritaire dans le capital de la société gestionnaire de l'aéroport de Blagnac

Le juge des référés du Conseil d'État, en date du 30 décembre 2014, a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte de cession des 49,99 % du capital par l'État.

Plusieurs personnes physiques, des associations, des syndicats, des partis politiques ont demandé au Conseil d'État d'annuler pour excès de pouvoir un certain nombre de décisions émanant de l'autorité publique.

Ont été contestés

La décision ministérielle rendue publique le 4 décembre 2014 désignant le consortium Symbiose comme acquéreur pressenti d'une participation de 49,99 % détenue par l'État dans le capital de de la société aéroport Toulouse-Blagnac, Les avis de la commission des participations et le refus de communication de cet avis,

L'arrêté du 15 avril 2015 fixant les modalités de transfert au secteur privé d'une participation détenue par l'État, l'autorisation du ministre de l'économie du 7 avril 2015, et

L'acte de cession signé par le représentant de l'agence des participations de l'État le 7 avril 2015.

Le Conseil d'État a rendu sa décision le 27 octobre 2015, n° 386595. Décision en demi-teinte.

L'arrêt statue sur différents points.

Sur l'acte de cession.

L'acte de cession est étranger à l'exécution du service public aéroportuaire, qui demeure régi par le cahier des charges de la concession. Les contestations relatives à ce contrat relèvent de la compétence de la juridiction judiciaire.

Les conclusions tendant à l'annulation de l'acte de cession ne peuvent qu'être rejetées comme portées devant une juridiction incompétente pour en connaître.

Sur le refus de communication des avis de la commission des participations.

La commission aurait dû être, au préalable, saisie.

Sur les avis de la commission à annuler.

Irrecevable.

Sur la décision de 2014, l'autorisation du ministre et l'arrêté fixant les modalités du transfert.

La décision de sélection de l'acquéreur est un acte détachable du contrat de droit privé de cession de la participation, elle est susceptible d'un recours pour excès de pouvoir. La décision de sélection et l'arrêté fixant les modalités du transfert ne présentent pas un caractère réglementaire. C'est le tribunal administratif de Paris qui est compétent pour en connaître.

Les parties contestant la cession opérée par l'État ont donc, suivant la décision du Conseil d'État, saisi la juridiction administrative.

Est intervenue une décision du tribunal administratif en première instance.

Devant la cour administrative d'appel de Paris, le rapporteur public s'est prononcé en mars 2019 en faveur de l'annulation. Le cahier des charges n'a pas été respecté. Le nom des soumissionnaires a été changé en cours de procédure, deux noms initialement, un seul à la fin. La CAA de Paris a suivi son rapporteur, elle annule, le 16 avril 2019, la décision de sélection de l'acquéreur. L'Etat s'est pourvu en cassation.

Les adversaires de la cession entendaient, au lendemain de l'arrêt de la cour administrative d'appel, obtenir de la juridiction judiciaire l'annulation de l'acte de cession du 7 avril 2015.

Le C.E. avait affirmé sur ce point la compétence judiciaire.

Peuvent-ils l'obtenir, alors qu'ils ne figurent pas au nombre des parties contractantes à l'acte de cession ?

La question est de savoir si l'acte de cession – qui est certainement irrégulier – est entaché d'une nullité absolue ou d'une nullité relative.

1° argument. L'acte de cession est entaché d'une nullité absolue. L'État n'était pas habilité à céder ses actions au groupe chinois, Casil, mais à une autre entité différemment composée, Symbiose. La nullité absolue sanctionne la transgression d'une règle protectrice de l'intérêt général (Dalloz, Les obligations, n° 539). L'action en nullité absolue appartient à tout intéressé. Les contestataires sont-ils porteurs d'un intérêt ? Comme simples citoyens, ils sont intéressés au respect de la légalité. Le précis Dalloz, Obligations d'octobre 2018, exige, n° 542, pour que le tiers soit recevable en son action qu'il se prévale d'un intérêt qui soit en rapport étroit avec la nullité. La jurisprudence est dans l'ensemble plutôt accueillante à la recevabilité des associations de défense d'intérêts collectifs. L'action populaire serait alors recevable.

2° analyse. Les intérêts publics demeurent majoritaires dans le capital social, la société n'a pas été privatisée, elle demeure au moins formellement dans le secteur public. L'intérêt général n'est pas en jeu. L'acte contesté ne tend pas à faire du cessionnaire un majoritaire à plus de 50 %. L'acte de cession pourrait alors n'être entaché que d'une nullité

relative, le vice concernant la personne de la contrepartie inhabile à acquérir. Seuls, l'État pourrait agir en nullité, ainsi que l'acquéreur (qui, lui, n'y a aucun intérêt réel).

(A supposer que l'acte de cession soit annulé par le juge judiciaire, doit alors normalement intervenir un jeu de restitutions. Un tiers, fut-il intéressé, peut-il contraindre les parties à l'acte annulé à y procéder ?)

[Il y a toujours la possibilité d'une réfaction. Que l'État prenne une nouvelle décision autorisant la cession en faveur du groupe chinois, et que l'acte de cession soit réitéré.

On peut envisager comme sortie de crise que le groupe chinois pris dans l'enclume rétrocède ses actifs à l'État, qui revendra à son tour éventuellement tout ou partie de ses actions dans la société concessionnaire à un ou plusieurs investisseurs.

L'État et le groupe chinois peuvent également s'entendre sur une nullité convenue et sur les conséquences de celle-ci, le cédant, l'État, reprenant les actifs cédés et indemnisant le cessionnaire dépossédé.

La solution relève plus de l'art de sortir d'un mauvais pas que de la stricte application du droit des nullités.

Elle dépend de la volonté de l'État, en n'oubliant pas que le ministre de l'économie de l'époque est l'actuel président de la république.

Il est douteux que la solution puisse dépendre de la seule décision d'une juridiction judiciaire.

Le groupe chinois entend céder ses actifs, il est en situation de faiblesse, dans la situation actuelle un investisseur hésitera à acquérir. Eiffage se serait mis sur les rangs.

Une solution d'ordre politique serait probablement le meilleur parti pour sortir de cet imbroglio.]

La semi privatisation de la société gérant l'aéroport de Toulouse Blagnac était en quelque sorte un hors d'œuvre, un galop d'essai, l'opération avait montré certaines limites et insuffisances, l'importance du prix de cession avait été déterminant aux yeux du ministère des finances pour le choix de l'acquéreur, l'arrivée d'investisseurs chinois soulève certaines doutes, l'existence d'un pacte d'actionnaires entre les investisseurs chinois et l'État intrigue. Il convenait que la loi encadre plus étroitement les opérations de cession de contrôle du capital des sociétés aéroportuaires effectuées par l'État.

La loi Macron du 6 août 2015, dans son article 191, contient des dispositions concernant la privatisation des sociétés concessionnaires d'aérodromes.

Il est dans un premier temps fait hommage à la loi, c'est en effet une loi qui est nécessaire pour autoriser les opérations par lesquelles l'État transfère au secteur privé la majorité du capital d'une société exploitant une infrastructure de transport aéroportuaire dans le cadre d'une concession accordée par l'État. La loi Macron réalise ainsi une nouvelle rédaction de l'article 22 de l'ordonnance n° 2014948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

L'article 191 de la loi Macron impose, pour désamorcer autant les critiques des tenants d'une économie administrée que celles des collectivités territoriales, le respect d'une certaine procédure pour que l'État puisse procéder à la cession du capital de la société exploitant un aérodrome.

Il y a d'abord la rédaction d'un cahier des charges de l'appel d'offres approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Ce cahier des charges précise les obligations du cessionnaire : il y a des obligations tenant à la préservation des intérêts essentiels de la nation française en matière de transport aérien, la formule est vague et peut donner lieu à une interprétation élastique. Le cahier des charges indique les obligations à l'échelon du territoire desservi par l'aérodrome en matière d'attractivité et de développement économique et touristique. Le cahier des charges précise les obligations qui seront celles du cessionnaire afin de garantir le développement de l'aérodrome en concertation avec les collectivités du territoire ainsi qu'avec les collectivités actionnaires de la société aéroportuaire.

Les candidats à l'achat de la participation appartenant à l'État font des offres. Ils détaillent dans les offres qu'ils présentent les modalités par lesquelles ils comptent satisfaire aux obligations mises à leur charge.

Les candidats à l'achat des participations appartenant à l'État doivent disposer d'une expérience en tant que gestionnaire d'aéroport ou d'actionnaire d'une société gestionnaire d'aéroport. Il faut appartenir au sérail. Il y a là une difficulté pour les entrants étrangers au métier. Ils ne devraient pas pouvoir être retenus.

Pour que les offres soient recevables, il faut que les candidats donnent des garanties sur leur capacité à exercer les missions prévues au cahier des charges de la concession. Cette capacité est appréciée par l'autorité signataire du contrat de concession aéroportuaire (qui est habituellement l'État).

Le choix du concessionnaire peut éventuellement être contesté en justice, si celui qui a été retenu par le ministre ne remplit pas les conditions légales.

Nice et Lyon

L'article 191 de la loi Macron autorisait le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société Aéroports de la Côte d'Azur, ainsi que de la société Aéroports de Lyon.

Deux décrets du 7 mars 2016 autorisent et décident le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la société anonyme Aéroports de la Côte d'Azur et de la société anonyme Aéroports de Lyon, JORF du 8 mars 2016, textes n° 21 et 22.

Le JO du 10 mars 2016 publie deux avis, n° 83 et 84, concernant ce transfert au secteur privé de ces deux sociétés. Les ministres ont décidé la cession de gré à gré. Une procédure ouverte et transparente d'appel d'offres sur cahier des charges. Tout ou partie des autres actionnaires publics locaux pourront se joindre à la procédure. Le cahier des charges est public. Les candidats doivent se faire connaître le 24 mars au plus tard.

Différentes candidatures ont été présentées.

Nice

Il y a eu à Nice 11 propositions de candidatures. 7 candidats recevables ont déposé une offre indicative, puis ensuite une offre ferme, devenant acquéreurs éventuels. 4 acquéreurs éventuels ont déposé une offre ferme. L'État a ensuite choisi, il a invité deux acquéreurs éventuels à déposer une offre finale, devenant acquéreurs pressentis.

L'État a enfin sollicité l'avis de la commission, l'État proposant de désigner comme acquéreur le consortium Azzurra, formé d'un concessionnaire italien d'autoroutes, Atlantia, pour 65,01 %, des Aéroports de Rome, et d'EDF Invest, consortium qui présentait l'offre la mieux disant.

La Commission des participations et des transferts a donné un avis conforme le 27 juillet 2016 à la proposition de l'exécutif. JO du 9 novembre 2016, texte n° 84.

Le JO du 9 novembre 2016, texte n° 84, a publié, joint à l'avis rendu le 27 juillet, celui rendu le 19 juillet 2016 par la Commission des participations.

L'avis du 19 juillet 2016 a procédé à l'évaluation de la société gérant l'aéroport de Nice, de Cannes et de Saint Tropez. La plate-forme niçoise vient en trafic juste après les aéroports parisiens. La valeur globale de la société est estimée à une somme minimale de 1 450 millions d'euros.

Un arrêté du 28 octobre 2016 autorise la cession de la participation de 60% détenue par l'État à une société de droit italien.

La cession de contrôle de la société Aéroports de la Côte d'Azur est finalement opérée par un arrêté du 3 novembre 2016, JO du 9 novembre, texte n° 15.

Le concessionnaire de la participation étatique de 60 % est la société italienne Azzura Aeroporti.

La cession porte sur 88 799 actions, pour un prix de 13 757 euros par action.

Le Conseil d'État, dans une décision du 25 octobre 2017, n° 406431, a rejeté la requête par laquelle le syndicat des compagnies aériennes autonomes, SCARA, demandait l'annulation pour excès de pouvoir de l'arrêté ministériel autorisant le changement de contrôle de la société Aéroports de la Côte d'Azur et de celui fixant les modalités de transfert au secteur privé de la participation majoritaire détenue par l'état dans le capital de cette société.

Le Conseil d'État n'était pas en principe compétent pour connaître en premier et dernier ressort des conclusions du syndicat requérant. Les arrêts attaqués n'avaient pas de caractère réglementaire.

Le Conseil d'État est cependant compétent pour rejeter les conclusions entachées d'une irrecevabilité manifeste insusceptible d'être couverte en cours d'instance. Ce qui est le cas en l'espèce.

Le syndicat pour agir se prévaut d'un intérêt : les arrêtés entraîneraient une remise en cause du principe de la « caisse unique », qui permet de minorer le niveau des redevances en tenant compte des revenus provenant des activités extra aéronautiques.

Le Conseil réplique : les arrêtés sont sans incidence sur le niveau des redevances.

Il aurait été loisible au syndicat, avant de saisir le C.E., de susciter la création d'une association se donnant pour objet social lui conférant un intérêt pour agir contre les arrêtés.

Le syndicat requérant ne justifie pas d'un intérêt suffisamment direct et certain lui donnant qualité pour demander l'annulation des arrêtés.

La requête est rejetée.

(cf. le précédent constitué par l'arrêt du 22 février 2017, cité infra)

La composition du capital de la société Aéroports de la Côte d'Azur serait actuellement la suivante :

Azzura Aeroporti : 72 %

Région PACA : 1%

Département des Alpes Maritimes : 1%

Métropole Nice : 1%

Azzura Aeroporti a, dans son capital, Atlantia (famille Benetton), Edf, ainsi que la principauté de Monaco pour 12,5 %.

Lyon

Un arrêté du 28 octobre 2016 autorise la cession de la participation de 60 % détenue par l'État à une société de droit français constituée par Vinci Aéroports, Predica et la Caisse des dépôts et consignations.

Le transfert au secteur privé de la participation majoritaire détenue par l'État dans le capital de la société Aéroports de Lyon est organisé par un arrêté du 3 novembre 2016, JO du 9 novembre 2016, texte n° 16.

Cette participation est cédée à la société ADL Participations. Le cessionnaire acquiert 88 799 actions représentant 60 % du capital, pour un prix de 6 024, 04 euros par action.

Le Conseil d'État dans une décision du 22 février 2017, n° 398580, 399228, 399552, rejette les requêtes d'une association de défense de riverains et du syndicat des compagnies aériennes autonomes, demandant l'annulation des décrets autorisant le transfert au secteur privé de la majorité du capital de la SA Aéroports de Lyon et Aéroports de Nice, ainsi que du cahier des charges relatif au transfert de la participation de l'État. Les riverains et association de défense excipent d'une augmentation des nuisances, il leur est répondu que les mesures de cession de la participation étatique n'agissent pas sur le développement de l'activité de l'aéroport et l'augmentation des nuisances. Ils ne justifient pas d'un intérêt, suffisamment direct et certain, leur conférant qualité pour obtenir l'annulation des décisions en cause. Défaut d'intérêt à agir, requêtes irrecevables. La même argumentation est opposée à la requête du syndicat des compagnies faisant état de l'augmentation des redevances et de la remise en cause du principe de la caisse unique, permettant de minorer le montant des redevances par la prise en compte des revenus provenant des activités extra aéronautiques. Les décrets attaqués sont sans incidence sur le niveau des redevances. La requête est irrecevable pour défaut d'intérêt.

On retrouve des solutions identiques avec l'arrêt de la CAA de Paris du 20 décembre 2018, n° 17PA02592. Une association contre les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, ainsi que des particuliers contestaient la décision ministérielle désignant le consortium Vinci CDC Predica comme acquéreur pressenti d'une participation de 60 % détenue par l'État au capital de la société Aéroports de Lyon. Les mêmes personnes contestaient l'arrêté autorisant la cession et l'arrêté fixant les modalités de transfert au secteur privé de la participation majoritaire détenue par l'état. Les décisions en litige n'emportaient par elles-mêmes et directement aucune conséquence sur le développement de l'activité de l'aéroport, ni sur les nuisances liées à cette activité. Les requérants ne justifiaient pas d'un intérêt suffisamment direct et certain leur donnant qualité pour demander l'annulation des décisions litigieuses. Ils pourront dans l'avenir contester les décisions ultérieures concernant le développement de l'activité de l'aéroport.

Cour des comptes. Le processus de privatisation des aéroports de Toulouse, Lyon, Nice. Octobre 2018.

Nantes

Un décret du 5 avril 2012 crée un comité de suivi stratégique de la concession des aéroports de Notre Dame des Landes, Nantes Atlantique et Saint Nazaire Montoir. Aéroports du Grand Ouest est la société concessionnaire.

Le Conseil d'État dans un arrêt du 13 juillet 2012, n° 347073, a rejeté les requêtes formées par des communes ou des associations demandant l'annulation du décret du 29 décembre 2010 accordant à la société Aéroports du Grand Ouest la concession de l'aérodrome de Notre Dame des Landes.

Le Conseil d'État, dans une décision du 5 juin 2013, n° 363258, a rejeté la requête formée par le « Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de Notre Dame des Landes », collectif qui demandait l'annulation du décret du 5 avril 2012.

Dans l'île de la Réunion, c'est la société anonyme Aéroport de La Réunion-Roland Garros qui gère l'aérodrome insulaire.

En Alsace, nous avons la société anonyme Aéroport de Strasbourg- Entzheim.

À la Martinique, c'est la société anonyme Aéroport de La Martinique - Aimé Césaire qui gère l'aérodrome.

À Bordeaux, c'est la société anonyme Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

L'aérodrome d'Aix - Les Milles est donné en concession à la société EDEIS Management, A. du 20 décembre 2017, JO du 30 décembre 2017.

L'aéroport de Vérone conteste en Italie l'attribution pour 40 ans sur le fondement du droit italien de la gestion globale d'un aéroport (apparemment celui de Bergame). La question posée à la CJUE est de savoir si cette attribution méconnaît ou non les principes de transparence et publicité inscrits dans les traités européens. Il n'y avait pas eu de procédure publique d'appel d'offres. Voir la demande de décision préjudicielle présentée par le Conseil d'État le 11 septembre 2015. Affaire C-485/15. JOUE du 14 décembre 2015, C 414/16.

iii. Les aéroports d'importance moyenne

Les formules sont diverses.

L'aérodrome peut appartenir à l'État ou à une collectivité territoriale.

Des concessions d'outillage public peuvent être accordées par l'État aux chambres de commerce et d'industrie ou à des sociétés privées.

Article R. 223-2 du code de l'aviation civile.

Il existe un cahier des charges type des concessions applicable aux aéroports appartenant à l'État, prévu par le décret du 23 février 2007. La concession qui ne déroge pas au cahier des charges type est accordée par arrêté interministériel. Si la concession déroge au cahier des charges type, elle est accordée par décret en Conseil d'État.

Francazal.

Un décret du 30 mai 2014, JORF du 3 juin 2014, approuve une convention par laquelle l'État accorde la concession de l'aérodrome de Toulouse Francazal à la société d'exploitation de Toulouse Francazal Aéroport, SETFA. Un cahier des charges est relatif aux obligations du concessionnaire. Il s'agit de répondre aux besoins de l'aviation d'affaires, des affectataires secondaires et des occupants installés sur l'aérodrome. L'aérodrome est défini comme ouvert à la circulation aérienne publique. Le concessionnaire verse annuellement une redevance domaniale à l'État. La durée de la concession est de 45 ans. L'État peut cependant racheter chaque 1^{er} janvier la concession moyennant indemnité, si l'intérêt général le justifie. L'État a une faculté de résiliation en cas de bouleversement irrémédiable de l'équilibre économique de la

concession.

Un arrêté du 12 décembre 2016 autorise un changement de contrôle de la société concessionnaire, celle-ci est désormais contrôlée par une société de droit français constituée d'Impact Holding et CICLAD Gestion.

Une révision du plan d'exposition au bruit a été approuvée en 2008 par l'autorité préfectorale.

Un meeting a été organisé en 2016 sur ce site. ATR y a installé un site de maintenance. Un trafic, faible, d'aviation d'affaires est signalé. Les riverains se plaignent du bruit causé par des essais de moteurs.

Ces mêmes sociétés ont le contrôle de la société d'exploitation de l'aéroport de Dzaoudzi - Pamandzi à Mayotte, arrêté du 12 décembre 2016 autorisant le changement de contrôle.

Tahiti.

Un contentieux s'est développé en Polynésie concernant l'aérodrome de Tahiti Faa'a. La commune de Faa'a pas été considérée par le Conseil d'État comme ayant intérêt à contester des arrêtés attribuant à un tiers l'exploitation de l'aérodrome de Tahiti. En revanche, elle n'a pas été considérée comme recevable pour demander l'annulation de la convention de concession par laquelle l'État confiait à la société Aéroports de Tahiti cette concession. Le contrat ne constituait pas à la date à laquelle la commune a introduit sa demande un acte susceptible de faire l'objet d'un recours par les tiers au contrat, CE 18 novembre 2015, n° 373335.

Le contentieux s'est prolongé avec l'arrêt du Conseil d'État du 28 décembre 2018, n° 412019 : l'arrêt considère que les arrêtés de 2006 et 2009 intervenus sous la forme d'autorisations temporaires d'occupation du domaine public ont pour objet en réalité d'attribuer à la société SETIL une concession pour l'exploitation de l'aérodrome de Tahiti Faa'a et de prolonger la concession. La concession ne peut être accordée ou prolongée que par arrêté interministériel ou décret en Conseil d'État. Le haut-commissaire de la République en Polynésie n'était pas compétent pour arrêter le principe d'une prolongation de la concession.

Hyères.

Un décret de 2015 avait approuvé la convention conclue entre l'État et la société recevant la concession de l'aérodrome d'Hyères.

Le décret n° 2019-832 du 6 août 2019 approuve le premier avenant à la convention, passée entre l'État et la société d'exploitation de l'aérodrome de Toulon - Hyères, pour la concession de l'aérodrome de Hyères Le Palyvestre. Ainsi que le cahier des charges qui y est annexé. Le ministère de la défense est, pour les besoins de la marine nationale, l'affectataire principal, le ministre de l'aviation civile, pour les besoins de l'aviation civile, l'affectataire secondaire. L'emprise comporte une zone civile, exploitée par le concessionnaire, une zone militaire. Le concessionnaire (groupe Vinci) verse, chaque année, à l'État une redevance d'occupation du domaine public. Il s'agit d'un aérodrome à usage restreint. Un certain trafic civil existe, principalement à la belle saison.

L'exploitation de l'aérodrome peut être confiée avec l'agrément de l'État à un tiers par la collectivité territoriale propriétaire.

Ainsi l'aérodrome de Beauvais est géré dans le cadre d'une convention de délégation de service public par la SAGEB détenue à 51 % par la CCI et 49 % par Veolia Transport (dont les parts sont portées par Veolia Transdev, ayant deux associés, 50 % du capital étant détenu par Veolia Environnement et 50 % par la caisse des dépôts et consignations). L'occupant paie au syndicat mixte une redevance d'occupation du domaine public.

L'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes appartient à un syndicat mixte composé de la région, du département, de la communauté d'agglomération. Veolia en est gestionnaire depuis 2011.

Un contentieux a opposé l'État à la chambre de commerce d'Angoulême concernant la gestion de l'aérodrome de Briec-Champniers. Ouvert pour remplacer celui de Ruelle. De 1984 à 2002, cet aérodrome a été géré par la CCI sur la base d'autorisations préfectorales successives. Ce n'est qu'en 2002 que la concession de service public a été accordée. La CCI a réclamé en vain à l'État plus de 6 millions d'euros en remboursement d'avances consenties sur ses ressources propres pour l'exploitation de l'aérodrome de 1984 à 2002. Litige tranché sur le terrain contractuel. Les arrêtés préfectoraux ne prévoyaient pas le remboursement en fin de concession des avances consenties par la CCI. Celle-ci n'obtient pas le remboursement des avances consenties pour la gestion de l'aérodrome. CAA Bordeaux, 31 décembre 2013, n° 13BX01192.

Le trafic civil sur cet aérodrome dit d'Angoulême- Cognac semble fort réduit. Le syndicat mixte, propriétaire, l'exploite en régie directe.

L'aéroport de Pau appartient à un syndicat mixte, il est exploité par une société concessionnaire, Air'Py, ayant la CCI et Transdev parmi ses associés.

iv. Les petits aérodromes

Ces aérodromes peuvent être exploités en régie directe, par l'État ou la collectivité territoriale, art. L. 6321-1 CT.

Cette solution de gestion directe est désormais exceptionnelle pour un aérodrome au trafic conséquent. L'État administrerait en gestion directe 3 aérodromes.

L'aéroport du golfe de Saint Tropez était géré par des capitaux privés.
Criminelle, 14 octobre 2015, n° 14-82475 (quelques dérivées comptables anciennes)
Cet aéroport est situé à La Môle, il est principalement consacré à l'aviation générale, il est exploité par une société contrôlée par la société ACA, gestionnaire de l'aéroport de Nice.

La fiscalité applicable aux aéroports

L'entreprise gérant l'aérodrome, qui est une SA ou une SAS, est astreinte à l'impôt sur les bénéfices.

La taxe foncière

Elle est due par le propriétaire, qui est l'État ou une collectivité territoriale. Il est assez fréquent que le contrat de concession transfère cette charge au concessionnaire. À moins qu'il s'agisse simplement d'un effet légal.

Conseil d'État, 28 janvier 2015, n° 371501, & CAA Nantes, 28 janvier et 26 février 2015 : le département des Côtes du Nord avait mis des terrains à la disposition du syndicat mixte de l'aéroport de Saint Brieuc - Armor (formé du département, de la CCI, du district et de trois communes) pour construire un aéroport et le gérer. Ce syndicat est redevable de la taxe foncière sur les propriétés bâties, il est regardé comme propriétaire des installations ; le syndicat mixte exerce une activité commerciale, qui pourrait être effectuée par des entreprises privées, en assurant des prestations de services au profit des passagers et des exploitants en contrepartie de redevances et commissions.

Conseil d'État, 8 mars 2018, n° 406818 : l'affaire concerne le montant des cotisations de taxe foncière sur les propriétés bâties situées dans 2 communes au Sud- Ouest de Nantes dû par l'Aéroport du Grand Ouest, AGO, qui à l'époque était chargé par l'État de l'exploitation des aérodromes de Notre Dame des Landes (auj. projet mort -né), de Nantes Atlantique et de Saint Nazaire Montoir pour une durée de 55 ans à compter de 2011.

L'administration fiscale pour la détermination de la taxe foncière avait eu recours à la méthode d'évaluation comptable prévue à l'article 1499 CGI pour évaluer les installations visées dans la convention approuvée par décret du 29 décembre 2010.

La société AGO a contesté le recours à cette méthode et a saisi le tribunal administratif de Nantes pour obtenir une

décharge partielle des cotisations.

Le tribunal administratif a fait droit à cette demande et a renvoyé AGO devant l'administration fiscale pour qu'elle calcule le montant des cotisations.

Le tribunal avait décidé que la société AGO était fondée à demander l'application de la méthode d'évaluation par voie d'appréciation directe définie par les dispositions du 3° de l'art. 1498 CGI. La convention conclue entre l'État et la société AGO revêtait pour les aérodromes de Nantes et de Saint Nazaire la nature d'un contrat d'affermage. La société n'inscrivait pas ces installations aéroportuaires à son bilan.

Le ministre de l'économie et des finances s'est pourvu en cassation contre ce jugement.

L'arrêt contredit l'analyse du tribunal administratif.

La société AGO était tenue d'inscrire les immobilisations en cause à l'actif de son bilan. C'est ce que décidait le plan comptable général dans la rédaction applicable à l'espèce. Les biens mis dans la concession par le concédant sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire.

Le Conseil d'État fait application à l'espèce de l'article 1500 CGI. La valeur locative des immobilisations industrielles est établie selon les règles figurant à l'article 1499 CGI. Du moment que l'exploitant des bâtiments est soumis aux obligations déclaratives définies à l'article 53 A et que ces immobilisations figurent à l'actif de son bilan.

Quant à l'article 1499 déclaré applicable, il décide que la valeur locative des immobilisations industrielles passibles de la taxe foncière sur les propriétés bâties est déterminée en appliquant au prix de revient de leurs différents éléments des taux d'intérêt fixés par décret en Conseil d'État.

L'affaire est renvoyée au tribunal de Nantes.

La taxe locative : elle n'est pas due par les entreprises.

La patente créée en 1791 avait été remplacée en 1975 par la taxe professionnelle, qui a été remplacée à son tour en 2010 par la « cotisation économique territoriale » - composée de la cotisation foncière des entreprises (destinée à la commune) et de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (destinée à la région, au département et à la commune). Elle est due par les agents économiques indépendants non-salariés. L'exploitant de l'aérodrome y est soumis.

Les valeurs locatives servent à l'établissement des impôts locaux. Il faut les évaluer, les calculer.

Calcul de la valeur locative

Les valeurs locatives sont prises à raison des 2/3 de leur montant pour les aéroports, art. 1518 A CGI.

Ludovic Lombard, L'évaluation de la valeur locative des infrastructures aéroportuaires dans le contentieux fiscal, RFDA 2018 p. 5-16.

Les aéroports sont considérés comme des biens industriels.

Les biens mis dans la concession par le concédant sont, quant aux règles comptables, inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire.

Le Conseil d'État valide, dans des décisions analysées par M. Lombard dans le savant article précité, pour l'évaluation de la valeur locative des infrastructures aéroportuaires, l'usage de la méthode comptable.

Par aéroports il faut entendre l'ensemble des immobilisations qui sur le site de l'aéroport sont affectées à l'accomplissement des missions dévolues au service public aéroportuaire. La faveur fiscale ne peut pas être invoquée par une société gérant des restaurants à Roissy, la société n'est pas associée au service public aéroportuaire et n'effectue pas une activité d'assistance des passagers en escale, Conseil d'État, 18 mars 2015, n° 367377.

B. Le financement du fonctionnement des plates-formes aéroportuaires

La création, le fonctionnement et l'exploitation d'un aérodrome nécessitent de grandes ressources financières.

Les fonds proviennent en général de la puissance publique et des usagers.

Une majorité d'aéroports de l'Union bénéficie encore actuellement de fonds publics couvrant les coûts d'investissement et d'exploitation. Les tarifs pratiqués par ces aéroports sont généralement établis, non sur la base de considérations liées au marché et notamment de éruptives de rentabilité, mais en tenant compte de considérations de caractère social ou de

politique régionale, écrit crûment au considérant 341, la Commission européenne dans sa décision 2016/1698 Aéroport de Marseille du 20 février 2014.

On constate fréquemment des flux financiers entre l'État, les aéroports et les compagnies et autres usagers.

Les aérodromes trouvent une partie de leurs ressources dans les recettes commerciales extra aéronautiques, la location de locaux aux compagnies, parkings, restaurants ...

Le système financier le plus répandu est ou était celui de la caisse unique, recueillant la totalité des recettes. Certains préconisent l'instauration d'une double caisse, l'une recevant les recettes aéronautiques régulées, l'autre percevant les recettes commerciales théoriquement libres.

1. **Les aides publiques** au fonctionnement de l'aéroport

On retrouve l'incidence des articles 107 s. du TFUE : la puissance publique peut être appelée à financer le fonctionnement de l'entreprise aéroportuaire, l'apport financier risque d'être qualifié aide d'État et de se trouver en infraction avec le droit de l'Union. Les aides faussant la concurrence en favorisant certaines entreprises sont incompatibles avec le marché intérieur, du moment qu'elles affectent les échanges entre les États membres.

Voir la communication de la Commission relative à la notion d'aide d'État visée à l'article 107 § 1 du TFUE, JOUE du 19 juillet 2016, C 262/1, spécialement n° 214,

Ainsi que le Code de bonnes pratiques pour la conduite des procédures de contrôle des aides d'État, 2018/C 253/05, JOUE du 19 juillet 2018

a. Les aides illicites

La Commission ne semble pas apprécier le nombre trop important d'aérodromes locaux, trop proches les uns des autres, elle n'apprécie guère le montant des aides trop dispendieux pour les finances publiques.

Les autorités locales n'apprécient en retour que modérément l'activisme pratiqué en ce domaine par la Commission européenne.

Chaque ville d'importance aime disposer de son propre aérodrome, elle ne voit pas pourquoi la présence d'un aérodrome dans une ville voisine la priverait de cette prérogative assurant sa position.

La Commission européenne dispose du pouvoir de sanction, elle a ouvert de multiples procédures pour faire sanctionner l'octroi par les pouvoirs publics, étatiques ou locaux, d'avantages financiers divers destinés à assurer le fonctionnement d'aéroports, au trafic limité, alors que fonctionnent déjà à proximité des aérodromes ne faisant pas le plein. La Commission entend indirectement peser sur l'ouverture de nouvelles plateformes aéroportuaires. Elle veut jouer, via le contrôle des aides, un rôle pour instaurer une planification dans la création de nouveaux aérodromes. Elle pratique sans le dire ouvertement une politique conservatrice de soutien des structures existantes, limitant voire interdisant l'apparition de plateformes concurrentes.

La Commission ouvre une procédure contre la Roumanie, lettre du 24 mai 2011. L'aéroport de Timisoara ne serait pas rentable sans les subventions d'exploitation qu'il reçoit chaque année, le montant de ces subventions annuelles dépasse les bénéfices annuels de l'aéroport, il est douteux que le principe de l'investisseur en économie de marché soit respecté, les subventions annuelles constituent une aide au fonctionnement qui réduit les dépenses courantes de la société qui exploite cet aérodrome, une telle aide est en principe incompatible avec le marché intérieur

La Commission européenne a ouvert le 21 mars 2012 une procédure sur le fondement de l'art. 108 § 2 TFUE contre l'Allemagne au titre d'une aide d'État attribuée à l'aéroport de Dortmund sous la forme d'une couverture des pertes de l'aéroport, JOUE du 18.9.2012, C 282/78.

Une procédure a été ouverte par la Commission concernant l'aéroport de Niederhein-Weeze, le transporteur Ryanair étant l'utilisateur quasi exclusif de l'aérodrome, lettre du 26 janvier 2012, JOUE du 14 septembre 2012, C 279/1. Un aérodrome

de l'armée de l'air anglaise est transformé en aéroport civil. Des prêts ont été consentis à l'aérodrome privatisé par le Land de Nord Rhénanie-Westphalie et par le cercle de Clèves. La Commission dans une décision 2015/1824 du 23 juillet 2014, JOUE du 15 octobre 2015, L 269/1, décide que certains prêts offerts à l'aéroport ne constituent pas des aides. Certains de ces prêts ont été consentis aux conditions du marché. D'autres prêts consentis à l'aéroport constituent des aides compatibles avec le marché commun. La construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général, le développement économique régional et l'amélioration de l'accessibilité de la région.

La Commission, dans une lettre du 23 janvier 2013, ouvre une procédure concernant l'octroi par la région de Sardaigne de financements publics à des aéroports de la Sardaigne pour compenser des obligations de services publics, JOUE du 30 mai 2013. Ce financement est destiné à être transféré ultérieurement aux compagnies desservant ces aéroports sardes.

La décision de la Commission est du 29 juillet 2016, JOUE 2017, L 268/1.

Germanwings a formé le 18 octobre 2017 un recours demandant au Tribunal d'annuler la décision dans la mesure où cette société est concernée, T-716/17.

Ryanair a, le 27 décembre 2017, demandé l'annulation de la décision de la Commission, T-833/17, JOUE du 19 février 2018.

EasyJet Airline (Luton) a demandé le 11 janvier 2018 l'annulation de la décision 2017/1861, JOUE du 12 mars 2018, affaire T-8/18.

La Commission avait ouvert la procédure de l'article 108 § 2 TFUE à propos d'aides accordées, à l'investissement et au fonctionnement, pour la reconversion d'un ancien aéroport militaire en aéroport civil de Gdynia-Kosakowo, situé au Nord de Gdynia et se trouvant à 25 km de celui de Gdansk, lettre du 2 juillet 2013, JOUE du 23 août 2013, les autorités locales injectant du capital dans la société devant gérer l'aéroport. L'aéroport devant être affecté aux jets privés, avions légers de sport, compagnies à bas coût, vols charters.

La Commission dans une décision du 11 février 2014, publiée au JOUE du 12 décembre 2014, avait considéré qu'il y avait une aide d'État interdite.

Le président du Tribunal avait rejeté le 20 août 2014 la demande de sursis à l'exécution de la décision du 11 février 2014, JOUE du 13 octobre 2014, défaut d'urgence, Revue de droit des transports, n° 4, octobre 2014, commentaire 62 par Loïc Gard, RTD européen 2015.414 observations L. Gard.

La Commission, le 26 février 2015, dans une décision 2015/1586, avait rapporté sa décision de 2014 et a ordonné la récupération des aides.

La Commission manifeste ainsi son hostilité à l'encontre de la création d'un trop grand nombre de plates-formes aéroportuaires dans la région de Gdansk, l'ancienne Dantzig.

Un recours a été formé, le 15 mai 2015, pour demander, au Tribunal, T-263/15, l'annulation de la décision de la Commission du 26 février 2015, JOUE du 3 août 2015, C 254/16.

Le Tribunal, dans une décision du 17 novembre 2017, T-263/15, a annulé, pour des raisons procédurales, les articles 2 à 5 de la décision de la Commission ordonnant la récupération des aides. Les parties intéressées avaient été privées de la possibilité de déposer des observations sur l'application des nouvelles lignes directrices du 31 mars 2014, remplaçant celles de 2005.

La Commission a alors formé un pourvoi le 29 janvier 2018 contre cette décision du Tribunal, JOUE du 30 avril 2018, C 152/9. Ce pourvoi est porté devant la CJUE, C-56/18 P. La plaidoirie a été tenue le 4 avril 2019.

On détient les conclusions rendues en cette affaire le 4 juillet 2019 par l'avocat général Evgeni Tanchev, qui soutient la thèse de la Commission et qui propose à la CJUE d'annuler la décision rendue par le Tribunal en 2017. L'obligation de consulter les parties intéressées en cours de procédure n'existe qu'en cas de modification substantielle du régime juridique des aides, la modification du fait de la publication des nouvelles règles directrices n'avait pas en l'espèce de caractère substantiel. Les dispositions de 2014 sont identiques à celles de 2005 en ce qui concerne le problème en cause. La procédure administrative en matière d'aide d'État concerne l'État responsable de l'octroi de l'aide. Les parties dites intéressées ne possèdent que de droits procéduraux limités, elles ne sont qu'associées à la procédure.

[L'aéroport est en faillite, il ne peut donc restituer les aides aux deux communes ayant financé le projet.

Le site de l'aérodrome fait état d'événements déjà anciens, toute activité aérienne commerciale semble avoir disparu.]

b. La justification de certaines aides

Comment évincer le caractère prohibitif des solutions européennes ?

On peut justifier l'aide, soit en y voyant une compensation pour services publics, soit en faisant appel à la nécessité du développement régional.

Les aides au fonctionnement ne tombent pas sous le coup de la prohibition si elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général, SIEG.

Le bénéficiaire de l'avantage peut d'abord se prévaloir de la jurisprudence Altmark.

Quatre critères sont exigés.

Le bénéficiaire a été chargé de l'exécution d'obligations de service public

La compensation est établie sur la base de paramètres établis de façon objective et transparente

La compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public.

Si l'entreprise n'a pas été sélectionnée sur la base d'une procédure de marché public destinée à élire l'entreprise offrant ses services au moindre coût, l'étendue de la compensation pour être admise doit être appréciée sur la base des coûts qu'une entreprise moyenne aurait encourus pour exécuter ses obligations.

L'article 106 § 2 TFUE prévoit également que les entreprises gérant un service d'intérêt général sont soumises aux règles du droit de la concurrence, mais dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à leur mission. Il y a là une dérogation à l'interdiction des aides d'État. C'est la Commission qui précise le respect des conditions de nécessité et de proportionnalité. Cet encadrement des SIEG avait été effectué par un texte de 2005, puis par la décision 2012/21/UE du 20 décembre 2011, JO L 7, 11 janvier 2012.

Sont éligibles à l'exemption les compensations octroyées aux aéroports (et aux ports) dont le trafic annuel moyen au cours de deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général n'a pas dépassé 200 000 passagers pour les aéroports. Art. 2 § 1 lettre e.

L'acte d'attribution de la compensation doit indiquer la nature et la durée des obligations de service public.

Il faut voir sur ce point les observations de M. Loïc Gard, Revue de droit des transports, janvier 2012, chronique 1, et celles de M. V. Correia, page 430 à l'article précité publié au ZLW de 2014.

La Commission avait lancé le 3 juillet 2013 une consultation sur les règles en matière d'aides d'État applicables au financement public des aéroports (ainsi qu'aux compagnies aériennes). Elle avait publié un projet de lignes directrices. Les aides à l'investissement ne seraient autorisées que s'il existe un réel besoin en matière de transport et si l'aide est nécessaire pour accéder à une région. Les aides au fonctionnement ne seraient autorisées que pour 10 ans. Certains prétendaient que si la Commission parvenait à ses fins ceci pourrait entraîner la fermeture d'un grand nombre d'aéroports régionaux, qui ne peuvent jamais être rentables. Alors que les aéroports régionaux contribuent au développement économique et touristique des régions. D'où certaines protestations. Ainsi que des approbations du côté des Verts et autres défenseurs de l'environnement.

On peut citer en réponse aux propositions de la Commission européenne la résolution européenne du Sénat français du 3 novembre 2013.

Les 20 février et 31 mars 2014, la Commission européenne a adopté de nouvelles « lignes directrices » sur les aides publiques en faveur des aéroports, dont la publication a été faite au JOUE du 4 avril 2014.

La Commission entend faire une application immédiate de ces nouvelles dispositions en matière d'aides au "fonctionnement", même en ce qui concerne les faits anciens.

Les États ont accepté de rendre leurs régimes d'aides conformes aux lignes directrices, voir JOUE du 7 juin 2016, C 201/1, la commission en a pris acte.

Vincent Correia, op.cit., ZLW 2014 p. 411

L. Gard, op.cit., RTD européen 2015.417

Ce document vise en particulier les aides publiques au fonctionnement des aéroports régionaux.

(Le système actuel fait l'objet de réserves nombreuses, voire de critiques, en particulier au nom d'autonomie locale et

régionale. La position de la Commission ne fait pas toujours l'unanimité. Voir les avis du Comité européen des régions, sur les aides d'État et les services d'intérêt économique général, JOUE du 21 mars 2017, C 88/22, et sur la stratégie de l'aviation, JOUE du 21 mars 2017, C 88/69).

Le règlement n° 651/2014, modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017, édicte certaines dispositions concernant des aides aux aéroports régionaux, il déclare certaines aides compatibles avec le marché intérieur et les exempté de l'obligation de notification à la Commission.

Une distinction est opérée compte tenu de l'importance du trafic.
Allons du trafic le plus faible au trafic le plus important.

. Nous avons la situation des petits aérodromes ayant un trafic en dessous de 200 000 passagers, ils peuvent bénéficier d'aides au titre du financement du service économique général s'ils respectent les critères du paquet Almunia. Les aides ne sont pas alors soumises à notification, décision du 20 décembre 2011, JOUE du 11 janvier 2012. Cf. supra.

Ces dispositions sont reprises à l'article 56 bis du règlement n° 651/2014, issu du règlement 2017/1084 du 14 juin 2017.

§ 2 : les aides au fonctionnement en faveur des aéroports sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107 paragraphe 3 du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108 paragraphe 3 du traité, pour autant que les conditions prévues aux paragraphes 3, 4, 10 et 15 à 18 du présent article 56 bis et au chapitre I soient remplies.

L'aéroport doit être ouvert.

L'aide n'est pas octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants.

Le montant de l'aide au fonctionnement n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les pertes d'exploitation et un bénéfice raisonnable sur la période concernée. L'aide est octroyée soit sous la forme de versements par tranches périodiques fixées ex ante qui n'augmenteront pas au cours de la période pendant laquelle l'aide est octroyée, soit sous la forme de montants définis ex post sur la base des pertes d'exploitation observées.

L'octroi de l'aide au fonctionnement n'est pas subordonné à la conclusion d'accords avec des compagnies aériennes spécifiques en matière de redevances aéroportuaires, de paiements liés au marketing ou d'autres aspects financiers des activités des compagnies aériennes dans l'aéroport concerné.

. On prévoit un régime spécifique pour les petits/moyens aéroports régionaux ayant un trafic annuel de moins de 700 000 passagers.

(90 % des aérodromes français entreraient dans cette catégorie, L. Grard, RTD européen 2015.417)

L'aide au fonctionnement doit contribuer à la réalisation d'un objectif commun bien défini. Il s'agit de favoriser la connectivité entre les régions, de lutter contre la congestion du trafic aérien dans les grandes plates-formes européennes et de favoriser le développement régional.

Des aides importantes pourraient être accordées. 80 % montant maximum.

On prévoit un nouvel examen dans 5 ans.

La Commission a fait application de ce nouveau dispositif de 2014 dans une décision du 11 juin 2014, publiée au JOUE du 23 décembre 2014, dans une affaire concernant des apports en capitaux offerts par la puissance publique pour apurer les pertes de la société de gestion de l'aéroport du détroit (de Messine), qui gère l'aéroport de Reggio de Calabre (en face de Messine). Les conditions fixées par l'arrêt Altmark n'étaient pas réunies, ni celles de 2005 et 2011 sur l'encadrement des aides en matière de SIEG. Les petits aérodromes au trafic annuel de moins de 700 000 passagers ne sont souvent pas en mesure de couvrir la totalité de leurs coûts d'exploitation. L'aide accordée est ainsi validée sur le fondement des lignes directrices du 31 mars 2014 : contribution à un objectif d'intérêt commun, nécessité de l'intervention publique, présence d'un effet d'incitation, aide limitée au minimum nécessaire, prévention des effets négatifs. Les aides ont contribué au développement régional, l'aide était nécessaire pour améliorer la connectivité (sic) de la Calabre, la mesure était compatible avec le marché intérieur.

. Quant aux autres aéroports, ayant plus de 700 000 passagers par an, mais ayant moins de 3 millions de passagers, il est prévu une période transitoire de 10 ans, des aides pourraient être accordées pour que les aérodromes s'adaptent à un nouveau modèle d'entreprise.

Les lignes directrices fixent plusieurs critères de compatibilité de l'aide au fonctionnement.
Contribution à un objectif défini d'intérêt commun : faciliter le développement régional, améliorer la mobilité des citoyens de l'union. L'aide au fonctionnement doit être un instrument approprié pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés.
L'intervention de l'État est nécessaire. Le marché ne peut pas à lui seul apporter une amélioration substantielle.
Existence d'un effet d'incitation : si l'aide n'était pas accordée, l'activité de l'aéroport serait réduite.
Proportionnalité de l'aide : l'aide doit être limitée au minimum nécessaire.
Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges.
Montant maximum des aides, 50 % du déficit du financement initial des coûts d'exploitation.

[L'aéroport de Francfort-Hahn.

Il s'agit d'une base militaire américaine jusqu'en 1992, transformée en aéroport civil, dans la région de l'Hunsrück, entre le Luxembourg et Mayence, desservi principalement par Ryanair. Doté d'un site en français. C'est un groupe chinois qui détient depuis 2017 82,5 % du capital de la société exploitante, Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.

Plusieurs décisions sont intervenues dans ce dossier.

Décision 2016/788 du 1^o octobre 2014 concernant des prêts et des garanties octroyés à l'aérodrome de Francfort-Hahn par le Land de Rhénanie-Palatinat pour assurer son financement entre 2009 et 2011, JOUE du 24 mai 2016, L 134/1. Les prêts ne constituent pas une aide d'État. Les garanties sont analysées comme constituant une aide d'État, mais celle-ci est déclarée compatible avec le marché intérieur. Décision prise au terme d'une procédure formelle d'examen.

Le transporteur allemand a formé un recours.

Une ordonnance du Tribunal rendue le 17 mai 2019, T-764/15, rejette le recours formé par la Deutsche Lufthansa, déclarée irrecevable. C'est l'Etat allemand qui était le destinataire de la décision de la Commission. La Lufthansa n'aurait pu être déclarée recevable dans son recours que si elle avait été directement et individuellement concernée par la décision de la commission, ou, que si elle établissait qu'elle était directement concernée par la décision et que celle-ci constituait un acte réglementaire ne comportant pas de mesure d'exécution.

Décision 2016/789 du 1^o octobre 2014, JOUE du 24 mai 2016 : aide au fonctionnement octroyée à l'aérodrome de Hahn. Admise sur le fondement de l'article 107 § 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union et des lignes directrices de 2014. Amélioration de la mobilité des citoyens de l'Union, accès à des vols à l'intérieur de l'Union dans cette région. L'aérodrome ne couvre pas ses coûts, nécessité de l'intervention de l'État. Mesure appropriée pour obtenir l'objectif d'intérêt général. Sans l'aide, l'aérodrome quitterait le marché, en clair il fermerait, l'aide joue un rôle d'incitation. Le montant de l'aide était proportionné, il était limité aux pertes d'exploitation non couvertes. Les effets sur la concurrence sont limités, absence d'un autre aérodrome commercial dans le rayon de 100 km. Les mesures sont compatibles avec le marché intérieur.

Le Tribunal, dans une décision du 12 avril 2019, T-492/15, déclare irrecevable le recours formé par la Deutsche Lufthansa contre la décision de la Commission.

La Lufthansa forme un pourvoi en cassation le 13 juin 2019, affaire C-453/19 P, JOUE du 5 août 2019, C 263/33.

La Commission relance le débat en ouvrant une nouvelle fois la procédure sur le fondement de l'article 108 § 2 TFUE dans une lettre du 26 octobre 2018 adressée à l'Allemagne. JOUE du 13 septembre 2019.

La Commission a reçu en 2015 une plainte selon laquelle le Land de Rhénanie-Palatinat aurait accordé une aide illégale à l'exploitant de l'aérodrome de Francfort-Hahn ainsi qu'à Ryanair. C'est la période 2001-2017 qui est visée.

La commission suspecte certaines aides octroyées à Ryanair, ainsi qu'à la société gérant l'aéroport.

La commission a ouvert la procédure formelle d'examen.

Certaines mesures échappent toutefois à la suspicion.

1

En fin de période, l'aérodrome devrait être en mesure d'assurer lui-même ses coûts de fonctionnement.

Ce qui apparaîtra à certains comme une vue de l'esprit. De nombreux aéroports régionaux ne pourront jamais être rentables. Les prévisions de la Commission si elles étaient appliquées signeraient leur fermeture au trafic commercial. Qui peut dire quelle sera la situation dans 5 ans ou dans 10 ans !

. Quant aux aéroports ayant un trafic de plus de 3 millions de passagers, ils ne devraient pas recevoir d'aides, ils devraient assurer eux-mêmes leur rentabilité.

Dans l'hypothèse où des aéroports reçoivent des aides d'État et se trouvent ultérieurement mis en liquidation, la récupération des aides se révèle le plus souvent problématique. Voir deux décisions de la Commission européenne relatives à des aéroports grecs rendues le 23 juillet 2014, JOUE du 13 décembre 2014, L 358/30 et 33.

(Le regroupement entre aéroports : ex. Vinci prenant le contrôle de la société gérant les aéroports du Portugal, Aeroportos de Portugal, ANA, notification d'une concentration, 2 mai 2013, JOUE du 9 mai 2013, C 132/15 ; la commission en date du 10 juin 2013 a décidé de ne pas s'opposer à la concentration et de la déclarer compatible avec le marché commun, JOUE du 29 juin 2013, C 187/5)

II. Les redevances

Les exploitants d'aéronefs font décoller leurs aéronefs depuis un aéroport, ils atterrissent sur un aéroport, ils bénéficient de services multiples, ne serait-ce que le fait d'utiliser la piste, dont il a fallu effectuer la construction et dont il faut assurer l'entretien. Tout ceci a un coût. L'exploitant de l'aéroport fait des investissements, il crée les pistes, il les entretient. Il attend une rémunération, pour le service rendu, sous forme de redevances.

i. Les redevances aéroportuaires pour services rendus

L'administration de l'aéroport perçoit des redevances de la part des exploitants aériens et autres usagers. Il ne s'agit pas de taxes destinées à apporter des recettes fiscales à l'État, mais d'un prélèvement destiné à couvrir les coûts de la fourniture des services aux usagers des aéroports. Il s'agit de financer un service.

Un certain contentieux s'est développé de la part des usagers et des compagnies aériennes se plaignant du niveau financier exigé par les gestionnaires d'aéroports. Des hausses programmées pour les années à venir suscitent par exemple des plaintes à Bruxelles contre la France.

Le contentieux peut être fondé sur le droit spécial européen et national propre aux redevances ainsi que sur les dispositions générales en matière de droit de la concurrence comme l'abus de position dominante ...

Nous traiterons plus loin, infra, dans le développement consacré aux transporteurs aériens, sous l'angle de l'interdiction des aides d'État, de la situation des compagnies, souvent à bas coûts, comme Ryanair, bénéficiant de redevances allégées pour les inciter à desservir des aéroports régionaux.

α) Les dispositions conventionnelles, européennes et françaises autorisent la perception des redevances de la part des exploitants d'aéroports et mises à la charge des usagers.

La convention de Chicago du 7 décembre 1944 consacre son article 15 aux redevances d'aéroport. Elle interdit les discriminations au détriment des aéronefs étrangers.

Les redevances qu'un État peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation des aéroports ouverts aux fins d'usage public ne doivent pas

Pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens réguliers être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires

Pour les aéronefs qui assurent des services internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Les redevances sont publiées et communiquées à l'OACI.

Les accords bilatéraux sur les services aériens peuvent comporter des dispositions sur les redevances d'usage. Ainsi à titre d'exemple, l'art. 11 de l'accord franco ivoirien du 28 avril 2016, les redevances doivent être justes, raisonnables, non discriminatoires

Le calcul des redevances

Le processus menant à la fixation des redevances et à leur évolution est particulièrement complexe, en particulier lorsqu'on est en présence d'un aéroport de fort trafic.

Les usagers, compagnies et exploitants d'aéronefs, n'apprécient guère les augmentations de tarifs.

Les sociétés gestionnaires d'aéroport doivent cependant rentrer dans leurs frais, faire des travaux d'infrastructures, rémunérer leur personnel et distribuer des dividendes à leurs actionnaires. Si les transporteurs aériens sont des agents économiques, les plates-formes aéroportuaires le sont également devenues.

Le dispositif est différent selon que l'imposition des redevances concerne l'usage d'un grand ou d'un petit aéroport. La réglementation est complexe, car il faut combiner les règles issues de la directive et celles où le droit national continue à conserver la compétence.

1° point. La détermination du montant des redevances dans les grands aéroports

Droit européen et droit national se conjuguent.

Le droit européen, avec la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009, a pris un certain nombre de dispositions en ce qui concerne le calcul des redevances perçues par les grands aéroports.

Le domaine de la réglementation européenne en matière de redevances

La directive européenne ne concerne que les aéroports principaux :

- d'abord l'aéroport national qui enregistre le plus grand nombre de passagers.
C'est ainsi que l'aéroport du Luxembourg, en dépit de sa dimension moyenne, entre dans le domaine d'application de la directive, en dépit de la contestation émanant du grand-duché, CJUE 12 mai 2011, C-176-09 ;
- ensuite les aéroports à fort trafic (ayant plus de 5 millions de passagers par an)

Le droit français comporte des dispositions très détaillées relatives aux redevances, aussi bien dans le fond que dans la procédure, qui figurent dans le code des transports, articles L. 6325-1 et suivants, ainsi que dans le code de l'aviation civile, aux articles R. 224-1 et suivants et D. 224-1 et suivants. L'arrêté du 16 septembre 2005 est relatif aux redevances. Le droit français tient compte, dans son domaine d'application, des dispositions issues de la directive.

. Les règles de fond

La fixation du montant des redevances est loin d'être libre, celui qui propose le montant des redevances, c'est-à-dire le gestionnaire de l'aéroport, doit tenir compte d'un certain nombre de contraintes protectrices des intérêts des usagers.

Le principe : la légalité de l'imposition des redevances

L'art. L. 6325-1 CT commence, à l'alinéa 1°, conformément au droit international, par affirmer la légalité de la perception de redevances :

Les services publics aéroportuaires rendus sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus.

[Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique sont étrangers à cette réglementation. On peut présumer qu'en ce qui concerne les aérodromes à l'usage des administrations de l'État, ce sont les finances publiques qui sont mises à contribution. Les aérodromes à usage privé doivent fonctionner avec les fonds alloués par le propriétaire. Les aérodromes à usage restreint doivent demander une participation financière à leurs usagers, cf. art. R 224-1 CAC, voir infra.]

Ces redevances sont fixées conformément au 2^o alinéa de l'art. L. 410-2 du code de commerce : on est donc en matière de prix réglementés.

Directive et droit national indiquent comment les redevances doivent être calculées.

La directive, quand elle est applicable, fixe des principes communs, les États adaptent ensuite la directive aux circonstances nationales.

Les paramètres à utiliser pour déterminer les tarifs

La directive européenne et les dispositions du code des transports posent des principes quant à l'établissement du montant des redevances.

Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis : l'exploitant a investi des capitaux, il a droit à une juste rémunération de sa participation capitalistique. Rémunération appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables.

Le montant peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Le montant des redevances ne doit pas entraîner d'après la directive des discriminations entre les usagers de l'aéroport. Le montant des redevances peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité ou d'aménagement du territoire.

(L'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile précise le jeu des modulations : la réduction des atteintes à l'environnement peut justifier une modulation ; il peut y avoir une réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont le trafic dépasse certains seuils ou qui ont pris un engagement contractuel; réduction temporaire pour les exploitants créant de nouvelles liaisons ; réduction pour les liaisons avec l'outre-mer ou pour les liaisons assujetties à des obligations de service public)

Le texte prévoit enfin un plafond : le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome (ou sur les différents aérodromes desservant l'agglomération, style ADP)

La directive proclame le principe de transparence.

L'art. R. 224-1 du code de l'aviation civile précise ces grandes idées concernant la perception de redevances.

La perception des redevances concerne les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ainsi que, sauf dispositions contraires, les aérodromes fermés à la circulation aérienne publique où une activité civile ou commerciale est autorisée et les aérodromes à usage restreint.

L'art. R. 224 du marché disponible et des paramètres pris en compte-2 CAC, propre aux aérodromes ayant un trafic annuel moyen dépassant les 100 000 passagers (calculé sur les 3 dernières années) distingue plusieurs types de redevances :

La redevance d'atterrissage,

La redevance de stationnement des aéronefs,

La redevance par passager pour l'usage des installations pour la réception des passagers et du public (comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, installations de tri des bagages).

Il y a place pour des redevances accessoires.

La détermination des redevances tient compte des dépenses liées aux investissements déjà réalisées, on peut prendre également en compte les dépenses futures correspondant à la construction à venir d'infrastructures et d'installations. Cf. art. R. 224-2-1 CAC.

Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic, de la qualité des services, de la productivité de l'exploitant, des programmes d'investissement, des profits dégagés par ailleurs par l'exploitant, art. R. 224-

3-1 CAC.

L'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital calculé sur le périmètre de ses activités et services, art. R. 224-3-1, derniers alinéas.

Les tarifs et leurs modulations doivent respecter les règles générales applicables aux redevances, ils doivent être non discriminatoires, leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, doit être modérée, cf. article L. 6327-2, II, CT.

Le système des redevances vaut en principe par aéroport.

Il existe cependant des systèmes d'aéroports, regroupant les sites d'une agglomération. Voir l'arrêté du 21 novembre 2017, JO du 6 décembre 2017, n° 55.

Les aéroports de Paris CDG, Orly et Le Bourget

La loi de privatisation du 22 mai 2019 contient des dispositions concernant les redevances perçues par ADP, une fois privatisée.

Article L. 6323-4-1 CT

Les tarifs des redevances prévues à l'article L. 6325-1 sont établis de manière à assurer une juste rémunération d'ADP au regard du coût moyen pondéré du capital sur un périmètre d'activités précisé par décret.

Ce périmètre comprend nécessairement les services mentionnés au 1° alinéa du même article L. 6325-1 (il s'agit des services aéroportuaires rendus sur les aéroports) et les activités foncières et immobilières relatives aux activités d'assistance en escale, au stockage et à la distribution de carburants d'aviation, stationnement automobile public et par abonnements, ainsi qu'aux transports publics.

La loi adopte pour l'Île de France le système de la double caisse.

Le périmètre d'activités retenu pour le calcul du montant des redevances exclut les activités commerciales et de services (notamment boutiques, restauration, services bancaires et de change, hôtellerie, location d'automobiles, publicité) ainsi que les activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles précédemment citées supra.

Les aéroports de Nice et Cannes

Les aéroports de Lyon Saint Exupéry et Bron.

Ce qui permet l'intervention de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, cf. art. L. 6327-1 CT.

L'exploitant du système d'aéroports de Paris peut mettre en place un système de redevances commun couvrant CDG et Orly.

Le montant des redevances est fixé, soit sur une base pluri annuelle dans le cadre d'un contrat de régulation économique, CRE, conclu avec l'État, pour déterminer l'évolution des tarifs, soit, à défaut, sur une base annuelle.

. Le calcul pluri annuel

Le calcul pluri annuel des redevances repose sur des contrats conclus entre l'État d'une part et les exploitants des aéroports de l'État ou les Aéroports de Paris d'autre part.

Le code des transports, dans son article L. 6325-2, prévoit - pour ADP et les autres exploitants d'aéroports civils relevant de la compétence de l'État - la possibilité de contrats pluriannuels, de 5 ans maximum, conclus entre l'État et l'exploitant d'aéroport, déterminant les conditions d'évolution des tarifs.

Ces contrats planifient ainsi sur le moyen terme les conditions d'évolution du montant des redevances.

Article R. 224-4 CAC

Le contrat établit des périodes tarifaires successives n'excédant pas un an.

Le montant des redevances doit être en proportion des prévisions des coûts et des recettes, ainsi que des investissements et d'objectifs de qualité des services publics.

Dans le cas d'ADP, ces objectifs de qualité sont fixés par accord entre les parties, à défaut d'accord par le ministre.

Le contrat détermine l'amplitude et la durée des modulations.

Le contrat indique le montant des investissements et les opérations d'équipement prévus.
Les conditions de révision sont indiquées, en particulier pour faire face aux circonstances exceptionnelles et au bouleversement de l'économie du contrat.

Le Conseil d'État, dans un arrêt du 30 juin 2016, n° 393805, a rejeté la requête par laquelle le syndicat de compagnies aériennes autonomes demandait l'annulation du contrat de régulation économique, conclu le 31 août 2015 entre l'État et la société ADP, déterminant pour la période 2016-2020 le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances aéroportuaires, ainsi que la décision du directeur général de l'aviation civile de signer ce contrat.

Le groupe ADP a publié le 2 avril 2019 son projet de contrat de régulation économique pour 2021-2025 sous forme du dossier public de consultation de 144 pages. La société ADP se propose de réaliser un plan d'investissements de 6 milliards d'euros. Elle parle du maintien d'une modération tarifaire pour les compagnies aériennes. La création d'un nouvel terminal à Roissy est prévue.

Article L. 6325-2 al. 3

Pour déterminer les conditions d'évolution des tarifs, le respect des principes mentionnés au 2° et avant dernier alinéas de l'art. L. 6325-1 est apprécié de manière prévisionnelle sur la période couverte par ces contrats.

Au cours de l'exécution de ces contrats, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, ces principes sont réputés respectés et le niveau du coût moyen pondéré du capital, y compris en l'absence de stipulation expresse, ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause.

. La base annuelle

En l'absence de contrat, les tarifs sont établis sur une base annuelle. Art. L. 6325-2, al. 2 CT.

Dans le cas d'ADP, le cahier des charges de la société (privatisée) précise les conditions dans lesquelles le ministre peut fixer les tarifs, après proposition d'ADP, sans préjudice des pouvoirs de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires, de manière à garantir la rémunération des capitaux investis par ADP au regard du coût moyen pondéré du capital.

La fixation du montant des redevances fait, à l'aéroport de Nice, l'objet de contestation de la part des transporteurs. Les aérodromes de Nice et de Cannes obéissent à des dispositions figurant l'arrêté du 12 juillet 2018, JO du 14 juillet 2018. Pour chaque période tarifaire annuelle, l'évolution des tarifs est soumise à une règle de plafonnement. L'annexe va jusqu'à évoquer la période tarifaire 2027.

. Les règles de procédure

Elles sont précises et minutieuses, le législateur entendant protéger les intérêts des usagers des plateformes aéroportuaires – et au-delà d'eux, les usagers du transport, c'est-à-dire les passagers appelés in fine à supporter le poids des redevances.

Le système juridique détermine la marche à suivre quant à la détermination du montant des redevances. Les usagers doivent être consultés et étroitement associés à la procédure. L'autorité gestionnaire finit par fixer le montant des redevances. Cet acte est conditionnel, car l'acte peut être soumis à homologation. Une autorité indépendante intervient en effet, en ce qui concerne les aérodromes à fort trafic, pour homologuer le montant des redevances.

Le contrat.

L'art. R. 224-4, II, indique les différentes phases d'élaboration du contrat : l'exploitant présente un dossier, les usagers envoient leurs observations, le ministre consulte la commission consultative aéroportuaire, le contrat est ensuite négocié, le projet de contrat est présenté à l'autorité de régulation, l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports est requis pour que le ministre puisse conclure le contrat pluriannuel. L.6327-3, I, CT.

Ces contrats s'incorporent à la concession d'aérodrome conclue par l'État.

En ce qui concerne l'élaboration des contrats pluri annuels, l'Autorité de régulation de transports intervient éventuellement à deux moments.

Une possibilité. Le ministère peut, en amont, à titre préliminaire, en vue de l'élaboration du projet de contrat, consulter l'Autorité de régulation des transports, celle-ci étant appelée à émettre un avis motivé sur le coût moyen pondéré du capital à prendre en compte dans le projet de contrat. Article L. 6327-3, III, CT.

Une fois le contrat élaboré entre l'État et son partenaire, l'Autorité intervient pour donner un avis conforme sur le projet de contrat. Elle se prononce sur le respect de la procédure d'élaboration des contrats.

L'autorité de régulation des transports, appelée à donner un avis conforme, s'assure du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat, art. L. 6327-2, II, CT.

Elle se prononce sur le coût moyen pondéré du capital retenu par les parties au contrat.

Elle se prononce sur les conditions de l'évolution des tarifs prévues par le projet de contrat. Elle vérifie de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat que l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre. Elle vérifie que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.

L'Autorité vérifie la juste rémunération des capitaux investis au regard du programme d'investissements, des objectifs de qualité de service, des objectifs d'évolution des charges et des règles comptables d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, tels qu'ils ont été retenus par les parties au contrat.

En ce qui concerne le projet de contrat prévoyant les tarifs et leurs modulations applicables sur la 1^o période tarifaire couverte par le contrat, l'autorité procède à l'examen prévu par l'art. L. 6327-2, II, en ce qui concerne l'homologation des tarifs.

Le calcul du montant des redevances.

La consultation des usagers

La directive entend associer les usagers, transporteurs et exploitants d'aéronefs, au calcul des redevances.

Les usagers des aéroports sont consultés régulièrement sur le niveau des redevances aéroportuaires, art. L. 6325-7 du code des transports.

Les usagers sont consultés avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires, art. R. 224-3, II, CAC.

Ils sont informés d'après la directive sur les éléments servant de base la détermination du système. L'information porte sur les services fournis en contrepartie de la redevance perçue, sur les méthodes utilisées, sur les coûts, sur les recettes, sur les financements publics, sur les prévisions quant à l'évolution du trafic, sur les investissements envisagés, sur l'utilisation réelle de l'infrastructure...

L'autorité de régulation des transports, lorsqu'elle homologue les tarifs et leurs modulations, s'assure du respect de la procédure de consultation des usagers, art. L. 6327-2, I, CT.

Ces consultations s'opèrent dans le cadre de la commission consultative économique (si elle existe) (cette commission est prévue par l'article R. 224-3, III pour les aéroports ayant un trafic de plus de 200 000 passagers ou s'il y a deux transporteurs dépassant chacun 50 000 passagers par an).

Les modifications du montant des redevances doivent, dans la mesure du possible, faire, selon la directive, l'objet d'un accord entre le gestionnaire de l'aéroport et les usagers.

En cas de différends entre l'exploitant de l'aérodrome et ses usagers concernant la politique de tarification des redevances, le ministre peut saisir pour avis la commission consultative aéroportuaire, art. R. 224-3-5 CAC.

En l'absence d'accord entre l'aérodrome et les usagers, c'est l'entité gestionnaire qui prend la décision.

Les aéroports appartenant à l'État et ceux dépendant des ADP :

Le montant des redevances est arrêté par l'exploitant de l'aérodrome. Art. R. 224-3 CAC.

Les tarifs sont ensuite notifiés au ministre, à la direction générale de la concurrence (qui produit éventuellement un avis) et à l'autorité de supervision indépendante. Art. R. 224-3-3 CAC.

La situation des autres aéroports :

Les tarifs sont fixés par la personne ayant signé la convention avec l'État, à moins qu'elle en charge l'exploitant.

L'homologation des tarifs des redevances

L'exploitant de l'aérodrome fixe certes le montant des redevances, il n'a cependant pas le dernier mot, car l'autorité supérieure détient un pouvoir d'homologation.

L'autorité administrative qui homologue les tarifs des redevances opère un certain nombre de vérifications, tenant au respect de la procédure de consultation, au respect des règles applicables aux redevances, à l'absence de discriminations, au caractère modéré de l'évolution, à la juste rémunération du capital investi.

Le processus d'homologation est complexe en ce qui concerne les grands aérodromes (ADT et aérodromes d'État), il est plus simple en ce qui concerne les aérodromes n'appartenant pas à l'État.

L'homologation en ce qui concerne les ADP et les aérodromes de l'État

Il faut distinguer selon que l'aérodrome connaît ou non un trafic annuel de plus de 5 millions de passagers. L'homologation relève dans le premier cas d'une autorité indépendante, dans le second cas c'est le ministre qui prend la décision.

. Trafic de plus de 5 millions de passagers

Le rôle de « l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires », **ASI**,

En ce qui concerne ADP et les aérodromes appartenant à l'État, il faut tenir compte de la mission dévolue à une instance, l'autorité de supervision indépendante, **ASI**, présentée comme une instance impartiale en matière d'homologation des tarifs. Il faut en effet tenir la balance égale entre d'une part les intérêts de l'exploitant aéroportuaire qui a des coûts et exige un rendement et d'autre part ceux des exploitants d'aéronefs, usagers de l'aérodrome, hostiles aux hausses de tarifs. L'intervention de cette autorité de supervision concerne uniquement les aérodromes ayant un trafic annuel de plus de 5 millions de passagers. Cf. art. R. 224-7 CAC. Cette compétence est étendue aux aérodromes faisant partie du même système d'aérodromes.

C'est l'exploitant qui présente les tarifs dont il demande l'homologation.

L'homologation peut être directe et formelle.

Les tarifs sont réputés homologués lorsqu'ils sont rendus publics et que l'autorité a gardé le silence.

Mais l'autorité peut faire opposition dans le mois de la réception de la notification. Art. R. 224-3-4, III.

En cas d'opposition, l'exploitant peut proposer de nouveaux tarifs. L'autorité garde alors le silence ou fait opposition.

En cas de refus d'homologation des tarifs, on maintient les tarifs précédemment en vigueur.

Si pendant deux années consécutives les tarifs n'ont pas été homologués, c'est l'autorité chargée de l'homologation qui fixera les tarifs et encadrera les modulations, art. R. 224-3-4, IV CAC.

Le gouvernement avait en décembre 2011 désigné la "Direction du Transport Aérien" de la DGAC comme autorité de supervision indépendante, art. R. 224-3-2 CAC. C'est cette instance qui était chargée d'homologuer les tarifs. Elle devait veiller à ce que les tarifs ne soient pas discriminatoires et que leur évolution soit modérée.

Le Conseil d'État, dans une décision lue le 29 avril 2015, n° 379574, RFDA 2015. 191, avait censuré cette désignation. Les requérants faisaient valoir que l'objectif d'indépendance énoncé par la directive 2009/12 du 11 mars 2009 n'était pas satisfait avec la désignation de la DTA. Le Conseil d'État admet que la fonction d'autorité de supervision indépendante peut être attribuée à une direction relevant d'un ministère, mais qu'il faut donner des garanties d'indépendance à cette autorité. L'État français participe au capital d'une compagnie aérienne (non citée, c'est Air France) et de sociétés gestionnaires d'aéroports, il est propriétaire d'importants aéroports. L'autorité doit être indépendante par rapport aux compagnies et aux entités gestionnaires des aéroports. Ce qui n'est pas le cas. Le gouvernement disposait de huit mois pour prendre les dispositions permettant de satisfaire les objectifs légaux.

Il avait fallu attendre un décret du 23 juin 2016 - modifié par un décret du 30 octobre 2017 - pour que le gouvernement mette en place, conformément à l'arrêt du Conseil d'État, l'autorité de supervision indépendante, art. R. 224-7 et suivants du CAC.

Cette autorité de supervision est placée auprès du vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable.
Elle est chargée de rendre un avis conforme au ministre sur les projets de contrat État/ ADP ou État/ exploitant d'aéroport appartenant à l'État.
Elle est indépendante, elle ne peut dans l'exercice de ses fonctions recevoir des instructions en provenance du ministre, elle arrête librement ses décisions.
Elle dispose des services du ministre chargé de l'aviation civile, services placés sous son autorité fonctionnelle. Pour l'instruction des affaires. Les services du ministère lui transmettent tout élément nécessaire à l'instruction des affaires dont l'autorité est saisie, sous réserve des secrets protégés par la loi.
Cette autorité de supervision comprend 5 membres. Nommés pour 5 ans par le ministre sur proposition du vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable. Renouvelables une fois.
Le président et deux autres membres sont choisis parmi les membres permanents du conseil général de l'environnement. Deux autres sont des personnalités ayant compétence dans la régulation économique ou dans le transport aérien.
Les décisions de l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes, mais elles sont susceptibles d'un recours contentieux.

Avec l'ordonnance n°2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires, la fonction d'ASI est assumée, à compter du 1^{er} octobre 2019, par l'**Autorité de régulation des transports**. Art. L. 6327-1 CT.
C'est l'autorité de régulation des transports qui est compétente pour les aéroports dont le trafic annuel de la dernière année calendaire achevée dépasse cinq millions de passagers.
Elle est également compétente pour les aéroports faisant partie d'un système d'aéroports comprenant un aéroport dont le trafic de la dernière année calendaire achevée dépasse 5 millions de passagers.
L'Autorité de régulation des transports homologue les tarifs des redevances pour services rendus et leurs modulations, art. L. 6327-2, I, CT.

. Les aéroports ayant un trafic de moins de 5 millions de passagers
C'est le ministre qui est l'autorité administrative chargée de l'homologation, art. R. 224-3-2, dernier alinéa CAC.

L'exploitant d'aéroport appliquant des tarifs non homologués est passible d'une sanction pécuniaire prononcée par le ministre chargé de l'aviation civile, art. R. 224-3-6 CAC.

Les tarifs sont rendus publics, art. R. 224-3, V, CAC.

Le site de l'aéroport de Toulouse-Blagnac donne la liste des tarifs.
Il est fait état d'un contrat de régulation économique conclu entre l'État et la société d'exploitation pour 2014/2018.

Les tarifs des redevances pour services rendus mentionnés aux articles R. 224-1 R. 224-2 CAC sont disponibles sur le site internet d'ADP. Il s'agit des redevances prévues à partir du 1^{er} avril 2016 pour CDG, Orly et le Bourget.
On apprend que ces tarifs fixés par ADP le sont au sens du CRE, contrat de régulation économique 2016-2020, conclu entre l'État et Aéroports de Paris. Ces tarifs ont été notifiés à l'autorité de supervision indépendante et homologués par elle.
Les tarifs envisagent 10 modèles de redevances. Pour l'usage des infrastructures pour la circulation au sol, le décollage et l'atterrissage ; de stationnement ; par passager pour l'usage des installations ; pour la mise à disposition des banques. On peut consulter pour connaître l'état de la pratique l'avis publié au JO du 7 février 2016, texte 53. Il y est indiqué que

d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages. Pour le traitement des bagages en correspondance ; la redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement, système CREWS ; pour la fourniture d'énergie électrique aux aéronefs ; pour le dégivrage des avions ; pour l'assistance aux personnes handicapées ; pour l'obtention du titre de circulation du personnel dans l'aéroport ; pour la vidange des avions.

2° point. Le contrôle du montant des redevances en ce qui concerne les moyens et petits aérodromes

Il s'agit des aéroports, autres qu'ADP et autres que les aérodromes d'État. Art. R. 224-5 CAC.
Les tarifs des redevances sont communiqués au préfet par la personne chargée de leur fixation.

β) La contestation du montant des redevances

Les transporteurs, usagers des plateformes aéroportuaires, jugent excessifs, avons-nous dit, le montant et les hausses des tarifs des redevances. Un certain contentieux est ainsi porté en justice. Les requérants peuvent faire porter leurs critiques sur le non-respect des règles de fond ou de procédure concernant la fixation des tarifs. Ils peuvent aussi se prévaloir d'un manquement aux principes du droit antitrust.

1° point. Le droit administratif classique

La France

Les décisions de l'ASI sont susceptibles d'un recours contentieux.
Les contestations des décisions de l'autorité de supervision indépendante ne semblent pas dans l'ensemble prospérer.
On peut citer quelques arrêts récents.

La contestation des redevances fixées sur les aéroports parisiens

Quatre compagnies ont demandé, en vain, au juge des référés du Conseil d'État, d'ordonner la suspension de la décision d'ADP, rendue publique le 26 janvier 2016, relative aux tarifs des redevances aéroportuaires de la période 1° avril 2016/31 mars 2017 et de l'exécution de la décision du directeur du transport aérien, 21 janvier 2016, portant homologation de ces tarifs. La requête est rejetée, la condition d'urgence n'étant pas remplie. C.E. 19 avril 2016, n° 398090.

Par rapport aux tarifs antérieurs, il y a une réduction de la redevance-passagers, une augmentation de la redevance de stationnement, une augmentation de la redevance d'atterrissage pour les appareils de moins de 136 tonnes.
ADP offre aux compagnies des délais de paiement.

Le juge ne se prononce pas sur l'intervention à fin d'homologation d'une autorité de supervision qui ne serait pas indépendante au sens de la directive 2009/12 du 11 mars 2009.

La cour administrative d'appel de Paris, dans une décision du 2 mai 2018, n° 17PA02390, renvoie les compagnies XL Airways, ASL et Air Transat, qui contestaient les tarifs de redevances, en ce qui concerne la part variable des tarifs de la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur l'aéroport de Roissy. La redevance en cause est composée d'abord d'une part fixe rémunérant la mise à disposition des comptoirs d'enregistrement. Il y a ensuite une part variable assise sur le nombre de passagers, perçue en contrepartie de l'acheminement des bagages vers les avions. Les compagnies, qui avaient été déboutées en première instance, se sont en réalité désistées en appel.

La cour remarque que pour être légalement établie, la redevance pour service rendu doit trouver une contrepartie dans la prestation fournie ou dans l'utilisation d'un ouvrage public.

Le montant individuel d'une redevance peut être supérieur au coût du service, dès lors, d'une part que le produit global des redevances n'excède pas le coût des prestations servies, d'autre part que la compensation entre les différentes

redevances est limitée.

La récupération des bagages aux banques d'enregistrement et leur acheminement vers les avions constituent un même service de traitement des bagages. Ce service peut faire l'objet d'une redevance unique, composée d'une part fixe et d'une part variable. La société ADP n'était pas tenue, pour procéder au calcul des charges tenant à ce service, de distinguer ce qui relève de la part fixe de ce qui relève de la part variable.

L'acheminement des bagages hors correspondances s'opère, soit par un trieur automatique, soit sans. La société ADP n'a pas commis d'erreur de droit, en appliquant le même taux de la part variable à toutes les compagnies présentes à l'aéroport CDG.

Le résultat comptable de cette redevance est, pour l'ensemble des terminaux de l'aéroport, en 2016 déficitaire.

Le montant de la redevance n'est donc pas disproportionné au regard des coûts exposés.

Dans un premier temps, l'ASI, le 2 août 2016, avait refusé d'homologuer les tarifs des redevances de l'ADP, la redevance d'atterrissage étant en particulier pénalisante pour les exploitants d'appareils de moins de 40 tonnes.

Après retouche, l'ASI a homologué le 1^{er} septembre 2016, au grand dam du SCRA syndicat des compagnies aériennes autonomes, les nouveaux tarifs applicables depuis le 1^{er} avril.

Le Conseil d'État a rejeté, en date du 4 décembre 2017, n° 404781, la demande en annulation de la décision de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires du 1^{er} septembre 2016, émanant de Twin Jet, d'Air Corsica et d'ASL Airlines. La redevance d'atterrissage a certes augmenté sensiblement pour les appareils de faible tonnage, mais le Conseil d'État écarte l'argument suivant lequel les tarifs des redevances n'auraient pas été établis en considération du coût du service rendu. Les tarifs ne sont pas discriminatoires. L'évolution a été modérée.

Une autre décision du Conseil d'État du 1^{er} juin 2018, n° 409929, est également défavorable aux organismes professionnels contestant l'homologation par » l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires » des tarifs des redevances de la société ADP pour la période tarifaire d'avril 2017 au 31 mars 2018.

ADP avait en l'espèce adressé le 22 décembre 2017 une proposition de tarifs. L'autorité dans un premier temps avait refusé d'homologuer les tarifs. La société ADP avait alors soumis à l'autorité une nouvelle proposition tarifaire. (La consultation de la commission consultative économique n'est pas alors requise). L'Autorité avait alors homologué les tarifs. Les requêtes de la chambre syndicale du transport aérien et du syndicat des compagnies aériennes autonomes sont rejetées. L'évolution des tarifs est modérée, une hausse de 0,96 % est prévue. Le produit des redevances n'excède pas le coût des services rendus. Il n'y a pas rupture d'égalité entre les transporteurs qui utilisent le système informatique CREWS permettant d'effectuer les opérations d'enregistrement et d'embarquement des passagers et les autres.

La contestation niçoise

La controverse règne en ce qui concerne les redevances exigées à l'aéroport de Nice.

L'IATA avait demandé à l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires de fixer le montant des redevances pour la période entre le 1^{er} avril 2018 et le 30 mars 2019, en tenant compte des observations émises dans l'avis n° 1704-A1 portant sur le projet de contrat de régulation économique entre l'État et les Aéroports de la côte d'azur.

L'autorité avait le 27 novembre 2017 refusé.

Le Conseil d'État rejette dans un arrêt du 28 décembre 2018, n° 419314, la requête formée par l'IATA.

Il est vrai que dans le cas où les tarifs des redevances ne sont pas homologués pendant deux années consécutives, l'autorité chargée de l'homologation peut fixer les tarifs des redevances.

L'exploitant d'aérodrome met en œuvre les tarifs des redevances et leurs modulations, qui deviennent exécutoires.

Le Conseil d'État considère que l'autorité de surveillance, dès qu'elle constate deux défauts consécutifs d'homologation des tarifs, peut faire usage de son pouvoir de fixer elle-même les tarifs applicables à la période tarifaire concernée par le second défaut d'homologation.

N'était intervenu en l'espèce qu'un seul défaut d'homologation. L'autorité ne pouvait que rejeter la demande de l'IATA.

Légifrance publie une décision prise par le Conseil d'État statuant en référé le sept mai 2019, n° 429722.

On apprend que l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires a dans une décision du 3 avril 2019 fixé de manière unilatérale les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur les aéroports de Nice et de Cannes à compter du 15 mai 2019 sur le fondement des dispositions du IV de l'article R. 224-3-4.

La société Aéroport de la Côte d'Azur – qui évoque une baisse immédiate de 33,4% par rapport au précédent tarif - a demandé la suspension de cette décision. Ce qu'elle n'obtient pas du juge des référés.
Les moyens invoqués ne paraissent pas propres à créer un doute sérieux sur la légalité de la mesure contestée.
L'IATA, le syndicat des compagnies aériennes autonomes, la chambre syndicale du transport aérien étaient intervenus à l'instance pour défendre les intérêts des transporteurs.

L'Allemagne

Le gestionnaire de l'aéroport de Tegel avait soumis au Land de Berlin une proposition de redevances concernant l'aéroport.
L'autorité de surveillance avait en 2014 accordé l'autorisation.
La Deutsche Lufthansa a élevé un contentieux devant la juridiction administrative concernant le principe des redevances à Berlin Tegel.
Le recours a été rejeté : la compagnie aérienne n'a pas intérêt à agir.
Une demande de décision préjudicielle a été présentée par le Bundesverwaltungsgericht le 8 juin 2018, C-379/18.
La double question concerne la conformité du droit national allemand à la directive européenne.
Le droit allemand prévoit que le système de redevances doit être présenté pour approbation à l'autorité de supervision indépendante. Il permet aussi à l'entité gestionnaire de l'aéroport et à l'utilisateur d'aéroport d'établir d'autres redevances que celles approuvées par l'autorité de supervision.
En droit allemand, un usager d'aéroport ne peut pas attaquer l'approbation du barème des redevances par l'autorité de surveillance.
Il peut en revanche former un recours contre le gestionnaire de l'aéroport en faisant valoir que le calcul de la redevance n'est pas conforme à l'équité.
Le contrôle du montant des redevances relève des juridictions civiles, ce sont elles, statuant en équité, qui sont compétentes dans les relations entre le gestionnaire et les usagers.
Nous disposons des conclusions déposées le 27 juin 2019 par l'avocat général Campos Sanchez-Bordona.
L'avocat général estime que le système allemand n'est pas conforme à celui de la directive.
L'appréciation en équité inter partes s'oppose au principe de non-discrimination. L'appréciation des redevances doit reposer sur des principes uniformes. Les usagers ne doivent pas s'écarter des redevances approuvées par l'autorité de supervision.
Il n'appartient pas aux juridictions civiles de statuer cas par cas sur les demandes des usagers.
Les usagers doivent pouvoir disposer d'un recours direct pour contester les actes de l'autorité de supervision.

2° point. L'appel au droit de la concurrence

Romain Papy, L'aviation commerciale et le droit antitrust, 2013, spécialement p. 308 et s.

Le montant des redevances est fréquemment estimé trop élevé par les opérateurs du trafic aérien. La contestation y est sous-jacente.
Un opérateur, voire un utilisateur de l'aérodrome, peut envisager une contestation de la tarification des redevances en se fondant sur les principes du droit de la concurrence.

Ryanair ne parvient pas sur le fondement de textes antérieurs à 2009 à faire condamner l'État français, cette société prétendait qu'elle avait subi un préjudice du fait de l'existence d'une différenciation des redevances compte tenu de la destination des vols, entre vols intérieurs et vols internationaux, entre vols à destination d'États membres de l'espace Schengen et les autres. CAA Paris, 30 décembre 2016, n° 13PA03009.

La fixation du montant des redevances peut receler une pratique qualifiée d'aide d'État.
L'opérateur aéroportuaire qui fixe le montant des redevances dues par les exploitants aériens peut voir son attitude qualifiée d'abus de position dominante.

. Le droit des aides

Lübeck

Le Tribunal de l'UE a partiellement annulé, dans un arrêt du 9 septembre 2014, affaire T-461/12, une décision de la Commission du 22 février 2012 concernant le calcul des redevances exigées par la ville à l'aéroport de Lübeck, elle taxait le règlement comme attribuant des aides d'État aux usagers et présentant un caractère sélectif.

La Commission a formé le 20 novembre 2014 un pourvoi en cassation, JOUE du 26 janvier 2015, C 26/16.

On a commencé par disposer des conclusions déposées le 15 septembre 2016 dans cette affaire par l'avocat général Nils Wahl.

Est en cause un règlement de 2006 fixant le montant des redevances, règlement émanant de l'aérodrome et approuvé par l'autorité du Land de Schleswig-Holstein.

L'avocat général s'étend assez longuement dans ses conclusions sur la notion et la condition de « sélectivité ».

D'après le Tribunal, pour apprécier si le règlement avait un caractère sélectif, il convenait de vérifier s'il s'appliquait sans discrimination à l'ensemble des entreprises pouvant utiliser le service.

Le règlement ne s'appliquait qu'aux compagnies fréquentant l'aéroport de Lübeck.

La Commission estime qu'une mesure a un caractère sélectif si elle ne s'applique qu'à certaines entreprises au sein d'un secteur donné. Les conditions auxquelles une entreprise publique propose ses services constituent toujours des mesures sélectives.

L'Allemagne considère qu'une mesure n'a de caractère sélectif que si elle consent des conditions spéciales à un certain groupe d'entreprises et opère une différenciation entre les utilisateurs quant à l'accès aux installations publiques en cause. L'avocat général reprend l'article 107 § 1 TFUE. Les aides sont illicites si l'intervention de l'État favorise certaines entreprises ou certaines productions. Ce qui est irrégulier, c'est que l'intervention de la puissance publique vise à accorder un avantage sélectif à son bénéficiaire. Une mesure est considérée comme sélective lorsqu'elle favorise certaines entreprises par rapport à d'autres entreprises utilisant ou pouvant utiliser ce service. Le Tribunal avait estimé que les redevances fixées en vertu du règlement étaient appliquées de façon non discriminatoire, le règlement n'avait pas de caractère sélectif.

Les mesures générales de politique économique ou fiscale relèvent des articles 113, 115 à 117 TFUE.

Les mesures spécifiques qui aboutissent à procurer des avantages au moyen de ressources de l'État sont visées par les articles 107 à 109 TFUE.

L'exigence de sélectivité fait échapper à l'interdiction de l'article 107 une mesure étatique qui profite indistinctement à l'ensemble des entreprises situées sur le territoire national.

Mais ceci n'implique pas qu'une mesure prise à l'échelon local soit nécessairement considérée comme sélective. Le critère de sélectivité impose de vérifier si, dans un cadre juridique donné, une mesure est de nature à favoriser certaines entreprises par rapport à d'autres se trouvant dans une situation comparable.

Une fois que l'existence d'un avantage a été détectée, il faut que la commission établisse que l'avantage s'adresse spécifiquement à une ou plusieurs entreprises. Ce qui est proscrit, ce n'est pas l'octroi d'un avantage, mais le fait que cet octroi, donné de façon discriminatoire, et donc sélective, est susceptible de placer certaines entreprises dans une situation plus favorable que d'autres. Le concept de sélectivité est lié à celui de discrimination.

L'égalité de traitement des utilisateurs effectifs ou potentiels de l'aéroport de Lübeck était seule déterminante.

Le gestionnaire de l'aéroport déterminait le niveau des redevances applicables aux compagnies opérant à l'aéroport de Lübeck, il mettait en place une tarification applicable à toutes les compagnies désireuses de desservir cet aéroport. Une telle mesure n'est pas sélective si elle est accordée sans discrimination à l'ensemble des compagnies.

L'avocat général concluait au rejet du pourvoi.

La CJUE a rejeté, dans son arrêt rendu en grand 'chambre le 21 décembre 2016, C-524/14 P, le pourvoi formé par la Commission.

Pour qu'il y ait aide d'État, il faut, 1, une intervention de l'État ou au moyen des ressources d'État ; 2, il faut que cette intervention soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres ; 3, il faut que cette intervention accorde un avantage sélectif à son bénéficiaire ; 4, il faut que cette intervention fausse ou menace de fausser la concurrence.

L'arrêt s'étend longuement sur la condition tenant à la sélectivité de l'avantage.

Pour apprécier si cette condition de sélectivité est remplie, il faut déterminer si, dans le cadre d'un régime juridique

donné, une mesure nationale et de nature à favoriser certaines entreprises ou certaines productions. Par rapport à d'autres se trouvant dans une situation comparable.

Les avantages en cause étaient accordés uniquement aux compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck. Les compagnies fréquentant les autres aéroports allemands se trouvaient soumises dans ces aéroports aux règlements spécifiques.

Une mesure par laquelle une entreprise publique établit les conditions d'utilisation de ses biens ou services n'est pas toujours sélective.

L'article 107 TFUE définit les interventions publiques en fonction de leurs effets.

Le concept de sélectivité est lié à celui de discrimination.

C'est à tort que la Commission avait estimé que le règlement de 2006 adopté par le gestionnaire de l'aéroport présentait un caractère sélectif, ce règlement s'appliquait de manière non discriminatoire à l'ensemble des compagnies utilisant l'aéroport de Lübeck.

[Cet aéroport de Lübeck a, semble-t-il, cessé depuis avril 2016 de desservir des vols commerciaux. Voir le site de l'aéroport.]

. L'abus de position dominante

La CJUE a condamné comme discriminatoires des tarifs différents selon que le transporteur était ou non un transporteur national.

Schiphol

Le Tribunal a eu à connaître d'une plainte déposée par EasyJet Arline, établie à Luton, taxant l'aéroport de Schiphol d'abus de position dominante dans la détermination des redevances. Affaire T-355/13. Jugement du 21 janvier 2015.

La compagnie anglaise avait déposé fin 2008 plusieurs plaintes auprès de l'autorité néerlandaise de la concurrence, NMA, à propos des redevances de sûreté et des redevances passagers. Ces plaintes ont été rejetées, l'intéressée n'ayant pas établi le manquement aux règles relatives au calcul des redevances, non-discrimination, caractère raisonnable.

La compagnie a déposé en 2011 une plainte auprès de la Commission européenne, prétendant sur le fondement de l'article 102 du TFUE que les redevances étaient discriminatoires et excessives.

La Commission a pris une décision de rejet de la plainte.

Le recours formé par la société anglaise est rejeté par le Tribunal de l'UE.

La Commission met en pratique la politique de la concurrence, elle dispose d'un pouvoir discrétionnaire dans le traitement des plaintes, elle peut rejeter une plainte si une pratique a déjà été traitée par une autre autorité de concurrence. La probabilité d'établir en l'espèce l'existence d'une infraction à l'article 102 n'était que très limitée.

γ) Le recouvrement des redevances

Par paiement volontaire ou par paiement forcé.

La sanction du non-paiement des redevances

Quel est l'ordre juridictionnel compétent pour condamner, au profit de l'aéroport, la compagnie débitrice de redevances impayées ?

Le litige relève-t-il de la juridiction administrative ou de la juridiction judiciaire ?

Il faut distinguer.

Une partie du contentieux relève de la juridiction judiciaire.

La CAA Paris, 9 mars 2015, n° 13 PAO2239, se prononce en faveur de la compétence de la juridiction de l'ordre judiciaire. Il s'agissait pour elle de connaître de l'action intentée par la société des Aéroports de Paris à l'encontre d'une compagnie camerounaise débitrice de redevances ayant trait à l'atterrissage des appareils, au stationnement des aéronefs, à la mise à disposition de banques d'enregistrement, à l'utilisation du système informatique pour l'enregistrement et

l'embarquement des passagers, au dégivrage des appareils, à la prise en charge des personnes handicapées.
Ce service que les redevances rémunèrent présente un caractère industriel et commercial. Incompétence du juge administratif.

La CAA de Bordeaux, 19 mai 2016, n° 15BX01130, décline la compétence des juridictions administratives pour le contentieux du recouvrement de factures de carburant et pour la redevance d'atterrissage.

D'autres aspects du contentieux appartiennent à la juridiction administrative.

CAA Lyon, 19 février 2015, n° 14LY02348 : la société Air Mana est condamnée à payer à la CCI de Côte d'Or certaines sommes au titre de forfaits de hangar, de balisage, d'ouverture exceptionnelle certains jours, des flux passagers, de l'utilisation d'un groupe électrique (2011) à l'aéroport de Dijon.

CCA Bordeaux, 19 mai 2016. La demande en paiement des redevances domaniales pour l'occupation de dépendances du domaine public aéronautique, hangars, local de bureaux dans l'enceinte de l'aéroport, cf. infra, formée par l'aéroport de la Réunion Roland Garros contre un aéro-club, relève de la compétence du juge administratif.

[La sanction du non-paiement des redevances

Certains usagers sont de mauvais payeurs. Ils ont parfois des difficultés de trésorerie.

Le législateur a créé une saisie conservatoire spéciale, la saisie conservatoire des aéronefs aménagée par l'article L. 6123-2 du code des transports.

Qui est le redevable ou le débiteur de ces redevances ?

Le redevable peut être le propriétaire de l'aéronef qui en est en même temps l'exploitant. La possibilité d'une saisie de son bien est normale.

Le redevable peut être l'exploitant de l'aéronef sans en avoir la propriété. Il ressort des textes que l'aéronef peut faire l'objet d'une telle saisie conservatoire, même si l'aéronef appartient à un propriétaire qui n'est pas personnellement débiteur des redevances. En clair, le créancier public peut saisir les aéronefs qu'exploite le redevable, même si ce dernier n'en a pas la propriété.

Le cas de l'aéronef donné en location : les moyens de défense du propriétaire d'aéronef non exploitant et donc non personnellement redevable. Au nom du respect dû à la propriété, le propriétaire de l'aéronef étranger à la dette devrait pouvoir - si le moyen de pression exercé grâce à la saisie conservatoire contre le débiteur exploitant a échoué - faire résilier le contrat de location et obtenir la restitution de l'aéronef. Nous nous trouvons en présence d'un conflit entre le droit de propriété et le droit des organismes publics ou parapublics d'obtenir le paiement des amendes ou des redevances. Incidence des conventions internationales qui peuvent réserver les droits des créanciers publics.
Cf. infra le développement concernant les saisies conservatoires d'aéronefs]

- ii. Les redevances domaniales : l'usage de boutiques, hangars et emplacements accordé à des entreprises privées dans l'enceinte de l'aéroport

Des particuliers ou des entreprises utilisent une partie du domaine public : compagnies aériennes, commerces, hôtels, restaurants, parkings. Des boutiques sont installées dans les aéroports. L'occupant doit disposer d'un titre, a dû être établie une convention d'occupation temporaire du domaine public.

Le code de la santé publique régit la création de pharmacies dans les aérodromes. On peut avoir une pharmacie, côté ville, et une annexe, côté piste, ou inversement.

Les occupants paient des redevances domaniales. Ces redevances sont prévues par l'article L. 6325-3 du code des transports.

Il y a là une importante source de revenus pour les gestionnaires d'aéroports.

À titre d'exemple : CE 25 mars 2013, n° 355568 : l'État a confié au Syndicat mixte des pays du Verdon l'exploitation de l'aérodrome de Vinon sur Verdon ; l'association Vire Volte a bénéficié d'une convention d'occupation temporaire du domaine public sur un terrain de ce site ; elle y a édifié un hangar ; le hangar a été acquis par l'association des Ailes Varoises qui réclame en vain l'octroi par le Syndicat mixte d'une convention d'occupation de cette dépendance du domaine public. Le débat n'est pas tranché, l'arrêt se prononce uniquement en termes de procédure devant les juridictions

administratives.

[Tribunal des conflits, 4 juillet 2016, n° 4055 : un litige entre Aéroports de Paris et plusieurs sociétés, à propos d'un protocole d'accord conclu entre ces personnes. ADP, alors établissement public, autorisait la construction d'un centre commercial sur l'emprise de l'aéroport de Roissy, une dépendance du domaine public aéroportuaire. Échec. La responsabilité des ADP devenus entre-temps société anonyme est engagée. La nature d'un contrat s'apprécie à la date à laquelle il a été conclu. La modification du statut d'ADP ne modifie pas la nature du contrat. La dépendance aéroportuaire en cause est devenue propriété privée d'ADP, un accord de droit privé serait désormais suffisant. Le litige contractuel relève de la compétence de la juridiction administrative.]

L'occupation sans titre

Il est assez fréquent qu'une entreprise occupe sans autorisation une partie du domaine public. Le gestionnaire en vient parfois à saisir le juge pour contraindre le contrevenant à cesser son usurpation. Le concessionnaire demande une indemnité d'occupation, voire l'expulsion du contrevenant.

Cayenne a l'honneur du prétoire.

La société Prest 'Air (qui faisait une activité de transport aérien privé, en exploitant deux avions Cessna et qui avait repris l'activité d'Air Amazonie) occupe un hangar dans la zone de fret, sur le domaine public de l'aéroport de Cayenne-Félix Éboué. Aucune convention d'occupation du domaine public aéroportuaire n'avait été conclue entre la société et la CCI. Il n'y avait qu'un projet.

La CCI de la Guyane agit en référé pour faire expulser l'occupant.

Elle n'obtient pas satisfaction devant le Conseil d'État, 18 septembre 2015, n° 387315.

Sur le terrain procédural, la haute juridiction considère que les parties doivent être en mesure de présenter lors d'une audience publique des observations orales à l'appui de leurs observations écrites. Prest 'Air n'avait pas pu obtenir le transfert de la convention liant Air Amazonie sans l'accord écrit du gestionnaire du domaine public. Prest 'Air occupait sans droit ni titre les locaux en cause, hangar et bureaux. La demande en référé ne se heurtait à aucune contestation sérieuse. La demande de la CCI est cependant rejetée à raison de l'absence d'urgence pour prononcer l'expulsion. Le transporteur était couvert par une assurance responsabilité civile, le gérant était titulaire d'une licence de pilote SEP Terrestre pour la conduite des avions monomoteurs à pistons. La condition d'urgence n'était pas remplie.

Le débat reprend sur le terrain financier avec un arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux du 27 novembre 2017, n° 17BX03040.

La chambre de commerce de Guyane, concessionnaire de l'aérodrome, avait saisi le tribunal administratif de la Guyane d'une demande tendant à la condamnation de Prest 'Air au paiement de différentes sommes. La société en cause occupe sans droit ni titre un hangar (incendié) et des bureaux. Aucune convention d'occupation n'avait été conclue.

Le président du tribunal, statuant en qualité de juge des référés, avait condamné Prest 'Air à payer 51 318 euros à titre de provision au titre de l'occupation d'un hangar et de bureaux sur l'aéroport Félix Éboué.

La société Prest 'Air a demandé l'annulation de l'ordonnance à la CAA de Bordeaux, qu'elle obtient. Le tribunal n'avait pas statué sur un moyen de défense soulevé par la société occupante.

La cour statue par voie d'évocation.

La CCI est fondée à réclamer à l'occupant sans titre de son domaine public au titre de l'occupation irrégulière une indemnité compensant les revenus qu'elle aurait pu percevoir d'un occupant régulier durant cette période. Prest 'Air est condamnée à payer 51 656 euros à titre de provision sur les indemnités d'occupation due pour ces locaux.

Le feuilleton continue.

La chambre de commerce de la Guyane a une nouvelle fois demandé au juge des référés du tribunal administratif de la Guyane d'ordonner l'expulsion de la SAS Prest 'Air. Ce qu'elle obtient par une ordonnance du 8 août 2017 rendue sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative.

La décision est prise sans la tenue d'une audience publique, elle est rendue en dernier ressort.

Prest 'Air saisit le Conseil d'État d'un pourvoi.

L'ordonnance est annulée pour des motifs de droit procédural. La procédure a été irrégulière.

Le juge des référés peut être conduit, saisi d'une demande d'expulsion, à prendre une mesure à caractère quasi irréversible, il doit mettre les parties en mesure de présenter au cours d'une audience publique des observations orales à l'appui de leurs observations écrites.

L'affaire est renvoyée devant le juge des référés du tribunal administratif de la Guyane.

CAA Lyon, 19 février 2015, n° 14LY02348 : SARL Mana condamnée à payer à la CCI des arriérés de redevances dues au titre d'une convention temporaire d'occupation du domaine public dans l'emprise de l'aéroport de Dijon, condamnation à payer une indemnité d'occupation sans titre du domaine public pour maintien sur place.

CAA Bordeaux, 14 février 2018, n° 17BX03113 : la société Guyane Car exerce l'activité de loueur de véhicules, elle occupe sans droit ni titre un box et 10 parkings sur le domaine public aéroportuaire de l'aéroport Félix Éboué. Une convention d'occupation conclue en août 2012 était venue à échéance en juin 2013, la société refusant les conditions de renouvellement s'était maintenue sans titre dans les lieux. La chambre de commerce et d'industrie de la Guyane est concessionnaire de l'aéroport, elle demande à l'occupant une indemnité d'occupation. Le président du tribunal administratif de la Guyane a, en référé, accorde à la CCI 89 960 euros à titre de provision, le juge d'appel rejette la requête de Guyane Car.

La durée de la convention

CAA Nantes, 23 octobre 2015, n° 14NT02108 : conclusion en avril 2005 d'une convention d'occupation temporaire du domaine public, mise à disposition d'un hangar et d'autres locaux à l'aéroport de Saint Briec, conclusion pour 3 ans, avec clause de tacite reconduction, période triennale. La société souhaite se retirer alors qu'une période triennale est en cours, le syndicat fait condamner l'occupante au paiement des loyers.

Un contentieux peut s'élever lorsque la puissance publique évince une entreprise de son site, pour la transférer éventuellement sur un autre emplacement. Cf. CAA Versailles, 19 janvier 2017, n° 15VE00718 : une société spécialisée dans l'approvisionnement à bord ou Catering est informée par l'autorité préfectorale que la zone centrale de l'aéroport du Bourget serait réservée aux sociétés effectuant de la maintenance aéronautique

Les personnes qui bénéficient d'une autorisation d'occupation du domaine public sont souvent appelées à y édifier des hangars ou autres constructions. En fin de période, se pose la question de savoir si l'occupant doit démolir les constructions qu'il avait édifiées ou s'il peut obtenir une indemnisation de la part de l'autorité publique.

Le hangar construit sur l'emprise de l'aéroport du Havre par un occupant du domaine public
CAA Douai, 6 mai 2014, n° 13DA00057 : l'espèce concerne une construction sur l'aérodrome du Havre édifée dans les années 1970 par une société ayant pour activité la réparation, la maintenance et le stationnement des aéronefs.

Cette construction avait été avalisée par une première convention de 1976, il était prévu qu'à l'expiration l'occupant devait remettre les lieux dans l'état où ils étaient avant la conclusion de la convention et que si le port acceptait le non enlèvement des installations celles-ci deviendraient propriété du port sans devoir payer d'indemnité. La cour considère que le concédant avait accepté le maintien des installations et qu'ainsi les installations étaient devenues la propriété du port.

Une seconde convention avait été conclue en 1994 pour 50 ans avec la CCI, convention résiliée avant son terme en 2006. Cette convention décidait qu'en cas de résiliation anticipée l'évincé recevrait une indemnité égale à la valeur des installations.

La cour estime cependant que du fait de la première convention l'autorité publique avait acquis auparavant la propriété des installations et que l'évincé ne pouvait obtenir aucune indemnité au titre de la seconde.

La solution dépendait largement de l'interprétation de la volonté des parties, l'interprétation est ici favorable à la thèse de l'autorité publique, penchant assez classique en matière administrative, il faut économiser les deniers publics.

Le Conseil d'État, dans une décision lue le 22 juillet 2016, n° 382152, rejette, saisi comme juge de cassation, le pourvoi formé par la société Fouré Lagadec Aviation.

On connaît en droit privé des difficultés semblables lorsque le locataire fait des installations sur le fonds loué : quel est leur sort à l'expiration du bail ?

L'article 555 du code civil prévoit que le propriétaire peut exiger la suppression des constructions.

Si le propriétaire entend conserver la propriété, il le fait par accession mais il doit indemniser le tiers constructeur.

La jurisprudence applique l'article 555 dans les rapports entre propriétaire bailleur et locataire.

L'accession est retardée jusqu'à la fin du bail.

L'art. 555 n'est cependant pas une disposition d'ordre public, les conventions contraires sont licites.

CAA de Paris, 8 février 2016, n° 15PA00848 : la commune de la Ferté Gaucher avait en 2007 conclu une convention de délégation de service public pour l'exploitation d'un aérodrome. La société délégataire avait en 2010 fait construire sur le domaine public aéroportuaire un hangar de 800 m² pour recevoir des hélicoptères ; une société privée proposait des vols de loisirs au public.

La commune en 2012 décide la reprise en régie et la résiliation de la convention.

La commune exige la remise des clés du hangar. Elle considère que ce bâtiment lui revient de plein droit.

La société refuse si elle n'est pas indemnisée.

Le débat va porter sur la qualification à conférer à ce hangar.

Pour la commune, il s'agit d'un "bien de retour". Les biens de retour sont des biens "nécessaires" à l'exploitation de l'aérodrome, ils appartiennent à l'autorité délégante dès leur achèvement, ils s'incorporent au domaine public de la commune, ils reviennent en fin de délégation à l'autorité délégante.

Pour la société délégataire, le hangar relève de "biens de reprise", ce sont des biens "utiles" à l'exploitation de l'aérodrome, ils appartiennent au délégataire tant que l'autorité délégante n'a pas exercé son droit de reprise.

La cour administrative d'appel considère que le hangar n'est pas nécessaire à l'exploitation de l'aéroport : l'activité d'abri d'hélicoptères pour des vols de loisirs est une activité annexe présentant un caractère facultatif et ne se rattache pas directement aux besoins de la circulation aérienne publique.

Le hangar est utile à l'exploitation, il en favorise la fréquentation, il doit être regardé comme un bien de reprise.

La cour donne ainsi tort à la commune.

Les activités de restauration menées dans les aéroports.

Aéroports de Paris fait une entreprise commune (ayant pour objet le commerce de restauration rapide dans l'aéroport Charles De Gaulle) avec la filiale d'une société anglaise ayant pour objet la restauration dans les aéroports et dans les gares, voir la notification en date du 4 septembre 2015 de l'opération à la Commission, JOUE du 12 septembre 2015.

C'est le préfet qui peut autoriser le transfert dans un aérodrome civil, qui en est dépourvu, d'un débit de boissons installé à moins de 100 km. Art. L. 3332-12 du code de la santé publique.

(On verra infra que si l'aéroport profite à l'occasion d'aides d'État, il arrive que l'aéroport fasse certaines faveurs à certains transporteurs souvent à bas coûts acceptant de desservir la plate-forme aéroportuaire. L'entreprise aéroportuaire finance parfois des transporteurs pour qu'ils desservent l'aéroport. On traitera ultérieurement du contentieux relatif aux facilités accordées par les pouvoirs publics ou par les exploitants d'aérodrome afin d'inciter certains transporteurs (à bas coûts) à desservir certains aéroports régionaux : aides financières, mise à disposition d'aérogares, redevances allégées, cf. infra le développement consacré aux transporteurs)

La compétence en cas de contentieux

Compétence de la juridiction administrative. Cf. supra.

La conclusion des marchés

Il existe en droit européen ainsi que dans les législations nationales des dispositions concernant la passation des marchés publics.

Les aéroports peuvent être tenus de respecter cette réglementation qui vise à assurer le respect de la concurrence et d'interdire l'attribution des marchés à des entreprises commerciales qui ne le méritent pas.

Cette réglementation issue de la directive 2004/17 du 31 mars 2004 (portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux) peut concerner la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires aux compagnies aériennes [ou aux entreprises d'assistance en escale, cf. infra]

L'aéroport de Vienne est une entité adjudicatrice, il attribue des marchés. Il demande à bénéficier de l'exemption prévue par la directive à raison d'activités directement exposées à la concurrence. Le débat concernait la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires pour le fret.

Les marchés échappent aux dispositions très détaillées de la directive si l'activité visée par celle-ci est exposée à la concurrence et si le marché est ouvert.

La décision évoque les règles autrichiennes d'une licence pour l'établissement d'un aéroport et en déduit qu'en droit la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires est libre. Elle évoque également la création de nouveaux aéroports commerciaux jugée libre en fait. La Commission conclut que la directive 2014/25 ne s'applique pas à la passation de marchés destinés à permettre l'activité visée en Autriche.

Un arrêt du 13 juillet 2017 de la CJUE, C-701/15, concerne l'attribution d'espaces destinés à l'assistance en escale à l'aéroport de Malpensa. La cour décide que l'article 7 de la directive ne s'oppose pas à la loi italienne qui ne prévoit aucune procédure préalable d'appel d'offres publiques pour conférer ces attributions.

La pratique du « Duty Free »

Des boutiques sont installées dans l'enceinte internationale des aéroports, permettant aux voyageurs d'acheter au départ des produits, marchandises, parfums, produits cosmétiques, alcools, tabac, ou autres objets, sans taxes. L'acquéreur ne paie pas de taxes sur nombre de produits à l'exportation.

Cette possibilité n'existe pas pour les voyages internes à l'UE.

Voir le code des douanes, article 302 F bis, 1°

C. L'assistance en escale

On désigne, comme services d'assistance en escale, visés par l'article L. 6326-1 CT, les entreprises assurant sur l'aérodrome certaines prestations de services comme les opérations sur les pistes, le guidage des avions au sol, la manutention des bagages, du fret et du courrier, le nettoyage de la cabine, le dégivrage des avions, la fourniture de carburant, le chargement de la nourriture ...

Ces entreprises peuvent bénéficier d'une autorisation d'occupation du domaine public, cf. supra.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, dans son article 3, chiffre 23, définit ainsi dans une langue technocratique les services d'assistance en escale : Tous services fournis sur les aérodromes comportant des activités liées à la sécurité dans le domaine de la supervision au sol, la régulation des vols et le contrôle du chargement, l'assistance aux passagers, le traitement des bagages, du fret et du courrier, la prise en charge de l'aéronef sur l'aire de trafic, l'assistance « service de l'aéronef », l'avitaillement en carburant, huile et repas. Sont compris les cas où les exploitants d'aéronefs se fournissent à eux-mêmes ces services d'assistance en escale (auto-assistance).

L'annexe à l'article R. 216-1 CAC donne la liste des services considérés comme relevant de l'assistance en escale.

Qui assure l'assistance en escale ?

Il peut s'agir

Soit du transporteur lui-même (ou de l'une de ses filiales) (on parle alors d'auto-assistance), art. R. 216-1 CAC,

Soit d'entreprises dépendant du gestionnaire de l'aérodrome,

Soit d'entreprises autonomes spécialisées dans ce genre de services,

Soit d'un transporteur rendant ce service à un autre transporteur.

. L'auto assistance

Article R. 216-2 CAC

Elle est théoriquement libre pour tous les services sur les aéroports ayant un trafic d'au moins 1 million de mouvement annuel de passagers, ou 25 000 tonnes de fret.

Le ministre peut cependant, selon l'art. R. 216-3 CAC, limiter le nombre de transporteurs autorisés à pratiquer l'auto assistance pour certains services (bagages, carburant, transport du fret sur les aires de trafic).

Si c'est le cas, le nombre des transporteurs autorisés à pratiquer l'auto assistance est au moins égal à 2.

On retient en principe les transporteurs ayant le trafic le plus important.

C'est ainsi qu'à l'aéroport de Nice, selon un arrêté du 25 juin 2019, le nombre de transporteurs aériens autorisés à pratiquer l'auto-assistance est limité à deux pour chacune des catégories de services suivantes :

Assistance bagages (catégorie 3)

Assistance opérations en piste (catégorie 5), pour la totalité des services de la catégorie, du service 5.1. au service 5.7. inclus.

En présence de contraintes particulières, le ministre, pour une durée limitée (3ans), peut limiter le nombre des transporteurs pratiquant l'auto assistance, limiter cette auto assistance à un seul transporteur, voire interdire l'auto assistance, art. R. 216-7 CAC.

En ce qui concerne les autres aérodromes – donc à trafic plus réduit – l'auto assistance en escale n'est pas libre pour l'assistance bagages, pour l'assistance opérations en piste, assistance carburant et huile, transport du fret et de la poste sur les aires de trafic.

. L'assistance en escale fournie par le gestionnaire de l'aérodrome ou par des entreprises indépendantes

Lorsque l'assistance est fournie par un tiers au transporteur, on rencontre le problème des coûts et des risques de prix élevés si celui qui assure l'assistance se trouve en situation de monopole pour fixer les tarifs et risque d'en abuser.

Le droit européen est favorable au libre accès au marché de l'assistance en escale pour réduire les coûts et améliorer la qualité du service.

Les législations nationales tiennent compte de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996, ainsi que de l'annexe VII du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, qui posent des principes et établissent des exceptions et des dérogations.

(L'accord aérien USA/UE contient des dispositions concernant l'assistance en escale, art. 10 § 3)

i. Liberté de la concurrence

L'article R. 216-4 CAC établit dans le domaine de l'assistance en escale la liberté d'installation à toute entreprise titulaire d'un agrément prévu à l'art. R. 216-14 et 15.

L'enregistrement des passagers, la manutention des bagages, le ravitaillement des aéronefs en carburant dans les aéroports, doivent être en principe ouverts à la concurrence.

Com. 27 janvier 2015, Bull., n° 13-18656 : un contentieux, entre une compagnie aérienne desservant l'aérodrome d'Hyères dans le cadre de liaisons avec la Corse, et la CCI du Var, gestionnaire de l'aéroport. La compagnie Kymair (qui sera ultérieurement mis en LJ) trouve excessif le coût des prestations d'assistance en escale fournies par la CCI, il a demandé plusieurs fois l'autorisation de pratiquer l'auto-assistance, plusieurs refus, autorisation finalement accordée en 1995. Le liquidateur demande une indemnité à la CCI, qui est évaluée par le juge à 129 429 euros, au titre du préjudice souffert par la société. Facturations de redevances à un taux excessif sans aucune adéquation à la nature et à l'importance des services fournis. Conflit, la CCI invoquant la compensation au titre d'une créance détenue par la CCI contre le transporteur. Une créance, décide la Cour de cassation, résultant d'une surfacturation procédant d'une exécution défectueuse du contrat est connexe avec une créance née du même contrat.

ii. Les restrictions à la libre concurrence

α) Les règles de fond

- Le monopole de gestion des infrastructures conféré au gestionnaire de l'aérodrome

Le ministre peut sous certaines conditions conférer au gestionnaire de l'aérodrome la gestion des infrastructures servant à la fourniture des services d'assistance en escale, article R. 216-6 CAC.

C'est ainsi qu'à l'aéroport de la Guadeloupe, Pointe à Pitre-Le Raizet, la gestion des infrastructures centralisées pour le système de distribution de carburant, en ce qui concerne le dépôt et le stockage de carburant ainsi que le système d'oléo-réseau associé, est confiée à la société aéroportuaire Guadeloupe Pôle Caraïbes, arrêté du 1 août 2017, JO du 12 août 2017, texte 76.

C'est ainsi qu'à l'aéroport de Nice, c'est le gestionnaire de l'aéroport Aéroports de la Côte d'Azur qui assure :

Le système de tri des bagages au départ des terminaux 1 et 2.

Le système de distribution de carburant, pour ce qui concerne le dépôt de carburant situé en zone nord, ainsi que les installations de dépotage, la base de chargement des aviateurs et les conduites d'acheminement du carburant qui lui sont associées.

Arrêté du 21 avril 2011 (modifié) fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale.

- La limitation du nombre des entreprises assurant l'assistance en escale

Deux types de limites

Les États peuvent limiter l'ouverture du marché et fixer un maximum de prestataires pour quatre types d'assistance : les opérations en piste (guidage de l'avion, chargement des nourritures et boissons), l'assistance bagages, l'assistance fret et poste effectuée côté piste et l'assistance carburant et huile. Article R. 216-5 CAC.

Les prestataires autorisés ne doivent pas en principe être contrôlés par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou par un transporteur faisant plus de 25 % du trafic.

Lorsque le nombre des prestataires est limité, l'entité gestionnaire peut cependant fournir elle-même des services sans être soumise à la procédure de sélection.

L'utilisateur (ce qui signifie chaque transporteur ou chaque opérateur aérien) doit en principe disposer, pour chaque catégorie de service, d'un choix entre au moins 2 prestataires de services. Les textes prohibent l'instauration d'un monopole.

C'est ainsi qu'à l'aéroport de Nice, l'article 2 de l'arrêté du 25 juin 2019, JO du 5 juillet 2019, limite le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale.

Pour les terminaux 1 et 2, limitation à 4 prestataires pour l'assistance bagages et assistance opérations en piste

Pour le terminal aviation d'affaires, limitation à 3 prestataires.

Ces limitations ne concernent pas le marché des hélicoptères.

La procédure de sélection des candidats

Nécessité d'un appel d'offres européen et transparence en cas de limitation du nombre des prestataires.

Il faut organiser une procédure de sélection des prestataires lorsque leur nombre est limité.

La sélection doit être opérée entre les candidats sur le fondement de critères objectifs, transparents, non discriminatoires.

Consultation du comité des usagers. Art. D. 216-1 CAC. Le choix est opéré par le ministre, par le gestionnaire de l'aérodrome ou par le préfet. La sélection vaut pour 7 ans.

C'est ainsi qu'à Roissy et à Orly le ministère de l'écologie avait désigné jusqu'en 2021 trois entreprises, dont Air France,

pour assurer le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, voir au JORF du 6 juin 2014 les décisions du 2 juin 2014, p. 9509.

Ces décisions ont été annulées par le tribunal administratif le 12 juillet 2016.

Le ministre a pris en date du 27 mars 2017 deux nouvelles décisions, après avis du comité des usagers et de la société ADP, sur propositions de sélection de la commission technique d'analyse des offres. JO du 6 avril 2017.

Ces mesures valent jusqu'à la fin de la saison aéronautique d'été 2021.

À Roissy, peuvent seulement exercer Air France, Alyzia et le groupe Europe Handling. La décision ministérielle distingue entre les aérogares CDG 1 / CDG 3 et CDG 2. L'exclusivité porte sur l'assistance bagages, le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, le chargement et le déchargement de l'avion, le déplacement de l'avion.

À Orly-aérogare Ouest la sélection profitait aux mêmes entreprises. Le ministre se réservait la possibilité d'étendre le bénéfice de ces autorisations à l'ensemble de l'aéroport de Paris-Orly en cas de mise en service du bâtiment de jonction entre les aérogares Ouest et Sud.

Ce qui semble avoir été fait en 2018. En ce qui concerne l'aéroport d'Orly, le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale est limité à quatre pour chacun des services suivants : assistance bagage (catégorie 3) ; chargement et déchargement de l'avion (catégorie 5.4) ; transport des bagages entre l'avion et l'aérogare (catégorie 5.4) ; déplacement de l'avion (catégorie 5.6). Arrêté du 13 mars 2018, modifiant l'arrêté du 28 mai 1999 portant limitation à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport de Paris-Orly.

. Les contraintes particulières

Le ministre peut pour une durée limitée réduire le nombre des prestataires de services, voire réserver l'exercice des prestations à un seul prestataire, art. R. 216-7 CAC.

La Croatie a réservé à Zagreb pendant 2 ans l'assistance en escale, bagages, opérations en piste, traitement du fret, à l'Aéroport de Zagreb. C'est ce qui ressort d'une communication de la Commission, faisant état d'une notification reçue du gouvernement croate en application de l'article 9 § 1 points b et d de la directive, JOUE du 11 octobre 2014, C 360/2. La Commission européenne, dans une décision du 11 mars 2015, JOUE du 13 mars 2015, L 68/50, a approuvé la décision croate. Les emplacements disponibles font défaut. On ne peut admettre plus d'un prestataire de services. Une nouvelle aérogare est en construction, elle devrait être mise en service fin 2016.

β) Les sanctions en cas de non-respect de la réglementation

Une procédure d'infraction avait été engagée par la Commission contre le Portugal, 19 mai 2011 : le nombre des prestataires est limité à deux, interviennent une société dépendant de l'aéroport et une autre société contrôlée par la compagnie nationale portugaise TAP, la situation n'était pas conforme aux règles européennes. Les autorités portugaises avaient imaginé d'opérer la cession par la TAP du contrôle de la seconde société à un tiers. Il n'y avait pas pour autant ouverture du marché de l'assistance en escale.

Le Portugal a été sanctionné par un arrêt du 11 septembre 2014 de la CJUE, affaire C-277/13, Revue de droit des Transports octobre 2014, commentaire 63 par Loïc Grard, RTD européen 2015.413 obs. Grard, procédé insuffisant pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale pour les catégories bagages, opérations en piste, fret et poste à Lisbonne, Porto et Faro.

Le droit de la concurrence

Les aides publiques

L'entreprise assurant des services d'assistance en escale peut être suspectée de recevoir des aides publiques.

La Commission a rendu le 19 décembre 2012 une décision concernant des augmentations de capital effectuées par SEA SpA en faveur de Sea Handling. La décision ordonnait la récupération d'une aide. Le Tribunal a rejeté le 13 décembre 2018 le recours formé par la commune de Milan, T-167/13.

La Commission a de nouveau enquêté à propos d'augmentations de capital réalisées par SEA, le gestionnaire public des aéroports de Milan Malpensa et Linate, en faveur d'une filiale, Airport Handling, qui est Groud handling sur ces aéroports. Voir la décision de la Commission du 5 juillet 2016, JOUE du 1^o décembre 2017. Cette capitalisation n'a pas été considérée comme aide d'État au sens de l'article 107 § 1 TFUE. L'investissement reçu par Airport Handling a été

obtenu dans des conditions normales de marché. Une société précédente avait été liquidée, elle avait bénéficié d'aides d'État. La nouvelle société n'est pas condamnée à restituer les aides de la société antérieure.

Les concentrations

Les entreprises assurant l'assistance en escale peuvent être l'objet d'une prise de contrôle, l'opération se trouvant alors soumise à la législation relative aux concentrations d'entreprises.

Voir par exemple HLG SAS prenant le contrôle d'Aviapartner, société belge assurant en Europe la manutention du fret, l'assistance aux opérations en piste et aux passagers, notification à la Commission européenne, JOUE du 19 août 2014, C 270/3.

Voir le projet de prise de contrôle par une société du groupe BP, BP GIL, entreprise britannique spécialisée dans la fourniture de carburant d'aviation à l'échelon mondial d'une société norvégienne Statoil Fuel & Retail Aviation, SFRA, assurant la fourniture et la mise à bord dans les aéronefs de compagnies clientes dans 80 aéroports de l'EEE, notification du projet le 27 octobre 2014, JOUE du 1^{er} novembre 2014, application éventuelle du règlement sur les concentrations. Projet de concentration notifié le 24 mai 2016, WFS (spécialisé dans la fourniture de carburants pour le transport aérien maritime et terrestre) prenant le contrôle de certaines activités d'Exxon (avitaillement en carburant d'avions dans des aéroports de l'EEE), JOUE du 2 juin 2016, C 195/9.

Les règles de sûreté : la situation des fournisseurs

D. Les responsabilités

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome.
Sa responsabilité peut sous certaines conditions être engagée.

1. Répression administrative

L'exploitant d'aérodrome encourt une amende administrative s'il ne respecte pas la réglementation européenne concernant la protection des handicapés et personnes à mobilité réduite, art. R. 217-4-2 CAC

Idem en cas de non- respect par les exploitants d'aérodrome (et les prestataires de services d'assistance en escale) des règles sur la sécurité, art. R. 217-5 CAC.

2. Le contentieux de l'indemnisation des préjudices

La compétence

S'il s'agit d'un exploitant de droit public, la compétence appartient à la juridiction administrative.

CAA de Marseille, 11 janvier 2018, n° 15MA04786 : une dame est victime d'une chute à l'aéroport de Marseille Provence, elle demande réparation à la CCI. Le tribunal administratif se déclare incompétent. La cour d'appel annule le jugement. La CCI est chargée d'une mission de service public, elle gère des installations ayant le caractère d'ouvrage public. Ces installations relevant de services à caractère administratif, une passagère venant de débarquer d'un vol et sortant du hall de l'aéroport de Marseille n'était pas usager d'un service à caractère industriel et commercial au moment de sa chute. En l'absence de tout contrat de droit privé entre la dame et l'établissement, son action en responsabilité met en cause l'aménagement et le fonctionnement d'un ouvrage public et relève par suite de la compétence des juridictions administratives.

Le fond du droit

Il s'agit d'une responsabilité à base de faute, tempérée par l'effet exonératoire de la faute de la victime et par celui de la

force majeure.

On peut citer quelques décisions de jurisprudence.

Les conditions permettant d'établir la responsabilité de l'aérodrome

Il appartient à l'usager d'un ouvrage public, victime d'un dommage, d'établir l'existence de l'obstacle auquel il impute ce dommage

Et d'un lien de causalité direct et certain entre celui-ci et le dommage.

La collectivité en charge de l'ouvrage public doit alors, pour que sa responsabilité ne soit pas retenue, établir que l'ouvrage public faisait l'objet d'un entretien normal

Ou que le dommage est imputable à la faute de la victime

Ou à un cas de force majeure.

Attendu de principe d'un arrêt d'un arrêt de la cour administrative d'appel de Versailles du 20 juillet 2017, n° 16VEO1233.

Les chutes et les fractures des voyageurs

Une cuisinière est victime d'une chute sur un regard d'égout, CAA Paris 24 février 2011, responsabilité de la chambre de commerce de Nouvelle Calédonie concessionnaire de l'aéroport de la Tontouta chargée de l'entretien des trottoirs et bouches d'égout

Un voyageur est victime d'une chute dans les escaliers.

CAA Versailles 5 février 2015, n° 14VEO1553 : une passagère est victime d'une chute en 2005 dans un escalier provisoire situé dans l'enceinte de l'aéroport de Roissy, elle est victime d'une fracture de la rotule, elle engage la responsabilité de l'ADP, il y aurait eu une anomalie du plancher non signalée. « L'usager d'un ouvrage public est fondé à rechercher la responsabilité de la personne publique à qui incombait l'entretien de cet ouvrage pour défaut d'entretien normal à condition d'avoir préalablement apporté une preuve suffisante des faits générateurs du dommage dont il demande réparation, et notamment du lien de causalité entre ces dommages et le défaut d'entretien de l'ouvrage public concerné ». L'intéressée est déboutée. Le sol présentait une légère déclivité, mais il était exempt d'obstacle, de fissure ou de trou. Absence de danger ou de vice de conception. La responsabilité d'ADP n'est pas engagée.

CAA Marseille, 11 janvier 2018, précité : la victime de la chute prétend que celle-ci serait due à la fermeture soudaine de portes automatiques. La matérialité des faits est contredite par la chambre de commerce. La dame n'établit pas la réalité des faits, elle n'apporte pas la preuve d'un lien de causalité entre l'ouvrage public et le préjudice, ses conclusions sont rejetées.

La cour administrative d'appel de Nantes a eu à connaître d'une requête présentée par la compagnie Aegean. Le train d'atterrissage de l'un de ses appareils (Boeing affrété) s'est affaissé au décollage dans le revêtement en bitume de la bande aménagée à l'extrémité de la piste.

La réparation pouvait être opérée assez rapidement.

La compagnie demande réparation à la chambre de commerce de Nantes, concessionnaire de l'aéroport, pour défaut d'entretien normal de l'ouvrage. La CCI réplique qu'il y a eu une faute de pilotage et demande à son tour réparation du dommage subi par la piste ! La juridiction ordonne une expertise, 15 novembre 2012, n° 10NT02431.

La cour administrative d'appel de Nantes dans un arrêt du 4 juillet 2013 a décidé que la CCI était responsable du dommage à la hauteur de 30 % et a condamné la chambre de commerce de Nantes Saint Nazaire à verser à AEGEAN Airlines 40 734 euros en réparation des préjudices résultant de l'immobilisation de l'aéronef impliqué dans l'accident du 5 août 2007.

L'affaire a été portée devant le Conseil d'État, 9 juillet 2014, n° 371853, qui rejette le pourvoi.

L'autorité responsable d'un ouvrage public répond de plein droit à l'égard des usagers du défaut d'entretien normal tenant, notamment, à la solidité et à la fiabilité de l'ouvrage – pourvu que l'usager en fasse un usage conforme à sa destination normale.

La bande aménagée dans laquelle s'est enfoncé le train d'atterrissage droit de l'avion était à faible résistance. Il y avait un manquement, l'absence de marquage latéral de la voie de circulation conduisant à l'extrémité de la piste et de la piste

elle-même. Insuffisance du marquage au sol de la limite de l'aire de sécurité. Défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.

La manœuvre de pilotage consistant à écarter sensiblement l'appareil de la ligne d'alignement était de nature à exonérer la CCI de sa responsabilité à hauteur de 30 %.

Sur l'absence de lien de causalité entre l'état de la piste et le dommage : CAA Versailles 20 juillet 2017 précité : les pales de l'hélice d'un avion heurtent en septembre 2010 le bitume, à proximité de la bouche d'évacuation des eaux présentant un certain dévers et entourée de quelques fissures, alors que le pilote manœuvrait sur le tarmac de l'aérodrome de Toussus-le-Noble pour rejoindre le hangar de stationnement. La cour refuse de condamner Aéroports de Paris. Absence de lien direct et certain entre l'état du tarmac autour de la bouche et le dommage. L'état du tarmac n'était pas à l'origine des dommages subis par l'avion.

La juridiction administrative est économe des deniers publics.

L'exonération de responsabilité, totale ou partielle.

L'entretien normal de l'ouvrage public

Si cette preuve est faite, le gestionnaire de l'aérodrome ne saurait être déclaré responsable.

La faute de la victime

Elle permet au défendeur d'obtenir une exonération.

La responsabilité de la CCI de Millau du fait du non-respect de la réglementation sur les servitudes de dégagement, arrêt du 21 mai 2013 précité de la cour administrative d'appel, le petit avion avait heurté un grillage, partage de responsabilité du fait de la faute du pilote n'ayant pas suffisamment pris en compte les effets du vent traversier.

La CAA de Bordeaux refuse, dans une décision du 5 mai 2014, n° 12BX02335, d'admettre la responsabilité de la commune de Soulac du fait d'un atterrissage accidentel effectué le 2 avril 2009 sur l'aérodrome de La Runde à Soulac. L'appareil a effectué une sortie de piste et a été endommagé.

L'aéronef avait été construit par son propriétaire. L'accident est survenu lors d'un vol de formation. La pilote qui bénéficiait de l'assistance d'un instructeur entendait se familiariser avec l'appareil et avait avant l'accident déjà effectué cinq atterrissages et décollages sans coupure du moteur. Il y avait une dénivellation de 15 centimètres entre la piste et la bande herbeuse attenante. Il y avait là un défaut d'entretien. La cour refuse cependant d'engager la responsabilité de la commune à raison d'une faute de l'instructeur, qui avait remis les gaz pour tenter un redécollage pour éviter que l'avion décélère sur cette bande herbeuse. Il y avait une autre faute, l'instructeur ne disposait pas de doubles commandes pour diriger l'appareil au sol. La cour relève une succession d'imprudences fautives dans la conception et le pilotage de l'avion constituant la seule cause directe de la gravité du préjudice souffert par le propriétaire. La commune est exonérée.

La cour administrative d'appel de Bordeaux, 1^o décembre 2014, RFDA 2014.443 note Thierry Mazyr, a eu à connaître de la responsabilité de la CCI des îles de Guadeloupe du fait d'une manœuvre sur une aire de stationnement de l'aéroport de Pointe à Pitre le 10 octobre 2007. Un avion d'affaires de type bombardier d'une filiale de Bouygues en provenance de Saint Martin avait ce jour-là heurté un des mâts d'éclairage et avait endommagé son aile gauche. Double procédure, l'une devant la juridiction civile, l'autre devant la juridiction administrative. Le tribunal de commerce de Nanterre a estimé que l'agent de piste employé par le prestataire d'assistance en escale était responsable pour 30 % des conséquences de l'accident. Devant la jurisprudence administrative, c'est la responsabilité de la CCI, concessionnaire de l'exploitation de l'aérodrome, qui était mise en cause, du fait du défaut d'entretien de la piste. L'avion avait été guidé dans un premier temps par un placeur employé d'une entreprise de handling. Les passagers étaient descendus à terre. Un agent du poste de contrôle opérationnel avait alors estimé que l'aile droite de l'avion empiétait sur une servitude de passage du service de lutte contre l'incendie, il avait enjoint au commandant de bord de repositionner l'appareil : c'est au cours de cette nouvelle manœuvre effectuée sur les indications du placeur que le dommage s'est produit. La cour administrative admet la faute de l'agent de la CCI qui avait attribué à l'avion un poste de stationnement inadapté à l'envergure de l'appareil. Le

marquage au sol était déficient.

Heureuse surprise, la juridiction parvient à découvrir une faute imputable au commandant de bord, l'entrée sur le poste de stationnement s'effectue habituellement sur la gauche, or le commandant de bord avait choisi de prendre un virage par la droite, surprenant le placeur ayant dû se déporter vers l'axe de l'avion, et il a choisi de poursuivre la manœuvre. Cet agissement fautif reprochable à l'exploitant de l'appareil est opposable à son assureur.

La CCI est déclarée responsable pour moitié du préjudice subi par l'assureur.

L'assureur, subrogé dans les droits de Bouygues, se voit attribuer une indemnité correspondant à la valeur de 188 582 dollars, il avait versé le double à l'assuré.

Le heurt entre un avion qui atterrit et un panneau de signalisation routière : CAA Nantes, 21 janvier 2016, n° 14NTO1422 : un avion atterrit le 4 août 2007 sur l'aérodrome de Dinan, le pilote fait demi-tour en bout de piste pour rejoindre une voie de circulation menant à l'aéro-club. Au cours du freinage, l'avion s'est déporté et a heurté un panneau de signalisation routière implanté en bordure de la piste n° 25, l'hélice est endommagée. L'assureur AXA indemnise la victime et se retourne, pour 20 100 euros, contre la commune de Dinan, gestionnaire de l'aérodrome.

Il appartient à l'usager, victime d'un dommage survenu sur une voie publique, de rapporter la preuve du lien de causalité entre l'ouvrage public et le dommage dont il se plaint. La cour admet que ce panneau implanté sur la bande de piste, sans utilité pour la navigation aérienne, dans une zone où une telle installation était susceptible de constituer un danger pour les aéronefs a contribué effectivement au dommage.

La cour tempère son attendu de principe.

La collectivité en charge de l'ouvrage public, pour écarter sa responsabilité, doit établir que l'ouvrage public faisait l'objet d'un entretien normal ou que le dommage est imputable à la faute de la victime ou à un cas de force majeure.

Ce panneau n'est pas directement à l'origine de l'accident, qui résulte d'une perte de contrôle de l'avion en raison d'une anomalie du bloc de frein droit. C'est un défaut mécanique qui est à l'origine de la sortie de piste. La commune est totalement exonérée de sa responsabilité.

Le cas de force majeure

La responsabilité au titre de l'entretien et du nettoyage des pistes (cf. l'arrêt du 29 nov. 2012 rendu par la cour de Versailles à propos de l'accident du Concorde, l'arrêt botte en touche sur ce point important)

La responsabilité de l'aéroport du fait des nuisances acoustiques subies par les riverains : elle peut être engagée, en particulier sur recours des compagnies aériennes condamnées ; cette question sera traitée infra dans le cadre de l'étude des sanctions des nuisances acoustiques. Il peut être astreint sous certaines conditions à financer des travaux d'insonorisation des locaux.

Section II. Les bases de lancement d'objets spatiaux

Le lancement est facilité si les opérateurs disposent d'une base située à proximité de l'Équateur.

I. Le centre spatial guyanais

Le port spatial de Kourou. Des terrains appartiennent au CNES. Le président du CNES exerce la police spéciale de

l'exploitation des installations. Les visites domiciliaires et les saisies réalisées dans le cadre de la régulation des opérations spatiales. Un arrêté du 3 décembre 2014 habilite un agent du CNES à rechercher et à constater les infractions prévues au chapitre IV de la loi du 3 juin 2008.

Plusieurs accords ont été conclus entre la France et l'Agence spatiale européenne concernant le CSG.

Le décret n° 2017-1619 du 27 novembre 2017 publie l'accord du 18 décembre 2008 conclu entre le gouvernement français et l'agence spatiale européenne relatif au centre spatial guyanais, JO du 30 novembre 2017, texte n° 12.

L'objet du CSG est de rendre aux États membres de l'agence un accès facile à l'espace.

L'agence est propriétaire d'installations sur le site de Kourou, sur des terrains mis à sa disposition par le CNES.

Des accords concernent le lancement par le lanceur Vega.

Des installations utiles pour le soutien au lancement se situent en dehors du centre spatial guyanais.

C'est Arianespace qui s'est vu confier l'exploitation des lanceurs développés par l'ESA. L'ESA est appelé à conclure un arrangement avec Arianespace concernant l'exploitation des lanceurs Ariane, Vega et Soyouz au CSG.

Coopération avec la Russie : pour permettre le lancement à Kourou du lanceur Soyouz, fabriqué en Russie sous le contrôle de Roskosmos, qui est l'agence spatiale russe.

Le gouvernement a délégué au CNES la prise des mesures destinées à assurer la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre tout dommage. Mais c'est le gouvernement qui a la responsabilité directe de la protection externe des terrains mis à la disposition de l'ESA par le CNES.

Le CNES est responsable de la planification et de la supervision des opérations nécessaires à la conduite des campagnes de lancement.

Le CNES assure, au CSG, la sauvegarde, il s'agit de maîtriser les risques techniques, au sol et en vol, liés à la préparation et à la réalisation des lancements.

La France autorise l'utilisation de la base aérienne d'Istres pour l'atterrissage d'urgence des navettes spatiales américaines

II. La situations aux États-Unis

Le centre spatial Kennedy et le cap Canaveral en Floride

Le centre spatial de Wallops sur la côte de la Virginie

La base de Vandenberg dans le comté de Santa Barbara en Californie.

III. Le monde russe

L'URSS avait construit et aménagé le centre spatial de Baïkonour, qui est situé en Asie centrale, au Kazakhstan. Tirs des fusées Soyouz. Le cosmodrome est géré par Roskosmos, l'agence spatiale russe. Départ du premier satellite artificiel Spoutnik en 1957 et du vol habité par Gagarine en 1961.

Construction par la Russie d'un nouveau cosmodrome à Vostotchny, dans l'oblast de l'Amour, en Sibérie.

PLESSETSK, à 800 km au Nord de Moscou est une base qui avait été édifée pour faciliter le lancement des missiles en direction de l'Amérique du Nord. La fusée Angara A5 y a effectué le 23 décembre 2014 un lancement.

V. Le monde chinois

Les bases de Jiuquan, de Taiyan, de Xichang

VI. Le Japon

Le centre spatial d'Uchinoura, dans l'île de Kyushu.

La base de Tanegashima située dans une île du Pacifique à 115 km de l'île de Kyushu, gérée par l'agence d'exploration aérospatiale japonaise, JAXA.

VII. Inde

Le centre spatial de Satish Dhawan est situé à 80 km de Madras / Chennai
La Belgique y a recours pour lancer des engins immatriculés ensuite en Belgique.

VIII. Brésil

Existe la base d'Alcantara, située dans l'État du Maranhão (Marignan) dans le Nord du Brésil.

IX. Le lancement à partir de l'Océan

En 1994, un consortium mené par Boeing et le russe RS Energia avait créé Sea Launch pour la fusée Zénith. On prévoyait des lancements à partir d'une plate- forme en plein Océan Pacifique. Un certain nombre de lancements ont été opérés. Il y a eu des échecs. Lockheed a revendu ses parts à ILS International Launch Service, détenu ensuite majoritairement, 95 %, par les russes.

Sea Launch a été mis en faillite depuis l'explosion en février 2007 d'un lanceur au décollage.

Mme Ravillon, RFDA 2013.209, évoque la demande émanant de Boeing contre RSC et les partenaires de Sea Launch pour obtenir 350 millions de dollars.

Quelques lancements ont continué.

La presse a fait état le 1^{er} février 2013 de l'échec du lancement d'un satellite américain d'Intelsat fabriqué par Boeing grâce à une fusée russe Zenit- 3 SL tirée depuis une plate- forme flottante Odyssey installée dans l'Océan Pacifique. L'échec a été annoncé par le porte- parole d'Energia.

CHAPITRE II. LES AIDES À LA NAVIGATION

INTRODUCTION

Les règles de l'air

Les pouvoirs publics se devaient de poser des règles s'imposant aux exploitants et pilotes d'aéronefs pour réguler la circulation aérienne. Il convient d'éviter les abordages entre les aéronefs évoluant dans les airs ainsi que les collisions sur les pistes des aérodromes réglementation. La réglementation vise plus largement à accélérer les mouvements aériens et à lisser le déroulement de la circulation aérienne.

Vincent Correia, Le cadre réglementaire européen relatif à la sécurité des activités aéronautiques civiles, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 61.

Il s'agit également dans la mesure de possible de connaître le positionnement dans l'air des appareils en phase de navigation.

Les dispositions les plus nombreuses concernent les aéronefs dotés d'un ou plusieurs pilotes. Même si la technique offre le recours au pilotage automatique.

Les autorités publiques édictent désormais un dispositif propre aux aéronefs sans équipage à bord, piloté à distance ou selon un programme incorporé.

Les aéronefs avec pilote à bord

Les accidents en vol de croisière représentent, dit-on, 8 % du total, les accidents en phase de montée 30 %, les accidents à l'approche finale et à l'atterrissage 50%, les accidents au sol 12%.

On peut citer plusieurs textes importants.

Le règlement n° 216/2008 qui fixait des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et qui est aujourd'hui abrogé.

Le règlement sur la fourniture des services (de navigation aérienne dans le ciel unique européen), règlement n° 550/2004

Le règlement sur l'espace aérien, règlement n° 551/2004.

Le règlement d'exécution n° 923/2012 du 26 septembre 2012 établit les règles de l'air communes à l'ensemble des États membres de l'Union européenne, il concerne la circulation aérienne générale, et non le trafic militaire. Il transpose très largement à l'échelle de l'Europe les normes prévues à l'annexe 11 et d'autres annexes de la convention de Chicago (sur certains points apparemment secondaires, il y a des différences avec le dispositif élaboré au sein de l'OACI, ces différences sont destinées à être notifiées à l'organisation internationale). Il est entré en vigueur en France le 4 décembre 2014.

Le règlement d'exécution 2016/1185 du 20 juillet 2016 modifie ce règlement et transpose en droit européen certaines dispositions figurant dans les annexes à la convention de Chicago et portant sur les règles de l'air.

[Ce règlement modifié de 2012 ne s'applique ni aux aéromodèles (aéronef non habité, capable d'un vol soutenu dans l'atmosphère et utilisé exclusivement à des fins de présentation en vol ou de loisirs), ni aux aéronefs jouets (aéronef non habité, utilisé à des fins ludiques, par des enfants de moins de 14 ans), l'autorité nationale devant cependant prendre des règles pour qu'ils soient exploités en présentant le moins de danger possible.]

Le règlement n° 1332/2011 du 16 décembre 2011 impose la présence à bord des avions d'un système anticollision embarqué ACAS II. Le pilote reçoit des signaux du transpondeur du radar secondaire de surveillance installé sur d'autres aéronefs évoluant à proximité et qui pourraient entrer en collision avec lui.

Ces dispositions sont reprises dans un règlement (modifiant le précédent) 2016/583 du 15 avril 2016 : Annexe, partie-ACS, AUR.ACAS.1005. Exigences relatives aux performances. L'installation de la version 7.1 du système anticollision (ACAS II) est prescrite sur les avions à turbine suivants : les avions dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg, les avions autorisés à transporter plus de 19 passagers. Certains aéronefs peuvent être dotés d'un tel

dispositif anticollision sur une base volontaire, ils doivent alors être équipés de la version 7.1 du système anticollision.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 établit des règles communes dans le domaine de l'aviation civile, il institue l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Son objectif principal est d'établir et maintenir un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.

Le règlement 2019/317 du 11 février 2019 établit un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen.

Un arrêté du 20 octobre 2015 porte obligation d'emport d'équipement de navigation de surface, conforme à la spécification de navigation RNAV1, pour les aéronefs au départ ou à destination des aéroports Paris Charles de Gaulle, Paris Orly et Paris- le Bourget, JO du 4 novembre 2015, p. 20590.

Le régime du vol

Le vol à vue, VFR, Visual Flight Rule : la visibilité est telle que le pilote peut naviguer à vue.

Le vol aux instruments, IFR, Instrument Flight Rules, permet de piloter par temps de brouillard et sans visibilité.

L'arrêté du 4 octobre 2017 concerne l'établissement des procédures de vol aux instruments – au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale.
Ces dispositions concernent les procédures de départ, d'arrivée, d'attente et d'approche aux instruments.

Le plan de vol est un ensemble de renseignements à propos d'un vol projeté dont le dépôt est obligatoire dans un certain nombre d'hypothèses : vol de nuit, vol IFR, franchissement d'une frontière ...SERA.4001. Il faut harmoniser le plan avec les créneaux aéroportuaires. Le plan de vol est reçu avant le départ par le bureau de piste des services de la circulation aérienne. Le plan de vol donne un certain nombre d'indications : l'identification de l'aéronef, les aéroports de départ de destination et de décollage, l'heure estimée de départ, la vitesse de croisière, le niveau de croisière, la route à suivre, le nombre de personnes à bord ...

Le transporteur qui dépose plusieurs plans de vol pour un même vol, ou qui dépose un plan de vol - en violation de l'article 7 § 1 du règlement n° 255/2010 - qui ne rend pas compte du profil de vol prévu, encourt une amende administrative, art. R.160-1, I, 4°, CAC.

Les missions de secours, de sauvetage, de douane, de sécurité civile, de gendarmerie ou de police bénéficie d'un régime assoupli, voir l'arrêté du 9 août 2016.

La direction des services de la navigation aérienne, DSNA, établit et publie les cartes aéronautiques, arrêté du 6 juillet 2018. Cf. annexe 4 à la convention de Chicago.

Durant le vol, l'aéronef en vol signale aux services de la circulation aérienne l'heure et le niveau quand il passe aux points de compte rendu obligatoire. Les services de la circulation peuvent également demander d'autres comptes rendus de position. Il garde une écoute des communications vocales air-sol sur le canal de communication de l'organisme de contrôle. Quand l'aéronef est arrivé, il y a en principe remise d'un compte rendu d'arrivée à l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de l'aéroport d'arrivée.

L'acheminement des courants de trafic aérien : les routes et les voies aériennes.

On entend par route la projection à la surface de la terre de la trajectoire d'un aéronef.

L'orientation de la trajectoire est généralement exprimée en degrés par rapport au nord.

On parle de route ATS pour désigner une route déterminée qui est destinée à canaliser la circulation aérienne.

On parle de tronçon de route pour désigner une route ou une partie de route dont le trajet est habituellement effectué sans escale.

Les vols contrôlés suivent dans la mesure du possible sur une route ATS l'axe défini sur cette route.

La voie aérienne présente la forme d'un couloir, elle entre dans une région de contrôle ou une portion de région.

On prévoit un aérodrome de dégagement s'il faut atterrir en urgence ou en cas de nécessité. L'avion est suivi durant son vol, il émet des données qui sont transmises automatiquement au sol. Le suivi est différemment réalisé quand l'avion survole l'océan.

Si un aéronef s'écarte sensiblement de sa trajectoire ou qui dit ne pas connaître sa position, il est dit aéronef égaré.

Il existe une réglementation relative aux recherches et au sauvetage des aéronefs en détresse, décret n° 84-26 du 11 janvier 1984, tenant compte de l'annexe 12 Recherches et sauvetage à la convention de Chicago.

La France et la Suisse ont conclu le 30 juin 2014 un accord de coopération concernant le sauvetage des aéronefs en détresse, JORF du 1° février 2015.

L'OACI met en place en 2015 un système pour suivre, dès 2018, les appareils en cas d'incident ou en détresse.

Si un avion disparaît au-dessus des océans, on pourra le localiser (ou son épave) dans un rayon de 6 milles marins.

L'OACI, à la suite de l'accident du Rio-Paris du 1° juin 2009 et de la disparition le 8 mars 2014 de l'appareil aérien malais se rendant de Kuala Lumpur à Pékin, prévoit des mesures pour assurer le suivi et la localisation des avions.

Le règlement européen 2015/2338 du 11 décembre 2015 affirme la même finalité pour perfectionner les systèmes de suivi des aéronefs.

Les vols sont en principe suivis par l'exploitant, du décollage à l'atterrissage, du moment que la route se situe dans des blocs d'espace aérien et que les aéronefs sont suivis par un service de surveillance ATS. Les avions gros porteurs doivent être dotés d'une capacité pour fournir leur position, s'ajoutant au transpondeur de radar secondaire.

Les appareils sont dotés d'un appareil de repérage.

Les appareils aériens doivent être dotés de moyens automatiques permettant de déterminer en cas d'accident l'emplacement du point de chute.

La gestion du trafic aérien. GTA/SNA.

Le règlement 2018/1139, art. 80, confie à l'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne, une mission de certification.

Interviennent des communications air-sol, entre le pilote de l'avion et les services du contrôle aérien, opérés en France par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Le service consultatif de la circulation aérienne vise à assurer la séparation entre les aéronefs qui volent en conformité avec un plan de vol IFR.

Le contrôle aérien : on opère plusieurs distinctions.

Le "contrôle en route" consiste à guider les avions dans la traversée de l'espace aérien. Les avions évoluent dans le même espace aérien à des altitudes, à des vitesses et à des trajectoires différentes. Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne doivent être capables de recomposer immédiatement le plan de vol des appareils aériens en fonction des positions des uns et des autres.

La circulation aérienne en croisière dans l'espace aérien supérieur.

L'espace aérien inférieur, allant de la surface à 5 800 mètres.

Le niveau de division entre espaces supérieur et inférieur est fixé au niveau de vol 285.

Le contrôle régional concerne le contrôle de la circulation aérienne à l'intérieur d'un bloc d'espace aérien.

Le "contrôle d'approche" s'applique aux aéronefs en vol contrôlé à l'arrivée ou au départ. Il s'agit de guider les avions aux abords d'un aérodrome depuis la vigie d'une tour de contrôle ou d'une salle de radar. Quand il y a procédure d'approche aux instruments, le pilote effectue un certain nombre de manœuvres jusqu'à un point où il pourra effectuer l'atterrissage. On connaît plusieurs procédures d'approche, classique (en utilisant le guidage latéral mais pas le guidage vertical) (opération d'approche bidimensionnelle 2D), avec guidage vertical (opération d'approche tridimensionnelle, 3D), ou d'approche de précision.

Les approches classiques sont effectuées selon la technique des approches finales à descente continue.

Le "contrôle d'aérodrome" effectué depuis la tour de contrôle concerne le contrôle de la circulation sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome ainsi que la circulation des aéronefs évoluant aux abords (10 km) de l'aérodrome.

Il s'agit d'accompagner l'atterrissage des avions.

Aucun message n'est transmis à un pilote pendant le décollage, la dernière partie de l'approche finale et le roulage à l'atterrissage tant que la vitesse de l'aéronef n'est pas contrôlée. Sauf pour des raisons de sécurité immédiate. Voir arrêté du 23 décembre 2015, JO du 22 janvier 2016.

Un arrêté du 7 juillet 2016 désigne quels sont, sur différents aérodromes d'importance moyenne, les prestataires de services d'information de vol d'aérodrome.

Un arrêté du 27 décembre 2016, JO du 17 janvier 2017, désigne les aérodromes sur lesquels la direction des services de la navigation aérienne rend les services de la circulation aérienne.

L'arrêté du 12 juillet 2019 concerne les procédures de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs. Il pose des règles de comportement adressées aux pilotes qui s'apprêtent à décoller ou à atterrir. Il concerne l'outre-mer. Il pose des règles pour les planeurs et les aéronefs ultralégers motorisés.

La Commission avait publié le règlement n° 965/2012, ce règlement concernait les performances de l'avion à l'atterrissage, les conditions de surface de la piste, certaines exigences en matière de sécurité des aéronefs, les opérations sans agrément d'exploitation long courrier.

Ce règlement est modifié par le règlement d'exécution 2019/1387 du 1^{er} août 2019.

La distance d'atterrissage à l'heure d'arrivée, LDTA, est une distance d'atterrissage qu'il est possible d'atteindre dans des conditions normales d'exploitation sur la base des données de performances à l'atterrissage et des procédures associées déterminées en fonction des conditions prévalant au moment de l'atterrissage, point 70 bis de l'annexe I du règlement n° 965/2012.

Les aéronefs circulant sans équipage à bord

La convention de Chicago du 7 décembre 1944 consacre son article 8 aux aéronefs sans pilote. Un tel engin ne peut survoler le territoire d'un Etat contractant sans l'autorisation spéciale de cet Etat et conformément aux conditions de celui-ci. Le vol d'un aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils doit être soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Le droit européen et le droit français, à titre subsidiaire, contiennent des dispositions précises concernant la circulation aérienne des aéronefs circulant sans personne à bord.

Les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (UAS)

En ce qui concerne le droit émanant de l'UE, il faut compter avec le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 fixant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile. La section VII du chapitre III concerne les aéronefs sans équipage à bord, l'annexe IX également. Ces dispositions contiennent des règles concernant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord. Ils doivent être manœuvrés en toute sécurité. Ils doivent fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles. On prévoit un système de compte rendu d'événements. La personne participant à l'exploitation d'un tel aéronef, y compris le pilote à distance, doit posséder les compétences nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation. Le vol doit être effectué dans le respect des lois. L'exploitant doit s'assurer que l'aéronef sans équipage dispose des équipements de navigation, de communication, de surveillance, de détection et d'évitement nécessaires, ainsi que des autres équipements jugés nécessaires à la sécurité du vol prévu.

Les perturbations électromagnétiques que ces aéronefs produisent ne doivent pas dépasser le niveau au-delà duquel des équipements hertziens ne peuvent pas fonctionner.

Le règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 concerne les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

Il s'agit de garantir la sécurité des personnes au sol et des autres usagers de l'espace aérien.

Il existe trois catégories d'exploitation, ouverte, spécifique et certifiée.

Ce règlement ménage les prérogatives et la compétence des États.

L'article 15 du règlement autorise les États à définir - pour des raisons de sécurité, de sûreté, de respect de la vie privée, de protection de l'environnement - des zones géographiques UAS. Qui sont des parties de l'espace aérien qui accueillent, limitent ou excluent les exploitations d'UAS en fonction des risques.

Ils peuvent fixer des normes régulant la navigation aérienne des aéronefs sans équipage à bord.

L'État peut interdire une partie ou l'ensemble des exploitations UAS.
Il peut exiger des conditions particulières.
Il peut exiger une autorisation d'exploitation préalable.
Il peut n'autoriser l'accès qu'à certaines classes d'UAS.
Il peut n'autoriser l'accès qu'à des UAS dotés de certaines caractéristiques techniques, tels que des systèmes d'identification à distance ou de systèmes de géo-vigilance.

L'État peut faire preuve de souplesse.
Il peut désigner des zones géographiques dans lesquelles les exploitations d'UAS sont exemptées d'une ou de plusieurs des exigences de la catégorie « ouverte ». Ce sont les exploitations présentant les risques les plus faibles.
Les exploitations de la catégorie dite « spécifique » présentent des risques plus élevés.

L'exploitation en vue directe, VLOS, est un type d'exploitation dans lequel le pilote à distance est capable de maintenir un contact visuel continu sans aide, avec l'aéronef. Ce qui lui permet de contrôler la trajectoire de vol, en fonction des obstacles, des autres aéronefs et des personnes – afin d'éviter les collisions.

Dans l'exploitation hors vue, BVLOS, celle-ci ne s'effectue pas en vue directe.

Dans l'exploitation autonome, l'aéronef sans équipage à bord fonctionne sans que le pilote à distance puisse intervenir.

L'article 11 du règlement 2019/947 fixe les règles en matière d'évaluation du risque opérationnel : risques de l'exploitation au sol et en vol, risques de collision...

L'aéronef sans équipage à bord est en principe maintenu à une distance maximale de 120 mètres au-dessus du sol.

Exploitations d'UAS relevant de la catégorie ouverte

UAS.OPEN.060

Responsabilités du pilote à distance

Avant de commencer une exploitation d'UAS, le pilote à distance doit

Recevoir des informations à jour pertinentes pour l'exploitation d'UAS

Observer l'environnement d'exploitation, vérifier la présence d'obstacles

S'assurer que l'UAS est en état de terminer le vol en toute sécurité

Au cours du vol, le pilote à distance

N'accomplit pas ses tâches sous l'influence de l'alcool ou de substances psychotropes

Maintient l'aéronef en vue directe et assure un balayage visuel complet de l'espace aérien entourant l'aéronef afin

d'éviter tout risque de collision avec un aéronef avec équipage

Est en mesure de garder le contrôle de l'aéronef.

Le pilote à distance peut être assisté par un observateur se tenant à ses côtés.

Exploitations d'un UAS relevant de la catégorie « spécifique »

UAS.SPEC.060

Responsabilités du pilote à distance

Il possède les compétences requises, il est en possession d'une preuve d'aptitude lorsqu'il exploite l'UAS.

La France

Il convient de tenir compte en France de deux arrêtés du 17 décembre 2015. Succédant à deux arrêtés de 2012.

. Le gouvernement avait pris un 1^o arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

Cet arrêté a été remplacé par l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui

circulent sans personne à bord.
L'arrêté de 2015 a été modifié par un arrêté du 30 mars 2017.
Il comporte trois annexes.

L'arrêté ne concerne ni les ballons captifs, ni les cerfs-volants, ni les aéronefs appliquant les règles de la circulation aérienne militaire, art. 1°.

Ces aéronefs sont télépilotes ou évoluent de façon autonome.

Les aéronefs qui circulent sans personne à bord n'évoluent pas de nuit.
Il y a des exceptions.
La circulation de nuit est possible, s'ils évoluent à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités assurant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens.
Les évolutions de nuit dans le cadre d'activités d'aéromodélisme sont possibles sur une localisation d'activité.
Il faut pour cela que la publication à l'information aéronautique prévoit des conditions applicables pour de telles évolutions et sous réserve du respect de ces conditions.
Art. 3, 4°.

Ces aéronefs sans personne à bord, quand ils évoluent en circulation aérienne générale, sont exploités de manière qu'il n'en résulte pas un risque de dommage aux autres aéronefs. Article 3, 2°.
Les aéronefs appartenant à l'État, affrétés par lui ou loués par lui, peuvent évoluer, en dérogation aux dispositions de l'arrêté ministériel, quand ils accomplissent des missions de secours, de douane, de police et de sécurité civile et lorsque les circonstances ou les exigences de l'ordre public le justifient. Article 10 de l'arrêté.

Les aéronefs circulant sans personne à bord sont soumis à des restrictions de survol et à des interdictions de survol. Art. 4.
Interdiction d'évoluer dans les zones interdites.
Interdiction d'évoluer dans une zone réglementée, sauf autorisation de la publication d'information aéronautique ou avec l'accord du gestionnaire de la zone.
La voie de l'information aéronautique publie des interdictions et des restrictions de vol. Interdiction de survoler à basse altitude les établissements portant des marques distinctives d'interdiction de survol, sauf accord du gestionnaire de l'établissement.
Interdiction d'évoluer dans le voisinage des aérodromes, sauf autorisation.

L'évolution en vue.
Un aéronef télé piloté est dit « évoluer en vue » lorsque ses évolutions se situent à une distance du Télé pilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur l'aéronef et une vue dégagée sur l'environnement aérien permettant de détecter tout rapprochement d'aéronef et de prévenir les collisions, art. 2.
La vue directe est obtenue sans dispositif optique (autre que des verres correcteurs ou des lentilles de contact oculaires correctrices compensant une anomalie visuelle du télépilote).
Le télépilote d'un aéronef qui circule sans personne à bord évoluant en vue directe détecte visuellement et auditivement tout rapprochement d'aéronef.
Il cède le passage à tout aéronef habité.
Il applique vis-à-vis des autres aéronefs qui circulent sans personne à bord les dispositions de prévention des abordages prévues par les règles de l'air (renvoi aux annexes du règlement n° 923/2012).
Article 3, 5°.

L'évolution hors vue
L'aéronef qui n'évolue pas en vue évolue hors vue !
Le télépilote n'a plus la vue directe de l'engin.
L'aéronef est utilisé hors des nuages, sauf lorsqu'il évolue à l'intérieur d'une portion d'espace aérien mentionnée à l'annexe III selon des modalités assurant une ségrégation d'activité entre cet aéronef et les autres usagers aériens,
Article 3, 6°.

La réglementation tient compte de l'objet de la navigation menée par l'aéronef circulant sans personne à bord.

Les activités d'aéromodélisme

Article 5.

L'aéronef n'évolue pas au-dessus de l'espace public en agglomération (sauf autorisation pour certains lieux désignés par le préfet)

Les activités d'aéromodélisme pratiquées au sein d'une association requièrent l'établissement préalable d'une localisation d'activité. Cette localisation d'activité précise la hauteur maximale applicable aux évolutions des aéronefs utilisés dans le cadre de cette activité d'aéromodélisme.

L'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 150 mètres au-dessus de la surface ou à 50 mètres au-dessus d'un obstacle artificiel de plus de 100 mètres de hauteur.

À l'intérieur des portions d'espace aérien consacrées aux manœuvres militaires, l'aéronef évolue à une hauteur inférieure à 50 mètres au-dessus de la surface lorsque celles-ci sont actives.

Les évolutions des appareils à l'intérieur de certains espaces aériens contrôlés sont subordonnées à l'accord de l'organisme qui fournit le service de contrôle de la circulation aérienne.

L'article 6 de l'arrêté du 17 décembre 2015 donne des dispositions générales concernant aussi bien les activités particulières que les expérimentations.

Les vols effectués en zone peuplée sont soumis à une déclaration préalable auprès du préfet, qui peut répondre par une interdiction ou une restriction de vol. Les exploitants font cette déclaration avec un préavis de 5 jours ouvrables.

Certains vols sont soumis à une notification préalable : les vols des aéronefs évoluant hors vue, les vols des aéronefs évoluant en vue à une hauteur égale ou supérieure à 50 mètres au-dessus de la surface dans les portions d'espace dévolues aux manœuvres militaires lorsqu'elles sont actives.

Les activités particulières

Il faut distinguer.

L'article 7 est relatif aux évolutions en vue dans le cadre d'activités particulières.

L'article 8 concerne les évolutions hors vue dans le cadre d'activités particulières.

Les expérimentations

. Un arrêté portant la même date du 11 avril 2012 était relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent.

L'arrêté de 2012 a été remplacé par un arrêté du 17 décembre 2015 portant le même intitulé. Modifié par un arrêté du 27 mars 2019.

Les aéronefs qui circulent sans personne à bord et appelés à être immatriculés doivent posséder une autorisation de circuler. Cette autorisation est indispensable pour obtenir l'immatriculation. Cf. article D. 121-3 CAC.

L'article 7 bis de l'arrêté du 17 décembre 2015 prévoit plusieurs types d'autorisations de circuler :

L'autorisation spécifique de l'article 7

L'autorisation de vol du § 1.2 de l'annexe I de l'arrêté

Le laissez-passer provisoire du § 2.1 de l'annexe II de l'arrêté

L'autorisation mentionnée au § 1.2 de l'annexe III de l'arrêté

L'attestation de conception pour les aéronefs mentionnés au a du § 2.1.1 du chapitre II de l'annexe III de l'arrêté

Un aéromodèle ne peut pas en principe circuler si ce n'est en vue directe de son télépilote, art. 8.

Interdiction de conduire des opérations ne garantissant pas un niveau de sécurité suffisant, art. 12.

L'arrêté, à l'annexe I, prévoit des programmes de démonstration en vol, programme avion, un décollage, un atterrissage de précision, vol acrobatique, programme planeur, programme hélicoptère.

La presse fait état d'une réunion fin avril 2016 à Genève de représentants d'administrations d'aviation civile, de fabricants de drones, d'une structure dite Droneapps proche de l'école polytechnique de Lausanne et d'universitaires chinois pour constituer un groupe de standardisation du trafic des drones civils. Il existe une demande d'organisation du trafic dans l'espace inférieur à 150 mètres. La Nasa a conçu un système de régulation automatique du trafic, dit repérer et éviter, permettant aux engins de modifier leur trajectoire pour éviter un obstacle. La FAA, aux États-Unis, a publié en juin 2016 des normes concernant les drones à usage commercial. À côté des normes nationales, il serait opportun d'élaborer un ensemble de règles reçues à l'échelon mondial.

Ce dispositif doit en partie être corrigé pour tenir compte de l'apport de la loi du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

Tout télépilote doit avoir suivi une formation visant à permettre le contrôle de l'évolution des aéronefs circulant sans personne à bord, en sécurité et dans le respect des règles et des conditions d'emploi relatives à la navigation aérienne. Cette obligation de formation n'est pas applicable à l'utilisation de loisir d'aéronef circulant sans personne à bord, lorsque leur masse est inférieure à (800 grammes).

Art. L. 6214-2 CT.

Le signalement lumineux

Les aéronefs circulant sans personne à bord, d'une masse supérieure à (800 grammes), sont équipés d'un dispositif de signalement lumineux, et d'un dispositif de signalement électronique ou numérique.

Sont exemptés de cette obligation les drones qui sont opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

Art. L. 34-9-2 du code des postes et des communications électroniques

Le dispositif de limitation de capacités

Les drones d'une masse supérieure à (800 grammes) doivent être équipés d'un dispositif de limitation de capacités.

Sont exemptés de cette obligation les drones opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées à cet effet.

Art. L. 6214-4 CT

Le signalement sonore en cas de perte de contrôle

Tout drone d'une masse supérieure à (800 grammes) doit être équipé d'un dispositif de signalement sonore qui se déclenche en cas de perte de contrôle des évolutions de l'appareil, ou de perte de maîtrise de la trajectoire de l'appareil par son télépilote.

Les aéronefs opérés dans un cadre agréé et dans des zones identifiées sont exemptés de cette obligation.

Art. L. 6214-5 CT.

Le législateur entend assurer l'information des utilisateurs afin qu'ils observent attentivement la législation.

Il convient qu'ils soient conscients qu'ils ne peuvent pas faire n'importe quoi.

C'est l'article L. 425-1 du code de la consommation (qui remonte à la loi du 24 octobre 2016) qui impose aux fabricants, aux importateurs, aux vendeurs d'occasion, d'aéronefs circulant sans personne à bord d'inclure dans les emballages de leurs produits (et dans les emballages de pièces détachées, id est les calculateurs de bord, le châssis des aéronefs à voilures tournantes circulant sans personne à bord, le fuselage des aéronefs à ailes fixes circulant sans personne à bord) une *notice d'information* relative à l'usage de ces aéronefs circulant sans personne à bord.

Le décret n° 2019-348 du 19 avril 2019 est relatif à cette notice d'information.

Si les produits sont fabriqués dans d'autres États de l'UE, de l'EEE ou de la Turquie, ils peuvent être mis en France sur le marché, à la condition d'être accompagnés d'une information assurant un niveau de sécurité équivalent à celui exigé par le décret.

Le défaut de notice est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la 3^e classe.

L'arrêté du 19 avril 2019 concerne le contenu de la notice d'information. C'est l'annexe qui détermine ce contenu.

C'est une leçon qui est administrée à l'utilisateur.

L'annexe indique en premier en ce qui concerne l'utilisation d'un aéronef télépilote pour un usage, autre que le loisir ou la compétition, qu'il existe une réglementation, un site internet du ministère, drones, usages professionnels, est donné en référence.

L'annexe est plus développée en ce qui concerne l'usage d'un aéronef télépilote de loisir.

Elle énonce les commandements s'imposant au télépilote. Contrairement à la loi mosaïque, émanant du très haut, qui donne du tu, la notice a recours au je, à l'instar de l'auteur d'un serment, même si on peut s'interroger sur le caractère obligatoire des engagements que le télépilote est censé prendre à la lecture de la notice figurant dans l'emballage. Il s'agit en réalité d'un résumé de la réglementation existante.

Je ne survole pas les personnes.

Je respecte les hauteurs maximales de vol (en dehors des sites d'aéromodélisme, hauteur maximale de 150 mètres)

Je ne perds pas mon aéronef télépilote de vue et je ne l'utilise pas la nuit.

Je ne fais pas voler mon aéronef télépilote au-dessus de l'espace public en agglomération.

Je n'utilise pas mon aéronef télépilote à proximité des aérodromes.

Je ne survole pas de sites sensibles ou protégés.

Je respecte la vie privée des autres, je ne diffuse pas mes prises de vues sans l'accord des personnes concernées et je n'en fais pas une utilisation commerciale. Je ne survole pas une propriété privée à basse hauteur sans l'accord de son propriétaire. Le cas où l'aéronef est équipé d'une caméra ou d'un capteur : je m'abstiens d'enregistrer des images permettant de reconnaître les personnes sans leur autorisation. Toute diffusion d'image doit faire l'objet d'une autorisation des personnes concernées ou du propriétaire dans le cas d'un espace privé (maison, jardin...). Toute utilisation d'un aéronef télépilote dont l'objectif est l'acquisition de prises de vues destinée à une exploitation commerciale ou professionnelle est soumise à des exigences spécifiques et nécessite la détention d'autorisations délivrées par la direction générale de l'aviation civile.

Si la masse de mon aéronef télépilote est supérieure ou égale à 800 grammes, je dois respecter certaines obligations

légales. Si la masse de mon aéronef télépilote est supérieure ou égale à 800 grammes, je dois l'enregistrer sur un site, je dois me former et obtenir une attestation de suivi de formation, je dois équiper l'aéronef d'un dispositif de signalement électronique.

Les aéronefs télépilotes de 25 kg doivent respecter des obligations additionnelles, notamment être immatriculés auprès de la DGAC.

Je vérifie dans quelles conditions je suis assuré pour la pratique de cette activité.

En cas de doute, je me renseigne.

1. Les espaces aériens

L'OACI. Les régions EUR et AFI de l'OACI. Les recommandations du plan régional de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe.

Une coopération existe entre l'UE et l'OACI, en particulier en matière de sûreté de l'aviation

Le JOUE du 25 juin 2013 publie une décision du comité mixte UE-OACI du 21 septembre 2012, une annexe I concerne la sécurité de l'aviation.

Le même JO publie une décision du même comité mixte du 18 mars 2013, avec une annexe II sur la sûreté de l'aviation.

La décision du Conseil 2016/1764 du 29 septembre 2016, JOUE du 4 octobre 2016, approuve un projet d'annexe relative à la gestion du trafic aérien, destinée à être adoptée dans le cadre du comité mixte UE-OACI. L'OACI travaille à un plan mondial de navigation aérienne, GANP. Une interopérabilité mondiale est envisagée entre services de navigation aérienne.

Chaque État est en principe souverain sur son espace aérien, c'est chaque État qui assumait jadis en Europe intégralement le contrôle de la navigation aérienne sur son espace aérien, ce qui entraînait une grande lourdeur dans la gestion des espaces aériens de chacun des États européens membres de l'Union. Aussi, depuis plusieurs années, pour rationaliser la gestion de la circulation aérienne à l'échelon de l'Union, les pouvoirs publics mettent progressivement en place ce qu'il est convenu d'appeler le ciel unique européen.

a. Des espaces aériens nationaux morcelés

C'est la solution classique.

Chaque État détient en principe la souveraineté de l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Chaque État exerce les prérogatives de puissance publique pour le contrôle de la navigation aérienne.

D. 10 juin 2010, art. D 131-1-3 CAC : l'espace aérien national et les espaces aériens placés sous juridiction française sont divisés en portions d'espace aérien créées à titre permanent ou à titre temporaire. En particulier, les usagers aériens sont informés des limites géographiques latérales et verticales de chaque portion d'espace aérien et des conditions de son

utilisation. Ces portions d'espace aérien comprennent les régions d'information de vol, à l'intérieur de celles-ci figurent les espaces aériens contrôlés, les zones réglementées, les zones dangereuses ; ces portions d'espace aérien comprennent également les espaces aériens réservés à des usagers spécifiques pendant une durée déterminée qui portent plusieurs noms, zones réservées temporairement TRA, zones de ségrégation temporaire TSA, zones de ségrégation temporaire transfrontières CBA qui sont établies au-dessus de frontières internationales.

Les pouvoirs publics établissent la localisation des activités de voltige, de parachutisme, de treuillage, de planeurs, d'aéromodélisme, art. D. 131-1-4

Certaines portions de l'espace aérien sont gérées par le ministère de la défense.

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe la réglementation qui concerne la circulation aérienne générale, le ministre de la défense idem en ce qui concerne la circulation aérienne militaire, art. D. 131-6.

Un arrêté du 20 juillet 2016 fixe les règles de la circulation aérienne militaire, JO du 12 août 2016.

Les pilotes des aéronefs évoluant en circulation aérienne générale - et les prestataires de services de la circulation aérienne - se voient imposer les règles de l'air dans l'espace aérien national et espaces aériens placés sous juridiction française.

En ce qui concerne la circulation hors espace national, les règles de l'air continuent à s'imposer aux aéronefs portant les marques de nationalité et d'immatriculation françaises, dans la mesure où elles sont compatibles avec les règles édictées par l'État qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent ces aéronefs français, art. D. 131-7.

Le constat : c'est une gestion parcellaire du trafic aérien, les avions font des kilomètres non nécessaires. Il y a une consommation inutile de kérosène. Absence de règles de l'air harmonisées, en particulier d'une classification harmonisée de l'espace aérien.

b. Le ciel unique européen

L'UE a élaboré le projet de mise en place, à l'horizon 2030, d'une gestion performante du trafic aérien dans le ciel unique européen, ce projet donne lieu à une abondante réglementation européenne. Mutation constante de la norme.

Les règlements du 10 mars 2004, modifiés par un règlement n° 1070/2009 du 21 octobre 2009 destiné à accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen. Remédier aux retards et encombrement du ciel, en particulier dans les périodes de pointe et dans les zones à haute densité de trafic. Tenter d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux. En 2009, 28 000 vols quotidiens ont été assurés par 4700 avions commerciaux. Optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles. Établir une coopération avec les autorités militaires. L'espace aérien doit être géré au niveau européen. Le ciel unique européen comporte un réseau pan-européen de routes et des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien. Il convient que progressivement les services de navigation aérienne fonctionnent comme un tout cohérent et logique. Un système de gestion du trafic aérien, GTA, sans discontinuité. Échange d'informations couvrant toutes les phases du vol. Projet de création de la région européenne d'information de vol unique, RESIV, région européenne supérieure d'information de vol, à faire reconnaître par l'OACI. Comité du ciel unique. Le réseau européen de gestion du trafic aérien. L'organe consultatif de branche conseille la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.

L'objectif est d'assurer la ponctualité et l'efficacité des vols, ainsi que le respect de l'environnement.

Les États ne respectent peut-être pas très bien les objectifs de performance qui avaient été prévus. Voir résolution du parlement européen, 23 octobre 2012, JOUE du 7 mars 2014, C 68 E/15

Mathieu Vigeois, Le ciel unique européen : fonctionnement et mise en œuvre, Annales de droit aérien et spatial, McGill, 2013, volume 38, p. 157-175

Une décision 2016/2296 du 16 décembre 2016 nomme un groupe d'experts pour évaluer les performances du ciel unique européen. Une décision 2016/1373 du 11 août 2016 avait approuvé le plan de performance du gestionnaire du réseau pour la deuxième période de référence.

La cour des comptes européenne a publié un rapport sur la réglementation européenne. Le rapport n'est pas très tendre. Il y est dit que la réglementation apporte une valeur ajoutée, mais que les financements étaient en grande partie inutiles. Rapport spécial n° 11/2019.

Les États conservent leurs responsabilités en matière d'ordre public, de sécurité publique et de défense.

2. Les intervenants

a. Les autorités publiques

OACI

Le plan mondial de navigation aérienne

La GRANDE EUROPE EUROCONTROL

Les fonctions d'Eurocontrol.

Il s'agit de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, fondée par une convention internationale le 13 décembre 1960, convention amendée par un protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981. Centres à Brétigny sur Orge, Maastricht. La Communauté européenne adhère à Eurocontrol en 2001. L'UE a conclu le 20 décembre 2012, JOUE du 19 janvier 2013, L 16/2, un accord établissant un cadre général pour une coopération renforcée entre l'UE et Eurocontrol. Souci d'éviter les doublés et favoriser les synergies. L'accord a été approuvé au nom de l'Union, décision du Conseil du 9 juillet 2013, JOUE du 29 mai 2014. Un comité mixte est chargé de l'exécution de l'accord.

Les exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol, ESARR.

Eurocontrol reçoit des mandats de la Commission. L'Union est législateur, mais elle confie à Eurocontrol réformée l'exécution de certaines tâches et de mener des activités d'appui. Eurocontrol a été désignée comme gestionnaire du réseau pour l'exercice des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien. Eurocontrol a créé un organisme appelé l'unité centrale unique de gestion des courants de trafic aérien pour planifier coordonner et exécuter les mesures dites ATFM, compte tenu des recommandations quant au plan de navigation aérienne de l'OACI. La Commission a désigné Eurocontrol comme organe d'évaluation des performances du ciel unique européen jusqu'en 2016, voir la décision de la Commission du 24 septembre 2014, JOUE du 25 septembre 2014, L 281/5.

Les textes prévoient une coordination avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

UNION EUROPÉENNE

La Commission doit élaborer et publier le « Programme européen de sécurité aérienne », article 5 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018. Il s'agit d'un document décrivant le fonctionnement du système européen de sécurité aérienne.

Quant à l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, elle adopte et met à jour chaque année le « Plan européen pour la sécurité aérienne ». Ce plan recense les principaux risques pour la sécurité et définit les mesures pour les atténuer. Article 6 du règlement 2018/1139.

Chaque État membre de l'UE établit un programme national de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité. Il doit être compatible avec le programme européen de sécurité aérienne, article 7 du règlement 2018/1139.

Il doit y avoir un plan national pour la sécurité aérienne. Article 8 du règlement 2018/1139.

La réglementation prévoit, dans chaque État, l'existence d'une Autorité nationale de surveillance : dotée d'attribution de contrôle, d'inspection et d'enquête. Indépendance de l'autorité, impartialité, transparence.
En France, il s'agit de la Direction de la sûreté.

L'Autorité peut déléguer les inspections et enquêtes à des entités qualifiées.

L'autorité délivre les licences et qualifications.

Le règlement d'exécution UE n° 1034/2011 du 17 octobre 2011 (abrogé par le règlement 2017/373) est relatif à la supervision dans la gestion du trafic et les services de navigation aérienne. L'autorité de surveillance exerce la supervision de la sécurité, elle accomplit des audits de sécurité, elle peut exiger des actions correctives, elle publie s'il y a lieu des consignes de sécurité, elle établit un rapport annuel. Ces différentes autorités échangent entre elles des informations.

La Commission peut organiser des évaluations par les pairs des autorités de surveillance.

Chaque État institue une autorité pour accomplir les missions de certification des personnes et des organismes.

La coopération internationale

LA COOPÉRATION UE-USA

La coopération entre l'Union européenne et les États-Unis

Le protocole de coopération de 2011 est abrogé, il est remplacé par une modification du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les USA et l'UE conclue le 13 décembre 2017. JOUE du 5 avril 2018.

Une décision du Conseil de l'UE du 8 avril 2019 approuve cette modification, JOUE du 10 avril 2019.

Cette coopération s'étend à toutes les phases de la modernisation de la gestion du trafic aérien, y compris les activités de déploiement, avec l'objectif d'assurer une interopérabilité à l'échelle mondiale.

La décision 2019/572 du 8 avril 2019 approuve cette modification au nom de l'Union, JOUE du 11 avril 2019.

Il peut y avoir un échange de personnel, du prêt de matériel. Un accord écrit peut autoriser une communication d'informations.

L'annexe met en place un comité exécutif.

Une gestion des trajectoires est possible, une planification des vols, mises à jour des plans de vol, gestion du trafic, convergence des concepts SESAR et NextGen.

L'accord envisage une interopérabilité des systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS) et des systèmes embarqués, comme le système anticollision ACAS ou les systèmes de garantie de séparation des vols ASAS.

On envisage un cadre commun pour la mesure de la performance de la gestion du trafic aérien.

La mise en place d'une coopération entre l'UE et les États-Unis : décision du conseil du 28 février 2011 relative à la signature du protocole de coopération NAT-I-9406 entre les EU et l'UE. Protocole de coopération signé à Budapest le 3 mars 2011.

Annexe I visant à assurer l'interopérabilité à l'échelle mondiale : gestion des trajectoires, gestion du trafic, interopérabilité des systèmes de navigation ; la coopération Sesar-Nextgen. L'Union européenne, par une décision du Conseil UE du 20 octobre 2011, a approuvé ce protocole de coopération NAT-I-9406.

Ce protocole a été remplacé par une modification n° 1, faite à Bruxelles le 13 décembre 2017. Voir décision d'approbation du Conseil du 7 décembre 2017 et texte de la modification au JOUE du 6 avril 2018, L 90/1 s.

Un accord de coopération a été conclu entre l'Union européenne et l'ASECNA, qui est l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. Une décision du Conseil, 2016/2234, du 21 novembre 2016, en autorise la signature.

b. Les fournisseurs de services de navigation aérienne

Ce sont les entités qui accomplissent les tâches opérationnelles : à savoir

Gérer l'espace aérien et utiliser les routes les plus courtes

Apprécier les capacités pour permettre l'écoulement des flux de trafic

Contrôler à distance les appareils en vol

Le règlement n° 550/2004 concerne la fourniture des services.

Ces tâches de fourniture des services sont confiées aux « prestataires de services de navigation aérienne ».

Ces prestataires effectuent une mission qui a la nature de services publics, même si ces fonctions sont éventuellement déléguées à des entreprises du secteur privé.

[La plupart des organismes assurant en Europe le contrôle aérien sont, à l'exception du Royaume-Uni, des structures dans lesquelles les capitaux publics prédominent.]

Ces prestataires fournissent les services de navigation aux usagers, i.e. aux exploitants d'aéronefs.

Exigence d'une certification. L'autorité de surveillance nationale est compétente pour accorder la certification des prestataires de services.

Le règlement d'exécution n° 1035/2011 du 17 octobre 2011 (abrogé) établissait des exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne.

Le règlement applicable en 2020 est le règlement n° 2017/37 du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et à leur supervision.

Un très long rectificatif a été publié au JOUE du 18 août 2017, L 217/43.

Certains prestataires peuvent décider de ne pas fournir des services transfrontaliers.

Les aéronefs reçoivent une information sur leur positionnement et sur le temps : permettre une séparation sûre.

Dans la conception traditionnelle, chaque État choisit librement le prestataire de services dans les **blocs d'espace aérien spécifiques** appartenant à l'espace aérien relevant de sa responsabilité.

Le NATS est le prestataire de services de circulation aérienne en route dans l'espace aérien britannique, titulaire d'une licence.

En France, c'est la **DSNA**, Direction des Services de la Navigation Aérienne, qui a la qualité de prestataire de services de navigation aérienne, c'est elle qui fournit les services de la circulation aérienne aux aéronefs évoluant en circulation aérienne générale dans l'espace aérien confié à la France par l'OACI et sur les aérodromes désignés par le ministre.

Un arrêté du 29 avril 2013 donne la liste des aérodromes sur lesquels la DSNA rend les services de la navigation aérienne. Dans certaines hypothèses, les services de la circulation aérienne peuvent être confiés à un prestataire civil - autre que la DSNA, art. D. 131-9 et 131-10. Un arrêté du 28 avril 2013 donne la liste de petits aérodromes où des prestataires de services AFIS rendent le service d'information de vol et d'alerte.

Une partie de l'espace aérien est en France gérée par l'armée. Un arrêté du 20 juillet 2017 fixe les procédures applicables aux organismes rendant les services de la circulation aérienne militaire, un arrêté du 16 septembre 2016 désigne les prestataires de services de la circulation aérienne, qui sont au bénéfice de la circulation aérienne générale. Ainsi à l'aérodrome de Dax, c'est le commandement de l'aviation légère de l'armée de terre qui rend les services de la circulation aérienne. Aux aérodromes de Cognac, Istres, Mont de Marsan, Orange, Salon, c'est le commandement des forces aériennes.

La législation européenne encourage la coopération et la mise en commun des moyens par les différents États. Se met en place une coopération renforcée entre les prestataires de services, voire la désignation d'un fournisseur intégré par les États concernés, en ce qui concerne les » **blocs d'espace aérien fonctionnels** « qui sont destinés à assurer une gestion intégrée d'un espace aérien déterminé indépendamment des frontières. Ce dispositif devait être mis en place avant le 4 décembre 2012. Cet objectif n'avait apparemment pas été tenu. Certains parlaient d'opérations cosmétiques et fustigeaient la résistance des États.

Le FABEC. Une convention signée à Bruxelles le 2 décembre 2010, a institué le FABEC (Functionnal Airs Space Block Europe centrale) couvrant France, Allemagne, Suisse, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et représentant ainsi la moitié

du trafic européen.

[Le JOUE du 24 mars 2017 publie une décision de la Commission du 22 mars 2017, prise sur avis du comité du ciel unique, établissant que les plans à l'échelon du FABEC sont compatibles avec les objectifs de performance de l'Union, pour la deuxième période de référence. Dans une décision précédente, les objectifs n'avaient pas été jugés adéquats, des mesures correctives ont alors été prises.

[Le JOUE du 2 juillet 2015 publie une décision, 2015/1055, concernant la compatibilité de certains objectifs figurant sur le plan national et sur le plan au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel présenté par la Suisse]

[Le JOUE du 2 juillet 2015 publie une décision 2015/1056 du 30 juin 2015 concernant l'incompatibilité de certains des objectifs figurant dans le plan au niveau du bloc d'espace fonctionnel présenté par la Suisse]

[Le JOUE du 24 mars 2017 publie une décision de la Commission du 22 mars 2017 relative à la Suisse, celle-ci finit après prise de mesures correctives un satisfecit]

Il existe un bloc d'espace dano suédois.

La Norvège, semble-t-il, fait partie d'un bloc d'espace aérien fonctionnel nord-européen, NEFAB, avec la Finlande, la Lettonie et l'Estonie. Elle reçoit un satisfecit de la part de l'autorité de surveillance AELE, décision du 18 mars 2015, JOUE du 25 août 2016.

Le FAB Baltique est un bloc d'espace aérien fonctionnel réunissant la Pologne et la Lituanie, entré en vigueur le 1^o avril 2014

Le FAB Danube est propre à la Bulgarie et à la Roumanie.

Le FAB Sud-Ouest réunit l'Espagne et le Portugal, il est entré en vigueur le 18 avril 2014.

FAB BLUEMED est le bloc d'espace aérien fonctionnel, concernant l'Italie, Malte, la Grèce et Chypre, entré en vigueur le 22 août 2014.

Un coordonnateur peut être désigné par la Commission pour faciliter et accélérer la création de tels blocs.

Les États concernés fournissent à la Commission, à l'AESA, aux autres États des informations lors de la création et de la modification des blocs d'espace aérien fonctionnel, règlement UE n° 176/2011 du 24 février 2011 : l'accord de création du bloc, les dimensions du bloc, les prestataires de services de la circulation aérienne, la gestion de la sécurité, l'utilisation de l'espace compte tenu des courants de trafic aérien, la compatibilité avec le réseau européen des routes

L'arrêté du 2 avril 2019 concerne les installations au sol des systèmes de télécommunications aéronautiques et de surveillance pour les besoins de l'aviation civile. L'arrêté fait référence à différents règlements européens.

Les personnels

Les contrôleurs aériens

Il s'agit des ingénieurs et des techniciens qui travaillent au service des entités, de droit public ou de droit privé, prestataires de services de la navigation aérienne.

Ces professionnels doivent attester de leur compétence et de leur bon état de santé pour accomplir cette mission délicate. Les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'être titulaires d'une licence de contrôleur ainsi que d'un certificat médical approprié au service fournir. Article 8 quater R. n° 1108/2009 modifiant R. n° 261/2008. Article 49 du règlement 2018/1139. Certification des contrôleurs aériens par l'Agence. Les contrôleurs aériens, du fait de l'évolution des techniques, devraient changer de rôle et se transformer en gestionnaires du trafic aérien.

L'UE avait adopté un règlement n° 805/2011 du 10 août 2011 sur les licences et certains certificats de contrôleur de la circulation aérienne.

Ce règlement a été abrogé et remplacé par le règlement n° 2015/340 du 20 février 2015.

Consulter l'arrêté du 28 avril 2015 concernant les dates d'application des dispositions des annexes I à IV, JO du 8 mai 2015, ainsi que l'arrêté du 24 août 2015 modifiant l'arrêté du 22 octobre 2007 concernant la délivrance des licences

La formation initiale des contrôleurs aériens

Certification par l'Agence de l'UE des organismes de formation, art. 81 du règlement 2018/1139.

Ces organismes de formation, ces écoles de contrôleurs aériens, suivent les programmes et les plans de formation qui sont prévus par les annexes au règlement européen 2015/340 du 20 février 2015

Les textes consacrent des dispositions aux instructeurs théoriques et pratiques

L'ENAC - l'école nationale de l'aviation civile - contribue à la formation du personnel technique.

L'ENAC est un établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel, placé sous la tutelle du ministre chargé de l'aviation civile, constitué en grand établissement au sens de l'article L. 717-1 du code de l'éducation, décret du 5 avril 2018, dont le directeur est Olivier Chansou.

Plusieurs corps de fonctionnaires participent, en France, à la régulation de la navigation aérienne.

Une certaine hiérarchie a été instaurée.

Il existe en France le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, ICNA, dont le statut est fixé par le décret n° 90-998 du 8 novembre 1990, modifié par un décret du 10 février 2016 et un autre du 12 novembre 2018.

Ils assurent la régulation du trafic aérien. Ils ont l'exclusivité du contrôle en route.

Un arrêté du 19 août 2019 est relatif au concours d'accès dans ce corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne.

Les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, IESEA, assurent l'installation et la maintenance des radars, systèmes d'atterrissage automatique, des systèmes de communication. Le décret 91-56 du 16 janvier 1991 porte statut du corps des ingénieurs électroniciens. Modification par un décret du 12 novembre 2018.

Les agents du corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, TSEAC, participent, de jour et à vue, eux aussi au contrôle de la circulation aérienne sur des aérodromes.

Les qualifications requises

Les services de contrôle de la circulation aérienne doivent être fournis uniquement par des contrôleurs de la circulation aérienne qualifiés, titulaires d'une licence et d'un certificat, décide l'art. 3 § 1 du règlement 205/340 du 20 février 2015.

Si les services sont fournis par du personnel militaire, les États font en sorte de garantir un niveau de sécurité au moins équivalent, article 3 § 2.

Le détenteur de la licence est autorisé à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne.

La licence peut être suspendue en cas de faute ou retirée en cas d'abus ou de négligence grave.

Les textes prévoient dans un premier temps la licence de contrôleur stagiaire, dans un second temps le stagiaire peut acquérir la licence de contrôleur de la circulation aérienne. Il lui faut avoir subi une formation, avoir réussi les examens théoriques et pratiques, être titulaire d'un certificat médical, avoir des compétences linguistiques, posséder la langue anglaise en particulier.

CAA Nancy, 15 juin 2017, n° 15NC01951, refus de délivrer à un ancien contrôleur militaire la licence de contrôleur de la circulation aérienne : les conditions d'aptitude médicale, de compétence linguistique, de formation initiale n'étaient pas remplies.

Les licences contiennent une ou plusieurs qualifications, qui correspondent aux types de service que le titulaire de la licence pourra remplir.

Les mentions de qualification

La qualification contrôle d'aérodrome à vue

La qualification contrôle d'aérodrome aux instruments - avec une ou plusieurs mentions possibles : la mention contrôle tour, la mention contrôle des mouvements au sol, la mention supplémentaire surveillance des mouvements au sol, la mention contrôle air, la mention contrôle radar d'aérodrome.

La qualification contrôle d'approche aux procédures : le contrôleur est compétent pour assurer les services pour des aéronefs à l'arrivée au départ ou en transit, sans utiliser d'équipements de surveillance

La qualification contrôle d'approche de surveillance, idem, mais à l'aide d'instruments de surveillance - avec plusieurs mentions : mention radar, mention radar d'approche de précision (pour assurer le guidage pour des aéronefs en approche finale vers la piste d'atterrissage), mention radar d'approche de surveillance, mention surveillance dépendante automatique, mention contrôle terminal (aéronefs évoluant dans une région de contrôle terminal)

La qualification contrôle régional aux procédures atteste la compétence pour assurer les services sans utiliser d'équipement de surveillance

La qualification contrôle régional de surveillances, mais alors à l'aide d'équipements de surveillance, avec une ou plusieurs mentions : mention radar, mention surveillance dépendante automatique, mention contrôle terminal, mention contrôle océanique

Est organisée une formation continue, destinée à assurer le maintien des compétences.

Contrôles médicaux

Un arrêté du 14 décembre 2017 concerne le cursus de formation en médecine aéronautique des médecins chargés du contrôle de l'aptitude médicale des contrôleurs de la navigation aérienne, classe 3.

Il existe à l'école du Val de Grâce un centre de formation de médecine aéronautique donnant un cours avancé de médecine aéronautique.

Certification des examinateurs aéromédicaux

Ces médecins procèdent aux examens.

Ces fonctionnaires obéissent certes à de lourdes sujétions, ils n'en bénéficient pas moins, pour des fonctionnaires, de traitements et revenus très élevés.

La grève

Il a été procédé à un encadrement du droit de grève par la loi du 31 décembre 1984 et le décret du 17 décembre 1985, aux termes desquels un aérodrome sur quatre doit rester ouvert.

L'organisation du temps de travail

On peut consulter la décision rendue par le juge des référés du Conseil d'État le 27 août 2015, n° 392055, par laquelle est rejetée la demande de suspension d'un arrêté ministériel modifiant à titre expérimental les conditions de travail des contrôleurs de la circulation aérienne du centre en route de la navigation aérienne Est.

Le ministère a publié par arrêté du 21 juillet 2016, JO du 29 juillet 2016, un texte portant création d'une expérimentation d'évolutions de l'organisation du travail des contrôleurs de la circulation aérienne du centre en route de la navigation aérienne Est. Période d'expérimentation se terminant en mars 2018. Cycle de travail jusqu'à 7 vacations de contrôle par cycle de 12 jours. Vacances de nuit. Vacances de jour. Temps de pause. Pause pour le déjeuner. Alternance de périodes de pointe et de périodes creuses. Gestion des effectifs, en salle de contrôle, par les chefs de salle.

Un arrêté similaire du 26 septembre 2016 concerne le centre en route de la navigation aérienne Sud-Ouest.

La limite d'âge des contrôleurs aériens

Les textes européens autorisent les États à prévoir pour des raisons de sécurité une limite d'âge pour les contrôleurs exerçant des fonctions opérationnelles.

Plusieurs ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne ont contesté en justice leur mise en retraite effectuée, sans possibilité de report, à 57 ans, conformément à l'article 3 de la loi du 31 décembre 1989.

Dans l'arrêt du Conseil d'État du 5 juillet 2013, n° 362630, concernant la mise à la retraite à 57 ans des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, la haute juridiction administrative fait prévaloir le statut spécial prévu par la loi du 31 décembre 1989, article 3. La haute juridiction écarte ainsi les dispositions générales de la loi du 13 septembre 1984 sur la limite d'âge dans la fonction publique. Specialia ...

La limite d'âge de 57 ans des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est avalisée par le Conseil d'État, 4 avril 2014, Lebon, n° 362785.

Plusieurs décisions des cours admiratives d'appel sont dans le même sens : voir l'arrêt de la CAA de Versailles, 24 mai 2016, n° 15VE00016 : la limite d'âge tend à assurer la sécurité aérienne. Limite nécessaire et proportionnée, un arrêt de la CAA de Bordeaux du 26 mai 2016, n° 14BX02677, un arrêt de la CAA de Nantes, 2 novembre 2016 n° 14NTO3333 et d'autres arrêts de facture identique.

L'exercice de leurs fonctions exige une attention constante. On est en droit d'exiger d'eux une forte réactivité, une vigilance permanente, exigences qui s'émeussent avec l'âge. La limite d'âge est justifiée.

Cette limite devrait passer à 59 ans en 2022.

Les États membres du bloc d'espace aérien fonctionnel centre européen ont tous adopté pour les contrôleurs de la navigation aérienne des limites d'âge dérogatoires au droit commun et inférieures à 60 ans.

La limite d'âge est paradoxalement plus élevée pour les techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, agents de la catégorie B, ils exercent certes des missions de contrôle aérien, mais uniquement dans les aérodromes, en vision directe et en principe de jour.

Est prévue la désignation d'un prestataire de services météorologiques.

Coût annuel des services météorologiques de route : 300 millions d'euros.

Portail électronique sur les informations météorologiques. Art. D. 131-12.

L'arrêté du 20 mai 2019 porte règlement pour l'assistance météorologique à la navigation aérienne, JO du 4 juin 2019, texte n° 39. Il transpose largement les dispositions de l'annexe 3, Assistance météo à la navigation aérienne internationale.

L'assistance météo vise à assurer la sécurité et la régularité de la navigation aérienne. Le texte prévoit une convention cadre entre la DGAC et le prestataire de services météorologiques, qui suit les prescriptions de l'OMM, organisation météorologique mondiale.

Le système mondial de prévisions de zone a pour objectif de fournir des prévisions météo aéronautiques en route mondiales sous forme numérique.

Il existe des centres météo d'aérodrome.

On prévoit des centres d'avis de cendres volcaniques, Londres et Toulouse. Des centres d'avis des cyclones tropicaux.

La visibilité dominante du site est transmise.

On signale la hauteur des nuages.

Une prévision pour le décollage est fournie.

Il existe des dispositions concernant le risque du cisaillement du vent.

3. Les installations et les matériels

[L'entretien du matériel. Un arrêté du 11 septembre 2014 est relatif aux conditions de délivrance de la licence de personnel de maintenance et de suivi technique des systèmes de la navigation aérienne. Cette licence est destinée à être délivrée aux ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne, ainsi qu'aux ouvriers d'État des familles professionnelles électrotechniciens et climaticiens, exerçant des fonctions de maintenance d'équipement énergie et climatisation des centres opérationnels de la direction des services de la navigation aérienne.

Il faut pour obtenir la licence suivre une formation.]

Assurer l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic. Il convient d'améliorer et d'harmoniser les systèmes, les

composants, les procédures. Normes européennes. Utilisation efficace du spectre des radiofréquences. Codes répondeur radar. Outils automatisés.

Assurer les communications sol-sol, air-sol, air-air. Permettre les communications vocales entre les contrôleurs et les pilotes. Un règlement n°1079/2012 du 16 novembre 2012 établit des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen : les communications air - sol fondées sur un espacement entre canaux de 8,33kHz. Règlement modifié par un règlement n° 657/2013 du 10 juillet 2013. Ces exigences s'imposent aux fabricants de radios devant être exploitées dans la bande VHF, aux fournisseurs de services de navigation aérienne, aux exploitants, aux États. Subsiste une part d'activité manuelle à support papier dans la chaîne des données aéronautiques : risque d'erreurs. Fourniture progressive d'une information aéronautique sous forme électronique, sur la base d'un ensemble de données normalisé : les obstacles, les objets situés au mouvement au sol, le terrain, les montagnes, les masses d'eau, les crêtes, les glaces, les données cartographiques d'aérodrome.

Le règlement 2019/1170 du 8 juillet 2019 modifie et corrige le règlement n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen. L'objectif est d'au moins 75 % des vols disposant d'une capacité de liaison de données.

L'UE mène une politique en matière de spectre radioélectrique, il existe une réglementation pour l'utilisation du spectre radioélectrique et le fonctionnement des services de communication mobiles à bord des aéronefs (services MCA), décision 2008/294 modifiée par une décision d'exécution du 12 novembre 2013, JOUE du 14 novembre 2013. Pour qu'un appareil aérien bénéficie des services de la circulation aérienne en navigant aux instruments, il faut qu'il puisse être identifié. On utilise comme méthode d'identification des codes discrets de transpondeur pour le radar secondaire de surveillance, codes SSR. Du fait de l'augmentation du trafic en période de pointe, on ne peut pas garantir la demande de codes SSR, on ne peut pas garantir l'identification des aéronefs. La réglementation progressivement mise en place entend faire appel au code de perceptibilité assigné à l'aéronef au départ, on parle d'identification d'aéronef par liaison descendante grâce à des composants embarqués dans le cadre d'un système de surveillance air-sol. Consulter les règlements d'exécution n° 1206 et 1207/2011 du 22 novembre 2011. L'arrêté du 10 avril 2015 est relatif à la mise en service et au suivi des aides radio à la navigation, JO du 8 mai 2015, systèmes d'atterrissage aux instruments, radiophares omnidirectionnels, radiobalises non directionnelles.

L'annexe III du règlement 2019/123 est relative à la fonction de radiofréquence. Il s'agit d'optimiser l'utilisation du spectre radioélectrique aéronautique européen. Il doit exister dans chaque état un gestionnaire national des fréquences. Celui qui veut utiliser une fréquence dépose une demande. C'est le gestionnaire national qui assigne les fréquences.

L'annexe IV du règlement 2019/123 concerne la fonction des codes de transpondeur radar.

Le radar était jadis la seule technique utilisée pour assurer la surveillance du trafic aérien. Le radar est un appareil de radiodétection qui fournit des informations sur la distance, l'azimut, l'altitude des objets. Avec l'avènement des systèmes satellitaires de navigation et les liaisons de données air - sol, de nouveaux moyens existent. Il y a la surveillance dite dépendante : l'avion connaît sa position grâce à ses propres systèmes de navigation, l'avion peut transmettre sa position au sol. On parle d'ADS, Automatic Dependent Surveillance. Ce système permet de positionner les appareils évoluant au-dessus des continents et des océans. Cf. le rapport du BEA sur la catastrophe du Rio - Paris de 2009.

La mention d'unité donne la compétence pour un secteur (une zone de contrôle, une partie d'une région ou d'une région supérieure d'information en vol), un groupe de secteurs ou un ou plusieurs postes de travail déterminé. L'indicateur d'emplacement OACI est relatif au lieu topographique d'une station aéronautique fixe.

La protection pénale des installations

Commets une infraction pénale celui qui détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne - ou en perturbe le fonctionnement.

4. L'utilisation de l'espace aérien

Le réseau de la gestion du trafic aérien doit permettre une utilisation optimale de l'espace aérien, il donne aux usagers la possibilité d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent. Des dispositions sont prises pour la planification des vols, l'utilisation des capacités disponibles pendant les phases du vol, l'utilisation des itinéraires, l'orientation des routes et du trafic, la possibilité d'éviter les zones saturées, les règles de priorité en période d'encombrement et de crise.

La compagnie aérienne dépose à l'avance un plan de vol. Ce sont les instances citées ci-contre qui le valident ou le reformulent.

Le règlement n° 677/2011 du 7 juillet 2011 établissait les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien.

Il est remplacé, à compter de 2020, par le règlement 2019/123 du 24 janvier 2019, règlement qui établit les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien.

Le règlement s'applique à l'espace aérien de la région Europe de l'OACI : c'est dans cette zone que les États membres de l'UE fournissent les services de la circulation aérienne.

Les fonctions de réseau sont qualifiées de service d'intérêt général.

Le règlement institue le gestionnaire de réseau.

Le gestionnaire est nommé par la Commission. Il est certifié par l'Agence.

C'est la Commission qui assure la supervision du gestionnaire de réseau.

(Il s'agit actuellement d'un service dépendant d'Eurocontrol)

La décision 2019/709 du 6 mai 2019 concerne la nomination du gestionnaire du réseau chargé des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien pour le ciel unique européen. Eurocontrol avait donné satisfaction lors des deux premières périodes de référence. Eurocontrol a présenté une proposition. Eurocontrol est nommé gestionnaire du réseau. Doit être certifié par l'agence avant le 2 janvier 2020. Le responsable de la gestion de réseau est le directeur de la direction chargée de la gestion de réseau au sein d'Eurocontrol.

Eurocontrol exécute les tâches qui lui incombent en tant que gestionnaire de réseau indépendamment de toute activité autre. Les États membres et tiers apportent une contribution financière. Le budget d'Eurocontrol présente un compte distinct en ce qui concerne les tâches incombant à Eurocontrol comme gestionnaire de réseau.

Les aéroports sont le point d'entrée dans le réseau et de sortie du réseau.

Quelles sont ses fonctions ? La conception de réseau de routes, la coordination des ressources limitées comme les radiofréquences et les codes de transpondeur pour le SSR. Il organise la gestion et l'exploitation des fonctions de réseau. Le gestionnaire du réseau fournit les informations sur les prévisions de trafic.

Compte tenu de leurs compétences respectives, le gestionnaire du réseau ainsi que les parties prenantes opérationnelles (usagers de l'espace aérien, prestataires de services de navigation aérienne, exploitants d'aéroports) planifient, conçoivent, exploitent et contrôlent les composantes du réseau.

Le réseau de routes européen ERND. Le gestionnaire du réseau participe à sa conception.

Le règlement 2019/123 du 24 janvier 2019 consacre des dispositions dans l'annexe I à la fonction de conception et d'amélioration du réseau de routes européen. Il s'agit là d'une structure d'espace aérien offrant sécurité, capacité, flexibilité, fourniture ininterrompue de services de navigation aérienne diligents.

Les structures d'espace aérien sont planifiées de manière à faciliter une utilisation et une gestion souple et réactive de l'espace aérien en ce qui concerne les options de route, les courants de trafic, les systèmes de configuration des secteurs et la configuration des autres structures d'espace aérien.

(Existe également l'espace aérien de route libre, où les usagers de l'espace aérien peuvent planifier leur route librement entre un point d'entrée et un point de sortie)

Le plan de réseau stratégique. Il est établi par le gestionnaire du réseau. Ce plan est en cohérence avec le plan directeur européen de gestion du trafic aérien. Il oriente le développement à long terme du réseau. Il a pour objet la réalisation des objectifs de performance des fonctions de réseau fixés dans le système de performance.

L'annexe V du règlement 2019/123 du 24 janvier 2019 présente un modèle.

Le plan de réseau opérationnel. Détaillé. Établi par le gestionnaire du réseau. Il s'agit de mettre en œuvre le plan de réseau stratégique au niveau opérationnel à court et moyen terme. Les plans des prestataires de services de la circulation aérienne et des exploitants d'aéroports doivent concorder avec le plan de réseau opérationnel.
Le règlement 2019/123 présente un modèle dans son annexe VI.

Le gestionnaire de réseau entretient une collaboration étroite avec les prestataires de services de navigation aérienne au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, notamment en matière de planification stratégique et de gestion tactique des courants et des capacités quotidiens.
Les autorités militaires sont associées aux fonctions de réseau. Certaines parties de l'espace sont réservées à l'État.

Le règlement, article 18, institue le comité de gestion du réseau.

L'article 19 du règlement prévoit la création de la CECAC, cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise.

Le gestionnaire de réseau, avec l'assistance éventuelle de la CECAC, coordonne les réactions aux crises de réseau. Le gestionnaire de réseau surveille la situation du réseau 24 heures sur 24 pour détecter les crises de réseau. Il organise des exercices de simulation de crise.

Les courants de trafic aérien

L'objectif de la réglementation européenne est de garantir la meilleure utilisation de la capacité disponible du réseau.

L'unité centrale d'ATFM est assurée par le gestionnaire du réseau.

L'unité locale de gestion des courants de trafic aérien, unité ATFM locale, est une entité de gestion des courants agissant pour le compte d'une ou plusieurs autres entités de gestion des courants, en tant qu'interface entre l'unité centrale et une ou plusieurs unités ATS (prestataires de services de la circulation aérienne). Elle couvre de façon exclusive une zone de l'espace aérien.

Le règlement n° 255/2010 du 25 mars 2010 est relatif à la gestion des courants de trafic aérien dite ATFM.

L'unité centrale d'ATFM reçoit un certain nombre d'attributions : coordination et mise en œuvre des mesures ATFM.

Le gestionnaire de réseau, en coordination avec les unités ATFM locales, recherche des itinéraires de remplacement pour soulager les zones encombrées, propose un détournement pour certains vols.

Au niveau inférieur, existent les unités par le gestionnaire de réseau aux exploitants d'aéronefs, aux unités ATS ; elles donnent des indications sur la disponibilité de l'espace aérien, la disponibilité des routes, les positions de vol, les horaires de décollage réels.

Le règlement 2019/123 du 24 janvier 2019 contient une annexe II, intitulée La fonction de gestion des courants de trafic aérien.

Le gestionnaire de réseau et les parties prenantes opérationnelles planifient et exécutent les tâches destinées à soutenir la fonction ATFM pour les phases de tous les vols qu'il est prévu d'effectuer ou qui sont effectués au titre de la circulation aérienne générale.

Les vols au départ de la zone géographique (où sont appliquées des mesures ATFM) font l'objet d'une attribution de créneaux horaires ATFM.

Les vols au départ d'autres zones sont exemptés de l'attribution de créneaux horaires ATFM, mais ils sont soumis à des contraintes en matière de route, des systèmes d'orientation du trafic et des temps de vol des trajectoires.

L'attribution des créneaux de départ ATFM donne en principe priorité aux vols selon l'ordre de leur entrée dans le lieu où s'applique la mesure ATFM.

Les temps de vol - en phase de planification et en phase d'exécution - sont en cohérence avec les mesures ATFM, ils sont communiqués, par le gestionnaire de réseau, aux exploitants d'aéronefs, aux unités ATS et aux unités ATFM locales.

Les plans de vol dans la phase préalable au vol, R. n° 1033/2006 du 4 juillet 2006.
Les exploitants d'aéronefs déposent un seul plan de vol pour chaque vol prévu.
Le gestionnaire de réseau suspend un plan de vol lorsque, compte tenu de la marge de temps, le créneau de départ ATFM ne peut être respecté et que la nouvelle heure de départ de l'aire de stationnement n'est pas connue.
Les vols qui ne respectent pas leur heure estimée de départ de l'aire de stationnement - il y a des tolérances - ou dont le plan a été rejeté ou suspendu ne sont pas autorisés à décoller par le contrôle de la circulation aérienne.
L'exploitant, dans l'exécution du vol, prend en compte l'ensemble des mesures ATFM.

Les performances

Le système de performance vise à améliorer les performances des services de navigation aérienne et les fonctions du réseau dans le cadre du ciel unique européen.
Cette amélioration des performances concerne aussi bien les services de navigation aérienne de route que les services terminaux (on parle d'une approche porte à porte).
La performance s'exerce dans des domaines comme la sécurité, l'environnement, la capacité, l'efficacité économique.
La performance est appréciée par période.
La planification de la performance est mise en place à l'échelon de l'Union, à celui des blocs d'espace aérien fonctionnels ou à celui de chaque État membre de l'Union.

Le texte de référence demeure l'article 11 intitulé « Système de performance » du règlement n° 549/2004 du 10 mars 2004, règlement-cadre pour la réalisation du ciel unique européen.

La Commission européenne pose des règles d'exécution remplacées rapidement par d'autres.
On est en présence d'une législation à caractère technique et évolutive, qui ne parle guère aux profanes.

Le règlement n° 691/2010 du 29 juillet 2010 établissait un système de performance pour les services de navigation aérienne et pour les fonctions de réseau. Modification par le règlement n° 677/2011 du 7 juillet 2011.
La Commission est assistée par un organe d'évaluation des performances.

Une décision de la Commission du 21 février 2011 avait fixé des objectifs de performance et des seuils d'alerte pour la fourniture des services de navigation aérienne pour les années 2012 à 2014 : amélioration en matière de retard, en matière d'environnement, faire baisser les taux pour les services de navigation aérienne de route ... instauration de seuils d'alerte
En matière de sécurité. En matière d'environnement. L'indicateur de capacité : les minutes de retard. Les plans de performance : le trafic prévu, les coûts des services, la description des investissements, la dimension civil - militaire du plan ... Le suivi. On a défini des indicateurs de performance, KPI, règlement n° 1216/2011 du 24 novembre 2011, pour évaluer l'efficacité de la gestion de la sécurité, analyse des risques, non- respect des minimums de séparation et des incursions sur piste. Présence d'une culture juste. Textes abrogés à compter du 1^{er} janvier 2015.

Ce système avait été remplacé par le règlement d'exécution n°390/2013 du 3 mai 2013 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Abrogé à son tour à compter du 1^{er} janvier 2020.

Le règlement demeure toutefois en ce qui concerne les obligations portant sur la deuxième période de référence.
C'est ainsi qu'une décision d'exécution 2017/1985 du 31 octobre 2017 concerne la performance des services de navigation aérienne de Malte, de Bulgarie et de Pologne.
La commission avait publié une décision du 11 mars 2014 qui fixe des objectifs de performance pour réseau de gestion du trafic aérien pour la période 2015-2019.

Le dispositif actuel

Le règlement d'exécution 2018/1048 du 18 juillet 2018 fixe des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances.
Ce règlement concerne principalement les procédures d'approche aux instruments.

Rétrécissement de l'espace aérien disponible du fait de la croissance de la circulation aérienne.
Mise en œuvre de la PBN (navigation fondée sur les performances) dans les zones de contrôle terminal à forte densité.
Le gestionnaire du réseau prépare un plan de performance du réseau conforme au système de performance et le met en œuvre, une fois approuvé par la Commission.
Si les niveaux de performance ne sont pas atteints ou si les mesures opérationnelles ne sont pas mises en œuvre, le gestionnaire de réseau propose des mesures correctives à prendre par les parties prenantes opérationnelles.
Le gestionnaire de réseau assure le suivi continu des performances au niveau du réseau.
L'objectif est : Améliorer la précision de la trajectoire d'approche. Réduire la consommation de carburant. Promouvoir l'utilisation du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire EGNOS. Mettre en place des approches par minima de performance d'alignement de piste avec guidage vertical 3 D.
Prévoir un plan de transition.
Les règles nouvelles s'appliquent à compter de 2024 et de 2030.

Le règlement d'exécution 2019/317 du 11 février 2019 est relatif au système de performance dans le ciel unique européen.
Ce règlement s'applique à la troisième période de référence : 2020 à 2024.
La Commission reçoit éventuellement l'assistance de l'organe d'évaluation des performances. Article 3.
Le gestionnaire du réseau accomplit certaines tâches indiquées à l'article 5 : il soutient la commission pour donner des éléments pour la fixation des objectifs de performance à l'échelle de l'union ; il soutient les autorités de surveillance nationales ; il aide les prestataires de services de navigation aérienne à atteindre les objectifs de performance (nationaux ou des FAB) quant au plan de réseau opérationnel.
(On tient compte des retards pour apprécier la performance. Les retards peuvent être dus aux compagnies, au réseau, aux aéroports)
La Commission et les États coordonnent leur action avec l'agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.
Des indicateurs de performance clés et des indicateurs à utiliser pour le suivi sont établis, à l'échelle de l'union, au niveau national ou à celui des blocs d'espace aérien fonctionnels, article 8.
L'article 9 concerne le processus d'établissement des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
Au moins 19 mois avant le début d'une période de référence, la Commission reçoit des autorités nationales des données sur les coûts initiaux ainsi que des informations sur les prévisions de trafic.
Au plus tard 15 mois avant le début d'une période de référence, la Commission publie les fourchettes de valeur indicatives permettant de fixer les objectifs de performance
La Commission consulte les parties intéressées.
Au plus tard 7 mois avant le début d'une période de référence, la Commission adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les indicateurs de performance.
Les États peuvent demander, compte tenu de seuils d'alerte, une révision des objectifs de performance.
Les autorités de surveillance nationales établissent des plans de performance, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. Article 10. Article 12 et suivants. L'annexe II donne le modèle des plans de performance établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. L'annexe IV donne les critères pour l'évaluation des plans et objectifs de performance établis au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels. La Commission a un pouvoir de vérification, article 13 et d'évaluation, compte tenu des objectifs de performance adoptés à l'échelle de l'Union, art. 14. Il y a des objectifs de performance nationaux contraignants. Les plans tiennent compte de différents facteurs, comme les prévisions de trafic en route et les prévisions de trafic terminal.
Le gestionnaire de réseau établit le plan de performance du réseau. Article 10, § 5. Ce plan est adopté par la Commission. Article 19. L'annexe III contient le modèle pour le plan de performance du réseau. L'annexe V présente les critères pour l'évaluation du projet de plan de performance du réseau.
Les plans de performance adoptés par les États membres contiennent des mécanismes incitatifs, article 11.

La décision d'exécution 2019/903 du 29 mai 2019 de la Commission fixe les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence débutant le 1^{er} janvier 2020 et s'achevant le 31 décembre 2024. on attend des améliorations avec la mise en œuvre de l'espace aérien de route libre, FRA, qui permet des routes plus courtes.
Le trafic aérien progresse en Europe, les retards en route augmentent. La capacité ATM n'est pas suffisante pour faire face à la croissance du trafic.

Le SESAR.

L'UE a constitué une entreprise commune, qui est un organisme de l'Union, pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien, SESAR, par le règlement n° 219/2007 modifié du 27 février 2007 : le volet technologique du ciel unique européen : il s'agit de doter d'ici 2030 l'UE d'une infrastructure de contrôle de la circulation aérienne. Moderniser le système de gestion du trafic aérien. Pour disposer d'un transport aérien sûr et respectueux de l'environnement.

Le projet SESAR est un processus évolutif et continu.

On relève trois étapes dans le processus : l'exploitation sur une base temps, l'exploitation reposant sur la trajectoire, l'exploitation fondée sur les performances.

On peut lire le rapport sur les comptes annuels de cette entreprise commune SESAR, qui a son siège à Bruxelles et qui a été constituée en février 2007, en vue de gérer les activités du programme, Single European Skye Air Traffic Management Resarci, JOUE du 10 janvier 2013, C 6/46. Le programme SESAR a pour objet de moderniser la gestion du trafic aérien ATM Air Traffic Management.

Il y a eu une phase de définition, à partir de 2005, le plan directeur ATM européen a été élaboré.

La phase de développement, entre 2008 et 2013, prolongée jusqu'en 2015, est gérée par l'entreprise commune, elle mène à la production de nouveaux systèmes technologiques et de composants ainsi qu'à l'instauration de procédures opérationnelles.

Les années 2014 - 2024 doivent voir la phase de déploiement, conduite par les partenaires industriels et les parties prenantes, pour la production et la mise en place sur une grande échelle de la nouvelle infrastructure de gestion du trafic aérien.

Cette entreprise dite commune résulte d'un partenariat public-privé. Elle a été fondée par l'Union européenne et Eurocontrol. 15 entreprises publiques et privées du secteur de la navigation aérienne en sont devenues membres, comme des fournisseurs de services de navigation, des entreprises de construction de matériel (terrestre, aéronautique et spatial), des fabricants d'appareillage de bord, des constructeurs aéronautiques, des autorités aéroportuaires.

Le budget pour la phase de développement du programme SESAR I s'élève à 2,1 milliards d'euros.

147,7 millions d'euros ont été mis en 2011 à la disposition de l'entreprise commune.

Voir le rapport sur les comptes annuels de l'entreprise commune, JOUE du 16 décembre 2016, C 473/66.

Pour la phase de déploiement du programme SESAR II, 2014-2014, le budget s'élève à 585 millions d'euros.

La contribution d'Eurocontrol devrait être de l'ordre de 500 millions d'euros, celle des partenaires de l'industrie aéronautique devrait être proche de 720 millions. 90 % de ce financement prennent la forme de contributions en nature.

Près de 10 000 vols commerciaux ont en 2011 bénéficié de démonstrations en vol. On a mis en place la première tour de contrôle à distance (Malmö). Une interconnexion a été établie entre aéroports européens de premier plan, dont Toulouse, elle a permis une réduction de la consommation de carburant. Certains retards sont notés.

Cette entreprise commune était destinée à disparaître 8 ans après l'adoption, 30 mars 2009, du plan directeur européen de gestion du trafic aérien en Europe, plan directeur GTA, sa durée d'existence a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2024, par le règlement N° 721/2014 du 16 juin 2014.

La Commission a publié un règlement d'exécution, n° 409/2013, du 3 mai 2013 : il s'agit de définir des projets communs, et d'établir des mesures pour soutenir la mise en œuvre du Plan directeur européen de gestion du trafic aérien

Un règlement n° 716/2014 du 27 juin 2014 amorce la mise en place de ce qui est appelé le projet pilote commun. Le tout ayant pour objectif la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien. C'est l'entreprise SESAR qui a rédigé la première version de ce premier projet commun. On prévoit 6 fonctionnalités pour la gestion du trafic. Gérer les arrivées 200 milles marins à l'avance pour amorcer la descente. Gérer le débit des aéroports : les avions qui arrivent sont espacés, il faut éviter les turbulences de sillage, assurer le guidage des mouvements au sol. Favoriser une gestion souple de l'espace aérien : les usagers doivent pouvoir voler au plus près de leur trajectoire préférée. La gestion collaborative du réseau doit être instaurée. L'échange des informations (réservation d'espace aérien, cartes, informations météo) apparaît avec la gestion initiale de l'information pour l'ensemble du système. On prévoit le partage d'informations

sur la trajectoire initiale.

Le suivi des aéronefs navigant au-dessus des océans

Le Boeing de la compagnie malaisienne, se rendant à Pékin, disparu corps et biens sans laisser de traces au-dessus de l'océan Indien, 8 mars 2014. On a retrouvé des débris sur le rivage de l'île de la Réunion. Certains émettent l'hypothèse d'un acte suicidaire du commandant de bord, qui, s'il voulait s'ôter la vie, a mené à la mort l'ensemble des passagers et des autres membres de l'équipage.

5. Le financement du contrôle aérien

Le contrôle aérien présente un coût pour la collectivité. Il est logique que les usagers participent à son financement. Les services de navigation aérienne sont payants : ils donnent lieu à imposition de *redevances* par les États. La tarification repose sur les coûts. Certaines distinctions sont opérées. On oppose services de route et services terminaux, ceux-ci distinguant services de navigation aérienne fournis dans les aéroports, et services de la circulation aérienne liés à l'approche et au départ des aéronefs.

L'article 15 du règlement n° 550/2004 du 10 mars 2004 charge la Commission d'établir un système commun de tarification des services de navigation aérienne, permettant son application uniforme dans le ciel uniforme européen.

Le système doit être compatible avec le système de redevances de route d'Eurocontrol. C'est en effet cet organisme qui prend en charge ou qui cordonne ce service dans l'espace aérien supérieur et qui en contrepartie perçoit la redevance, qu'il rétrocède aux États.

Transparence des coûts.

Le règlement d'exécution n° 391/2013 du 3 mai 2013 établissait un système commun de tarification des services de navigation aérienne, il est remplacé par le règlement 2019/317 du 11 février 2019 établissant un système de tarification dans le ciel unique européen.

Ce règlement concerne les services de navigation aérienne fournis par des prestataires de services de la navigation aérienne (ainsi que par les prestataires de services météorologiques) pour la circulation aérienne générale à l'intérieur des régions EUR et AFI de l'OACI.

Ce règlement est à la discrétion des États pour les services de navigation aérienne terminaux fournis dans les aéroports comptant moins de 80 000 mouvements de transport IFR (règles de vol aux instruments) par an. Article 1°, § 3.

Méthodes de calcul

La décision 2019/1291 du 30 juillet 2019 est relative à la conformité du taux unitaire de 2019 pour la zone tarifaire de la Suisse avec la réglementation européenne. C'est le taux unitaire de 106,33 francs suisses qui est fixé pour 2019 pour la zone tarifaire de route de la Suisse.

Le chapitre V du règlement 2019/317 du 11 février 2019 fixe les grands principes du financement des services de navigation aérienne.

Les redevances de route : les usagers paient les redevances de route, ces redevances servent à financer les coûts fixés des services de navigation aérienne de route, article 20, § 1°. Partie en route : la distance parcourue hors d'un cercle de 40 miles nautiques autour d'un aéroport.

Les services de navigation aérienne terminaux : les usagers de l'espace aérien paient les redevances pour services terminaux, ces redevances servent à financer les coûts fixés de ces services, art. 20 § 2.

Les États établissent dans leur espace aérien des zones tarifaires, article 21.

Les États notifient à la Commission et le cas échéant au SCRR, service central des redevances de route, d'Eurocontrol, la création de ces zones tarifaires.

Zone tarifaire de route

Zone tarifaire terminale

Il y a lieu d'établir l'assiette des coûts pour les redevances, article 22. Cette assiette correspond aux coûts fixés liés à la fourniture des services de navigation aérienne dans la zone tarifaire concernée.

Les dispositions de l'article 22 s'appliquent mutatis mutandis à l'établissement des coûts réels, article 23.

Les assiettes des coûts sont établies de manière transparente, après consultation des intéressés (prestataires de services de navigation aérienne, représentants des usagers, exploitants d'aéroports, coordonnateurs d'aéroports), art. 24.

Les États calculent les taux unitaires de route et des services terminaux avant le début de chaque année de la période de référence, article 25.

L'article 27 instaure un mécanisme de partage du risque lié au trafic : les revenus ne correspondent pas forcément aux prévisions, il peut y avoir des écarts. Les revenus seront supérieurs ou inférieurs aux prévisions.

L'article 28 concerne le mécanisme de partage du risque lié aux coûts.

Les États fixent chaque année un taux unitaire pour chaque zone tarifaire, article 29. Les usagers sont consultés, art. 30.

L'article 31 est relatif au calcul des redevances.

La redevance de route pour un vol donné dans une zone tarifaire de route donnée est égale au produit du taux unitaire pour cette zone tarifaire de route et des unités de services de route pour le dit vol.

La redevance pour services terminaux pour un vol dans une zone tarifaire terminale donnée est égale au produit du taux unitaire établi pour cette zone tarifaire terminale et des unités de services terminaux pour le dit vol.

Certains vols sont exonérés de redevances de route : les vols des petits engins (aéronefs dont la masse maximale au décollage autorisée est inférieure à 2 tonnes métriques) ; certains vols mixtes VFR/IFR ; les vols transportant en mission officielle les monarques régnants, les chefs d'état, les chefs de gouvernement, les ministres ; les vols de sauvetage.

D'autres vols peuvent être exonérés de redevances de route si l'état le décide : les vols militaires ; les vols d'entraînement ; des vols d'essai ; les vols aller et retour dans le même aéroport ; les vols VFR ; les vols humanitaires ; les vols de la douane et de la police.

Les États peuvent exonérer de redevances pour services terminaux tous les vols précités.

C'est l'État qui prend à sa charge les coûts des vols exonérés.

Les États peuvent pratiquer la modulation des redevances de navigation aérienne, art. 32. Ainsi pour optimiser l'utilisation des services, pour agir sur l'environnement, pour réduire la congestion du réseau dans une région ou sur une route.

Les usagers doivent payer les redevances ; l'art. 33 indique rapidement et intégralement.

Des sanctions sont prévues en cas de non-paiement, le débiteur s'expose à un déni de services, à la détention d'aéronefs, il encourt en France la saisie conservatoire des aéronefs par l'organisme créancier.

Chaque État peut, sous certaines conditions, appliquer un système de tarification simplifié, art. 34.

Un État peut décider que la fourniture des services sera soumise aux conditions du marché, article 35.

L'annexe X donne les critères d'évaluation.

[Dans le droit antérieur, il était déjà admis que les États pouvaient décider que leurs services de navigation aérienne seraient soumis aux *conditions du marché*. En ce cas, les États concernés pouvaient décider de ne pas fixer des coûts fixés selon les dispositions de l'article 7 du règlement 2013.

La décision 2016/1940 du 6 octobre 2016, concernant les services de navigation aérienne terminaux rendus sur 9 aéroports de la zone tarifaire B du Royaume-Uni, Heathrow, Gatwick, Stans Ted, Luton, City, Birmingham, Manchester, Glasgow et Édimbourg, indique que ces services sont soumis, pour 2015-2019, aux conditions du marché.]

L'arrêté du 21 décembre 2015 est propre aux dispositions générales des redevances de navigation aérienne. Il a été modifié par un arrêté du 24 juin 2019.

Les montants facturés de la RSTCA Métropole sont payables à Bruxelles au siège d'Eurocontrol.

Toute redevance qui n'a pas été acquittée est majorée d'un intérêt.

Un recouvrement forcé est envisageable, avec menace de suspension de services, rétention d'aéronefs.

Un arrêté du 22 décembre 2017 fixe les taux unitaires des redevances de navigation aérienne, redevance de route, redevance pour services terminaux de la circulation aérienne métropole et outre-mer, redevance océanique.

La Cour de cassation, dans un arrêt de 2014, considère que les redevances de navigation aérienne sont dues aux États en raison de la souveraineté des États sur leur espace aérien et pour le survol de leur territoire. Ces redevances concernent une activité de puissance publique et sont couvertes par l'immunité d'exécution. En l'espèce une société Romak SA Genève créancière de la république d'Ouzbékistan avait pratiqué une saisie attribution sur un compte HSBC France ouvert au nom de cet État. Le juge de l'exécution a prononcé la nullité de cette saisie et en a ordonné la main levée. I° Civile, 5 mars 2014, Bull., n° 12-22406.

On tend pourtant à considérer désormais que la redevance n'est que la contrepartie d'un service et qu'on est dans le cadre d'une économie marchande. L'aspect de droit public économique ne saurait cependant être méconnu.

Le réseau de la gestion du trafic aérien. Les États prennent les mesures pour assurer le financement des fonctions de réseau confiées au gestionnaire de réseau sur la base des redevances de navigation aérienne.

Le gestionnaire du réseau établit ses coûts d'une manière claire et transparente

Voir le règlement n° 970/2014 du 12 septembre 2014.

(Le JOUE du 1° juillet 2019, C220/25, publie une demande de décision préjudicielle émanant de la cour d'appel de Bruxelles, le litige oppose entre autres DA, l'administration roumaine des services du trafic aérien et Eurocontrol. Il y aurait une contradiction entre une sentence arbitrale CIRDI de 2013 et une décision de 2015 de la Commission statuant en matière d'aides d'État, affaire C-340/19.)

6. Les responsabilités des intervenants et des opérateurs

La catastrophe aérienne

Patrick Petitfils, La responsabilité des services de la navigation aérienne en droit français, thèse, Aix, 1990

i. La situation en France

α) La responsabilité pénale des agents du service du contrôle de la navigation aérienne

Chambre criminelle, 22 septembre 2009 sur pourvoi de Colmar 14 mars 2008 : catastrophe le 20 janvier 1992 dite du Mont Sainte Odile, renvoi du contrôleur aérien devant le tribunal correctionnel pour homicide par imprudence, relaxe en 1° instance, relaxe en appel, rejet du pourvoi : les erreurs éventuelles n'entretenaient pas de lien de causalité certain avec les dommages.

β) L'indemnisation des victimes

Le recours à l'assurance responsabilité civile : règlement n° 1035/2011 annexe 1, chiffre 7

La compétence internationale des tribunaux français en cas de mise en cause d'un organisme étranger

Le choix de l'ordre juridictionnel :

Compétence administrative ou judiciaire au titre du dommage causé par un véhicule

La compétence administrative et la responsabilité des services de l'État

Le Conseil d'État, 2 avril 2010, a abandonné la jurisprudence qui exigeait la faute lourde en ce qui concerne la responsabilité de l'État à raison des activités du service de contrôle de la navigation aérienne, la faute simple suffit.

CAA Versailles, 24 janvier 2013. L'arrêt concerne une collision le 25 mai 2000 sur une piste de Roissy entre un avion appartenant à Air Liberté et un appareil appartenant à la compagnie Stream line. Mort du pilote, blessures du co-pilote, les deux aéronefs sont endommagés. Air Liberté agit en responsabilité contre l'État. La faute de l'État est établie, l'accident a pour origine une confusion commise par les agents chargés du contrôle aérien en ce qui concerne l'identification des appareils ayant demandé l'autorisation d'utiliser la piste. L'État engage sa responsabilité à raison de la faute commise par ses agents. Nomination d'un expert pour déterminer le coût de la réparation et de l'immobilisation, éventuelle réparation des moteurs, montant des pertes d'exploitation, coût de la location d'un appareil de substitution. Le Conseil d'État a annulé cet arrêt et renvoyé l'affaire devant la même cour d'appel.

CAA Versailles, 2 juin 2015, n° 14VE03560 : la responsabilité de l'État est engagée du fait de la faute du service du contrôle aérien de Roissy ; l'erreur de localisation de l'appareil en attente de décollage, que le contrôleur a cru au seuil de la piste 27, alors que l'un des aéronefs était immobilisé sur une bretelle latérale ; insuffisance des procédures de vérification du contrôle, qui aurait permis de rectifier cette erreur.

CAA Versailles, 2 juin 2015, n° 11VE00413, réparation des dommages matériels subis par Air Liberté et restés à sa charge, il s'agit de la part n'étant pas prise en charge par les assureurs : réparation de l'aéronef endommagé, frais d'expertise, coût de travaux d'inspection des moteurs, affrètement et location d'avions, perte du fait d'annulation de vol. Déduction d'économies, absence de frais de maintenance, suspension de la prime d'assurance corps durant

l'immobilisation de l'appareil.

Tribunal administratif de Nice, 18 février 2013, RFDA 2013.291, note Pradon et Martin : un accident en octobre 2005 sur l'aéroport de Cannes Mandelieu, un avion de type Jodel qui s'apprêtait à décoller est soulevé par les souffles des réacteurs d'un jet Cessna en train d'effectuer des essais moteurs à pleine puissance positionné sur une piste voisine, l'avion est endommagé, son propriétaire agit dans un premier temps contre le propriétaire de l'appareil en le faisant condamner sur le fondement de l'art. L.141-1 CAC, dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution. Dans un second temps, le propriétaire de l'aéronef condamné par la justice commerciale fait condamner l'État par la juridiction administrative au titre de la faute d'imprudence de la dame contrôleur aérien qui avait autorisé le pilote de l'avion endommagé à traverser la zone de souffle sans le prévenir de la nature des essais.

ii. À l'étranger

Une collision s'est produite, vers 21 H 30, le 1^{er} juillet 2002, au-dessus d'Überlingen, près du lac de Constance, entre un Tupolev de la compagnie russe Bashkarian Airlines se rendant de Moscou à Barcelone et un Boeing exploité par le transporteur DHL allant de Bergame à Bruxelles. Les appareils aériens volaient à 12 000 mètres d'altitude environ. Cet accident a entraîné la mort respectivement de 69 personnes dont 57 passagers du côté de l'appareil russe et de deux membres de l'équipage de l'avion de DHL.

Un tribunal allemand en juillet 2006 a conclu à la responsabilité du gouvernement allemand, il était contraire au droit allemand d'avoir confié à la firme Skyguide (société suisse dont le capital est détenu à plus de 99 % par la confédération) le service depuis Zurich du contrôle aérien dans l'espace aérien allemand.

Une investigation pénale a été menée devant une juridiction fédérale suisse qui a condamné pénalement en 2007 certains agents du prestataire suisse de services de contrôle aérien.

La société suisse Skyguide a indemnisé en décembre 2006 les proches parents des victimes, certains des proches ont formé un recours devant le tribunal administratif fédéral, qui a estimé le 17 février 2010 que les montants alloués étaient dans la plupart des cas suffisants. Cette indemnisation en réparation du tort moral a été estimée suffisante par le Tribunal fédéral dans des arrêts du 28 avril 2011.

Le contrôleur aérien danois a été assassiné le 24 février 2004 dans sa maison de Zurich par un ossète dont l'épouse et deux enfants étaient morts dans la catastrophe. Ce russe aurait échappé en Suisse à la condamnation pénale à raison d'une capacité mentale diminuée ou selon d'autres sources aurait effectué trois ans de détention.

L'accident résultait vraisemblablement d'un concours de négligences.

Le TCAS et le contrôleur avaient donné des ordres contraires.

Une réglementation ultérieure demande à l'équipage de tenir compte des indications du TCAS.

Les objets spatiaux, pour aller dans l'espace et en revenir, sont appelés à transiter dans l'espace aérien que parcourent les aéronefs. Il faut éviter les chocs et les collisions. La sécurité doit être observée dans l'espace aérien, qu'il soit utilisé pour la navigation aérienne ou pour la navigation spatiale.

L'OACI et l'UNOOSA ont tenu en commun en mars 2015 un symposium à Montréal, durant lequel ces questions ont été débattues. Voir le communiqué de l'OACI en date du 20 mars 2015.

DEUXIÈME PARTIE. LES BIENS

De même que le navire exposé au péril de la mer caractérise le droit maritime, le droit aérien trouve son fondement dans l'exercice de la navigation aérienne accomplie par les aéronefs et le droit spatial n'existe que parce que des objets spatiaux sont lancés par l'homme dans l'espace.

Aussi allons-nous présenter l'aéronef et l'objet spatial qui sont les engins caractéristiques de la navigation dans l'air et dans l'espace (I).

Les appareils aériens et spatiaux peuvent se trouver à l'origine de dommages variés, ils peuvent s'écraser au sol, ils peuvent entrer en collision avec d'autres engins, ils peuvent engendrer des nuisances sonores insupportables, ils peuvent dégager des gaz dangereux pour la santé humaine et pour l'avenir du globe. Nous évoquerons donc ensuite les responsabilités qui peuvent surgir du fait de ces engins (II).

TITRE I. LES OBJETS AFFECTÉS A LA NAVIGATION AÉRIENNE ET SPATIALE

Nous voulons évoquer, au nombre des engins navigants, l'aéronef (I) qu'on oppose à l'objet spatial (II), l'un évoluant dans l'air, l'autre dans un espace sans air.

CHAPITRE I. L'AÉRONEF

L'aéronef est l'instrument de la navigation aérienne.

L'aéronef est l'engin mécanique, avec ou non une présence humaine à bord, qui vole dans les airs.

Le mot a été forgé, en 1861, par Gustave de Ponton d'Amécourt : le navire de l'air.

Le droit du financement des aéronefs, ouvrage collectif, coordination de C.I Grigorieff et de V. Correia, Bruylant, 2017, ouvrage très riche, auquel on se référera dans la suite de nos développements. La plupart des contributions sont dues à des praticiens ou à des avocats d'affaires, parfaitement informés des nécessités de la pratique.

Les définitions

Il existe plusieurs définitions de l'aéronef, qui ne sont pas absolument concordantes.

Le dictionnaire de l'Académie définit l'aéronef comme le véhicule capable d'évoluer dans l'air, quel que soit son mode de propulsion et de sustentation.

L'annexe 7 à la convention de Chicago

L'appareil capable de se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air
Autrement que par les réactions de l'air contre la surface de la terre

(Cette adjonction a été apportée le 8 novembre 1967 pour exclure de la définition des aéronefs les engins à coussin d'air, hovercraft)

Certains textes de l'UE retiennent des définitions telles que

Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre, règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.010

Un appareil qui peut se sustenter dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre, annexe I du règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, chiffre 8, JOUE 25/10/2012 L 296/5, règlement n° 139/2014 du 12 février 2014

Aéronef, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air

sur la surface de la Terre, article 2, chiffre 2, règlement n° 376/2014 du 3 avril 2014, idem dans le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, idem à l'article 3, chiffre 28, du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

La directive UE 2017/433 du 7 mars 2017 donne une liste des produits liés à la défense, elle définit l'aéronef comme le véhicule aérien à voilure fixe, à voilure pivotante, à voilure rotative (hélicoptère), à rotor basculant ou à voilure basculante.

La définition française est différente.

Le code des transports, à l'article L. 6100-1, définit l'aéronef comme l'appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs.

Idem en ce qui concerne les aéronefs militaires, décret n° 2013-367 du 29 avril 2013, art. 2.

On parle de charge utile pour désigner la masse totale du fret, du courrier, des passagers transportés à bord de l'aéronef durant le vol.

L'aéronef est, comme les bateaux, les navires et les objets spatiaux, un bien meuble immatriculé. Art. L. 6121-2 CT. Il est soumis, sauf dispositions contraires, aux règles du droit civil.

Les cerfs-volants sont des aéronefs. Dispensés d'immatriculation.

Il y a discussion en ce qui concerne les parachutes. L'attribution de la qualité d'aéronef semble admise implicitement en législation. Ils sont dispensés d'immatriculation.

Parapentes et deltaplanes sont des aéronefs.

Les fusées balistiques et les missiles ne sont pas, semble-t-il, des aéronefs, ils ne se soutiennent pas dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air. C'est la poussée de la fusée qui induit le mouvement de l'engin.

La typologie des aéronefs

Classifications des aéronefs : une grande diversité d'aéronefs.

Des distinctions principales, des classifications secondaires.

On opposait jadis les aérostats aux aérodynes.

. Les aérostats

Ce sont des engins plus légers que l'air, alimentés par l'air chaud ou par des gaz.

- les ballons : ils sont captifs ou libres, ils sont habités ou non. Un ballon est un aéronef non entraîné par un organe moteur, qui s'élève dans l'air par l'effet de la portance et est dirigé dans l'atmosphère en utilisant les vents ; la montgolfière est un ballon à air chaud. Un ballon désigne un aéronef non motorisé plus léger que l'air et capable de voler grâce à l'utilisation soit de gaz soit d'un brûleur embarqué, règlement du 3 novembre 2001, annexe 1, FCL.010

- les dirigeables : le dirigeable est un ballon à gaz (hélium) ; il a recours à la propulsion par hélices, c'est un aéronef motorisé plus léger que l'air.

La directive UE 2017/433 du 7 mars 2017 sur les produits liés à la défense définit le dirigeable comme le véhicule aérien moto propulsé qui flotte grâce à un corps rempli de gaz (généralement de l'hélium et anciennement de l'hydrogène) plus léger que l'air.

. Les aérodynes

Ce sont des aéronefs plus lourds que l'air.

- Les planeurs

Un planeur est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes et le vol libre ne dépend d'aucun moteur. On englobe également dans cette définition les deltaplanes, les parapentes et les autres aéronefs comparables.

Le planeur est un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur, règlement du 3 novembre 2011, annexe 1

On connaît le planeur motorisé qui est un aéronef équipé d'un ou plusieurs moteurs et qui, avec un ou plusieurs moteurs à l'arrêt, possède les caractéristiques d'un planeur.

Le moto-planeur, Touring Motor Gilder, TMG, désigne une classe spécifique de planeurs motorisés pourvus d'un moteur intégré et non rétractable et d'une hélice non rétractable. Il doit être capable de décoller et de s'élever par sa propre puissance conformément à son manuel de vol, règlement du 3 novembre 2011

- Les avions

La création du mot avion en 1890 est attribuée à Clément Ader, né à Muret en 1841 et mort à Toulouse en 1925.

L'avion est un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol, règlement n° 139/2014 du 12 février 2014.

L'avion est un aéronef moto propulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure, chiffre 6 de l'annexe I, règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, JOUE 25/10/2012 L 296/5

On nomme hydravion un aéronef à voilure fixe conçu pour décoller et atterrir sur l'eau.
On connaît les avions amphibies exploités comme des hydravions.

Les avions de classe de performance A comprennent les avions multi moteurs à turbopropulseurs disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg, ainsi que tous les avions multi moteurs à turboréacteurs

On appelle avion de classe de performances B, un avion à turbopropulseurs disposant d'une configuration maximale en sièges passagers, MOPSC, de 9 au maximum et d'une masse maximale au décollage de 5700 kg ou moins, art. 2 du règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, chiffre 2.

Les avions de classe de performance C sont des avions dotés de moteurs à pistons, disposant d'une MOPSC supérieure à 9 ou d'une masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg

- Les hélicoptères

L'hélicoptère est un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

Coûts élevés de l'heure de vol et de la maintenance. Nécessité d'un moteur puissant. Capacité du décollage vertical. Possibilité du vol stationnaire.

- Le modèle hybride : l'aéronef à sustentation motorisée, qui est tout aéronef dont la sustentation verticale et la propulsion/sustentation en vol dérivent de rotors à géométrie variable ou de moteurs/organes propulseurs attachés à, ou contenus dans le fuselage ou les ailes.

Le Tilrotor décolle comme un hélicoptère en décollage vertical, l'axe des moteurs est vertical, on fait ensuite basculer les rotors et l'aéronef vole en croisière comme un avion bi moteur à hélices, les rotors se trouvant à l'horizontale. Moins bruyant que l'hélicoptère. Peut s'élever jusqu'à 6000 mètres. Peut faire du 500 km à l'heure, 300 pour l'hélicoptère. Des certifications à venir.

Certains aéronefs de petite dimension bénéficient d'une réglementation allégée, il peut s'agir d'aérostats comme d'aérodynes.

Il y a l'aéronef LSA, qui est un aéronef, léger, de sport : la masse maximale au décollage n'excède pas 600 kg, deux places assises pilote compris, un moteur unique sans turbine doté d'une hélice, une cabine non pressurisée, une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage de dépassant pas 45 nœuds, article 2 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 concernant le maintien de la navigabilité des aéronefs

Il y a l'aéronef dit ELA1, c'est un aéronef léger européen habité :

Soit un avion d'une masse maximale au décollage MTOM égale ou inférieure à 1200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;

Soit un planeur ou moto planeur d'une MTOM égale ou inférieure à 1200 kg ;

Soit un ballon : le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas un certain seuil : 3400 m3 pour les ballons à air chaud, 1050 m3 pour les ballons à gaz, 300 m3 pour les ballons à gaz captifs.

On relève cette définition dans le règlement n° 800/2013 modifiant le règlement n° 965/2012.

On la retrouve dans le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, article 2.

Il existe également l'aéronef ELA2. ELA est un sigle signifiant European Light AIRCRAFT. La définition de l'ELA2 est plus large que celle de l'ELA1, l'ELA2 est le genre, l'ELA1 l'espèce.

Le règlement de 2013 répute ELA2 :

- l'avion d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 2000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
- le planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 2000 kg ; un ballon ;
- un aéronef à voilure tournante très léger d'une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg, de conception simple, conçu pour 2 occupants au maximum, sans moteur à turbine et/ou moteur fusée, restreint aux opérations en VFR de jour.

On retrouve une autre définition à l'article k bis du règlement n° 1321/2014, modifié par le règlement 2015/1088.

Un arrêté du 23 septembre 1998 – modifié par l'arrêté du 24 juin 2019, JO du 30 juin 2019, n°55 – est relatif aux aéronefs ultralégers motorisés.

On distingue l'ULM de référence de l'ULM de série.

L'arrêté consacre des dispositions à l'ULM, considéré comme un aéronef monoplace ou biplace faiblement motorisé.

Classe 1, paramoteur. Monomoteur à hélice sustenté par une voilure souple, de type parachute ou parapente.

Classe 2, dite pendulaire. Monomoteur, à hélice sustenté par une voilure rigide sous laquelle est généralement accroché un chariot motorisé.

Classe 3, dite multiaxe. Monomoteur à hélice sustenté par une voilure fixe

Classe 4, dite autogire ultraléger, monomoteur à hélice

Classe 5, aérostat dirigeable ultraléger

Classe 6, hélicoptère ultraléger

L'arrêté prévoit des sous-classes 1 A, 2 A et 3 A, dites à motorisation auxiliaire

LES AÉRONEFS avec ou sans EQUIPAGE à bord

Les aéronefs avec équipage à bord

C'est la situation la plus fréquente, c'est à elle que nous consacrerons l'essentiel de nos développements.

Les aéronefs sans équipage à bord

Le grand public parle de drones (faux bourdons en anglais), l'expression désignait à l'origine des engins à usage militaire. L'aéronef sans équipage à bord est tout aéronef exploité ou destiné à être exploité de manière autonome ou à être piloté à distance sans pilote à bord, art. 3, chiffre 30, du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

On relève plusieurs variantes. On opère des distinctions.

Certains de ces engins sont susceptibles de transporter des passagers. La revue Air & cosmos, en date du 11 janvier 2018, évoque le fabricant Volocopter ayant fait transporter un passager par son 2 X dans le cadre d'un pilotage à distance. Le 2X est un ADAVE, aéronef à décollage et atterrissage vertical électrique, doté de 18 rotors, qui peut jouer le rôle de taxi aérien. Cet engin vole en Allemagne et à Dubaï.

D'autres appareils peuvent déplacer des marchandises

On connaît l'existence des aéronefs télépilotés, RPAS, Remotely Piloted Aircraft Systems. Il n'y a pas de pilote à bord, il y a un pilote à distance, l'engin évolue compte tenu d'instructions données à distance. Une personne physique est chargée de faire voler en toute sécurité un aéronef sans équipage à bord en manœuvrant ses commandes de vol, manuellement ou quand l'aéronef sans équipage à bord est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier la trajectoire à tout moment, art. 3, chiffre 31, du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018. L'engin est piloté à distance. Certains peuvent être très légers. Ils peuvent être utilisés par la police, pour rechercher des personnes perdues ou pour la photographie.

Il existe le véhicule aérien sans pilote, UAV, Unmanned Aerial Vehicle. Il est équipé d'un programme pour voler de façon autonome.

On désigne comme équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord : les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, qui sont nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un aéronef sans équipage à bord, qui ne sont pas des pièces et ne sont pas transportés à bord de cet aéronef sans équipage à bord, article 3, chiffre 32, du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

On retrouve comme toujours en matière aérienne les dispositions à finalité universelle, à finalité européenne et celles édictées par chaque État.

L'OACI commence à édicter des normes les concernant.

La réglementation européenne commence à s'étoffer.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 consacre sa section VII du chapitre III et son annexe IX aux exigences essentielles relatives aux aéronefs sans équipage à bord.

Le règlement 2019/945 du 12 mars 2019 est relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, il concerne la conception et la fabrication des UAS, Unmanned Aircraft Systems.

Le règlement 2019/947 du 24 mai 2019 concerne les règles et les procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

La législation française s'étoffe elle aussi progressivement, même si elle perd partiellement de son importance du fait de la montée en puissance de la législation provenant de l'Union européenne.

Drones et droit, Université de Cergy Pontoise, colloque, Lextenso, 2018

Un arrêté, précurseur, du 11 avril 2012 a d'abord été pris par le pouvoir réglementaire, il est relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent.

Cet arrêté détermine son domaine d'application. Il s'applique aux aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord dans le cadre

. Soit des activités d'aéromodélisme

(L'aéromodèle est utilisé à des fins de loisir ou de compétition. Il est piloté à distance par un télépilote qui peut à tout instant contrôler sa trajectoire)

. Soit des activités dites particulières, art. 3 :

Traitements agricoles, épandage au sol, largage de charges, remorquage de banderoles de publicité, relevés photographiques, surveillance aérienne, participation à la lutte contre l'incendie, toute autre activité nécessitant une dérogation aux règles de l'air (un manuel d'activités particulières est exigé)

. Soit de vols expérimentaux (annexe III de l'arrêté) : vols des engins ne relevant pas des annexes I et II : vols des prototypes, vols d'aéronefs dépassant les conditions d'emploi prévues.

L'aéronef télépiloté peut être captif, il est relié au sol à un mobile.

Il y a l'aéronef qui évolue de façon automatique, il obéit à un programme fixé avant le début du vol ou pendant le vol, le télépilote n'intervient pas sauf utilisation d'une commande de secours.

Le vol peut être effectué "en vue directe" de son télépilote.

Cet arrêté ne s'applique pas aux ballons libres, notamment les ballons sondes utilisés pour les relevés et études de l'atmosphère.

Il ne s'applique pas aux fusées, dont la nature d'aéronef est contestée.

Il ne s'applique pas non plus aux cerfs-volants, qui sont des aéronefs.

L'article 4 de l'arrêté opère une classification des aéronefs télépilotés, de la catégorie A à la catégorie G. Le critère du poids y est déterminant.

Vint ensuite l'intervention législative, la loi du 24 octobre 2016 relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils.

L'aéronef : bien unitaire ou bien composite

L'aéronef est communément envisagé comme un bien unitaire, même s'il est constitué d'éléments distincts. Il est vu comme un tout. C'est une universalité.

L'article 16 de la convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs indique, qu'au sens de cette convention, l'aéronef comprend la cellule, les moteurs, hélices, appareils de radio et toutes pièces destinées au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

L'article L. 6122-3 du code des transports comporte une rédaction similaire.

On ne conçoit pas un morcellement de l'aéronef.

Il faut cependant remarquer que dans la pratique des affaires, certains éléments sont périodiquement inspectés, devenus obsolètes ils sont remplacés. L'élément nouveau est soumis au statut du tout. La pièce nouvelle n'a pas en principe d'autonomie. On applique l'idée de subrogation réelle, qu'on retrouve en matière de sûretés sur aéronef.

La convention de Genève de 1948 concerne en particulier les sûretés conventionnelles sur aéronef, comme l'hypothèque.

La sûreté s'exerce en premier sur l'aéronef en garantie du paiement d'une dette. Elle peut également s'exercer, si la législation locale le permet – ce qui est le cas de la législation française, article L. 6122-6 du code des transports -, sur les

pièces de rechange conservées dans des emplacements déterminés. On peut supposer que dans une telle hypothèse les pièces de rechange, non encore incorporées dans l'aéronef, appartiennent au propriétaire de l'aéronef qui concède la sûreté.

On est cependant obligé de reconnaître que certains éléments même installés ou incorporés dans l'aéronef conservent une certaine autonomie par rapport à l'ensemble et n'appartiennent pas forcément au maître du principal.

On songe en particulier aux moteurs de l'aéronef et aux éléments qui le constituent.

Le propriétaire de l'aéronef n'est pas forcément le propriétaire des moteurs. La dissociation existe dans la pratique.

Le propriétaire de l'aéronef peut prendre le moteur en location.

C'est ainsi que dans un arrêt d'espèce de la Cour de cassation, on voit le propriétaire d'un Beach prendre en location l'une des turbines du moteur de l'avion, Com. 29 novembre 2017, n° 16-19841.

Le contentieux avait pour objet l'action en paiement des loyers exercée par le loueur à l'encontre du nouveau propriétaire de l'appareil aérien, qui n'était pas son contractant et donc qui n'était pas son locataire initial. L'arrêt de la cour d'appel, tout en maintenant le droit de propriété du loueur sur la turbine donnée en location en 2008 n'admet pas, semble-t-il, la transmission du contrat de location à la charge de l'acquéreur de l'appareil, qui avait pourtant conservé l'usage de la turbine. L'acquéreur n'était pas débiteur des loyers. Il est vrai qu'en l'espèce le contrat de location de la turbine avait fait l'objet, en 2010, avant la vente de l'aéronef effectuée en 2012, d'une résiliation judiciaire.

Il est parfois difficile pour des raisons de fait de séparer, sans le détériorer, l'élément ou la pièce inséré dans le corps même de l'appareil. Le sort du carburant se trouvant dans les réservoirs de l'appareil aérien fait parfois difficulté, en cas de vente, de location ou de saisie de l'aéronef.

La réglementation européenne parle de « produit » pour désigner un aéronef, un moteur ou une hélice.

Elle parle de « pièce » pour désigner tout élément d'un produit, tel qu'il est défini par la conception de type du produit.

On entend par «équipements non fixes » tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, dispositif auxiliaire, logiciel ou accessoire transporté à bord d'un aéronef par l'exploitant d'aéronefs, qui n'est pas une pièce, et qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef, qui contribue à la capacité de survie des personnes à bord ou qui est de nature à avoir une incidence sur l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef.

Section I. L'identification de l'aéronef

§ I. Individualisation de l'aéronef

Distinguons entre les aéronefs civils et les aéronefs d'État, militaires ou non, même si les règles les concernant ne sont pas fondamentalement différentes.

I. Les aéronefs civils

La directive UE 2017/433 du 7 mars 2017 relative aux produits liés à la défense définit l'aéronef civil comme l'aéronef

inscrit sous sa dénomination propre sur les listes de certificats de navigabilité publiées par les services de l'aviation civile d'un ou de plusieurs États membres de l'UE ou États participant à l'Arrangement de Wassenaar comme desservant des lignes commerciales civiles intérieures ou extérieures ou destiné à un usage civil légitime, privé ou professionnel.

L'immatriculation des aéronefs

Il est convenu en droit international que c'est chaque État qui détermine les dispositions concernant l'immatriculation et le transfert d'immatriculation des aéronefs, cf. art. 19 de la convention de Chicago.

Niki Aloupi, Le rattachement des engins à l'État en D.I. public, thèse, Paris II, 2011

Le principe

L'immatriculation est en principe obligatoire, elle résulte en France d'une inscription sur le registre français tenu par un fonctionnaire dépendant de la DGAC et par son suppléant.

Le bureau d'immatriculation est situé à la DGAC, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15.

On peut établir une comparaison avec les formalités de publicité foncière.

Les aéronefs sont mis en fiche sur un registre.

L'immatriculation produit des effets déterminants, elle est attributive de propriété, elle est attributive de nationalité, elle confère plus largement un statut juridique à l'aéronef.

Certains appareils aériens de faible importance sont cependant dispensés d'immatriculation.

Il y a d'abord la situation des aéronefs sans équipage à bord.

On a introduit des distinctions, compte tenu du poids.

Au-delà de 25 kg, l'immatriculation, en tant qu'aéronef, est requise. Au-delà de 25 kg, l'obligation d'immatriculation joue donc.

Les aéronefs sans équipage dont la conception est soumise à certification sont immatriculés, art. 4.1, de l'annexe IX du règlement 2018/1139. Ils font l'objet d'un marquage.

Entre 800 grammes et 25 kg, un enregistrement est seulement prévu.

Les drones dont la masse n'excède pas 25 kg ne sont pas soumis à l'obligation d'immatriculation. Art. L. 6111-1 CT, II.

Il s'agit d'aéronefs circulant sans personne à bord et opérés par une personne appelée télé pilote.

Le CT envisage les aéronefs circulant sans personne à bord et opérés par télé pilote, qui ont une masse supérieure au

seuil de 800 grammes - (seuil fixé par décret (D. du 18 mai 2018, art. D. 111-1 CAC).

Ces appareils légers sont seulement soumis à un régime d'enregistrement par voie électronique.

En deçà de 800 grammes, il n'y a ni immatriculation, ni enregistrement requis.

Certains ballons libres non habités demeurent soumis à l'obligation d'immatriculation, ils doivent pouvoir l'être alors même qu'ils ne sont pas munis d'un document de navigabilité.

[Aux États-Unis, selon un arrêt Taylor d'une cour fédérale d'appel rendu le 19 mai 2017, l'obligation d'enregistrement ne concernerait pas les drones exploités à des fins de loisirs ou de récréation. Voir la publication du cabinet Condon / Forsyth du 23 mai 2017.]

Les États membres tiennent des systèmes d'immatriculation pour les UAS dont la conception est soumise à certification, article 14 § 1 du règlement d'exécution 2019/947. Certaines informations y figurent, comme le nom du fabricant, le numéro de série, le nom de la personne sous le nom de laquelle l'aéronef est immatriculé, article 14 § 3.

Le propriétaire d'un aéronef sans équipage à bord – dont la conception est soumise à certification – immatricule l'aéronef, article 14 § 7.

L'art. L. 6111-1, III, CT, envisage l'existence d'appareils (autres que les drones) qui sont exemptés de l'obligation d'immatriculation en raison de leurs caractéristiques particulières.

C'est l'article R. 121-1 CAC - issu du décret du 14 novembre 2017 - qui donne la liste des aéronefs exemptés de l'obligation d'immatriculation :

Les aéronefs captifs ou tractés à partir de la surface du sol ou de l'eau, circulant sans personne à bord (les cerfs-volants doivent être du nombre).

Les aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés

Les aéronefs monoplaces ou biplaces, faiblement motorisés mentionnés au c de l'article R. 133-1-2.

Les ballons pilotes libres non habités utilisés à des fins exclusivement météorologiques

Les ballons libres non habités sans charge utile.

Les parachutes.

Les fusées – à l'exception de celles régies par les dispositions de la loi du 3 juin 2008 relatives aux opérations spatiales.

(Les aéronefs monoplaces ou biplaces faiblement motorisés englobent les ULM, ils sont certes dispensés d'immatriculation, mais ils sont identifiés et enregistrés, art. R. 121-2 CAC.)

Une fiche d'identification est délivrée pour tout ULM, arrêté du 23 septembre 1998, article 3, version de l'arrêté du 24 juin 2019.

La carte d'identification de l'ULM est visée et délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile au vue de la fiche d'identification

d'une attestation du postulant, qui déclare qu'il dispose du dossier d'utilisation, que l'ULM est apte au vol et qui indique le lieu d'attache de son ULM.

La déclaration d'aptitude au vol exige dans certaines hypothèses une déclaration de conformité aux conditions techniques applicables.

a. Les conditions de l'immatriculation sur le registre français

Article L. 6111-3 CT

Pour être autorisé à faire immatriculer un aéronef sur le registre français, il faut que le demandeur établisse qu'il a la propriété de l'appareil, qu'il est français ou à tout le moins qu'il a un lien avec l'Union européenne et que l'appareil est habilité à voler.

Le demandeur est, soit une personne physique, soit une personne morale comme une société commerciale ou une association aéronautique (aéro-club).

i. La condition de propriété

Le demandeur doit en principe établir qu'il est le propriétaire de l'aéronef, il doit faire la preuve de sa propriété auprès de l'autorité administrative. La demande d'immatriculation est établie sur papier libre par le propriétaire de l'aéronef et adressée par ses soins au bureau d'immatriculation. Une pièce établissant que le demandeur est bien propriétaire de l'aéronef est jointe à la demande. Article D. 121-14. Le demandeur est le constructeur de l'engin qu'il a fabriqué ou il est un acquéreur, un héritier, un adjudicataire. L'acquéreur présentera son acte d'achat.

La demande mentionne les renseignements relatifs à l'aéronef, type, série, numéro dans la série, aérodrome d'attache. L'immatriculation est unique. Il n'y a pas place pour une double immatriculation. Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre, art. 18 de la convention de Chicago.

Le déclarant doit donc déclarer que l'aéronef n'est pas immatriculé dans un autre État. Si l'aéronef est immatriculé à l'étranger et qu'on veuille l'immatriculer en France, il faut au préalable faire procéder à la radiation et attester de cette radiation, art. D. 121-14

ii. La condition de nationalité

Le principe

Le demandeur doit être

- . Soit une personne physique ressortissante de l'UE ou de l'EEE,
- . Soit une personne juridique constituée en conformité avec la législation d'un pays européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement dans l'UE ou l'EEE.

Il peut ainsi s'agir d'une association, d'une société ou d'une fondation.

Il ne doit pas s'agir d'une entité étrangère non soumise au droit de l'un des États constituant l'UE.

C'est ainsi qu'une société américaine ne peut pas en principe faire immatriculer en France un appareil lui appartenant.

Les dérogations.

L'art. L. 121-3 al. 3 prévoit la possibilité de dérogations accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative.
D. 121-3 et 121-15 CAC.

(L'administration ne peut pas être saisie, en ce qui concerne la demande d'immatriculation, par voie électronique)

L'hypothèse dérogatoire au profit de l'exploitant.

L'article L. 6111-3, 3° CT permet l'immatriculation en France d'un aéronef s'il est exploité par un transporteur aérien dont la licence d'exploitation a été délivrée par l'autorité administrative française.

L'autorité française peut donc immatriculer des aéronefs ne remplissant pas les conditions précédentes de propriété de l'appareil et d'un propriétaire européen, mais exploités en France ou en attente de certification dans le pays de leur exploitant.

L'arrêté du 31 octobre 2011 indiquant les conditions auxquelles un aéronef peut être immatriculé en France à titre dérogatoire : l'hypothèse peut concerner le cas d'une dissociation entre le propriétaire de l'aéronef et l'exploitant ou celui où le propriétaire n'est ni français ni européen.

Deux cas

Premier cas : l'appareil est exploité en France, notamment par un exploitant personne physique résidant en France (et titulaire d'un titre de séjour) ou par une personne morale ayant son siège en France,

Deuxième cas : l'appareil est exporté de France, il est destiné à l'exportation, il est en attente de la délivrance d'un certificat de navigabilité dans le pays de l'exploitant.

Les autorités françaises doivent avoir la capacité d'assurer la surveillance de la navigabilité de l'appareil.

Si l'exploitant n'est pas propriétaire, il faudra procéder à son inscription au registre du contrat de location.

iii. L'aéronef à inscrire doit être porteur d'un certificat de navigabilité

L'inscription est subordonnée à la délivrance, soit d'un certificat de navigabilité individuel, soit d'un laissez-passer, soit en ce qui concerne les aéronefs circulant sans personne à bord d'une autorisation de circuler.

Article D. 121-3 CAC.

Une solution particulière existe pour l'aéronef en construction, il peut être immatriculé pour que puisse être prise sur lui une hypothèque conventionnelle. L'appareil est déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction, art. L. 122-5 al. 3. On exige une déclaration portant la signature du propriétaire et celle du constructeur. D. 121-16. L'exigence du document de navigabilité n'existe pas en ce cas. La solution est de bon sens. Les formalités seront complétées après l'achèvement de l'aéronef, article D. 121-16 in fine. En attendant, le déclarant détient le récépissé de la déclaration, qui tient lieu de certificat d'immatriculation.

Les ballons libres non habités, qui sont immatriculés, ne sont pas soumis à la délivrance préalable d'un certificat de navigabilité individuel.

Si le demandeur est transporteur, il doit posséder la licence d'exploitation.

L'inscription au registre détermine l'identité de l'aéronef. Le fonctionnaire préposé à la tenue du registre des aéronefs civils - qui n'a pas été saisi par le demandeur par voie électronique - délivre le certificat d'immatriculation, qui atteste que

l'aéronef a été inscrit au registre, art. D. 121-10. Le certificat d'immatriculation est établi selon un modèle, il est rédigé en français avec une traduction en anglais. La marque de nationalité et d'immatriculation y figure. On indique le nom du constructeur et la désignation de l'avion donnée par le constructeur, ainsi que le numéro de série de l'aéronef. On indique le nom du propriétaire, son adresse ainsi que l'aérodrome d'attache. (Les ballons libres non habités et les aéronefs circulant sans personne à bord n'ont pas d'aérodrome d'attache, cf. art. D. 121-5, 6°, CAC.) (Les aéronefs ultralégers motorisés ont un lieu d'attache, voir arrêté du 23 septembre 1998, modifié, article 1-1, lettre l) Le fonctionnaire préposé perçoit des droits pour les formalités qu'il accomplit, art. D. 121-36

Certains petits appareils, appareils orphelins ou autres, reçoivent un laissez-passer et sont inscrits au registre d'immatriculation, arrêté du 6 mars 1987 modifié par l'arrêté du 21 avril 2016.

Les aéronefs ultralégers motorisés, ULM, sont référencés par la « carte d'identification » délivrée par le ministre. A. 23 septembre 1998, modifié par A. 15 mars 2011, A. 1° août 2016. Le constructeur atteste que l'ULM, aéronef ultra léger motorisé, est conforme aux éléments descriptifs de fiche d'identification. Le postulant atteste que l'ULM est apte au vol, il joint la déclaration du lieu d'attache de son ULM. L'ULM est, en principe, porteur de marques, même s'il existe des dérogations. En cas de modification majeure, la validité de la carte d'identification est suspendue, tant que la modification n'est pas déclarée conforme... art. 11 de l'arrêté.

Les sanctions d'une immatriculation obtenue dans des conditions irrégulières

Les sanctions personnelles

La responsabilité du fonctionnaire ou de l'État, la responsabilité du déclarant ne remplissant pas les conditions légales et obtenant l'immatriculation dans des conditions non réglementaires.

Il pourrait y avoir faux réprimé par le code pénal.

L'annulation de l'immatriculation obtenue irrégulièrement :

Ou l'administration opère elle-même les rectifications ou la radiation [L'article D. 121-30 prévoit une radiation d'office lorsque le propriétaire ne remplit plus les conditions légales],

Ou bien on estime, étant donné que l'immatriculation vaut titre de propriété, que la sanction relève d'une décision de justice. Débat quant à l'ordre juridictionnel compétent, judiciaire (la propriété d'un meuble est en cause) ou administratif (c'est l'administration qui est compétente pour accorder l'immatriculation de l'aéronef et qui apprécie la réunion des conditions légales). Le texte remonte à la loi du 31 mai 1924, Ripert envisageait une annulation par jugement d'une immatriculation obtenue par des moyens frauduleux.

Si les caractéristiques de l'appareil viennent à être modifiées, il faudra faire une déclaration au bureau d'immatriculation dans le délai de 6 mois, un nouveau certificat d'immatriculation sera délivré, art. D. 121-17

La suspension de l'immatriculation, art. D. 121-31 bis

La radiation de l'immatriculation

La radiation peut intervenir à la demande du propriétaire, art. D.121-29 CAC.

La radiation peut être réalisée d'office dans plusieurs hypothèses : le propriétaire ne remplit plus les conditions, le cessionnaire ne remplit pas les conditions, l'aéronef est hors d'état de navigabilité, disparition de l'appareil, article D. 121-30 CAC.

Un aéronef réduit à l'état d'épave n'est plus un aéronef. C'est une *épave*.

Emmanuel du Pontavice, qui illustra avec brio, entre autres disciplines, le droit maritime et le droit aérien, avait soutenu sous la direction de Michel de Juglart une thèse consacrée aux épaves maritimes, aériennes et spatiales, publiée en 1961 à la LGDJ.

Le régime juridique applicable aux épaves d'aéronef est assez sommaire.

Le code des transports fait un sort aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime. L'article L. 6132-2 les soumet aux règles relatives aux épaves maritimes mentionnées aux articles L.5242-17 et L. 5242-18. Le premier de ces articles concerne le sauvetage et l'épave ou la suppression des dangers qu'elle peut présenter. Le second vise la situation

du propriétaire de l'épave, inconnu ou inerte. L'autorité publique peut intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire, afin de procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement ou de destruction de l'épave.

La 3^e chambre civile a rendu le 19 janvier 2017 un arrêt de rejet, publié au Bulletin, dans une espèce singulière concernant une épave d'aéronef mise sous scellés. Un avion Fokker de Regional Air France est victime, à l'aéroport de Pau- Uzein, en 2007 d'un accident au sol au moment du décollage, il quitte terre très brièvement, puis il se couche au sol, franchit une route, heurte un camion dont le conducteur est tué, il termine sa course dans un champ. Une enquête pénale est ouverte, l'avion hors d'usage, considéré comme détruit, est mis pendant deux ans sous-main de justice, la Sabena Technics reçoit l'épave dans l'un de ses hangars sur réquisition judiciaire. L'État n'est pas propriétaire de l'épave, il n'est pas propriétaire des locaux dans lesquels elle se trouve. La carcasse est ensuite restituée en 2009 à la société The Green Airliner, qui en avait acquis, pour la démanteler, la propriété à titre gratuit à la suite d'un acte de transfert et de délaissement de la part des assureurs. La société acquéreur de l'épave agit en vain pour faire condamner l'État comme responsable de son préjudice du fait du maintien des scellés. Le bien, réacteur, carlingue et autres éléments, avait été dégradé et avait perdu de sa valeur. La société pour tenter d'établir la responsabilité de l'État s'était fondée sur certaines dispositions du code de l'environnement alors en vigueur. La personne qui détient des déchets dans des conditions à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement était tenue, d'après l'article L. 541-2, d'en assurer l'élimination. L'acquéreur voulait faire établir que l'État avait « détenu » le bien qui aurait eu la nature d'un « déchet », et qu'à ce titre il aurait dû en assurer la gestion et le traitement.

La cour d'appel avait considéré que l'objet n'était pas un déchet, car l'acquéreur voulait le recycler pour le valoriser. Elle avait décidé que l'État n'était pas le détenteur de l'aéronef accidenté au sens du code de l'environnement, la puissance publique avait la garde de l'épave pour les nécessités de l'enquête pénale tendant à la détermination des causes de l'accident, l'État avait seulement les obligations découlant du traitement des scellés. L'épave n'avait pas d'effets nocifs sur l'environnement, elle ne polluait pas.

Le pourvoi est rejeté.

(Ce sont aujourd'hui les articles L. 541-1 s. du code de l'environnement qui concernent le traitement des déchets. Tout détenteur de déchets est responsable de leur gestion jusqu'à leur élimination. Il n'est pas exclu que dans certaines hypothèses l'aéronef réduit à l'état d'épave soit considéré comme un déchet)

Morale de l'histoire, acquérir la propriété d'un avion accidenté mis sous scellés est une opération aléatoire et risquée.

(Le code de procédure pénale contient des dispositions permettant au propriétaire plus facilement que jadis d'obtenir la restitution des objets saisis et mis sous scellés. La justice ne maintient la saisie que si les objets saisis sont utiles à la manifestation de la vérité. Le juge d'instruction est compétent, au cours de l'information, pour décider de la restitution des objets placés sous-main de justice. La restitution est cependant refusée si celle-ci est de nature à faire obstacle à la manifestation de la vérité ou si le bien saisi est l'instrument de l'infraction. Art. 99 CPP)

b. Les effets de l'immatriculation

Un aéronef ne peut en principe circuler que s'il est immatriculé, art. L. 6111-1 CT.
Sous les exceptions déjà signalées, comme pour certains aéronefs sans équipage à bord ou certains ballons.

La nationalité : l'aéronef a la nationalité de l'État dans lequel il est immatriculé
Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés, art. 17 de la convention de Chicago.
L'aéronef immatriculé au registre français d'immatriculation a donc la nationalité française, art. L. 6111-2 CT.
Il porte le signe apparent de cette nationalité.

Les marques apposées sur l'aéronef

L'aéronef inscrit doit porter les marques qui lui sont attribuées, il y a la marque de nationalité, F.
Suit, après un tiret, la marque d'immatriculation comprenant un groupe de 4 lettres, art. D. 121-6 CAC.

Tout aéronef porte une plaque d'identité, art. D. 121-9. Elle est en métal ou en toute autre matière à l'épreuve du feu. Elle est fixée à l'aéronef en un endroit bien apparent, soit près de l'entrée principale, soit à l'arrière du fuselage, approximativement au niveau de son plan médian, de préférence sur le flanc droit.

L'arrêté du 28 juillet 2015, JORF du 7 août 2015 p. 13652, est relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation, à la plaque d'identité et au certificat d'immatriculation. Modifié par l'arrêté du 27 mars 2019.

Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen.
Le dispositif varie selon qu'il s'agit d'un dirigeable, d'un ballon sphérique, d'un ballon non sphérique, d'un aérostat, d'un aérodyne. 50 centimètres de hauteur.
Les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef sont gravées sur la plaque d'identité.

Il y a des dispositions spécifiques pour les aéronefs circulant sans personne à bord (soumis à immatriculation et dont la masse excède 25 kg) et pour les ballons libres non habités avec charge utile non utilisés à des fins exclusivement météorologiques (soumis eux aussi à l'obligation d'immatriculation). L'arrêté du 28 juillet 2015 modifié prévoit, aux articles 3 bis et 7, une plaque d'identité, qui vaut apposition des marques de nationalité et d'immatriculation. Si les caractéristiques de l'aéronef le nécessitent, la plaque d'identité peut être de dimensions réduites sans être inférieures à 5 centimètres de longueur et 3 centimètres de largeur. Elle est fixée en un endroit bien apparent, visible depuis l'extérieur de l'aéronef.

Engins de poids inférieur. Si la taille le permet, l'aéronef télépiloté porte les marques d'identification.
L'exploitant appose sur l'aéronef une plaque avec l'indication et les coordonnées de l'exploitant.
Sur tout aéronef utilisé pour des activités particulières dont la masse n'excède pas 25 kg, l'exploitant appose une plaquette rectangulaire de taille minimum de 5 x 3 centimètre, ou de surface équivalente si la géométrie de l'aéronef le nécessite, avec le libellé défini ci-après : « cet aéronef est exploité par : « complété du nom de l'exploitant, de son adresse et de son numéro de téléphone. ». 1.7. Identification. Chapitre 1° de l'annexe III de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord ...

Il existe en droit maritime un principe selon lequel un navire qui se trouve en haute mer est en principe soumis exclusivement à la loi de son pavillon.
La CJUE considère qu'il n'existe pas d'éléments suffisants pour établir que ce principe s'appliquerait par analogie aux aéronefs survolant la haute mer, arrêt Air Transport Association of America du 21 décembre 2011 attendu 106.

II. Les aéronefs militaires et les aéronefs d'État

La convention de Chicago ne s'applique qu'aux aéronefs civils et ne concerne pas les aéronefs d'État.

Le code des transports ne s'applique en principe, ni aux aéronefs militaires, ni aux aéronefs appartenant à l'État et exclusivement attachés à un service public, cf. article L. 6100-1 CT.
Il existe cependant une exception, les dispositions propres à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant s'appliquent aux aéronefs militaires ainsi qu'aux aéronefs appartenant à l'État et exclusivement attachés à un service public, art. L. 6100-1, opérant un renvoi aux dispositions du titre III contenant les articles L. 6131-1 à L. 6131-4.

La France a édicté des dispositions largement analogues concernant la navigabilité et l'immatriculation des aéronefs militaires ainsi que des aéronefs appartenant à l'État et qui sont utilisés par la douane, la sécurité publique et la sécurité civile. L'immatriculation résulte alors d'une inscription sur le registre d'immatriculation ouvert, pour les aéronefs relevant de leur autorité, par le ministre de l'intérieur, par celui de la défense ou par celui chargé des douanes. C'est le décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 qui contient des dispositions concernant l'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés pour les services de la douane, de la sécurité publique et de la sécurité civile.

La douane recrute des pilotes d'hélicoptère, JO du 3 mars 2016. Elle en détient donc.

Plusieurs arrêtés datés du 3 mai 2013 concernent les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État.
Une décision interministérielle du 4 février 2016, JORF du 7 février 2016, classe parmi les aéronefs militaires des aéronefs n'appartenant pas à l'État durant les périodes où ils sont utilisés pour effectuer des missions au service de l'État et où ils sont pilotés par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de la défense.
La décision du 10 janvier 2018 relative à la classification des aéronefs est du même ordre, JORF du 18 janvier 2018, texte n°15. Une décision du 12 juillet 2019, JO du 14 juillet 2019, texte n° 15, concerne la location(?) par l'armée française d'hélicoptères civils au profit de l'école de spécialisation sur hélicoptères embarqués, l'État acquiert des heures de vol,

sans équipage. Ces appareils sont classés comme des aéronefs militaires pendant les périodes où ils sont utilisés pour des missions au service de l'État.

Une décision du 5 juin 2019 concerne un aéronef nommément identifié, il n'appartient pas à l'État, c'est un avion civil Beechcraft 350, l'État a acquis par contrat un certain nombre d'heures de vol, cet avion est considéré comme un aéronef militaire pendant les périodes où il est utilisé pour effectuer des missions au profit de l'État, il est alors piloté par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de la défense.

Les engins militaires sans pilote

L'annexe à la directive UE 2017/433 du 7 mars 2017 (liste des produits liés à la défense) définit l'UAV, véhicule aérien sans équipage, comme l'aéronef capable de décoller et d'effectuer un vol contrôlé ainsi que la navigation sans présence humaine à bord.

Pierre Pascallon, Demain, les drones de combat ? L'Harmattan

A voilure fixe, ou à voilure tournante. Volant à altitude moyenne ou à très haute altitude. Micro ou MEGA drones.

La marine française s'équipe en drones, le SDAM est le système de drone aérien pour la marine. Le drone fait de la détection visuelle, infra-rouge acoustique et radar. Avantage, il ne coûte pas trop cher. Il est utilisé pour la lutte contre les trafics illicites, la pêche illicite, la pollution des mers.

Il y a débat pour savoir si l'armée doit se doter de drones armés.

L'armée est en possession de drones Reaper achetés aux États-Unis, ils peuvent être utilisés pour des missions d'observation au Sahel ou pour guider des missiles tirés depuis des hélicoptères, ainsi que des bombes larguées par des mirages et guidés par laser. L'armement supposerait l'accord de la puissance américaine.

Ces appareils sans pilote, comme drones de combat, sont utilisés par les États-Unis, en Syrie, en Irak, en Afghanistan, au Pakistan dans le cadre de la lutte anti-terroriste.

Ils feraient beaucoup trop de victimes collatérales innocentes.

La grande puissance s'autorise à infliger la mort à l'ennemi décrit comme un criminel dangereux. Acte de guerre ou condamnation à mort sans jugement ? Les chefs militaires et les services de renseignement dressent des listes de proscrits, le président des États-Unis avalise oralement.

Ces engins sont pilotés à distance, ainsi pour les États-Unis depuis le Nevada ou le Missouri.

Grégoire Chamayou, Théorie du drone, La fabrique, diffusion Les Belles Lettres, 2013

§ II. Documents de bord

L'art. 29 de la convention de Chicago détermine les documents que l'exploitant doit détenir à bord d'un aéronef qui se livre à la navigation aérienne internationale.

CAT.GEN.MPA.180. Certains documents doivent en principe dans le transport commercial se trouver à bord lors de chaque vol. Le manuel de vol, le certificat d'immatriculation, le certificat de navigabilité, le certificat acoustique, le certificat de transporteur aérien, les spécifications techniques applicables au type d'aéronef délivrées avec le CTA, la licence radio de l'aéronef, le certificat d'assurance de responsabilité civile, le carnet de route de l'aéronef, le compte rendu matériel de l'aéronef. Les données détaillées du plan de vol circulation aérienne, les cartes pour la route suivie par le vol, les informations concernant les signaux en cas d'interception, certains éléments du manuel d'exploitation. La documentation pour la préparation du vol, les informations météorologiques, le manifeste des marchandises, la documentation de masse et centrage, le plan de vol exploitation. Certaines informations sont conservées au sol.

Section II. Les contrats sur aéronef

On peut opposer les contrats d'acquisition : pour devenir propriétaire de l'aéronef : le contrat d'achat-vente.

Aux contrats de jouissance : pour avoir seulement l'usage de l'aéronef, sans en être propriétaire : le contrat de location ou d'affrètement, le contrat de prêt-emprunt.

Modèles intermédiaires : la location-vente, le crédit-bail.

La fonction des salons aéronautiques, où les fabricants présentent leurs produits, civils ou militaires : salon du Bourget,

salon de Farnborough ...

Des intermédiaires se présentent pour faciliter la conclusion des contrats relatifs à l'aviation, par ex. Com. 20 novembre 2012, n° 11-26339, intermédiaire opérant en France, à Malte, aux Bermudes et n'effectuant aucune déclaration fiscale en France pour échapper probablement à l'impôt

La propriété de l'aéronef

Le droit civil

La propriété d'un aéronef est régie par la loi de l'État sur le registre duquel il est immatriculé.

La propriété initiale : le premier propriétaire est, soit le constructeur, soit le premier acquéreur.

La propriété d'un seul

Le propriétaire unique peut être une personne physique, ou une personne morale, comme une société ou une association. Il ne semble pas que la matière aérienne connaisse la pratique du droit maritime de la société n'ayant qu'un seul navire comme actif. Voir l'article de Philippe Delebecque sur les « Single Ship Companies » publié aux Mélanges Paul Le Cannu, p.119, 2014, LGDJ, Lextenso.

On peut voir cependant pour faciliter le financement de l'acquisition des aéronefs un établissement financier constituant une société qui figurera dans le montage comme la propriétaire de l'aéronef, ce dernier étant remis en location à la compagnie utilisatrice, avant que celle-ci soit en mesure d'en faire l'acquisition.

La propriété à plusieurs

L'aéronef peut se trouver en indivision. Ainsi en cas d'achat en commun.

La pratique a imaginé la *propriété fractionnée* : chaque personne copropriétaire de l'aéronef détient une fraction de la propriété d'ensemble : sa part est d'1/4, d'1/5, d'un dixième. ...

L'art. L. 175-3 du code des assurances évoque l'aliénation de la majorité des parts d'un aéronef en copropriété et confirme ainsi s'il en était besoin la possibilité que la propriété d'un aéronef soit divisée en parts.

L'inscription d'un aéronef sur le registre d'immatriculation comprend le nom du ou *des* propriétaires, art. D. 121-5 CAC. Il ne semble pas qu'on puisse transposer en matière aérienne la solution acquise en droit maritime où la Cour de cassation admet que la copropriété instituée pour l'exploitation des navires par le chapitre IV de la loi du 3 janvier 1967 dispose de la personnalité morale lui donnant la capacité d'ester en justice, Com.15 avril 2008, Bull. 2008, IV, n° 89. L'argument est le suivant : le code des transports, dans ses articles L. 5114-30 à 50, donne une organisation à la copropriété des navires, organisation qui emprunte ses traits à la société, alors qu'une telle organisation n'existe pas en ce qui concerne les aéronefs. Cf. l'étude de M. Delebecque précitée.

Ces appareils dits en multipropriété sont gérés par des sociétés comme Citation Air, Flex jet, Flight Options, Net Jets.

(Consulter l'arrêt de la chambre criminelle du 18 septembre 2018, n° 15-81316, concernant le groupe Netjets, implanté en Europe en 1996. La société Netjets Management Limited a son siège à Londres, elle est soumise au droit anglais.

Elle met à la disposition de ses clients des avions leur permettant de se déplacer en Europe selon leur demande par le biais d'un programme de propriété partagée d'avions d'affaires. Elle emploie des personnels navigants.

Elle dispose d'une filiale de droit portugais, NTA, de siège lisboète, qui détient la propriété de la flotte des aéronefs immatriculés au Portugal et assure les opérations de vol en Europe.

La société mère anglaise est également l'associée unique d'une société de droit suisse, Netjets Europe Ltd, qui est le nom commercial du groupe en Europe, disposant de bases d'affectation en France comme le Bourget, Lyon, Cannes, Marseille, Toulouse.)

Les atteintes à la propriété sanctionnées par le droit pénal

La politique de prévention

La présence d'hommes armés à bord

Le législateur français, avec la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, autorise, à

titre préventif, sous certaines conditions, la présence à bord des navires battant pavillon français d'entreprises privées de protection des navires dans le but de protéger ces navires contre les menaces extérieures. Les agents de ces entreprises peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini par le code pénal ; ils sont armés ; ils sont placés sous l'autorité du capitaine du navire protégé)

(Un tel dispositif ne semble pas exister en matière aérienne en ce qui concerne la France)

(Voir cependant l'arrêt de la chambre criminelle du 14 novembre 2017, n° 16-81368, où l'on voit Air France être condamnée pour avoir eu recours de 2001 à 2003 à une société P. exerçant un travail dissimulé. Le président d'Air France avait embauché en 1997 un commissaire divisionnaire comme directeur de la sûreté d'Air France. Ledit commissaire avait noué des relations avec les dirigeants de la société P. Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, le président d'Air France avait ainsi fait mettre à bord des personnels de sûreté privés, ainsi, deux agents étaient affectés sur les vols sensibles, comme les vols transatlantiques ou les vols en direction du Proche Orient. Tous ces agents n'avaient pas un casier judiciaire vierge ! La société prestataire de service avait recours à la sous-traitance et multipliait les acrobaties juridiques. Le personnel était payé par des sociétés de droit anglais, avec des comptes ouverts à Luxembourg, à Guernesey, ou encore aux îles Vierges britanniques.

En temps de guerre, le droit est mis en veilleuse, nécessité fait loi. C'est ce que pensaient de bonne foi les dirigeants de la compagnie nationale.

Une amende de 150 000 euros a été prononcée contre la compagnie aérienne.

Ce n'est qu'ultérieurement que les cockpits ont été équipés de portes blindées.)

(Un personnel armé veille, dit-on, à la sécurité du transport aérien en ce qui concerne les aéronefs battant pavillon israélien) (La discrétion est en ce domaine la bienvenue)

(Le récent protocole à la convention de Tokyo, signé à Montréal en 2014, mentionne l'agent de sûreté en vol, habilité à prendre des mesures en d'intervention illicite, voir l'article précité de M. Fabien Vallée, RFDA 2015 p. 42)

Le débat autour du verrouillage de la cabine de pilotage pour y interdire l'entrée de terroristes ou d'auteurs de détournement

Effets ambivalents, pour le meilleur et pour le pire.

Pour

Prévention contre le risque d'intrusion d'individus mal intentionnés, malades mentaux, terroristes voulant prendre le contrôle de l'avion et le faire écraser sur une centrale nucléaire ou des bâtiments emblématiques

Mesure imposée au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. L'annexe 6 indique que les grands avions de transport de passagers doivent être munis d'une porte de poste de pilotage. Il doit être possible de la verrouiller et déverrouiller depuis l'un ou l'autre des postes de pilote.

Le bémol

Les pulsions suicidaires du pilote qui s'enferme dans la cabine, lors de la sortie temporaire du commandant de bord, et réduit l'altitude pour faire écraser l'avion sur la montagne alpestre à 1500 mètres d'altitude.

Le rapport final du BEA de mars 2016 concernant l'accident survenu le 24 mars 2015 dans les Alpes à un avion de la Germanwings décrit, p. 20 et suivantes, le système de verrouillage équipant la porte située entre le poste de pilotage et la cabine des passagers. La porte s'ouvrait vers l'intérieur du Cockpit.

Il était possible de la déverrouiller depuis le poste de pilotage. Le pilote suicidaire en refusait l'ouverture.

La répression

Les sources du droit : droit interne et conventions internationales

La convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (185 parties)

La convention de New York du 12 janvier 1998 est relative à la répression des attentats terroristes à l'explosif.

Un protocole complémentaire à la convention de La Haye a été adopté à Pékin en date du 10 septembre 2010.

30 ratifications, adhésions, acceptations. Dont celle de la France. Le protocole est entré en vigueur le 1^o janvier 2018. Il a été publié par D. du 5 mars 2018, JORF du 7 mars 2018, texte n^o 17.
La convention de Pékin du 10 septembre 2010 relative à la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile a été publiée par décret du 30 octobre 2018, JORF du 4 novembre 2018.

Les infractions

Le fait de s'emparer illicitement d'un aéronef

L'art. 1^o de la convention de La Haye amendée par le protocole de Pékin du 10 septembre 2010 considère que commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un aéronef en service ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence, ou par contrainte, ou par toute autre forme d'intimidation, ou par tout moyen technologique.

Un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de 24 heures suivant tout atterrissage.

Commets une infraction pénale la personne qui accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef

Commets une infraction pénale celui qui détruit un aéronef en service – ou qui cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol - ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol.

Cf. l'affaire déjà citée à propos de la navigation aérienne de la destruction le 17 juillet 2014 par un missile de fabrication russe d'un appareil de nationalité malaisienne provenant des Pays-Bas survolant la partie de l'Ukraine où se déroulaient des combats entre forces armées ukrainiennes et forces séparatistes soutenues par la Russie.

Commets une infraction pénale celui qui place sur un aéronef en service un dispositif ou des substances propres à détruire cet aéronef.

L'attentat de Lockerbie contre un Boeing de la Pan Am se rendant de Francfort, via Londres, à New York, 21 décembre 1988

L'attentat du désert de Ténéré contre un avion français d'UTA se rendant de Brazzaville à Paris via N'Djamena, 19 septembre 1989

Commets une infraction pénale celui qui utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort. Ou de causer des dommages corporels graves – ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement.

La destruction ou le dommage causé à un aéronef dans l'emprise d'un aéroport, art. L. 6372-4 3^o

Commets une infraction pénale celui qui communique une information qu'il sait fautive et de ce fait compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

Commets une infraction celui qui libère ou décharge à partir d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives.

Commets une infraction celui qui transporte à bord d'un aéronef des explosifs ou des matières rétroactives

La compétence des juridictions

L'extradition

L'action pénale : les immunités des États et des chefs d'État

CIJ, Rec. 1998.64 et 99, Questions d'interprétation et d'application de la convention de Montréal de 1971 résultant de l'incident aérien de Lockerbie, Libye c. Royaume Uni

L'immunité accordée au chef d'État libyen : Cour de cassation, chambre criminelle, 13 mars 2001

[Cet arrêt est étranger au droit aérien mais concerne l'immunité de juridiction des États étrangers et de leurs représentants, Criminelle, 19 mars 2013, Clunet, n° 4, octobre 2013, com. 19 par Estelle Fohrer-Dedeurwaerder ; voir également l'arrêt de la Cour internationale de justice du 14 février 2012 dans une affaire opposant la Belgique au Congo. Il est décidé qu'en émettant un mandat d'arrêt contre le ministre congolais des affaires étrangères, la Belgique avait méconnu l'immunité de juridiction pénale et l'inviolabilité dont il jouissait en droit international]

La cour pénale internationale

L'action civile

Le recours des compagnies d'assurances ayant assuré l'avion, le matériel cinématographique à bord et la responsabilité civile du transporteur : l'immunité de juridiction accordée à l'État libyen, Paris 16 janvier 2009, Journal du droit international, juillet 2009. Rejet du pourvoi, 1^o Civile, 9 mars 2011 n° 09-14743, Journal du droit international, octobre 2011, 19, commentaire par Philippe Delebecque et Sandra Adeline : la nature criminelle d'un acte de terrorisme ne permet pas à elle seule d'écarter une prérogative de souveraineté, la Libye peut opposer une immunité de juridiction. Le droit français interdit aux tribunaux français la connaissance du litige.

Les États prennent les mesures appropriées pour restituer le contrôle de l'aéronef à son commandant légitime.

Sous-Section I. Les actes translatifs de la propriété d'un aéronef

Nous allons commencer par évoquer l'opération de vente d'aéronef, proprement dite. L'opération a un caractère consensuel et suppose l'échange des consentements entre le vendeur et l'acquéreur.

Nous profiterons de l'occasion pour traiter des sûretés pouvant grever les appareils aériens. Si le débiteur, propriétaire de l'aéronef, ne se libère pas de sa dette à l'échéance, il risque en effet de subir une vente forcée de l'appareil, qui avait été offert en gage aux créanciers.

§ I. LA VENTE-ACHAT D'AÉRONEF

La vente opère la mutation de propriété. C'est un contrat translatif de propriété, comme la donation, l'échange ou l'apport en société. Il peut s'agir de la vente initiale, il peut s'agir d'une revente d'un aéronef d'occasion déjà immatriculé.

Une personne achète un aéronef pour l'utiliser pour son usage privé, pour l'affecter au transport de passagers ou de marchandises, pour le donner en location, pour l'affréter ...

Cf. chambre criminelle, 15 janvier 2014, B., n° 13-84778, un achat d'aéronef dans des conditions troubles pour transporter des stupéfiants du Maroc en France.

A. Le droit international

Le conflit de lois

La détermination de la loi applicable à la vente internationale d'aéronef

C'est le point de départ habituel d'une négociation commerciale, en particulier entre le constructeur et l'acquéreur, société financière ou compagnie aérienne, pour déterminer la loi nationale applicable au contrat.

On se réfère, en France et dans toute l'UE, au règlement Rome I n° 593/2008 du 17 juin 2008 : la loi choisie par les parties.

Si l'aéronef n'est pas neuf et a déjà fait l'objet d'une immatriculation dans un pays donné, il est quasiment impossible d'éviter la loi du pays d'immatriculation de l'aéronef au titre de l'article 1° § 3 et de l'application des lois de police, art. 9, au moins en ce qui concerne l'opposabilité du transfert de propriété et les formalités d'immatriculation et de radiation. Le respect de la législation relative au matériel de guerre : plusieurs arrêtés en date du 6 janvier 2012

La conférence de La Haye, après plusieurs années d'études, a publié en 2015 des principes quant au choix de la loi applicable aux contrats commerciaux internationaux. La loi d'autonomie est adoptée comme solution de principe, réserve étant faite de l'application des lois de police. L'innovation est donc mince, d'autant que nous ne sommes pas en présence d'un avant-projet de convention internationale à caractère contraignant.

B. Les solutions du droit français interne

La vente va connaître deux phases : une première phase privée, bilatérale, entre vendeur et acheteur.

Suivra une seconde phase pour officialiser la vente auprès de l'autorité publique et rendre la vente et le transfert de propriété opposables aux tiers.

1° Premier temps. La relation contractuelle vendeur-acheteur

a) La formation du contrat de vente

La conclusion du contrat de vente est précédée de multiples démarches préalables qui peuvent durer des semaines ou des mois : des pourparlers, les discussions sur le prix, la recherche d'un financement, la visite de l'appareil, les essais de l'avion.

i. Le fond

Le respect des règles du droit commun de la vente : c'est l'accord mutuel des parties sur la chose vendue et sur le prix qui

fait la vente.

Si un aéronef est un bien commun entre époux, la vente relève de la cogestion, les époux ne peuvent l'un sans l'autre aliéner les meubles corporels dont l'aliénation est soumise à publicité, art. 1424 du code civil.
Les époux ne peuvent sans leur conjoint percevoir les capitaux provenant de telles opérations, idem.

1^o Civile, 9 septembre 2015, n^o 14-17514 : le mari a fait l'acquisition d'un Jodel en 1990, l'avion est revendu en 1995 pour 150 000 francs, le prix est encaissé par le mari, le divorce est prononcé entre les époux. Des contestations s'élèvent pour la liquidation et le partage de la communauté. La cour de Nîmes a ordonné de réintégrer dans l'actif commun le prix de vente de l'aéronef. La cassation intervient quant à la détermination du débiteur de la charge de la preuve, c'était à l'épouse qui soutenait que la masse commune comprenait cet actif financier de prouver que la communauté comprenait les fonds qui auraient été divertis par le mari.

Inter partes, la vente est parfaite, et le transfert de propriété s'opère, sauf clause contraire, dès l'échange des consentements, à moins qu'il s'agisse d'une vente de chose future.

Philippe Chauviré, Article 1197 : le transfert conventionnel de propriété, *Revue des contrats*, septembre 2015, n^o 3, p. 773 (à propos du projet d'ordonnance)

Le 1^o alinéa du nouvel article 1196 du code civil édicte le principe : Dans les contrats ayant pour objet l'aliénation de la propriété..., le transfert s'opère lors de la conclusion du contrat.

Article 1583 du code civil. La vente est parfaite entre les parties et la propriété est acquise de droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès qu'on ait convenu de la chose et du prix, quoique la chose n'ait pas encore été livrée ni le prix payé.

C'est cette solution que reprend dans un contentieux fiscal le Conseil d'État dans un arrêt du 12 décembre 2018, n^o 413429. Des époux avaient cherché à faire un investissement outre-mer pour bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu pour 2010. Ils étaient devenus associés d'une SAS AE 1 Industries ayant acquis par un acte du 31 décembre 2010 un hélicoptère destiné à être loué en Guyane à une société de transport aérien. Cet achat n'avait pas été enregistré au registre français d'immatriculation des aéronefs. Le fisc avait contesté cet avantage. La CAA avait décidé que faute d'immatriculation la SAS n'avait pas acquis la qualité de propriétaire de l'hélicoptère. L'arrêt est cassé. Il dispose : Si la cession d'un aéronef n'est opposable aux tiers pour l'application de la réglementation de l'aviation civile qu'à compter de son inscription au registre français d'immatriculation des aéronefs, ces dispositions (de l'article L. 6111-1 du code des transports) n'ont ni pour objet, ni pour effet de faire de cette inscription une condition de validité de la cession d'un aéronef qui est parfaite entre les parties dès que celles-ci ont convenu de la chose et du prix.

ii. La forme

La rédaction d'un écrit est obligatoire : la cession de propriété est constatée par écrit, décide l'art. L 6121-2 CT. L'arrêt de la cour de Grenoble du 15 octobre 2008, RG 07/1909, est relatif à des pourparlers de vente d'un appareil aérien qui ont tourné courts, le propriétaire ayant vendu l'aéronef à un tiers. Le débat était de savoir si une vente était réellement intervenue ou non entre les deux adversaires. L'arrêt ne fait pas de l'écrit exigé par le code de l'aviation civile une formalité exigée pour assurer la validité du contrat. Il ne résulte pas, dit-il, que l'établissement d'un contrat écrit de vente soit une condition de l'existence même de la vente, la vente est soumise entre les parties au principe du consensualisme. L'arrêt ne fait pas de la vente d'aéronef un contrat solennel.

Voir la thèse de Marie-Antoinette Guerriero, *L'acte juridique solennel*, tome 137, 1975, LGDJ, page 194.
L'écrit est donc envisagé comme un instrument de preuve de l'échange des consentements, l'écrit est également indispensable pour accomplir ultérieurement auprès de l'administration les formalités d'immatriculation.

b) L'exécution du contrat

i. Les obligations du vendeur

L'obligation de délivrance et de livraison

Comme acte juridique bilatéral, la vente d'aéronef est soumise, si le droit français est applicable, aux principes généraux du droit civil. Si l'objet n'est pas livré dans les conditions fixées au contrat, le vendeur s'expose à ce que la vente fasse l'objet d'une résolution à l'initiative de l'acheteur.

Com. 18 mars 2014, n° 12-35011 : le contentieux concerne un avion d'occasion de type King Air 200 fabriqué par Beechcraft et qui avait été immatriculé en 2006.

L'avion avait été vendu par Natexis à Arthel (devenu Aelis)

Arthel a ensuite revendu l'avion à la société groupe FIT

Une lettre d'intention émise le 28 mai 2008

La vente a été conclue le 16 septembre 2008.

L'avion est vendu As Is Where Is, c'est-à-dire sans garantie d'aucune sorte.

Le prix est de 2 100 000 euros.

L'acheteur a payé un acompte de 420 000 euros à la commande

L'appareil était un avion utilisé pour des voyages d'affaires, il était convenu que l'avion serait transformé dans sa structure par le vendeur pour servir à la photogrammétrie aérienne (réalisation de photographes aériennes aux fins de cartographie)

La livraison devait avoir lieu au Bourget le 15 octobre 2008.

La livraison devait être acceptée dès la signature du certificat d'acceptation de livraison, à l'issue des opérations de contrôle au besoin après inspection et essai.

Le vendeur à la suite de retards multiples n'est pas en mesure d'assurer la livraison dans les délais convenus.

L'acheteur, le 12 janvier 2009, a notifié au vendeur la résolution unilatérale du contrat.

La Cour de cassation approuve la cour de Rennes d'avoir, eu égard à la gravité du manquement du vendeur, justifié la résolution unilatérale de la vente par l'acheteur.

ii. Les obligations de l'acheteur

Le paiement du prix

Le montant du prix est souvent libellé en dollars, d'où le risque de change.

L'acquéreur a fréquemment recours au crédit pour financer l'achat, même s'il ne lui est pas interdit de payer comptant.

Voir l'ouvrage collectif publié en 2017 chez Bruylant, *Le droit du financement des aéronefs*.

Cf. infra pour les garanties et sûretés offertes au prêteur ainsi qu'aux crédits bénéficiant d'une garantie publique.

Il peut arriver dans certaines hypothèses, en matière de groupes de sociétés et de procédures d'insolvabilité, que des confusions s'opèrent et que le solvens ne soit pas la société présente au contrat.

Com. 6 janvier 2015, n° 13-21931 : des sociétés du groupe KLM ont vendu 15 avions et 2 moteurs de rechange au représentant de X et associé d'Eagle aviation, le contrat prévoyait un acompte non remboursable de 3 millions de dollars, l'acompte a été payé par un virement émanant d'Eagle aviation Europe, la vente a échoué, Eagle aviation Europe (qui a changé de nom devenant Noor Airways) est mise en RJ puis LJ. Le liquidateur de la société auteur du virement demande en référé le remboursement de l'acompte versé, il s'agirait d'un paiement indu, Noor Airways n'ayant jamais été partie au contrat de vente des avions. Il semble cependant qu'elle devait en être utilisatrice. Le contrat comportait une clause de compétence au profit d'une juridiction arbitrale sise à Amsterdam. Le juge des référés ordonne aux sociétés KLM de rembourser la somme reçue. La cour de Rennes infirme, le liquidateur est débouté, le caractère indu du paiement se heurte à une contestation sérieuse. La cassation intervient au visa de l'art. 873 al. 1° CPC, le juge peut, même en présence d'une contestation sérieuse, prescrire en référé les mesures de remise en état qui s'imposent pour faire cesser un trouble manifestement illicite.

Second temps. La phase publique

a) L'investiture, par la puissance publique, de l'acheteur en qualité de propriétaire.

La vente d'aéronef n'est pas une opération purement privée, elle importe aux intérêts de l'État, et les tiers doivent pouvoir savoir qui détient sur l'aéronef la propriété. L'opération de vente est ainsi soumise à publicité. Certaines formalités s'imposent pour qu'au registre d'immatriculation soit mentionné le nom de l'acquéreur et que celui-ci se voit délivrer par l'autorité publique un nouveau certificat d'immatriculation à son nom.

Si l'aéronef avait déjà été immatriculé précédemment, l'ancien propriétaire renvoie le certificat d'immatriculation au bureau d'immatriculation. Art. D.121-20 CAC.

Les démarches du nouveau propriétaire. Il forme une requête.

L'inscription des actes translatifs de propriété est effectuée après le dépôt, au bureau d'immatriculation, d'une requête en 2 exemplaires présentée par le nouveau propriétaire, art. D. 121-19 CAC.

Art. D. 121-20 : Le nouveau propriétaire effectue, dans un délai maximum de 3 mois à dater de la vente de l'aéronef, le dépôt de la requête prévue à l'art. D. 121-19 CAC.

Les effets puissants de la publication

La publication de la cession au registre d'immatriculation est indispensable pour assurer l'opposabilité du transfert de propriété aux tiers : la cession de propriété ne produit effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre français d'immatriculation, art. L. 6121-2 CT.

Tant que la nouvelle inscription n'a pas été prise, le cédant est encore considéré aux yeux des tiers comme le véritable propriétaire, l'aéronef demeure le gage des créanciers du cédant. Le vendeur est, aux yeux des tiers, considéré comme le véritable propriétaire, tant que les formalités d'inscription ne sont pas accomplies.

CAA Paris, 8 mars 2017, n° 16PA00593 : litige fiscal : une dame par l'intermédiaire d'une SAS AE1 Industries, dont elle est associée, fait un investissement en 2010 outre-mer consistant en l'acquisition d'un hélicoptère. L'administration fiscale conteste la réduction d'impôt ainsi obtenue, elle lui réclame 9671 euros. Le hic, c'est que l'hélicoptère est immatriculé au nom de la société Yankee Lima Hélicoptère depuis le 10 décembre 2010. La société AE1 aurait signé le 31 décembre 2010 le contrat d'acquisition. Les formalités de publicité n'ont pas été accomplies, au moins en 2010. La dame est déboutée et la position de l'administration fiscale confortée. « Le transfert de propriété d'un aéronef n'est opposable à l'administration qu'à compter de la date à laquelle ont été accomplies les formalités légales de publicité à l'égard des tiers ou du jour à compter duquel l'administration a été informée de la cession s'il est antérieur à cette date ». La contribuable ne justifiait pas de la réalisation en 2010 d'un investissement permettant de bénéficier de la réduction d'impôt.

CCA Nantes, 14 juin 2017, n° 16NT00749. Même affaire. Deux époux ont fait le 31 décembre 2010, via une SAS, pour 1 714 917 euros, l'acquisition d'un hélicoptère destiné en Guyane à la location. En novembre 2015, il n'y avait aucune inscription de cet aéronef au registre français d'immatriculation. La société ne pouvait pas être considérée comme propriétaire de l'hélicoptère. La réduction d'impôt au titre d'investissement outre-mer est remise en cause.

L'inscription au registre français d'immatriculation vaut titre de propriété, art. L. 6121-1 CT.

La formalité de l'immatriculation avec l'indication du nom du propriétaire de l'aéronef produit ainsi des effets catégoriques : l'inscription (en qualité de nouveau propriétaire) au registre d'immatriculation vaut titre (de propriété). Le titulaire du certificat d'immatriculation est le propriétaire du meuble immatriculé.

Le certificat d'immatriculation vaut titre.

En matière d'aéronef, la maxime « en fait de meuble possession vaut titre » reproduite à l'article 2276 du code civil n'a pas cours. Le législateur français s'est en matière aérienne inspiré du système Torrens. Le doyen Ripert parlait d'une inscription ayant une valeur probante absolue, erga omnes.

La solution a été en particulier adoptée pour assurer la sécurité du crédit hypothécaire. On va voir dans le développement suivant qu'un aéronef peut être grevé d'une hypothèque conventionnelle, attribuant à son titulaire un droit réel accessoire sur l'appareil, conférant le droit de suite et le droit de préférence sur les autres créanciers. Il faut faire en sorte que le créancier qui s'est fait accorder une hypothèque sur un aéronef par celui dont le nom figure au registre comme le

propriétaire de l'appareil aérien ne puisse pas voir son droit affecté et anéanti par la découverte ultérieure que celui passait pour propriétaire ne l'était pas en réalité. On sacrifie éventuellement le Verus Dominus au profit de celui dont le nom figure au registre d'immatriculation.

Le droit international confirme les solutions adoptées en France à l'échelon national.

La France a signé et ratifié la convention de Genève du 19 juin 1948 concernant la reconnaissance des droits sur aéronefs. 90 États sont liés par cette convention de 1948.

Les États contractants se sont en particulier engagés à reconnaître le droit de propriété sur aéronef, art. 1° § 1 a). Toutes inscriptions relatives à un aéronef sont effectuées sur le même registre. En principe, les effets à l'égard des tiers de l'inscription de l'un des droits énumérés au § 1° sont déterminés conformément à la loi de l'État contractant où ce droit est inscrit. L'adresse du service chargé de la tenue du registre est indiquée sur le certificat d'immatriculation de tout aéronef.

Il existe cependant un tempérament à l'absolutisme des effets de l'immatriculation : c'est l'incidence de la **fraude**, qui fait exception à toutes les règles. Emmanuel du Pontavice, dans son traité de droit aérien, se prononçait en ce sens, n° 553. La fraude peut être une fraude à la loi ou une fraude aux droits des tiers. La fraude consiste en une mise en scène, c'est un stratagème, une machination malicieuse grâce à laquelle un sujet de droit entend échapper à une règle obligatoire. Si la fraude est établie, le système juridique opère une résistance envers cette machination et raisonne comme si l'acte frauduleux n'avait pas été accompli. L'acte déclaré frauduleux est inopposable aux victimes de la fraude.

La *vente avec réserve de propriété* n'est pas inconnue en matière aérienne.

Il est alors convenu entre les parties que le vendeur conserve la propriété de l'aéronef vendu tant qu'il n'est pas intégralement payé. La propriété est la reine des sûretés.

On connaît la figure suivante : le constructeur vend l'aéronef à une société bancaire ou financière, qui à son tour revend l'appareil avec clause de réserve de propriété à un transporteur aérien. Les montages tiennent compte des incidences fiscales. Dans une telle hypothèse, on ne procède, semble-t-il pas, sur le registre au changement de nom de propriétaire, le vendeur souhaite le demeurer tant qu'il n'est pas intégralement payé du prix de vente. L'inscription de l'aéronef sur le registre mentionne le nom du propriétaire, D. 121-5 CAC. Ce nom est maintenu. Envisagée par l'art. D. 121-13 CAC, la mutation de propriété ne sera alors portée au registre qu'avec le désintéressement complet du vendeur. On fait, paraît-il, figurer parfois le nom de l'acquéreur, propriétaire sous condition du paiement du prix, comme locataire de l'aéronef, ce qu'il n'est pas, même s'il est entré le plus souvent en possession du bien.

[Si le décret n° 2015-1408 du 5 novembre 2015 permet aux usagers de saisir l'administration par voie électronique, certaines opérations comme la vente avec réserve de propriété d'un aéronef, échappent à cette possibilité, annexe 1, chiffre 3 du décret. L'opération reçoit ainsi une consécration textuelle.]

Le règlement 2015/848 du 20 mai 2015 sur les procédures collectives - applicable à compter du 26 juin 2017 - consacre un article 17 concernant entre autres choses l'hypothèse d'un débiteur qui, alors que la procédure d'insolvabilité a été ouverte, accomplit à titre onéreux un acte de disposition portant sur un aéronef soumis à inscription. La validité de cet acte de disposition est régie par la loi de l'État sous l'autorité duquel le registre est tenu.

Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé, article L. 6111-1 CT. Sans immatriculation, l'aéronef ne peut pas faire l'objet d'une exploitation effective.

[La vente n'est pas la seule opération translatrice de propriété, il faut compter avec d'autres opérations entre vifs, ou à cause de mort, il y a les donations, les apports en société, il y a les transmissions de propriété à titre universel, à cause de mort ou dans le cadre d'une fusion. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, sont inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire, article L. 6121-2, alinéa 2 CT. Article D. 121-19 CAC]

Le transfert à l'étranger

L'art. L. 6122-20 CT envisage le transfert de l'immatriculation, à la demande du propriétaire, dans un État étranger. L'aéronef verra son immatriculation en France radiée. L'aéronef perdra ainsi la nationalité française, art. L. 6111-4 CT.

Cette radiation en France n'est possible que si les titulaires de droits inscrits (créanciers hypothécaires et privilégiés) ont donné leur consentement ou s'il y a eu main levée au préalable de ces droits.

b) Les mécanismes financiers

i. Le crédit public

Les États pratiquent tous, à des degrés divers, une politique de soutien en faveur de leur industrie aéronautique. Le pouvoir américain, qu'il s'agisse de l'État fédéral ou des États fédérés, aide et soutient Boeing ; la France, l'Allemagne soutiennent Airbus.

Il convient donc de faciliter et de favoriser la vente, par les constructeurs fabricants, de leur production. Les fabricants doivent trouver, à travers le monde, des acquéreurs, et des acquéreurs en situation de payer le prix d'achat, particulièrement élevé en ce qui concerne la vente des avions gros porteurs.

Les acquéreurs ont souvent recours au crédit. Les établissements bancaires et financiers prêtent tout ou partie du prix d'achat. Ils peuvent craindre que le client ne soit pas en mesure de rembourser le montant de l'emprunt qu'il avait contracté. Il existe donc des techniques diverses par lesquelles des structures étatiques garantissent ce remboursement. Il existe des agences de crédit à l'exportation. Ces agences peuvent émettre une garantie de financement d'avion pour le compte de l'État.

Le règlement n° 1233/2011 du 16 novembre 2011 est relatif à l'application de certaines lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.

Ce règlement a été plusieurs fois modifié.

La Commission européenne publie en date du 25 septembre 2017, publié au JOUE du 9 février 2018, un règlement délégué modifiant le règlement de 2011.

Il existe un Arrangement conclu dans le cadre de l'OCDE, l'UE y participe.

Le règlement de 2017 donne en annexe le texte de l'Arrangement modifié, qui contient en annexe III l'accord sectoriel sur les crédits à l'exportation d'aéronefs civils.

L'objet de cet Accord sectoriel est d'uniformiser les règles du jeu applicables à ces crédits à l'exportation, pour encourager la concurrence entre exportateurs sur la qualité et le prix, et éviter les distorsions de concurrence. L'accord est un accord non contraignant, gentlemen's agreement, liant l'UE, les USA, le Canada, l'Australie, la Nouvelle Zélande, le Brésil, la Corée, le Japon, la Norvège, la Suisse.

L'accord s'applique à tout soutien accordé par un gouvernement et assorti d'un délai de remboursement au moins deux ans pour l'exportation d'aéronefs civils neufs et moteurs installés sur ces aéronefs, d'aéronefs civils d'occasion et remis en état, de moteurs de rechange ...

Le soutien financier est accordé sous forme de garantie ou d'assurance des crédits à l'exportation ou de soutien financier public par crédit direct.

Il y a donc à la base un accord entre un gouvernement et un acheteur/emprunteur.

Certaines dispositions concernent les aéronefs neufs. L'acheteur emprunteur doit en principe payer un acompte de 20 % du prix net de l'avion. L'emprunteur doit rembourser la dette au bout de 12 ans. 15 ans à titre exceptionnel. L'emprunteur rembourse le principal et paie les intérêts par des versements trimestriels étalés dans le temps.

Un soutien financier public sur la base du TICR n'est fourni, s'agissant d'aéronefs à réaction d'un prix net au moins égal à 35 millions de dollars que dans des circonstances exceptionnelles. Le gouvernement intéressé consulte les autres gouvernements. TICR signifie taux commercial de référence, il est calculé en relation avec le rendement des obligations.

L'accord envisage la situation du Co financement, une partie par le secteur bancaire, l'autre par le secteur public sous forme de crédit direct (financement direct) ou de garantie pure (garantie ou assurance-crédit à l'exportation)

D'autres dispositions sont relatives aux aéronefs d'occasion, moteurs de rechange, contrats d'entretien. Il est prévu un délai maximum de remboursement, compte tenu de l'âge de l'aéronef.

Un État participant peut demander à un autre participant des renseignements sur l'utilisation des crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public qu'il accorde pour financer la vente ou le crédit-bail des aéronefs. Des consultations sont prévues si un participant pense qu'une autre offre des conditions financières plus généreuses que celles prévues à l'accord sectoriel.

L'accord sectoriel prévoit un taux de prime minimum. Le montant de la prime est en relation avec le risque.

Une sûreté de premier rang est prise sur l'aéronef.

Il peut y avoir un abattement sur les taux de primes si l'organisme public qui finance ou qui apporte sa garantie est en situation, en cas de défaut, de bénéficier du mécanisme prévu par la convention du Cap et le protocole sur les équipements aéronautiques. [Cet accord incite indirectement les États à ratifier la convention du Cap et son protocole aéronautique.] cf. infra le développement concernant les sûretés sur aéronefs.

La COFACE agissant pour le compte de l'État apportait une garantie pure et inconditionnelle aux exportations d'avions gros porteurs et depuis 2012 aux exportations d'avions civils de masse au décollage supérieur à 10 tonnes et aux hélicoptères de masse au décollage supérieure à une tonne. Sont ainsi visés les avions régionaux, les avions d'affaires à moteur à réaction et les hélicoptères standards. Cette garantie couvre, à 100 %, le risque de défaut du débiteur. Voir l'art. 84 de la loi de finances rectificative du 29 décembre 2012 et le décret d'application du 24 mai 2013. L'article 102 de la loi de finances rectificative du 29 décembre 2015 apporte un changement profond.

Le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, annexe I, M.A. 904, envisage la situation des aéronefs importés dans l'Union européenne. L'aéronef est neuf ou non. Il va être immatriculé sur le registre d'un État membre. Le postulant doit obtenir un certificat de navigabilité, valable pendant un an.

Un accord a été conclu dans le cadre du GATT concernant le commerce des aéronefs civils. Un protocole du 5 novembre 2015 a été conclu à Genève, modifiant l'annexe à cet accord. L'UE a approuvé ce protocole par une décision du Conseil en date du 3 mars 2017. Le JOUE du 15 mars 2017 donne le texte de ce protocole. Ce document porte sur les droits de douane et impositions visés à l'article 2 de l'accord. Les produits désignés sont admis en franchise ou en exemption de droit, s'ils sont destinés à être utilisés dans des aéronefs civils ou dans des appareils d'entraînement au vol.

ii. La fiscalité : impôts et taxes

L'exemption de TVA.

La 6^e directive de 1977, art. 15, prévoit l'exonération de TVA sur les livraisons, réparations, entretien, affrètements et locations d'aéronefs, utilisés par des compagnies de navigation aérienne pratiquant essentiellement un trafic international rémunéré. L'exonération joue incontestablement en cas de vente directe à la compagnie aérienne.

Quid quand un non-transporteur s'insère dans la chaîne contractuelle ?

Un arrêt du 19 juillet 2012 de la CJUE, affaire A OY, C-33/11, a statué sur une interprétation de cette directive ainsi que sur celle du droit finlandais qui la transpose.

Le fabricant de deux avions, à réaction, était français, l'acquéreur finlandais, les avions étaient mis en location auprès d'un utilisateur, qui effectuait des vols charter. En clair, l'utilisateur n'était pas l'acquéreur immédiat. L'administration fiscale finlandaise avait pratiqué un redressement à la charge de l'acheteur qui n'était pas l'exploitant de transport aérien. L'exonération de TVA jouait-elle ? La réponse est positive.

L'exonération s'applique aux vols internationaux affrétés pour répondre à la demande d'entreprises ou de particuliers.

L'exonération s'applique à la livraison d'un aéronef à un opérateur (qui n'est pas une compagnie de navigation aérienne) qui acquiert l'aéronef pour qu'il soit utilisé exclusivement par une compagnie faisant du trafic international rémunéré

Il est fait état de livraisons d'avions privés dans l'île de Man ou à Malte, pour permettre à l'acquéreur d'évincer en totalité ou en partie le paiement de la TVA.

§ II. Le crédit tiré de l'aéronef

Un aéronef est souvent un bien d'une très grande valeur et donc d'un coût très important à l'achat. L'acquéreur ou le propriétaire qui fait appel au crédit auprès d'établissements financiers peut concéder une garantie à son créancier.

Les grands groupes de l'industrie aéronautique possèdent en leur sein une filiale ayant le statut d'établissement bancaire ou financier, dispensateur de crédit au profit de la clientèle acquéreur des aéronefs.

L'opération de crédit peut se limiter à la France.

Les considérations internationales sont fréquentes : une sûreté consentie en France au profit d'un créancier du propriétaire de l'aéronef est-elle reconnue à l'étranger ?

Une sûreté consentie à l'étranger est-elle invocable en France ?

Le droit du financement des aéronefs, ouvrage collectif, coordination Grigorieff & Correia, Bruylant, 2017

SOUS-PARAGRAPHE I. DROIT INTERNE FRANCAIS

A. Le crédit-bail

Le dispensateur de crédit détient la propriété de l'aéronef qu'il a acheté et payé, le locataire utilisateur ayant la possibilité d'acquiescer l'aéronef loué, article L. 313-7 du code monétaire et financier

B. Sûretés avec dépossession du débiteur : le gage avec dépossession

C. Sûretés sans dépossession du constituant

Un aéronef ne peut faire l'objet d'un nantissement de l'outillage et du matériel d'équipement, art. L. 525-18 du code de commerce.

Le gage sans dépossession : peut-on concevoir la possibilité d'un gage sans dépossession concernant un aéronef ? Il ne semble pas, à raison de l'existence en législation de l'hypothèque sur aéronef. Les deux sûretés feraient double emploi. On ne cite pas l'aéronef dans la nomenclature. Le gage sans dépossession pourrait cependant être plus avantageux pour le créancier. Les anglais et les américains connaissent le mort gage.

L'hypothèque mobilière sur aéronef

L'hypothèque aérienne est ordinairement une hypothèque *conventionnelle*, conférée par le propriétaire de l'aéronef à un créancier, comme une banque, qui a octroyé un prêt au constituant. Article L. 6122-1 CT.

L'hypothèque est obligatoirement constituée par écrit, sous peine de nullité, art. L. 6122-2 CT.

L'hypothèque conventionnelle est donc un contrat solennel.

L'écrit mentionne chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque.

L'hypothèque grève, dès qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, cellule, moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées, art. L. 6122-3.

Toute hypothèque est inscrite sur le registre d'immatriculation.

Le requérant présente au bureau chargé de la tenue du registre un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, art. R. 122-1 CAC. Dans l'un des bordereaux, on indique le montant de la créance, le type de l'aéronef, son numéro de série, son numéro dans la série, ses marques d'immatriculation ... art. R. 122-1 CAC.

Les démarches administratives suivent la voie ordinaire, il n'y a pas place pour une saisine de l'administration par voie électronique, décret n° 2015-1408 du 5 novembre 2015.

L'hypothèque n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription, art. L. 6122-8 CT.

La loi confère une hypothèque *légal*, soumise à inscription, en cas de vente à crédit, au profit du vendeur non intégralement payé. Article L. 6122-4, alinéa 2, CT. Le vendeur impayé doit requérir l'inscription de cette hypothèque pour faire valoir son droit de suite et son droit de préférence.

La protection pénale, art. L. 6142-7 CT.

Les **privilèges** sur aéronef

Les privilèges du droit aérien sont prévus à l'art. L. 6122-16 du code des transports, ils bénéficient à certains créanciers qui ont facilité certaines opérations concernant l'aéronef. Ils ont une créance, ils espèrent être remboursés. Sans garantie, ils hésiteraient peut-être à intervenir. Ce sont les privilèges au titre, par rang de préférence, des frais de justice, des frais de sauvetage de l'aéronef, et des frais de conservation de l'aéronef.

Ces privilèges ont une durée de 3 mois, ils sont donc, dans un premier temps, occultes ; ils s'éteignent ensuite, à moins que le créancier avant l'expiration du délai de 3 mois ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou à défaut avoir introduit une action en justice à ce sujet.

Les privilèges du droit commun peuvent également s'exercer sur un aéronef. C'est le cas des privilèges fiscaux.

L'assiette des sûretés

La publicité des inscriptions

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre à tous ceux qui le requièrent l'état des inscriptions existant sur l'aéronef. Ou bien il délivre un bulletin certifiant qu'il n'existe aucune inscription, art. R. 122-2 CAC.

La vente de l'aéronef grevé de sûretés.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères de l'aéronef vendu à l'amiable, de gré à gré. Art. R. 123-1 CAC. Il le fera s'il estime être en présence d'une vente à un prix très minoré.

Le classement entre créanciers en cas d'insuffisance du gage.

On distingue selon que le débiteur qui ne s'est pas acquitté de sa dette est encore in bonis ou s'il est déjà soumis à une procédure d'insolvabilité.

Comment s'opère le classement des créanciers qui se présentent pour exiger, sur le prix de vente de l'aéronef grevé, le paiement de leurs créances ?

L'ordre est le suivant :

Les créanciers privilégiés du droit aérien :

Les créances au titre des frais de justice sont en première ligne. Il s'agit des frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers.

Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef viennent en seconde ligne.

Les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef sont en troisième ligne.

Ces créances sont les seules privilégiées par préférence aux hypothèques, art. L. 6122-16 CT.

Les créanciers titulaires de privilèges de droit commun nés avant l'inscription hypothécaire viennent ensuite.

Les créanciers hypothécaires du droit aérien

Ils disposent du droit de suite et du droit de préférence. Article L. 6122-15 CT.

Le droit de suite : les créanciers ayant hypothèque inscrite sur l'aéronef suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Le droit de préférence : ils sont payés après les créanciers privilégiés du droit aérien.

S'il y a plusieurs hypothèques sur le même aéronef, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant l'heure de leur inscription,

Art. L. 6122-10 CT.

Les créanciers privilégiés du droit commun dont la créance est née après l'inscription hypothécaire :

Les privilèges autres que ceux mentionnés à l'article L. 6122-16 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges, art. L. 6122-19 al. 1°.

Les privilèges fiscaux viennent après l'hypothèque aérienne, cf. Com. 3 février 1998, n° 95-18690, Bull. 1998. IV. n° 59

p. 46.

Les créanciers chirographaires prennent ce qui reste.

L'incidence de la procédure collective affectant le débiteur.

Le propriétaire de l'aéronef, comme une compagnie aérienne, est en défaut. La procédure d'insolvabilité peut avoir pour objectif de sauver l'entreprise pour sauver l'emploi. Nombre de compagnies américaines, italiennes ... se sont trouvés dans cette situation. On continue l'exploitation, les dettes s'amoncellent.

Ce qui fait difficulté, ce sont les garanties de paiement offertes aux salariés titulaires du super privilège et aux créanciers privilégiés des articles L.622-17 II et L. 641-13 du code de commerce qui financent la période d'observation ou le sauvetage de l'entreprise. Distinction entre les créanciers titulaires de créances nées après le jugement d'ouverture pour les besoins de la procédure ou de la période d'observation et les créanciers titulaires de créances nées après le jugement qui ouvre ou prononce la liquidation judiciaire pour les besoins du déroulement de la procédure ou du maintien provisoire de l'activité.

On sonne le sacrifice du créancier hypothécaire d'aéronef si ces créanciers de la procédure bénéficient de la primauté.

Extinction des sûretés sur aéronefs

La radiation de l'hypothèque fait l'objet d'une mention au registre d'immatriculation, art. L. 6122-8 al. 2 CT.

L'inscription hypothécaire est radiée au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, art. L. 6122-13 CT.

L'hypothèque est valable 10 ans à compter du jour de son inscription. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai, art. L. 6122-11 CT.

La purge

L'acquéreur de l'aéronef notifie aux créanciers inscrits son titre d'acquisition, il indique le prix, il déclare sa disponibilité à payer sur le champ les dettes hypothécaires, mais uniquement jusqu'à concurrence du prix, art. R. 122-3 CAC. Il échappe ainsi aux poursuites des créanciers titulaires du droit de suite.

SOUS-PARAGRAPHE II. DROIT INTERNATIONAL

Le droit conventionnel

Il existe deux instruments conventionnels. L'un de 1948, l'autre de 2001.

- La convention de Genève du 19 juin 1948 est relative à la reconnaissance internationale des droits sur les aéronefs. 90 États, dont la France, sont hautes parties contractantes à cette convention.

Une entreprise de maintenance non payée de ses prestations peut-elle exercer un droit de rétention sur un appareil étranger ? Com. 6 juillet 2010

- La convention du Cap du 16 novembre 2001 est relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

La convention du Cap est complétée par un protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques.

La convention et le protocole aéronautique ont été adoptés le même jour, le 16 novembre 2001 : il existe donc deux textes conventionnels, une convention d'objet général, ainsi qu'un protocole, apportant des solutions spécifiques à la matière aérienne et aux aéronefs et pouvant ainsi déroger à la Convention.

La convention du Cap est entrée en vigueur le 1^o mars 2006 entre plusieurs États.

Les ratifications

Selon le site de l'organisme depositaire Unidroit, 79 États, dont l'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, les États-Unis, la Russie, sont parties à la convention du Cap.

Un assez grand nombre d'États d'Amérique, d'Afrique et d'Asie l'ont donc ratifiée.

La Communauté européenne, en tant qu'organisation d'intégration économique régionale, a apporté son adhésion tant à la convention qu'au protocole, mais celle-ci vaut uniquement pour les matières relevant de sa compétence normative (compétence juridictionnelle, procédures d'insolvabilité, conflit de lois en matière contractuelle). Les États conservent leur compétence en matière de droit matériel. Ils sont cependant liés par le legs européen et ils n'ont pas une entière liberté lorsqu'il s'agit de faire les déclarations prévues par la convention.

Quelle est l'attitude des États membres de l'UE à l'égard de la convention du Cap ? Il n'y a pas d'unanimité. L'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, Malte sont hautes parties contractantes à cette convention du Cap. Le Danemark a été autorisé par la Commission à ratifier la convention et son protocole, décision du 10 août 2015, JOUE du 12 août 2015, L 213/6, à la condition que le royaume fasse des déclarations comparables à celles faites par l'UE. Le Royaume-Uni a ratifié en 2017. Y compris pour Gibraltar, les îles Caïmans, Guernesey, les Bermudes et l'île de Man. L'Espagne adhère. La Suède adhère le 30 décembre 2015. Les Pays Bas sont liés en ce qui concerne la partie antillaise du royaume. Les autres États membres de l'UE, comme l'Allemagne, la France ou l'Italie, se tiennent cependant pour le moment à l'écart de la ratification ou de l'adhésion à la convention du Cap.

(Madame Sarah Laval a publié au Clunet d'octobre 2018, doctrine 10, un plaidoyer incitant la France à ratifier la convention du Cap : Pour une ratification de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles)

Les États qui ont ratifié la convention du Cap ont en général ratifié le protocole aéronautique. Selon le site de l'Unidroit, 76 États sont liés par le protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques signé au Cap le 16 novembre 2001.

Une littérature abondante, rédigée quasi exclusivement en langue anglaise, a été publiée sur le système instauré par la convention de Cap. On accède déjà à une information détaillée présente sur la toile. L'Université d'Oxford et celle de Washington se sont distinguées en ce domaine.

L'un des intérêts de la convention du Cap est d'offrir, aux créanciers - financiers prêteurs, vendeurs se réservant la propriété du bien vendu jusqu'au paiement intégral du prix, bailleurs titulaires de créances de loyers - des possibilités efficaces de recouvrement en cas d'incident de paiement du débiteur emprunteur, acheteur, preneur. Les financiers sont incités en contrepartie à ne pas ménager leur crédit. Les ventes d'aéronefs seraient ainsi indirectement encouragées. L'industrie aéronautique en recueillerait des effets bénéfiques.

Il semble bien qu'un créancier européen, même possédant son siège dans un État non signataire, puisse bénéficier d'une telle garantie du moment que l'aéronef tient son immatriculation d'un État ayant ratifié la convention de Cap et son protocole. Ce qui compte, c'est que le débiteur soit situé, c'est à dire réside dans un État contractant lors de la conclusion du contrat qui crée et organise la garantie. Le créancier peut être situé dans un État non contractant. Article 3 de la convention du Cap. Le créancier ne pourra cependant pas exercer ses droits dans les termes de la Convention du Cap sur le territoire d'un État non signataire.

Le conflit de conventions
La convention du Cap et son protocole l'emportent en principe sur la convention de Genève de 1948. Article XXIII du protocole. La convention de Genève demeure cependant applicable en ce qui concerne les droits et garanties qui ne sont pas affectés par la convention du Cap.

La convention du Cap et le protocole créent une garantie internationale, une sûreté conventionnelle sans dépossession au profit d'un créancier, voire de plusieurs. Le constituant doit avoir le pouvoir de disposer du bien, moteurs d'avion, hélicoptère, cellule d'aéronef. Mandataire et fiduciaire peuvent inscrire une garantie internationale. La constitution de la garantie internationale exige la rédaction d'un écrit.

Le bien aéronautique doit être identifié : nom du constructeur, désignation du modèle, numéro de série.
La garantie est inapplicable aux petits avions (ne pouvant transporter que 7 personnes à bord) (ne pesant pas 2750 kg) et aux petits hélicoptères.
La créance doit être déterminable.

A été créé un registre international des matériels d'équipement aéronautique, tenu à Dublin, sous l'égide de l'OACI, investie en qualité d'Autorité de surveillance, par la société Aviareto, en qualité de Conservateur.
Les garanties internationales y sont inscrites, ainsi que les avis de garanties nationales. Il existe deux formules. Soit le créancier procède directement à l'enregistrement de la garantie sur le registre international. Soit le créancier entre en relation avec le registre national pour publier sa créance garantie, le registre national procède ensuite les informations au conservateur du registre international. Cette dernière formule permet à l'État de conserver un droit de regard sur la constitution de sûretés portant sur les aéronefs immatriculés dans cet État. C'est le système adopté aux États-Unis.
Le registre peut être consulté pour déterminer si l'aéronef est grevé de sûretés.

Si le créancier bénéficiaire cède sa créance, la garantie bénéficie à l'acquéreur de la créance.

Cette sûreté prime en théorie toute garantie non inscrite.
Cette sûreté prime les sûretés inscrites postérieurement.

Chaque État peut cependant, art. 39 de la convention, faire une déclaration aux termes de laquelle certaines garanties primeront la garantie internationale inscrite ou prévoyant que l'autorité publique pourra retenir le bien aéronautique pour assurer le paiement de certaines redevances.

Ce sont les tribunaux des États contractants qui sont compétents pour ordonner les mesures prévues par la convention, du moment que l'aéronef est situé sur leur territoire.

Les droits du créancier garanti dépendent des accords souscrits par le constituant, ainsi que des applications et options effectuées par l'État contractant. L'uniformité ne règne pas, le système – il s'agit de faciliter les ratifications – met en place une diversité de régimes plus ou moins protecteurs des intérêts des créanciers inscrits et de ceux du débiteur.

Les mesures doivent être ordonnées conformément au contrat et de façon commercialement raisonnable. Le créancier offre ordinairement un délai de 10 jours ouvrable à son débiteur.

Le protocole envisage la prise de mesures provisoires.

En cas d'inexécution par le débiteur de ses obligations, le titulaire de la sûreté est habilité à prendre possession de l'aéronef grevé.

Le créancier peut faire radier l'immatriculation de l'aéronef.
Il peut faire transporter physiquement le bien aéronautique du territoire où il se trouve. Le bien aéronautique est exporté. Le tout avec le consentement du débiteur (ou peut présumer que ce consentement a été ordinairement donné dès l'octroi de la sûreté)

La garantie internationale est opposable aux procédures d'insolvabilité.

- a) C'est l'instant délicat : Lorsque le débiteur ne paie pas le créancier titulaire de la sûreté internationale, on peut tout lieu de craindre qu'il soit soumis à une procédure d'insolvabilité et qu'il se trouve face à une meute de créanciers, salariés, fisc, fournisseurs, organismes financiers, organismes de sécurité sociale, dont certains titulaires de sûretés de droit national ou reconnues par le droit conventionnel.

La convention accorde de l'importance au ressort principal de l'insolvabilité. Ce ressort est constitué par l'État où le débiteur a le centre de ses intérêts, siège statutaire, à défaut lieu de constitution.

Les États, en ratifiant, peuvent choisir deux variantes A ou B concernant la situation en cas d'insolvabilité, donnant au

créancier des droits plus ou moins énergiques, n'exigeant pas ou exigeant la médiation judiciaire. On tient compte de la déclaration faite par l'État contractant du ressort principal de l'insolvabilité.

La variante A

Variante plus expéditive, plus énergique et la plus favorable au créancier bénéficiaire de la garantie internationale. L'administrateur d'insolvabilité ou le débiteur restitue le bien aéronautique au créancier garanti. Les garanties inscrites priment.

La variante B

Intervention judiciaire et risque de lenteur.

Le tribunal intervient.

Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de sa garantie internationale.

Le bien aéronautique ne peut pas être vendu tant que le tribunal n'a pas statué sur la créance et sur la garantie internationale.

Plus d'un million d'inscriptions portant sur 110 000 biens aéronautiques ont été prises, pour des créances de plus de 500 milliards de dollars. La garantie est présentée comme facilitant les transactions portant sur les aéronefs ainsi que leur financement.

L'Accord sectoriel pris dans le cadre l'Arrangement de l'OCDE, cf. supra, prévoit en cas de crédit public, un taux de prime minimum. Il prévoit en particulier un abattement si une sûreté est consentie sur un bien aéronautique au sens du protocole à la convention du Cap et si elle est enregistrée sur le registre international. Du moment que l'État est partie à la convention du Cap, qu'il a fait certaines déclarations et qu'il a mis en œuvre la convention du Cap dans sa législation. On parle d'une liste Cape Town.

L'Accord consacre des dispositions aux différentes déclarations dites qualificatives que chaque État peut faire sur le fondement de la convention du Cap et de son protocole aéronautique permettant au créancier impayé de prendre sans trop de formalisme possession de l'aéronef grevé ou de réaliser son gage.

Ces éléments ont indirectement incité nombre d'États à ratifier la convention du Cap et à faire les déclarations facilitant pour le créancier, en cas de défaillance de l'acquéreur de l'aéronef, la prise de possession, sans intervention judiciaire, de l'appareil aérien.

§ III. Les voies d'exécution et les saisies d'aéronef

La puissance publique possède un certain nombre de pouvoirs sur les aéronefs se trouvant sur son territoire,

elle peut à raison de motifs de droit public ou à raison des règles de droit privé porter atteinte à la libre jouissance qu'exerce en principe le propriétaire sur l'aéronef, en allant jusqu'à le priver de la propriété de son bien.

Le **droit international public** conduit l'État à prendre, dans certaines hypothèses, des mesures autoritaires, voire spoliatrices, immobilisant l'appareil aérien, pour des motifs de sûreté ou de sécurité, ou pour des motifs de haute politique internationale.

Ainsi les États peuvent-ils être appelés à prendre des mesures de saisie d'aéronefs au titre de sanction internationale contre un État.

On peut donner en exemple les arrêts Bosphorus rendus par la CJCE le 30 juillet 1996, C-84/95, puis par la CEDH le 30 juin 2005. On verra qu'il n'est pas bon de se trouver pour un propriétaire d'aéronef dans les rets d'une administration étatique guère complaisante. Ces successions de saisies ordonnées par l'État irlandais n'avaient, hormis l'hommage dû aux principes, guère d'effet utile pour peser sur l'État yougoslave et le contraindre à mettre fin à une guerre injuste ; c'est la compagnie turque qui était privée de la jouissance des aéronefs qu'elle avait pris en location. Seul effet nuisible à la Yougoslavie : les loyers en faveur de la Yougoslavie étaient bloqués.

Ces décisions intéressent non seulement le droit aérien mais également le respect des droits de l'homme : il peut y avoir, sur le terrain procédural, une concurrence entre les instances judiciaires communautaires et la cour européenne des droits de l'homme pour déterminer l'instance compétente pour sanctionner en justice une atteinte aux droits fondamentaux.

La jurisprudence Bosphorus a été évoquée dans le débat lorsque la CJUE a rendu le 18 décembre 2014 son avis, négatif, relatif à l'adhésion de l'UE à la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme. Denys Simon, Deuxième (ou second et dernier ?) coup d'arrêt à l'adhésion de l'Union à la CEDH : étrange avis 2/13, Europe n° 2, février 2015, étude 2.

Une compagnie yougoslave avait en 1992 donné en location deux appareils aériens à une société turque Bosphorus qui était organisatrice de voyages et affréteur (compagnie charter). La première était loueur, la seconde locataire. Les appareils avaient été immatriculés en Turquie.

La Yougoslavie faisait, à raison de la guerre de Bosnie Herzégovine, l'objet de sanctions prononcées par le Conseil de sécurité de l'ONU. Ces sanctions avaient été transposées dans un règlement européen de 1993 ordonnant aux autorités publiques de saisir les aéronefs relevant d'une personne ayant son siège en Yougoslavie. Le ministre irlandais des transports avait procédé à l'aéroport de Dublin à la saisie de l'un de ces aéronefs appartenant à la compagnie nationale yougoslave. L'aéronef objet de la saisie administrative se trouvait immobilisé au sol, le locataire en perdait l'usage.

La société turque locataire a contesté en vain devant la Cour de Justice cette mesure la privant de la jouissance de l'aéronef qu'elle avait pris en location. Les sanctions frappaient les entités propriétaires d'avions, même si par ricochet le locataire pouvait en être affecté.

Elle n'a pas obtenu meilleur accueil auprès de la Cour de Strasbourg.

Le ministre irlandais avait procédé en 1995 à une nouvelle saisie de l'avion, décision annulée par la haute cour irlandaise en 1996.

Le système des sanctions s'assouplissait, les avions saisis le demeuraient, les autres avions yougoslaves pouvaient voler. Ce qui était paradoxal et discriminant.

Le ministre saisit à nouveau l'appareil le 6 août 1996.

En 1996, la cour suprême statua en faveur du ministre.

Les contrats de location avaient expiré en mai 1996.

Un accord intervint in fine entre la compagnie yougoslave et le ministère irlandais des transports, la JAT paya une somme d'argent pour couvrir les frais de parking, de maintenance et d'assurance, l'avion fut restitué à la JAT le 30 juillet 1997 !

La société turque mena ensuite le combat juridique contre l'Irlande en portant l'affaire à Strasbourg pour tenter de faire sanctionner la perte de jouissance qu'elle avait subie.

La cour européenne a commencé par considérer qu'elle était compétente pour déterminer si l'Irlande avait engagé sa responsabilité au titre de la CESDH en procédant à la saisie de l'aéronef pris en location par la société turque. Saisie prise en observance d'une réglementation communautaire. L'État irlandais était tenu d'observer ses obligations découlant du droit communautaire.

La mesure prise par l'Irlande en exécution de ses obligations juridiques doit être justifiée du moment que la communauté européenne accorde aux droits fondamentaux une protection équivalente à celle assurée par la convention européenne. La Cour de Strasbourg établit au profit de l'Irlande (et du système de la CE) une présomption de conformité, susceptible de preuve contraire, non renversée en l'espèce.

Sur le fond, il est décidé qu'il n'y a pas eu en l'espèce violation du protocole n° 1 décidant que toute personne, physique ou morale, a droit au respect de ses biens. Même s'il est admis que la saisie a porté atteinte aux biens de la locataire, puisque la locataire a été privée des avantages de la location de l'appareil. Les États ont le pouvoir de réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général. Ce qui était le cas.

Le code de **procédure pénale** permet au juge d'instruction de procéder à la saisie d'un aéronef, si celle-ci se révèle utile à la manifestation de la vérité. L'appareil est alors mis sous scellés.

On connaît la possibilité d'une saisie confiscation, si un aéronef avait été l'instrument d'un trafic de biens illicite.

Venons-en aux finalités relevant du **droit privé**.

Le propriétaire d'un aéronef peut être privé de l'usage, voire de la propriété de son bien, si celui-ci fait l'objet d'une saisie. Le mécanisme est destiné à servir de moyen de pression pour permettre à un créancier d'obtenir le paiement de sa créance.

La France possède un code des procédures civiles d'exécution qui date pour la partie législative à une ordonnance du 19 décembre 2011, le livre 1° contient des dispositions générales, il y a un livre II relatif aux procédures d'exécution mobilière, le titre IV de ce livre II présente un article L. 241-1 qui indique que c'est le code des transports en ce qui concerne la saisie des aéronefs qui énonce les dispositions particulières relatives aux procédures d'exécution mobilière les concernant.

Un décret du 30 mai 2012 a publié la partie réglementaire, l'art. R. 241-1 du code des procédures civiles d'exécution renvoie aux dispositions particulières énoncées par le code de l'aviation civile pour la saisie des aéronefs.

Le droit aérien conserve en ce domaine son autonomie.

On considère communément que le droit commun des saisies retrouve son empire à défaut de règles spécifiques contenues dans le code de l'aviation civile.

Anne Leborgne, Voies d'exécution, Dalloz, n° 2986 et suivants pour la saisie conservatoire des aéronefs et n° 1884 et suivants pour la saisie et la vente forcée des aéronefs

J.B. Racine, Répertoire procédure civile, Saisie des bateaux, navires et aéronefs, Dalloz

De la littérature sur le net. Le fisc y a même publié sa doctrine. Des huissiers qui publient des sites mentionnent leur disponibilité en matière de saisies d'aéronef.

I. La SAISIE CONSERVATOIRE D'AÉRONEF

A. La saisie conservatoire de droit commun

La saisie conservatoire est un moyen de pression exercé par le créancier à l'encontre de son débiteur, propriétaire d'un aéronef. Effet de surprise. Le créancier, titulaire ou non d'un titre exécutoire, a perdu patience. Il déclenche le feu sacré, alors qu'il sait que son débiteur fait atterrir un appareil sur un aéroport français. On ne saisit pas un appareil en vol. Il doit se trouver au sol ! L'objectif est que le débiteur paie volens nolens sa dette pour retrouver l'usage de l'aéronef. La pratique a régulièrement recours à cette mesure, qui suscite un certain contentieux devant le juge du 1^{er} degré, plus rarement porté devant les cours d'appel et encore moins devant la Cour de cassation. Si le débiteur saisi a obtenu main levée, l'aéronef a retrouvé sa liberté, il ne sert à rien de continuer le combat judiciaire.

Le domaine

Les aéronefs saisissables

Quels sont les aéronefs qui sont susceptibles de faire l'objet d'une saisie conservatoire ?

L'aéronef à saisir est immatriculé en France ou sur un registre étranger.

(Certains en déduisent qu'on ne peut pas saisir conservatoirement un aéronef non immatriculé, comme certains aéronefs sans équipage à bord qui ne sont pas immatriculés, style engins de loisir. On pourrait soutenir qu'en ce cas on sort du droit aérien et que le créancier payé dispose des armes du droit terrestre. On répliquera en invoquant la maxime specialia generalibus derogant.)

Cet aéronef vient d'atterrir en France, il est sur la piste ou entreposé dans un hangar.
Le créancier est à l'embuscade, c'est le moment de faire intervenir l'huissier avant que l'appareil ne reprenne l'envol.

L'appareil aérien à saisir appartient au débiteur.

Si la dette incombe au locataire ou à l'affrèteur, l'appareil échappe à la saisie.

Ainsi, si le locataire n'a pas payé le carburant, le fournisseur impayé ne peut saisir l'engin et il lui est quasiment impossible de saisir le carburant se trouvant dans les réservoirs. Le carburant fait corps avec l'aéronef qui n'appartient pas à son débiteur.

Si le locataire n'a pas payé sa dette d'entretien ou de nettoyage à une entreprise assurant l'assistance en escale, celle-ci ne peut recourir à la saisie conservatoire d'un aéronef n'appartenant pas à son débiteur. 2^o Civile, 5 janvier 2017, n^o 15-21651 : une société Advanced air qui exerce au Bourget détient une créance de 29 049 euros à l'encontre d'une société allemande Airgo, elle procède à une saisie de l'un des 5 aéronefs concernés par cette prestation. L'exploitant débiteur n'est pas le propriétaire de l'avion saisi. La mainlevée est ordonnée.

La saisie conservatoire d'aéronef a un domaine limité.

Nombre d'aéronefs – les plus importants, ceux ayant le plus de valeur - sont légalement insusceptibles de faire l'objet d'une saisie conservatoire.

- Il est en principe interdit à un créancier de procéder à la saisie conservatoire d'un aéronef affecté à un service d'État.

(Les appareils appartenant à l'État français ou un État étranger sont déjà insaisissables, les entités étatiques bénéficiant d'une immunité d'exécution, art. L. 111-1-1 et s. du code des procédures civiles d'exécution)

(La presse avait évoqué la saisie le 22 juin 2001 de deux appareils russes, un Sukhoï et un Mig, présentés au salon du Bourget. Le Kremlin aurait fait une intervention auprès de l'Élysée. Les appareils avaient décollé très rapidement de France à la barbe de l'huissier et surtout du créancier saisissant Noga s'efforçant d'obtenir le recouvrement de sa créance auprès de l'État russe. La raison d'État explique parfois bien des choses. Des avions militaires étrangers sont a priori insaisissables. Une procédure pénale a ensuite été introduite sur citation directe pour détournement d'objets saisis devant le tribunal correctionnel de Bobigny, cf. infra pour l'aspect pénal. Audience en septembre 2002. Le parquet avait requis la relaxe. Dixit internet. Les russes auraient attendu 2013 avant de revenir au salon du Bourget. Ils n'auraient pas reparu en 2015 à raison de tensions politiques et du risque de saisie d'actifs russes.)

- Il est également interdit en principe de saisir conservatoirement un aéronef affecté à des transports publics.

La règle est très favorable aux transporteurs aériens, c'est un véritable privilège qui leur est accordé.

La raison ou le prétexte : ne pas causer une gêne aux passagers, éviter qu'ils soient obligés de descendre à terre parce qu'un créancier procède à ce moment-là à la saisie de l'appareil aérien qui serait ainsi interdit de décollage.

(On trouve des dispositions similaires dans la convention de Rome du 29 mai 1933 que la France n'a pas signée.)

Il y a une double exception à l'interdiction :

. Le créancier du propriétaire de l'aéronef, qui est titulaire d'une créance de somme d'argent due au titre de l'acquisition de l'aéronef (ainsi un établissement de crédit qui a prêté de l'argent pour financer l'achat de l'aéronef) peut pratiquer une saisie conservatoire ;

. Le créancier qui a une créance contre le propriétaire de l'aéronef au titre d'un contrat de formation ou de maintenance en lien avec l'exploitation de l'aéronef à saisir peut pratiquer une saisie conservatoire.

Article L. 6123-1 du code des transports

Le créancier du locataire ou de l'affrèteur de l'aéronef ne peut pas saisir l'aéronef car celui-ci n'appartient pas à son débiteur, mais au loueur ou au frèteur.

(On peut donc recourir à une saisie conservatoire à l'encontre des aéronefs de tourisme)

L'obtention de la saisie

Le créancier saisissant doit obtenir l'autorisation du juge de l'exécution, (du juge d'instance si l'appareil est étranger ou si le propriétaire n'est pas domicilié en France).

L'art. L. 721-7 du code de commerce établit, au profit du président du tribunal de commerce, une compétence concurrente du JEX, s'il s'agit de la conservation d'une créance relevant de la compétence de la juridiction commerciale, avant tout procès, pour les mesures conservatoires portant sur les aéronefs dans les cas et conditions prévus par le CAC.

L'effet de la saisie conservatoire

L'aéronef saisi à titre conservatoire est un bien indisponible et ne peut pas être déplacé.

L'article 314-6 du code pénal punit le fait pour le saisi de détruire ou de détourner l'objet qui a été saisi entre ses mains en garantie des droits d'un créancier. L'objet, ici l'aéronef, étant confié à sa garde ou à celle d'un tiers.

L'auteur de l'infraction est le saisi. Ses complices sont également punissables.

Trois ans d'emprisonnement et 375 000 euros d'amende.

Les suites de la saisie

Le plus souvent, le propriétaire de l'appareil pris au piège plaide la nullité de la mesure et demande la rétractation de l'ordonnance ayant autorisé la saisie.

Si la saisie conservatoire a été obtenue à tort, le juge ordonne la main levée.

L'éventuelle responsabilité du saisissant à tort

L'aéronef a été de fait immobilisé (à tort) quelques jours. L'exploitant subit un préjudice. Il est en droit d'obtenir réparation. 2° Civile, 5 janvier 2017, n° 15-21651 précité, note d'Yves Hénaff d'Estées publiée sur le net. La cour de Paris avait, dans cette affaire, refusé réparation à l'exploitant de l'appareil à tort saisi. Il ne ressortait pas des faits que l'erreur commise par le saisissant ait été délibérée et qu'il y ait eu abus du droit de saisir. La cassation est prononcée. La responsabilité du créancier saisissant à raison de l'exercice d'une mesure d'exécution forcée n'est pas subordonnée à la preuve d'une faute intentionnelle. La cour d'appel aurait dû rechercher si la résistance opposée par la société saisissante à la main levée de la saisie après qu'elle eût été informée de l'identité du véritable propriétaire de l'avion était constitutive

d'une faute.

Ou bien le saisi paie sa dette et l'aéronef peut décoller, le moyen de pression a fait son œuvre.

Sinon, le créancier non payé devra faire convertir la mesure en saisie vente.

B. La saisie conservatoire spéciale destinée à assurer le recouvrement des redevances et des amendes

Elle est prévue par l'article L. 6123-2 du code des transports.

On est ici en présence d'une procédure dérogatoire au droit commun destinée à permettre à des organismes publics ou para publics de recouvrer leurs droits et leurs créances.

Le redevable a reçu mise en demeure de régulariser sa situation et cette mise en demeure est restée infructueuse.

Les autorités peuvent requérir, auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure, la saisie conservatoire de l'aéronef *exploité* par le redevable ou d'un aéronef *appartenant* au redevable.

Quelles sont les autorités qui peuvent requérir la saisie conservatoire de l'un des aéronefs exploités par le redevable ou appartenant au redevable ?

. Le ministre des transports en cas de non-paiement de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne, ou en cas de non-restitution d'une aide d'État ayant fait l'objet d'une décision de récupération. Cf. l'art. 18 § 3 du règlement n° 391/2013 qui prévoit conformément à la législation en vigueur des mesures efficaces en cas de non-paiement des redevances : la détention d'aéronefs. Il aurait été préférable pour le règlement de parler de rétention d'aéronefs. Il faut probablement mettre en cause la mauvaise traduction depuis l'anglais.

(La presse a fait état de la saisie conservatoire opérée par l'État le 8 novembre 2018 à Bordeaux d'un aéronef de Ryanair au titre de la récupération d'une aide, déclarée irrégulière par décision de la Commission en 2014, accordée à la compagnie irlandaise par le syndicat mixte des aéroports de Charente. Le vol a été annulé. Le procédé a été efficace, le transporteur a remboursé 525 000 euros, l'avion a pu décoller le lendemain.)

. L'exploitant de l'aérodrome en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires

. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires en cas de non-paiement des amendes administratives

[La première mesure de saisie opérée par l'ACNUSA visait la compagnie charter polonaise Enter Air, débitrice de 1 103 300 euros d'amendes pour plus de 80 manquements, à Paris CDG, à la législation en matière de restrictions sonores nocturnes, une immobilisation de 5 heures le 10 août 2016 avait suffi pour que le redevable entende raison et s'exécute.

Le site de l'ACNUSA fait état – bulletin de victoire et d'intimidation pour les récalcitrants - d'une saisie conservatoire - la seconde de l'histoire - réalisée le 16 décembre 2016 à la demande de cette autorité à l'encontre d'un appareil d'une compagnie du Turkménistan. Le transporteur s'était rendu coupable antérieurement de 11 décollages irréguliers. Il avait été frappé d'amendes d'un montant de 186 000 euros, plus 10 % de pénalités. Un paiement de 204 000 euros ayant été effectué, l'avion a été libéré le lendemain.]

. Les services de la DGAC en cas de non-paiement de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, article 1609 quater vices A, VI, 3, du code général des impôts

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome. Elle est notifiée au redevable / et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Il ne semble pas que l'effet de surprise soit forcément présent dans ce type de saisie conservatoire, l'exploitant est

conscient depuis longtemps qu'il ne paie pas les redevances de route, les redevances aéroportuaires ou la taxe sur les nuisances sonores ou qu'il est menacé d'une amende par l'ACNUSA, et que l'Administration risque à tout moment de recourir à la saisie. Ce qui est inconnu, c'est de savoir si l'Administration est décidée à utiliser cette arme puissante et à quel moment. Les exploitants bons connaisseurs du milieu doivent être informés des pratiques administratives.

- Le propriétaire de l'appareil, s'il n'est pas l'exploitant et donc non redevable, peut être tenu dans l'ignorance du passif incombant à son locataire ou à l'affrètement de son avion.

Les effets de la saisie conservatoire spéciale : l'aéronef est mis aux fers, l'ordonnance a été transmise aux autorités aux fins d'immobilisation de l'aéronef, celui-ci est immobilisé à terre, il ne peut pas recevoir l'autorisation de décoller. Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable qui est peut-être insolvable.

Quelle est l'issue de cette procédure ?

Si la dette est payée par le redevable, le paiement des sommes dues entraîne la main levée de la saisie conservatoire

Le non-paiement de la redevance ou de l'amende.

Plusieurs situations peuvent se présenter : le redevable est ou n'est pas propriétaire de l'aéronef.

. Le redevable est propriétaire de l'aéronef saisi. Le créancier requiert la conversion en saisie vente.

. Le redevable n'est pas le propriétaire de l'aéronef, il en est seulement l'exploitant. Le propriétaire de l'aéronef est étranger à la dette de son locataire, il n'est, ni débiteur, ni codébiteur :

Quid en cas de location, affrètement, prêt de l'aéronef, lorsque le redevable est locataire, affrètement, emprunteur de l'aéronef, et donc le propriétaire non redevable ? La situation va-t-elle s'éterniser ? Le créancier public ne peut pas en principe recourir à la saisie vente puisque le débiteur redevable n'est pas propriétaire de l'aéronef. Le propriétaire doit-il subir la mesure ou peut-il obtenir la restitution de l'aéronef en invoquant le respect dû à la propriété ? Ou sera-t-il amené, volens nolens, à payer la dette d'autrui, i.e. de l'exploitant, pour récupérer l'engin ? Quitte à bénéficier d'un recours subrogatoire à l'encontre du redevable, efficace si celui-ci est solvable.

La cour d'appel de Paris, dans un arrêt du 27 juillet 2009, analyse la saisie comme opérant un droit de rétention au profit du saisissant opposable au propriétaire de l'aéronef non exploitant et comme tel non redevable du paiement des redevances aéroportuaires incombant au locataire exploitant. L'arrêt malmène quelque peu le droit de propriété, (on pourrait penser à soulever une QPC), il considère que les dispositions françaises inspirées par l'intérêt général satisfont aux impératifs du système issu de la convention européenne des droits de l'homme. Il est vrai que le Conseil constitutionnel s'il considère que la propriété figure au nombre des droits de l'homme énonce qu'il résulte de l'article 2 de la déclaration des droits de 1789 que les limites apportées à l'exercice du droit de propriété doivent être justifiées par un motif d'intérêt général et proportionnées à l'objectif poursuivi.

La cour force les dispositions légales en conférant au saisissant un droit de rétention et même un droit réel sur l'aéronef opposable à tous. La flotte exploitée par le redevable est ainsi offerte indirectement en garantie à ses créanciers publics. Le bailleur propriétaire subit indirectement le poids des dettes publiques de son locataire. Satisfaire ainsi les prétentions du débiteur public est peut-être un peu excessif.

Reste aux propriétaires bailleurs ou frètes à organiser la parade : couvrir le risque d'immobilisation par une assurance, exiger à l'avance une garantie comme un gage de la part du locataire, exiger du locataire une santé financière éclatante sous peine de résiliation du bail, insérer au contrat une clause résolutoire expresse prévoyant la résiliation du contrat dès réception de la mise en demeure de payer émanant de l'autorité créancière.

Maître Laurent Chassot, avocat à Genève, a l'obligeance de nous instruire quant à la pratique des affaires.

Les contrats de location d'aéronef mettent habituellement à la charge des locataires l'obligation contractuelle de payer les différentes redevances aux autorités aéronautiques. Le non-paiement des redevances constitue un "Event of default" permettant au loueur de résilier le contrat et de reprendre l'aéronef. Les locataires délient en général les autorités du secret professionnel et autorisent le loueur à s'informer auprès d'elles de l'éventuelle situation passive du locataire, ce qui permet au loueur qui prend la précaution de s'informer périodiquement de se mettre en situation de résilier le contrat à temps. Si le loueur ne fait pas preuve de diligence, le risque de saisie de l'appareil est réel. Si la saisie intervient, le propriétaire

loueur devra payer les dettes de son locataire s'il entend faire libérer l'aéronef retenu à terre.

(Voir Bourassin, Bremond et Jobard Bachelier, Droit de sûretés, Sirey, n° 1486, traitant du droit de rétention opposable au propriétaire non débiteur, il existe en droit français certains privilèges mobiliers qui portent sur des biens n'appartenant pas au débiteur comme le privilège du bailleur d'immeuble ou le privilège du conservateur)

II. La saisie vente

Le recours à la saisie vente est exceptionnel, voire rarissime, la jurisprudence clairsemée, les formalités lourdes à respecter.

L'article L. 6123-3 CT envisage la vente forcée, mais la matière est encore largement gouvernée par les articles R. 123-1 et suivants du code de l'aviation civile.

Si on est en matière internationale, il convient de respecter les prévisions de la convention de Genève du 19 juin 1948, il faut combiner le dispositif du forum arresti et les règles de l'État d'immatriculation, voir Anne Leborgne, Précis Dalloz, n° 1888 et la note. Il est possible que l'aéronef saisi soit localisé dans un État différent de l'État compétent pour connaître de la procédure collective ou de l'État d'immatriculation.

Le créancier saisissant doit respecter certains préalables avant de faire procéder par un huissier à la saisie d'un aéronef appartenant à son débiteur.

Il doit détenir un titre de créance exécutoire.

Il ne peut être procédé à la saisie d'un aéronef qu'après notification d'un commandement de payer fait à la personne du propriétaire ou à son domicile.

On verra, infra, que l'art. R. 123-3 permet, si le débiteur demeure à l'étranger, de notifier le procès-verbal de saisie entre les mains du commandant de bord.

Cette facilité ne concerne pas la signification du titre exécutoire et du commandement de payer.

Si le débiteur demeure à l'étranger, le créancier qui entend pratiquer une saisie sera contraint de procéder à l'étranger à la notification à personne ou à domicile du commandement de payer.

Le commandant de bord n'a pas un pouvoir général de représentation du propriétaire de l'aéronef.

Cf. 2° Civile, 22 septembre 2016, n° 15-18715, publié au Bulletin. Le mandataire liquidateur de la société Aelis avait notifié au commandant de bord trois documents : l'arrêt de condamnation de payer une somme d'argent, le commandement de payer et le procès-verbal de saisie de l'aéronef. L'aéronef à saisir sur l'aérodrome de Bâle Mulhouse appartenait à une société italienne ayant son siège à Ciampino. Il y avait donc une irrégularité dans la notification, au commandant de bord, de l'arrêt de condamnation et du commandement de payer. L'irrégularité causait un grief au destinataire de l'acte. Le créancier saisissant avait contourné les textes relatifs à la notification des titres au sein de l'UE en empêchant la société italienne de prendre connaissance de l'étendue de l'obligation à laquelle elle avait été condamnée. La main levée de la saisie vente avait été ordonnée. Rejet du pourvoi.

Aéronefs ne pouvant pas faire l'objet d'une saisie-vente

Certains aéronefs peuvent être réputés insaisissables.

L'aéronef appartenant à un État.

Les États bénéficient en droit international coutumier d'une immunité d'exécution.

La Cour de cassation, 1° chambre civile, a statué dans un arrêt du 7 décembre 2016, n° 15-22688, dans une espèce où des créanciers de la République du Congo avaient fait procéder – sur le fondement d'une décision judiciaire congolaise

ayant reçu en France l'exequatur - à la saisie d'un aéronef appartenant à une société congolaise d'aviation contrôlée à 70 % par l'État congolais. L'État étranger était débiteur, les créanciers avaient saisi en France un aéronef appartenant, prétendaient-ils, à une entité de cet État. La cour d'appel de Paris avait confirmé l'annulation de la saisie, la Cour de cassation rejette le pourvoi. La société dont l'aéronef a été saisi n'était pas une émanation de la République du Congo, les créanciers de l'État congolais ne pouvaient pas saisir un avion appartenant à une société commerciale inscrite à Brazzaville distincte de l'État débiteur et ayant un patrimoine propre.

La France a légiféré avec la loi du 9 décembre 2016, introduisant de nouvelles dispositions dans le code des procédures civiles d'exécution, art. L. 111-1-1 et s.

Un auteur soutient que les dispositions interdisant la saisie conservatoire de certains aéronefs valent également pour la saisie vente. Le JEX de Toulouse s'est d'ailleurs prononcé en ce sens, 23 février 2011, décision citée par Schweitzer et Benezech, Le régime restrictif de la saisie d'aéronefs appartenant à un État, Revue de droit des transports juillet 2012, dossier 10.

Cette opinion est discutable : le caractère saisissable d'un bien est la règle de droit commun, il faudrait une règle écrite pour la contredire. L'interdiction affecterait indirectement le droit des créanciers d'obtenir le recouvrement de leurs créances. Madame Anne Leborgne, Voies d'exécution, Dalloz, n° 1891, est dubitative, elle admet dans un premier temps l'opinion négative de Mme Douchy-Oudot pour la combattre in fine.

L'opération de saisie

Le propriétaire de l'aéronef a reçu le commandement de payer. Il est sur ses gardes. Le créancier passe à l'attaque. Il pratique la saisie par le ministère d'un huissier.

Est-il tenu de respecter un délai ? Certains écrivent qu'il lui faut respecter un délai de 24 H ou de 8 jours entre le commandement de payer et la saisie. Un arrêt exige un délai raisonnable. (Il y a le risque que le débiteur mis en alerte par le commandement de payer fasse décoller l'aéronef menacé de saisie et lui fasse gagner un pays étranger)(Il est conseillé pour éviter ce risque de pratiquer dans un premier temps avec l'autorisation du juge une saisie conservatoire)(On sait cependant que la saisie conservatoire n'est pas toujours possible, elle est en principe exclue en ce qui concerne les aéronefs affectés aux transports publics)

L'huissier rédige un procès-verbal de saisie.

L'art. R. 123-2 indique les mentions devant figurer dans le procès-verbal de saisie.

Le créancier saisissant doit notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie.

Si le propriétaire n'est pas domicilié en France et s'il n'y a pas de représentant habilité, la signification de procès-verbal de saisie peut être délivrée en la personne du commandant de bord, art. R. 123-3 CAC.

Les effets de la saisie.

L'aéronef mis aux fers est doté d'un gardien désigné par l'huissier qui procède à la saisie.

Le propriétaire peut requérir auprès du JEX la main levée de la saisie si celle-ci est intervenue à tort ou s'il a payé la dette.

1° Civile, 13 décembre 2017, n° 16-12943 : une société (se disant créancière envers la Guinée équatoriale en vertu d'une sentence arbitrale rendue en 2009) avait délivré en 2015 un commandement aux fins de saisie-vente d'un aéronef appartenant à une société que le saisissant tenait pour l'émanation de la République de Guinée équatoriale. Le JEX de Mulhouse a ordonné la mainlevée de la saisie-vente. Décision confirmée par la cour de Colmar. Rejet du pourvoi. La société auteur de la saisie n'était pas fondée à délivrer un procès-verbal de saisie vente en exécution d'un titre dont elle avait renoncé à se prévaloir du fait d'une transaction conclue en décembre 2012.

La transcription du procès-verbal de saisie après du bureau chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Article R. 123-4 CAC. Dans le délai de 5 jours.

Le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation délivre un état des inscriptions. La saisie est dénoncée aux créanciers inscrits.

La saisie mène normalement à la vente forcée de l'aéronef, art. R. 123-2 CAC.

Il est possible que le propriétaire s'obstine bien qu'il soit in bonis à refuser de payer sa dette : le créancier muni d'un titre exécutoire adresse un commandement de payer, il attend 24 h ou huit jours (il y a incertitude, voir Anne Leborgne, n° 1894), puis il fait procéder à une saisie vente, il y a aliénation forcée, l'aéronef est attribué à l'adjudicataire qui est tenu de payer le prix.

Si le créancier entend saisir un aéronef immatriculé au registre d'un État partie à la convention de Genève du 19 juin 1948 (sur la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs), aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente, ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur. Art. L. 6123-3 CT.

Cette disposition restrictive de bon sens concerne la matière internationale.

Elle ne semble pas concerner une situation purement française, certes la France est partie à cette convention de 1948, mais cette convention tend à la reconnaissance entre États des droits et sûretés grevant un aéronef.

La règle posée par le code des transports connaît une exception, concernant l'hypothèse où un aéronef hypothéqué cause, sur le territoire français, un dommage aux tiers à la surface. Le dispositif restrictif n'est pas opposable aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage, ou tout autre aéronef appartenant au même propriétaire, art. L. 6123-3, alinéa 2, CT.

Le créancier saisissant fait citer le propriétaire de l'aéronef devant le TGI du lieu où la vente est poursuivie pour dire qu'il sera procédé à la vente. Article R. 123-3 CAC.

Si le propriétaire n'est pas domicilié en France et s'il n'a pas en France de représenté habilité, la citation devant le TGI peut être délivrée en la personne du commandant de bord.

Le TGI fixe la mise à prix.

Il est procédé à une vente aux enchères. La vente aux enchères est réalisée à l'audience des criées du TGI. Il y a aliénation forcée. L'adjudicataire est tenu de déposer le prix dans les 3 jours à la caisse des dépôts.

Le propriétaire de l'aéronef, s'il est commerçant et dans une situation financière délicate, est soumis à une procédure collective, il est mis en liquidation judiciaire : on procédera à la vente de l'aéronef d'après les prévisions du droit des entreprises en difficulté.

2° Civile, 28 juin 2018, n° 17-17979 : liquidation judiciaire de deux sociétés Apex. Le liquidateur judiciaire autorise la cession de gré à gré d'un immeuble, d'un aéronef Cap 10 en cours de montage alias F-Hata, et de deux certificats de navigabilité d'avions de type Cap. Le juge commissaire a commis un excès de pouvoir en autorisant la vente de gré à gré de l'avion de voltige dont la propriété des composantes était revendiquée par une société tierce Ceapr.

La distribution du prix, la collocation et le rang des créanciers

La distribution du prix s'opère de préférence à l'amiable. Art. R. 123-6 CAC. L'adjudicataire présente requête au président du TGI, il lui demande de faire commettre un juge, devant lequel il citera les créanciers à l'effet de s'entendre à l'amiable sur la distribution du prix.

Si les créanciers ne s'entendent pas sur la distribution du prix, il est dressé procès-verbal de leurs prétentions et contredits. Chaque créancier doit déposer au greffe une demande de collocation avec titres à l'appui. Les créanciers sont convoqués devant le tribunal qui statue à l'égard de tous, même des créanciers privilégiés.

L'appel est possible.

Le juge dressera l'état des créances colloquées en principal, intérêt et frais.

Le greffier délivre les bordereaux de collocation contre la caisse des dépôts et consignations.
Le juge, par ordonnance, autorise la radiation par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation des inscriptions des créanciers non colloqués.

III. La saisie revendication et la saisie appréhension

Il ne s'agit pas pour le demandeur de poursuivre la vente forcée de l'aéronef pour obtenir le recouvrement de sa créance. Il s'agit pour le demandeur d'obtenir le retour en sa possession d'un aéronef dont il considère qu'il a la propriété. Ces voies de droit peuvent être mises en œuvre au profit d'un acheteur non livré ou d'un propriétaire au terme du bail ou du contrat d'affrètement.

a. La saisie revendication

Un préliminaire pour se faire remettre un meuble. Le titre exécutoire n'est pas requis. Mesure de type conservatoire.

Article L. 222-2 du code des procédures civiles d'exécution. Toute personne apparemment fondée à requérir la délivrance ou la restitution d'un bien meuble corporel peut, en attendant sa remise, le rendre indisponible au moyen d'une saisie-revendication.

La procédure, dans un premier temps, n'est pas placée sous le signe du contradictoire. Le magistrat statue sur requête.

Si la demande est accueillie, la mesure est opposable au détenteur du meuble. Le bien est indisponible, il ne peut être vendu ou déplacé.

Tout adversaire peut demander la mainlevée de la mesure d'indisponibilité. La procédure devient alors contradictoire.

Il est possible de faire appel de la décision du JEX, il est possible de demander le sursis à exécution de la décision de main levée.

Caen, 3 juin 2014, n° de RG : 14/00033

Une contestation concernant la propriété d'un aéronef De Havilland portée devant le juge du fond.

Alain se dit propriétaire, il a recours le 8 avril 2014 à la saisie revendication de cet appareil, il saisit le JEX de Caen, il prétend avoir acquis à Jacques l'appareil le 15 juin 2011, le 9 avril le juge autorise la saisie revendication, qui est exécutée le 11 avril entre les mains de la société dans les locaux de laquelle se trouvait l'avion. Alain se présente comme acheteur et demande la délivrance de l'avion qu'il prétend avoir acquis 3 années auparavant.

Jérôme se dit le véritable propriétaire et demande la main levée de la saisie revendication, qui est ordonnée le 23 avril. Alain demande en appel le sursis à l'exécution de la mesure de main levée du 23 avril – en attendant la décision de la cour d'appel saisie sur le fond.

Jérôme s'oppose à cette prétention, il se prétend le seul acquéreur.

Nous avons l'ordonnance du magistrat suppléant le premier président. Qui déboute Alain. Il n'y a pas sursis à la mainlevée de la saisie revendication.

L'initiative d'Alain était fragile. Il ne produisait pas d'acte de vente écrit et signé du vendeur et de l'acheteur par lequel il aurait acquis en 2011 la propriété de l'aéronef litigieux. Il produisait seulement un document revêtu de sa seule signature.

Jérôme, en revanche, produisait un acte de vente écrit, daté du 6 mars 2014, signé du vendeur Jacques et de l'acheteur Jérôme. Jérôme a fait enregistrer sa qualité de propriétaire sur le registre d'immatriculation le 7 mai 2014, Alain ne figure pas sur la liste des précédents propriétaires.

Commerciale, 20 mars 2019, n° 17-18977 : un contrat de crédit-bail portant sur un aéronef. Le crédit-preneur cesse de payer les loyers. Le crédit-bailleur, Natixis Lease, pratique une saisie-revendication sur l'aéronef et agit en référé pour obtenir la restitution de l'appareil. L'organisme financier renonce ultérieurement à la résiliation du contrat et à la saisie de l'appareil, et accepte un rééchelonnement des loyers. Les frais de mainlevée de la saisie étaient mis à la charge du

locataire.

b. La saisie appréhension

Art. L. 222-1 du code des procédures civiles d'exécution : l'huissier de justice chargé de l'exécution fait appréhender les meubles que le débiteur est tenu de livrer ou de restituer au créancier en vertu d'un titre exécutoire

IV. Les saisies douanières

Sous-Section II. Les contrats conférant la jouissance d'un aéronef

[L'État détient le pouvoir de réquisition d'aéronefs français pour les besoins du pays et de la défense nationale, les services des compagnies aériennes françaises peuvent être mis en état de réquisition, les personnels nécessaires à l'exécution des missions également, décret n° 2004-1190 du 10 novembre 2004]

Nombre d'exploitants d'aéronefs n'en sont pas propriétaires.
Comment obtenir la jouissance d'un appareil aérien sans en faire l'acquisition ?
On peut prendre un aéronef en location, on peut affréter un aéronef, on peut emprunter un aéronef.

§ I. La location d'aéronef

Il s'agit ici de la location d'un meuble immatriculé conclue entre un bailleur ou loueur et un locataire ou preneur.
(On parle en anglo-américain de « Dry Lease », louage sec, pour désigner la location coque nue).

L'exploitant d'un aéronef n'en est pas forcément le propriétaire.
Nombre d'aéronefs exploités à travers le monde sont en location, appartenant à des loueurs comme ILFC de Los Angeles, Air Lease Corporation de L.A., AWAS de Dublin, GECAS filiale de General Electric, Amadeo d'Islande, le chinois ICBC ou DAE de Dubaï.

Certaines de ces sociétés ont leur siège en Irlande pour des raisons fiscales.
Air France détient une partie de sa flotte en pleine propriété, un tiers en location.
Il y a des entreprises dont le métier consiste à acquérir des aéronefs et à les louer, ou à les prendre en location ou en crédit-bail et à les sous louer à des compagnies aériennes. Cf. à titre d'exemple CAA Paris, 28 déc. 2012, n° 12PA02429.

Certains hommes d'affaires et intermédiaires du commerce jouent avec la législation et implantent le siège de leur société hors France, mais vivent en France et font immatriculer leurs aéronefs en France. Il leur est difficile de prétendre échapper à l'imposition en France, voir à titre d'exemple, CAA Versailles 7 mars 2013, n° 11VE04171, société ayant son siège au Luxembourg, il s'agit en réalité d'une adresse de domiciliation, l'objet est la location et l'exploitation d'aéronefs et de matériel, société propriétaire de deux hélicoptères immatriculés en France, gérant habitant en France, aucun personnel au Luxembourg, établissement stable en France, 7230 euros de TVA à payer au titre de l'année 2008.

La lecture des arrêts est instructive et permet de relever l'existence de pratiques de la vie des affaires qu'autrement on ignorerait. La qualification des rapports contractuels est posée dans l'affaire dont a eu à connaître la CAA Lyon, 1^o octobre 2015, n° 14LY00444 : une société ayant son siège à Panama avait acquis en Allemagne en 2008 un hélicoptère pour 4 249 310 euros. La DGAC lui avait délivré un certificat d'immatriculation limité à la durée de la location de cet aéronef à la SA Mont Blanc Hélicoptères. Un quart des vols se déroulait en Suisse. Le contentieux va porter sur une décharge de TVA qui sera finalement refusée. La juridiction lyonnaise va considérer qu'il n'y avait pas en réalité de location d'hélicoptère entre la société panaméenne et la société Mont Blanc. Celle-ci n'avait pas la jouissance de l'appareil, elle n'avait qu'un rôle de prestataires de services, elle reversait à la société panaméenne véritable exploitante le produit des vols, elle mettait un pilote à disposition, elle entretenait l'appareil, elle organisait la restauration en vol. Aucun contrat correspondant à la définition de l'article 1709 du code civil n'avait été conclu. Cette société n'avait pas le siège de son activité en France mais au Panama, elle ne disposait pas en France d'un établissement stable.

Il est possible qu'une compagnie aérienne en sur- capacité donne un aéronef en location à une autre compagnie aérienne.

[La pratique des affaires connaît, à côté de la location d'aéronef, la location de moteur d'aéronef, Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342]

Pierre Frühling & Stéphanie Golinvaux, Le contrat de location coque nue - Le Dry Lease, in Le droit du financement des

aéronefs, 2017, p. 39-58.

Donal Patrick Hanley, Les étapes de rédaction d'un contrat de Dry Lease, eodem loco, p. 59-70

Philippe Fontaine, Le Dry Lease - Le point de vue pratique d'un Lessee belge, eodem loco, p. 71-86

I. Principes de droit public : la location coque nue sans équipage

Tout transporteur aérien implanté dans l'Union européenne doit pour recevoir une licence d'exploitation être propriétaire d'au moins un aéronef ou prendre en location coque nue au moins un aéronef.

Le législateur est sensible aux impératifs de sécurité. Il entend contrôler la mise en location d'aéronef.

L'autorisation administrative

La location d'aéronef est en Europe soumise à autorisation, article 13 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

Le législateur européen distingue selon que l'aéronef est immatriculé sur le registre d'un État européen ou d'un État extérieur à l'Union européenne.

. Loueur et preneur sont européens : l'autorisation est requise lorsqu'un exploitant européen est loueur et un autre exploitant européen preneur.

. Loueur et preneur ne sont pas tous deux européens.

1° hypothèse : Le loueur est européen, le preneur ne l'est pas : la location peut être le fait d'un exploitant européen qui met un avion en location auprès d'un exploitant non-européen pour qu'il fasse du transport aérien commercial ; l'avion est convenablement entretenu ; l'autorité étrangère accepte de contrôler l'entretien et l'exploitation de l'avion. Il faut l'approbation de l'autorité.

2° hypothèse

Le loueur est étranger, le preneur est européen : la réglementation européenne sur l'exploitation par les transporteurs aériens européens d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers n'est pas extrêmement favorable à la formule.

Un exploitant européen ne peut prendre en location - avec l'autorisation de l'autorité - un avion immatriculé hors Europe auprès d'une entité non-européenne que sous certaines conditions. Règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, annexe II, ARO.OPS.110.

Le postulant locataire doit établir qu'il a un besoin opérationnel et qu'il ne peut pas satisfaire ce besoin en prenant en location un aéronef immatriculé en Europe. La prise en location coque nue ne doit pas dépasser 7 mois sur une période de 12 mois consécutifs. Règlement n° 965/2012, annexe III, ORO.AOC.110, point d).

L'autorité compétente se coordonne avec l'État d'immatriculation pour l'exercice éventuel de la surveillance de l'aéronef. Dès qu'elle reçoit une demande d'approbation préalable d'un contrat par lequel un exploitant européen souhaite prendre en location un appareil étranger.

Il est interdit de prendre en location des appareils figurant sur la liste noire, règlement n° 965/2012, annexe III, ORO.AOC.110, point b).

L'exploitant doit disposer d'un programme d'analyse des données de vol (pour les avions de masse maximale au décollage supérieure à 27 000 kg). Règlement n° 965/2012, annexe III, ORO.AOC.130.

L'approbation d'un contrat de prise en location coque nue est suspendue ou retirée lorsque le certificat de navigabilité de l'aéronef est suspendu ou retiré, ou si l'aéronef figure sur la liste noire. Annexe II, point ARO.OPS.110, lettre c, règlement n° 965/2012 modifié par le règlement 2015/1329 du 31 juillet 2015.

L'aéronef loué figure sur le CTA du preneur qui en est l'exploitant.

II. Principes de droit privé

Le louage d'aéronef est une opération juridique translatrice de jouissance. Le locataire a la jouissance temporaire de l'appareil aérien. Le loueur n'a plus l'usage de l'engin aérien. L'appareil loué n'est pas neuf, il est le plus souvent d'occasion.

Les auteurs présentent les loueurs comme possédant plus de force dans la négociation que les locataires.

La location est souvent précédée d'une lettre d'intention, qui joue le rôle d'un avant contrat synthétisant les différents éléments du contrat définitif à venir.

La location internationale d'aéronef.

Données de droit international privé.

Le conflit de juridictions en cas de litige entre les contractants. Le contrat peut comporter une clause d'arbitrage.

Le conflit de lois : il s'agit de déterminer le système juridique étatique qui régit le contrat de location.

Les contrats sont souvent soumis à la loi anglaise.

Le droit français.

(cf. en droit commun, l'article de Mme Auque sur le contrat de location dans le cadre de l'avant-projet de réforme du droit des contrats spéciaux, D. 2018.423)

Le bailleur ou loueur met l'aéronef à la disposition du preneur ou locataire. Sans équipage. Cf. art. L. 6400-3 CT.

Les dispositions légales envisagent l'inscription du contrat au registre d'immatriculation.

La location d'un aéronef donne lieu à mention sur le registre d'immatriculation. Cf. art. D. 121-13 CAC.

Le propriétaire d'un aéronef qui veut faire inscrire au registre d'immatriculation le contrat de location de son aéronef

adresse à cette fin au bureau d'immatriculation une requête, en deux exemplaires, accompagnée de l'acte de location.

La requête indique les coordonnées du preneur, la date et la durée du contrat, l'identité de l'aéronef loué et son port

d'attache, cf. article D. 121-18 CAC.

Cette mention ne semble pas avoir de caractère obligatoire.

La durée : le contrat est conclu à durée déterminée ou à durée indéterminée : quelques heures jusqu'à la durée d'amortissement fiscal.

a. Les obligations du bailleur / loueur

Les obligations dues au profit du locataire / preneur

La remise et livraison du bien loué en bon état de réparation et non porteur de vices.

Le contrat indique la date et le lieu de la remise de chose.

Le locataire signe un certificat d'acceptation le jour de la remise de l'aéronef.

Il est possible que le contrat de location mette à la charge du loueur l'obligation de fournir au locataire une attestation d'assurance efficace.

En ce qui concerne l'obligation d'entretien de l'appareil durant l'exécution du contrat, il faut se référer aux prévisions contractuelles. Le loueur, en général, souhaite réduire au maximum ses obligations.

Le loueur conserve certaines charges, comme l'impôt sur les bénéfices, les dettes résultant d'une faute intentionnelle ou de la violation d'une obligation de garantie.

Les obligations vis-à-vis des tiers en cas d'accident

L'aéronef mis en location peut être affecté au transport.

Le contrat de transport est alors conclu entre le transporteur locataire de l'appareil et ses clients.
Une responsabilité du loueur à base de faute est susceptible d'être engagée, vis-à-vis des passagers et de leurs familles, en cas d'accident dû à un défaut d'entretien de l'aéronef incombant au loueur.
Il n'est pas impossible que la victime invoque l'article 1242 alinéa 1° de l'actuel code civil (ancien article 1384 al. 1°), et qu'on retienne dans certaines hypothèses la responsabilité du loueur comme ayant conservé la garde de la structure de l'appareil donné en location.

Responsabilité du loueur en cas de dommage causé aux tiers à la surface
La responsabilité incombe en principe à l'exploitant.
Comme c'est le locataire qui est l'exploitant, c'est le locataire qui est responsable.
Le propriétaire et le locataire sont cependant solidairement responsables vis à vis des tiers, ancien article L. 141-4 alinéa 1 CAC, devenu l'article L. 6131-4, alinéa 1°, du code des transports
1° Civile, 9 octobre 1979, Bull. 1979. I, n° 240 : un avion est donné en location, le locataire prend un passager à bord, accident, l'avion a heurté le sol, le passager a été blessé, le passager poursuit le bailleur de l'avion, la Cour de cassation approuve la cour de Basse -Terre d'avoir écarté l'application de l'art. L.141-4 qui ne concerne que les dommages causés au sol ou à un autre aéronef. Le passager ne se trouvait pas au sol, mais à bord de l'avion. Le passager n'avait pas de relation contractuelle envers le bailleur.
Si la location est publiée, la solidarité est écartée, le propriétaire loueur est uniquement tenu à raison d'une faute prouvée, article L. 6131-4, alinéa 2 CT.

La question se pose également en droit américain : en quoi consiste l'éventuelle responsabilité du bailleur en cas d'accident souffert par un passager ?
Condon & Forsyth, Lessor Liability, special edition fall 2011

b. Les obligations du locataire de l'aéronef envers le loueur

Le paiement du loyer

Saudi Arabian Airlines, ayant son siège à Jiddah, déclare à titre chirographaire une créance de loyers de plus de 7000 euros dans la procédure ouverte contre Eagle Aviation en liquidation : Com. 5 novembre 2013, Bull.

On parlait en 2015 d'un loyer mensuel de 220 000 euros pour un Boeing 737.

Les auteurs s'interrogent sur la fiscalité applicable aux loyers perçus par le loueur, en particulier en présence d'une opération internationale.

Le contrat donne parfois une liste d'États dans lesquels le locataire s'interdit d'exercer ou de survoler.

Assurer la maintenance et l'entretien technique de l'appareil aérien : cf. les stipulations conventionnelles

Les contrats prévoient souvent l'obligation, pour le locataire, de payer des réserves de maintenance : une avance due par le locataire au profit du bailleur, pour couvrir le risque au cas où le locataire n'effectuerait pas la maintenance de l'aéronef prévue par le constructeur. Il s'agit d'une avance sur les coûts des contrôles à opérer dans le cadre du contrat de maintenance. Les réserves concernent la coque, les moteurs, les pièces à durée temporaire, le groupe auxiliaire de puissance, le train d'atterrissage. Le locataire en obtient le remboursement sur justificatifs des visites et des travaux effectués.

Le locataire utilise l'aéronef conformément aux préconisations du constructeur.

Les dégradations subies par l'aéronef durant la location : le locataire en est-il responsable ? On fera appel au droit commun du bail, en faisant place s'il y a lieu aux prévisions contractuelles.

Le droit commun du bail

Le locataire peut d'abord voir responsabilité être engagée sur la base d'une faute prouvée.
Le locataire est certainement responsable des dégradations résultant d'une utilisation non conforme au manuel de vol de l'appareil.
Paris 13 mars 2012, Revue du droit des transports et de la mobilité, juillet 2012, commentaire 44 : le locataire endommage un appareil de tourisme, il a manqué aux indications du manuel de vol qu'il avait obligation d'appliquer, il engage sa responsabilité

Une présomption de responsabilité pèse sur le locataire.
Le locataire répond en droit commun des pertes et des dégradations survenues pendant la jouissance.
On transpose les dispositions valables pour le bail immobilier à la location mobilière, art. 1732.
Versailles, 12 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013, commentaire 49 par Ph. DELEBECQUE : faute avérée de pilotage commise lors d'un atterrissage au Groenland sur la banquise, dégradations de l'appareil
Le locataire s'exonère s'il établit son absence de faute ou la cause étrangère

La convention
Le locataire peut selon les conditions contractuelles ne pas être responsable des dégradations résultant de l'utilisation normale de la chose louée.

Le locataire est en général astreint à prendre une assurance pour se couvrir contre le risque de destruction ou de dégradation de l'appareil loué.

Le locataire est tenu par l'obligation, en fin de bail, de restituer l'aéronef, sinon le locataire doit la valeur du bien.
Le loueur se protège souvent en faisant insérant au contrat une clause suivant laquelle le locataire est astreint à restituer l'aéronef s'il est en difficulté de paiement.

Si le contrat de location avait été inscrit au registre d'immatriculation, le CAC, art. D. 121-13, en envisage la radiation.

Les sous contrats

La sous-location d'aéronef, une hypothèse de sous-contrat : nous sommes en présence d'une double relation, la relation principale a été établie entre le loueur et le locataire ; une seconde relation se forme entre le locataire principal qui se fait sous loueur et confère la jouissance de l'aéronef à un sous-locataire. Le contrat de location peut interdire la sous-location.

Dans certains montages, on intercale une société ad hoc (SPV) entre le propriétaire de l'aéronef et le locataire réel. Le propriétaire donne l'aéronef en location à la société ad hoc, qui à son tour donne l'aéronef en sous -location au preneur utilisateur.

Il est possible que le locataire veuille fréter l'aéronef à un affrèteur. Le contrat peut autoriser un tel affrètement, le contrôler ou l'interdire.

§ II. Le crédit-bail d'aéronef

Diversité de modèles dans le financement de l'achat des aéronefs
M. Chassot distingue entre le crédit-bail de financement et le crédit-bail d'exploitation.

La pratique et la législation connaissent plusieurs modèles contractuels.

DROIT INTERNE

1. Le crédit-bail avec promesse de vente régi par le droit français interne

Régi par l'article L. 313-7, point 1, du code de commerce :

On se trouve en présence d'une relation triangulaire entre le vendeur- fournisseur de l'appareil aérien ; l'acquéreur - crédit bailleur (un financier, un organisme de crédit, ou bien une SNC ou GIE qui emprunte pour financer l'achat, la banque prêteuse prenant éventuellement une hypothèque sur l'avion) ; et le crédit preneur qui est l'utilisateur de l'aéronef, qui en est le locataire pendant 5 à 15 ans par exemple, qui doit payer des loyers élevés (éventuellement payés directement à la banque prêteuse bénéficiaire d'une délégation imparfaite) et qui est bénéficiaire d'une promesse de vente sans obligation d'achat de sa part au terme du contrat.

À titre d'exemple, voir l'arrêt de la CJUE du 13 octobre 2011, C-9/11 : Waypoint Aviation (qui a pour objet les opérations se rattachant à l'acquisition, à la location ou au financement d'aéronefs) acquiert, dans le cadre d'un contrat de leasing financier auprès du GEIE Lizad, 2 avions de marque Airbus. Ces avions sont ensuite acquis par Sabena Interservices Center au moyen d'un second contrat de leasing financier, par un troisième contrat de leasing financier ces deux avions sont acquis par Artix (du groupe Sabena). Ces avions sont donnés en location à Sabena, Sabena a loué ces avions pensant trois ans à Air France dans le cadre d'un contrat de collaboration ...

Hervé Israël, Les aspects fiscaux du financement d'avions, Revue de droit des transports juillet 2012, dossier 13

Il est possible que le crédit preneur d'aéronef soit mis en liquidation judiciaire. Le crédit bailleur doit mettre en demeure le liquidateur pour qu'il se prononce sur la poursuite du contrat de crédit-bail. Com. 16 mars 2012, n° 09-12572 : le crédit bailleur (Bail Ouest succédant à CM-CIC bail) avait conclu deux contrats de crédit-bail portant sur un aéronef et sur deux moteurs d'avion ; le crédit preneur Champagne Airlines a été mis en liquidation judiciaire ; le crédit bailleur prétend que les contrats ont été résiliés et il obtient la restitution des biens ; le crédit bailleur déclare sa créance.

Le crédit bailleur a-t-il droit aux loyers restant dus ?

2. La location financière : le fournisseur, vendeur ; le financier qui finance l'achat ; le locataire qui choisit le bien et qui en a l'usage.

DROIT UNIFORME

Le contrat de crédit-bail international régi par la convention UNIDROIT d'Ottawa du 28 mai 1988

Une location financière, le financier ayant la propriété de l'appareil qu'il a acheté sur les indications du crédit - preneur
L'existence de surloyers : les loyers sont calculés pour tenir compte notamment de l'amortissement de la totalité ou d'une partie importante du coût du matériel

Une éventuelle mais non indispensable faculté d'achat offerte au locataire, art. 1° § 3, il y a là une différence notable avec le droit français.

Le crédit bailleur est exonéré en sa qualité de crédit bailleur à l'égard des tiers de toute responsabilité à raison du décès, des dommages aux personnes et aux biens causés par le matériel, art. 8, § 1, lettre b. Sa responsabilité peut être engagée en sa qualité de propriétaire.

À l'issue du contrat, le crédit preneur achète le bien, ou il le loue à nouveau, ou il le restitue, art. 9 § 2

En cas de défaillance grave du crédit preneur, le crédit bailleur peut résilier le contrat et reprendre le matériel, art. 13 § 2

Possibilité éventuelle d'une location : le crédit preneur sous-loue l'avion à un sous-locataire.

À titre d'exemple et anecdotique, Orléans, 20 septembre 2018, n° 17/036531 :

L'affaire concerne les désordres affectant un aéronef bimoteur Beechcraft construit en 1983.

Cet appareil avait été gravement endommagé le 30 mars 1997 lors d'une escale au Groenland, l'avion s'était posé en dehors de la piste sur la glace, l'avion s'était immobilisé sur un talus à 10 mètres de haut. Le BEA danois avait publié un rapport. L'appareil avait été réparé en France. Il n'y a plus de trace des travaux de réparation et de maintenance.

Le 3 août 2012, une opération de crédit-bail est conclue. Le prix de l'appareil est de 1 196 000 euros. On relève la présence de plusieurs protagonistes : le vendeur de l'appareil, le crédit bailleur, une société crédit-preneur, immatriculée au RCS de Tours.

Dès le 7 août 2012, le preneur donne l'avion en sous-location à une filiale, Air Taxi & Charter International, ayant son siège à Lloret del Mar, sur la Costa Brava.

La maintenance et les dépannages de l'avion s'effectuent sous la responsabilité du sous-locataire, mais à la charge du crédit preneur.

Le sous locataire avait été, lors de l'achat, mandaté par le crédit preneur pour réaliser la visite et l'expertise de l'appareil.

Est détectée ultérieurement une détérioration du train d'atterrissage par l'effet de la corrosion dû à un défaut de vérification. Le crédit preneur assigne le vendeur de l'avion (et le mainteneur de l'appareil) devant le président du tribunal de commerce de Versailles, qui ordonne une expertise en septembre 2016.

Le crédit preneur apprend en mars 2017 l'existence de l'accident de 1997.

L'avion est immobilisé, aucune réparation du train d'atterrissage n'est effectuée, Cessna refuse de faire la réparation et d'autoriser la remise en service de l'avion du fait de l'ampleur des dysfonctionnements et en l'absence de l'historique des interventions faites après le sinistre de 1997.

Le sous-locataire, qui plaide l'impropriété au vol de l'appareil, assigne devant la juridiction consulaire de Tours le crédit preneur, qui assigne à son tour le vendeur.

Le président du tribunal de commerce de Tours refuse, le 8 décembre 2017, d'ordonner une extension d'expertise.

La cour d'Orléans, statuant en appel et sur référé, ordonne une expertise de l'avion en application de l'article 145 du code de procédure civile. L'expert devra en particulier déterminer si les dommages consécutifs au sinistre de 1997 ont un lien avec les actuels désordres de l'appareil.

§ III. L'affrètement d'aéronef

L'affrètement d'engins de transport est pratiqué en tout domaine, en matière terrestre, maritime et aérienne : une personne désireuse de bénéficier de l'usage d'un engin de transport (camion, navire, aéronef), durablement ou occasionnellement, s'adresse au frèteur qui met l'engin à sa disposition, avec l'équipage (conducteurs, capitaine, commandant de bord, marins, pilotes) pour le conduire et le piloter.

L'ouvrage de référence est la thèse du professeur Jean-Pierre Tosi, L'affrètement aérien, LGDJ, 1977

L'affrètement est - avec la location (coque nue) - l'une des techniques juridiques permettant à un utilisateur d'avoir pour une durée déterminée, brève ou longue, l'usage et la jouissance d'un aéronef.

Article L. 6400-2 du code des transports

L'affrètement est un contrat synallagmatique conclu entre le frèteur et l'affrèteur portant sur un aéronef, qui est mis à la disposition de l'affrèteur par le frèteur.

Le frèteur frète l'aéronef.

L'affrèteur affrète l'aéronef.

Le frèteur met ainsi, à la disposition de l'affrèteur, un **aéronef avec équipage**.

Le frèteur a, sauf clause contraire, la direction de l'équipage : il a la gestion nautique de l'aéronef.

Il conduit sous l'angle technique l'expédition aérienne à laquelle participe l'aéronef qu'il frète.

Toute entreprise qui frète un aéronef à titre onéreux pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affrèteur de cet aéronef, L. 6412-6 du code des transports.

C'est le frèteur qui est soumis au droit aérien économique, c'est lui qui doit détenir le CTA, la licence d'exploitation et les droits de trafic.

Le frèteur n'est pas un bailleur qui transfère la jouissance du bien loué en totalité au locataire.

Le frèteur conserve ordinairement un rôle important dans le maniement de l'engin, il fournit l'équipage, il conserve ordinairement la maîtrise technique de l'appareil aérien.

L'affrèteur de l'aéronef se trouve avoir l'appareil à sa disposition, il en a la gestion commerciale, il en a l'usage économique. L'affrèteur n'a pas en principe l'équipage de conduite sous ses ordres, mais c'est lui qui décidera quel sera l'usage qui sera fait de l'aéronef, un usage compatible avec les données contractuelles.

Les parties disposent d'une assez large liberté contractuelle, même si l'opération est soumise à contrôle voire à autorisation de l'administration.

La mise à disposition peut s'inscrire dans la durée : pour quelques minutes, pour quelques heures, pour quelques jours, quelques mois, quelques années : l'affrètement au voyage ou à temps.

Les personnes, les entités et les collectivités ayant recours à l'affrètement

Quel est l'intérêt du recours à l'affrètement ?

Qui est le frèteur ? L'exploitant d'un aéronef doté d'un équipage. Il monnaie ses services.

Qui est concrètement affrèteur ? Qui fait appel à l'affrètement ?

On va voir qu'il peut s'agir d'une personne physique ou morale qui entend utiliser les services d'un aéronef pour elle-même, ses proches ou ses subordonnés.

Il peut s'agir d'un transporteur aérien en manque d'engin de transport.

Il peut s'agir d'une agence de voyages qui « achète » des sièges pour assurer le déplacement de ses clients, on parle de charter.

1. Le recours à l'affrètement par une administration, une entreprise, voire un particulier, pour avoir temporairement l'usage d'un aéronef doté d'un équipage

L'État, une collectivité publique, l'armée, une société commerciale, une entreprise, une association, un club sportif, voire un particulier, comme un candidat à une élection, peut vouloir bénéficier de l'usage temporaire d'un aéronef.

Alors que par ailleurs il ne dispose pas d'un équipage disponible pour piloter l'avion. L'utilisateur ne veut pas recruter l'équipage.

Un gouvernement pour acheminer des troupes sur un site d'opération, pour acheminer des médecins et des infirmiers dans une région affectée d'un séisme ou une catastrophe naturelle. Une entreprise industrielle, produits pharmaceutiques ou automobiles, pour acheminer ses dirigeants ou des membres de son personnel pour participer à des rendez-vous d'affaires, à des congrès ou à des séminaires. Un club sportif pour acheminer ses joueurs ou ses supporters dans la ville où se tient le tournoi ; une association religieuse pour acheminer des croyants dans une ville de pèlerinage comme Lourdes, Jérusalem ou La Mecque ; un industriel pour déplacer des marchandises.

Il n'y a pas alors de contrat de transport entre celui qui fournit l'aéronef et l'utilisateur mis en jouissance de l'appareil, il y a un contrat d'affrètement entre le fréteur qui met l'appareil à la disposition de l'affrèteur utilisateur.

Les deux qualifications sont antinomiques.

Des sociétés offrent à une clientèle huppée les services d'avions taxi. La société est fréteur, le client affrèteur.

On parle de 2200 euros l'heure de vol. L'avantage est de pouvoir relier des aérodromes de petite dimension.

Com. 2 mars 2004, Bull. I n° 64, Revue des contrats 2005.370 note Delebecque : une association humanitaire fait des missions dans l'océan Indien, elle affrète un avion de l'armée de l'air malgache pour transporter certains de ses membres, médecins, à Madagascar, catastrophe à l'atterrissage, les familles des victimes assignent l'association en réparation, l'association n'est pas contractuellement responsable. L'association faisait bénéficier ces médecins d'un déplacement aérien. Il aurait été théoriquement envisageable de poursuivre l'armée de l'air malgache.

On a recours à l'affrètement, comme nous le dit J.P. Tosi, pour planifier de façon très précise l'exécution du contrat. Le client exige une exécution stricte. Avec le contrat de transport, le client n'a que le retard pour obtenir réparation. Avec l'affrètement, il y a inexécution totale en cas d'inexécution en jour et heure.

Voir cependant l'arrêt de la 1^o chambre civile du 13 mars 2013, n° 09-72962 : la caisse d'épargne d'Aquitaine nord confie à Carte blanche l'organisation d'un voyage à Rome pour assister à un match, Carte blanche s'adresse à Bailly voyages, elles concluent un contrat ayant pour objet l'affrètement d'un aéronef et la fourniture des titres de transport pour 94 passagers. L'avion n'est pas présent à l'heure dite à Bordeaux. Il se trouvait à Rennes la veille et n'avait pas pu atterrir à cause du brouillard à Roissy. L'arrêt ne se prononce pas en termes d'affrètement mais de transport. Il semble que le fréteur était Avico, l'affrèteur Bailly voyages, qui prend la qualité de transporteur contractuel, Carte blanche place des billets au profit des salariés amis ou clients de la caisse d'épargne.

Voir le cas particulier d'Alcatel qui affrète un hélicoptère pour qu'il soit procédé à l'installation d'une antenne sur un pylône, la manœuvre est délicate, le pilote est maladroit ou les conditions météo sont mauvaises, l'hélicoptère est pris dans un câble, pour se libérer le pilote largue le matériel qui est détruit et cause des dommages au sol, l'assureur d'Alcatel se retourne contre le fréteur. Un premier arrêt de la chambre commerciale, 2 octobre 2007, n° 06-14121. Cassation de l'arrêt de la cour de Saint Denis. Assez curieusement la Cour de cassation écarte les prévisions contractuelles de non responsabilité du fréteur et applique les dispositions propres au jet et à la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface, alors qu'on pouvait penser que ces dispositions ne jouaient pas entre cocontractants, Com. 2 octobre 2012, Bull... D. 2012. 2866 n. Jean- Pierre Tosi. Si les dispositions contractuelles sont écartées, c'est que la haute juridiction considère que les dispositions relatives au jet ont un caractère général, qu'elles édictent des obligations légales et qu'elles sont impératives. Ce refoulement du contrat est étonnant, on comprend mal comment les parties ne pourraient-elles pas apprécier et décider elles-mêmes de la répartition des risques de l'entreprise. Si le fréteur assume les risques de bris, il exigera un fret plus élevé ou il insérera dans le prix le coût de la prime d'assurance !

L'arrêt de la chambre commerciale du 29 septembre 2015, n° 14-11041, reproduit en annexe un moyen de cassation d'un pourvoi principal qui sera écarté sans motivation. L'intérêt de ce moyen est de faire état de l'arrêt de la cour d'appel de Chambéry du 26 septembre 2013. Une société avait organisé le 25 mars 2004 un vol entre Annemasse et Pise. Un

accident survient au retour. Une passagère meurt dans l'accident. Serge, le pilote, non rémunéré, qui pilote par passion et exerce par ailleurs une profession libérale, sera condamné pénalement pour homicide et blessures involontaires. Quatre sociétés avaient constitué un GIE pour trouver au meilleur prix des appareils et des pilotes. Il convenait d'organiser un vol pour un voyage de membres du personnel d'une société. La société CS Aviation est propriétaire d'un appareil Piper PR 34 Saratoga, qui a une capacité supérieure à 5 personnes et qui se trouvait disponible ce jour-là. Le client recherchait un avion avec pilote. L'appareil est mis, à titre onéreux, par l'intermédiaire du GIE, sans que soit établi un document contractuel, à la disposition du client. Le GIE éditait la facture. Le propriétaire de l'avion est qualifié de fréteur, le client d'affréteur. Le fréteur, en application de la loi, se trouve ainsi soumis aux règles du transport aérien public. Le pilote est considéré comme le préposé occasionnel du fréteur. Le fréteur ne détenait ni le CTA ni la licence d'exploitation ! Des voyageurs étaient montés à bord. La CV est applicable pour qu'on se prononce sur la responsabilité civile du transporteur.

2. Le contrat de location avec équipage : entre transporteurs aériens

Le recours à l'affrètement entre transporteurs aériens : le Wet Lease

Un transporteur aérien manque temporairement ou durablement d'engin de transport. Ce transporteur a recours à l'affrètement d'aéronef pour se procurer l'usage d'un aéronef, un autre exploitant aérien mettant un aéronef à sa disposition.

La conclusion du contrat d'affrètement est l'illustration d'une forme de coopération entre compagnies aériennes.

Le législateur européen, qui parle anglais ou américain et non pas français, n'utilise pas, pour désigner une telle opération, le terme d'affrètement, il parle de location avec équipage, Wet Lease, louage mouillé, alors que le droit français s'est efforcé de bien distinguer l'affrètement du louage.

(La notice de l'arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation des opérations d'affrètement confirme la terminologie en honneur en France, il précise bien qu'il concerne les opérations d'affrètement, au sens de location d'un aéronef avec équipage, également appelées accords ACMI ou accords de Wet Lease)

Laurent Chassot, La location d'aéronef avec équipage (Wet Lease), Bulletin de l'association suisse de droit aérien et spatial, 2016, numéro 148, p. 26-50.

Laurent Chassot, Le contrat de location d'aéronef avec équipage – le Wet Lease, in Le droit du financement, 2017, p. 87-114

M. Chassot définit « la location avec équipage » comme le contrat par lequel un transporteur aérien met à la disposition d'un autre transporteur aérien, moyennant un prix, un aéronef en état de navigabilité, avec un équipage.

Les anglais et les américains parlent d'ACMI, Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance.

M. Chassot voit dans cette opération une forme spécifique d'affrètement, § 2.2 et la note 11, même s'il écrit aux § 2.1, 5.10 et 6 de son étude que le Wet Lease est en droit suisse un contrat innomé.

Le contrat de location est en France un contrat nommé, il en est de même pour l'affrètement. Les deux catégories contractuelles sont distinctes.

Cette opération contractuelle que vise le droit européen semble être une variante d'affrètement, un sous-ensemble, obéissant, sous le nom de location avec équipage, à une législation de droit public économique d'origine européenne, soumettant dans certaines hypothèses un tel contrat à l'autorisation de l'administration.

L'affrètement et la location avec équipage seraient ainsi deux contrats nommés, l'un par le droit français, l'autre par le droit de l'UE.

Le contrat de Wet Lease est en général conclu pour une durée assez brève.

L'entreprise qui prend l'appareil en location avec équipage fait du transport aérien au profit de sa propre clientèle.

Le droit européen a instauré une législation d'inspiration protectionniste.

L'accord Europe - États-Unis contient des dispositions spécifiques.

Le droit commun

Une règle négative doit d'abord être signalée. Un transporteur qui ne voudrait avoir recours comme engin de transport qu'à la location avec équipage ne peut pas recevoir de licence d'exploitation, règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, article 2 chiffre 25, article 3, article 4 c.

Les contractants à l'opération de location avec équipage peuvent être des entreprises européennes ou non.

Il faut distinguer et évoquer les conditions de fond et l'exigence d'une autorisation administrative édictée, soit par le droit européen, soit pour la France par l'art. R. 330-9 CAC.

Le loueur qui est l'exploitant de l'aéronef loué avec équipage est titulaire du CTA et de la licence d'exploitation. S'il est extra européen et entend exploiter l'avion en Europe, il lui faut obtenir l'autorisation d'exploitant de pays tiers. C'est le locataire qui doit détenir les droits de trafic, puisqu'il a l'usage commercial de l'appareil aérien.

M. Chassot indique que c'est le locataire qui doit requérir l'autorisation.

L'autorisation administrative

Première hypothèse.

Les deux contractants sont des entités relevant toutes les deux de l'UE.

Le loueur est européen, le preneur également.

Le locataire veut avoir la jouissance d'un aéronef exploité par le loueur.

Le droit européen est assez libéral. Il pose un principe de liberté tempérée. La durée du contrat n'est pas enfermée dans un délai bref.

Le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 commence dans son article 13 § 1 à disposer que les transporteurs aériens communautaires peuvent exploiter librement des aéronefs immatriculés dans la Communauté loués avec équipage, sauf dans les cas où cela risquerait de compromettre la sécurité. La Commission veille à ce que la mise en œuvre d'une telle disposition soit raisonnable et proportionnée, et qu'elle soit motivée par des impératifs de sécurité. C'est le principe de liberté, sous réserve de l'observance des règles de sécurité.

Quant à l'art. 13 § 2, il réserve la possibilité d'une autorisation prévue par le droit européen ou par le droit national à des fins de respect de la sécurité : « les contrats de location avec équipage aux termes desquels le transporteur aérien communautaire est le preneur de l'aéronef loué avec équipage sont soumis à une autorisation préalable, conformément au droit communautaire ou national applicable en matière de sécurité aérienne ».

Une disposition européenne pose-t-elle le principe d'une autorisation préalable ? La solution figure au règlement n° 965/2012. Le droit européen impose, par principe, au loueur qu'il détienne un Certificat de Transporteur Aérien. L'annexe II du règlement n° 965/2012, ARO.OPS.110, a), propre aux contrats de location, indique que l'autorité compétente autorise un contrat de location lorsqu'elle a la certitude que l'exploitant certifié, conformément avec l'annexe III (partie ORO), satisfait, 4, aux exigences pertinentes en matière de maintien de la navigabilité et d'opérations aériennes, pour ... la prise en location avec équipage d'un aéronef d'un exploitant de l'Union européenne. Une autorisation est donc requise.

Le droit français exige lui aussi une autorisation, art. R. 330-9 CAC. Cette disposition française a cependant une portée limitée, elle ne concerne que l'hypothèse de l'exploitation de services aériens par des transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation, du moment que le transport s'effectue en France, au départ de la France ou à destination de la France. Au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national.

L'exploitation, qui est visée, intervient dans le cadre d'accords commerciaux aux termes desquels il y a dissociation entre celui qu'on nomme le transporteur contractuel (qui conclut les contrats de transport avec les passagers, mais sans assurer le vol) et celui qu'on nomme le transporteur de fait ou le transporteur effectif (qui n'a pas contracté avec les passagers, mais qui a en réalité effectué le vol).

Le transporteur effectif sera le loueur, celui qui exploite l'aéronef et qui effectuera en réalité, étant titulaire de la licence d'exploitation, le transport aérien.

Le transporteur contractuel français est en manque d'avion, il sera l'affrèteur ; il prend l'avion en location pour que ses clients soient transportés par l'engin aérien fourni et exploité par le loueur, transporteur de fait.

Si ces conditions sont réunies, l'exploitation de tels services aériens exige, selon l'art. R. 330-9 CAC, une autorisation administrative.

Un affrètement par un transporteur français auprès d'un transporteur européen fait l'objet d'une demande d'autorisation à l'autorité administrative avant le début des autorisations, dans des délais raisonnables permettant son examen, article 4 de l'arrêté du 31 juillet 2015.

Si l'accord commercial envisagé entre les deux transporteurs exerce une incidence importante sur la situation financière du transporteur contractuel (candidat affrèteur) l'administration avant d'accorder l'autorisation peut exiger examen d'un plan d'affaires, portant sur les garanties financières.

La demande d'autorisation comprend les éléments listés à l'annexe I de l'arrêté. Nom du transporteur de fait (= frèteur). Aéronefs concernés. Attestation d'assurance au regard de la responsabilité civile. Licence d'exploitation du transporteur

de fait européen.

Il est cependant indiqué par ce même article 4 que la preuve de conformité aux exigences du règlement n° 965/2012 tient lieu d'autorisation.

L'exploitant européen qui fournit l'avion avec équipage à un autre exploitant européen demeure l'exploitant de l'aéronef. Dans la location avec équipage, l'avion est exploité sur le CTA du loueur.

Seconde hypothèse. Les protagonistes ne sont pas tous les deux sujets de l'Europe, l'un relève de l'UE, l'autre est un exploitant extra européen.

Il faut sous-distinguer.

1° cas. Le loueur est un exploitant européen, alors que le locataire ne relève pas de l'Union européenne. C'était l'hypothèse de l'avion en provenance de Ouagadougou et à direction d'Alger qui s'est écrasé en 2014 sur le sol malien. L'avion construit en 1996 appartenait à une société espagnole Swift air qui en était le frêteur, l'affrêteur était Air Algérie.

Le droit européen ne pose pas la nécessité d'une autorisation en ce domaine. Cf. Laurent Chassot, n° 3.2.1.

Le contrôle de l'opération est abandonné au droit national étranger.

La France n'exige pas son autorisation, pour la prise de location, du moment que le vol ne touche pas la France.

2° cas : le loueur avec équipage est une compagnie extra européenne, le candidat affrêteur / locataire / preneur est une compagnie européenne.

Un transporteur européen est en manque d'avion, il souhaite affréter un aéronef exploité par un transporteur extra européen.

L'opération doit demeurer exceptionnelle. La durée est limitée.

L'Europe a posé la nécessité d'une autorisation préalable.

L'autorisation préalable pour la conclusion des contrats de location avec équipage est requise d'après l'art. 13 § 2 du règlement du 24 septembre 2008 lorsque le preneur de l'aéronef loué avec équipage est un transporteur aérien communautaire. L'autorisation est donc requise du moment que le loueur relève d'un État tiers, et que le preneur dépend de l'UE.

L'article 13 § 3 soumet l'octroi de l'autorisation délivrée par l'autorité compétente à plusieurs conditions, tenant tant à l'observance des règles de sécurité qu'à l'opportunité de l'opération.

Les auteurs parlent de la nécessité d'une double autorisation qui n'est pas forcément délivrée par la même autorité.

La sécurité.

Le transporteur européen qui veut affréter un appareil étranger doit d'abord établir que les normes étrangères sur la sécurité sont équivalentes à celles en honneur dans l'UE et qu'elles sont respectées par le loueur.

Règlement n° 965/2012, Annexe II, ARO.OPS.110, ORO.AOC.110

Si une compagnie européenne demande à prendre en location un aéronef avec équipage auprès d'un exploitant non européen, il faut que ce postulant démontre à l'autorité de son établissement principal que l'exploitant du pays tiers est titulaire d'un CTA. Que les normes de sécurité de l'exploitant du pays tiers en matière de maintien de navigabilité sont équivalentes aux exigences européennes. Et que l'aéronef dispose d'un certificat de navigabilité standard délivré conformément aux normes figurant à l'annexe 8 (de la convention de Chicago).

L'opportunité économique et la défense des intérêts sociaux du personnel navigant européen.

Il convient que le transporteur européen établisse la nécessité qu'il a de recourir à l'affrètement d'un aéronef immatriculé dans un État tiers.

L'autorisation est de la compétence de l'autorité qui a titre pour délivrer les licences.

Le texte prévoit trois conditions alternatives. Visant à limiter dans le temps le recours par un européen à un contrat d'affrètement avec un exploitant étranger à l'Union.

Ou bien le transporteur européen justifie cette location avec équipage par des » besoins exceptionnels « : l'autorisation ne peut être donnée que pour 7 mois maximum, l'autorisation pouvant être prorogée pour une nouvelle période de 7 mois au plus.

Ou bien le transporteur invoque des « besoins de capacité saisonniers » et il ne peut satisfaire ses besoins en prenant en location un appareil immatriculé en Europe. L'autorisation peut être prorogée.

Ou bien le transporteur européen, candidat à un affrètement, démontre le caractère nécessaire de cette opération pour surmonter des « difficultés d'exploitation ». Le demandeur, candidat preneur, établit qu'il n'est pas possible ou qu'il n'est pas raisonnable de louer un aéronef immatriculé dans l'UE. L'autorisation est alors seulement conférée pour la durée nécessaire pour surmonter ces difficultés d'exploitation. Ainsi pour pallier une panne ou un incident mécanique d'un appareil appartenant au transporteur aérien.

En présence d'un accord commercial avec des transporteurs de pays tiers, étrangers à l'UE, le transporteur contractuel (français) effectue la demande en principe un mois avant le début des opérations. Si l'opération dure moins d'une semaine, l'arrêté ministériel du 30 juillet 2015 pose un délai raisonnable.

L'art. 6 de l'arrêté ministériel concerne les opérations en cascade, où intervient un transporteur autre que le transporteur contractuel et que le transporteur de fait. La demande d'autorisation mentionne l'ensemble des transporteurs intervenants, ainsi que la nature de leurs liens. L'autorité française peut demander que lui soient communiquées les autorisations délivrées par les autorités étrangères, pour les opérations ne faisant pas intervenir de transporteur français.

Le transporteur contractuel communique aux passagers le nom du transporteur de fait.

Les dispositions réglementaires envisagent une autorisation ad hoc.

Elles prévoient également la possibilité d'une autorisation préalable, le transporteur français faisant approuver en anticipation d'un besoin opérationnel ponctuel ou de difficultés opérationnelles imprévisibles une liste de transporteurs aériens dont il pourrait affréter ponctuellement les aéronefs. L'approbation ne vaudrait que pour 24 mois maximum. Le transporteur français, s'il envisage l'opération d'affrètement, le notifie à l'autorité française.

Le droit spécial

L'une des trois conditions visées supra pour l'obtention de l'autorisation n'est pas requise si on se trouve en présence d'un accord international sur la location avec équipage. Le droit commun est écarté aux conditions suivantes : Un accord signé par l'Union par hypothèse avec un État tiers. Un accord international établi sur la base d'un accord de transport aérien auquel l'Union est partie. Un accord signé avant le 1^{er} janvier 2008.

C'est ce que décide le règlement 2019/2 du 11 décembre 2018 modifiant le règlement n° 1008/2008.

Le droit spécial issu de l'accord conclu entre les États-Unis et l'Union européenne.

Il n'est pas indispensable que le loueur ait les droits de trafic.

L'accord UE- États unis du 25 avril 2007 modifié par un protocole du 24 juin 2010 établit un régime ouvert de location avec équipage en matière de transports aériens internationaux. Il faut que les parties au contrat d'affrètement disposent de l'autorisation appropriée et satisfassent aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à l'accord UE-USA. Il est envisagé que l'UE et les États unis concluent un accord spécifique à la location avec équipage. Les limites de durée en vigueur du contrat seraient assouplies

3. Les contrats de charte

Les agences de voyages et organisateurs de voyages ont recours à l'affrètement pour acheminer leurs clients dans les pays chauds ou lointains.

L'agence n'est pas transporteur aérien, le transport aérien n'est pas son métier, elle n'est pas propriétaire ou locataire d'aéronef, l'agence « achète » toutes les places ou certaines places dans l'avion, elle retient des sièges qui seront mis à la disposition des touristes, clients de l'agence. La compagnie aérienne, fréteur, pratique la vente en gros de sièges à des tour-opérateurs.

On n'est pas alors en présence de services réguliers où les sièges sont « vendus » individuellement par le transporteur aérien à chaque client.

L'agence ne contacte pas toujours directement l'exploitant d'aéronef disposé à fréter son appareil, elle entre souvent en relation avec le fréteur par l'intermédiaire d'un courtier ou broker (le code des transports dans son article L. 1411-1 range les courtiers en affrètement aérien parmi les "auxiliaires de transport") - il y en aurait une dizaine en France comme Air

Partner -, ou d'un grossiste qui affrète un vol complet et qui rétrocède des sièges à plusieurs agences qui sont des sous-affrêteurs partiels.

L'affrètement en droit maritime était constaté par une charte-partie, c'est la raison pour laquelle on parle en matière aérienne de vols charters qui ne sont pas des vols donnant lieu à des services dits « réguliers » mais à des services à la demande.

À titre d'exemple, Com. 15 janvier 2013, n° 11-28173 : Air horizons et XL Airways concluant un contrat d'affrètement long et moyen-courrier avec le voyageur Marmara, Air horizons fournissant des avions pour assurer des vols avec l'Égypte.

L'encadrement de l'affrètement par le droit public

Le frèteur peut être une entité relevant du droit européen ou non, l'affrêteur de même, il peut être européen ou étranger à l'UE.

En droit public économique, les textes européens réglementent la location avec équipage.

En principe, c'est le frèteur qui doit détenir le certificat de transporteur aérien. L'aéronef demeure exploité sous le CTA du frèteur. C'est l'État d'immatriculation de l'aéronef qui exerce la surveillance technique sur les appareils inscrits sur son registre d'immatriculation. Si le frèteur est européen et l'affrêteur extra européen, c'est l'État européen du frèteur qui assure la fonction de contrôle de la sécurité.

L'article 83 bis de la convention de Chicago autorise cependant une dérogation, l'État où est basée la compagnie locataire ou affrêteur peut se voir confier la responsabilité de sécurité incombant normalement à l'État d'immatriculation. Il faut alors un accord entre les deux États concernés.

En revanche, dans la « location d'aéronef avec équipage », dans le Wet Lease, le loueur effectue le vol au nom, pour le compte et sous les numéros de vol du locataire. C'est le locataire qui doit être titulaire des droits de trafic. Cf. l'article précité de Laurent Chassot, § 3, § 3.1.2, § 3.2.3. Même si certaines administrations publiques craignent que le loueur fasse en fraude du transport commercial sous le couvert du preneur et exigeraient, en cas de suspicion avérée, que le loueur possède les droits de trafic. M. Chassot estime que les autorités nationales des États membres de l'UE ne peuvent pas élever des conditions supplémentaires à celles édictées par le règlement européen, n° 163 de l'article publié, in Le droit du financement des aéronefs, précité.

Les accords ciels ouverts conclus entre l'UE et les États-Unis et le Canada sont libéraux.

Affrètement et droit privé

L'affrètement peut être de dimension purement interne, limité à un seul État, il a souvent une dimension internationale.

On s'interroge alors sur la loi applicable au contrat d'affrètement international.

L'affrètement au voyage subit l'attraction de la loi qui gouverne le contrat de transport.

. Affrètement total ou partiel

On pratique la location ou l'affrètement fractionné, voir les faits décrits dans l'arrêt de la première chambre civile du 6 juin 1990, n° 88-18991. Une société avait donné en 1976 pour 5 ans la location de 30 % d'un aéronef Lear Jet 24 B,

pourcentage correspondant à une activité aérienne de 210 à 280 heures par an. Il était convenu que le prix de location comporterait 30 % de frais fixes ainsi les frais proportionnels à l'heure de vol. Le jour où se produira l'accident mortel l'appareil s'était révélé indisponible. La société mettra un autre appareil à la disposition du locataire, qui s'écrasera au sol à Milan, le 5 mai 1978, au moment du décollage.

. La durée du contrat de mise à disposition de l'appareil aérien

La mise à disposition peut être limitée à un voyage : l'affrètement au voyage

M. Tosi considère que l'affrètement au voyage n'est pas transporteur, Juris- Classeur, art. 1382 à 1386, fascicule 460-10, n° 39.

M. Ph. Delebecque note, dans le même ordre d'idées, l'attrait, par la qualification de contrat de transport, RFDA 2015.274, le frèteur au voyage n'est pas un loueur, c'est un transporteur : à propos d'un arrêt de la cour de Douai du 18 juin 2015, BTL 2015.429 : DECOMEP devait livrer d'urgence des marchandises à Maubeuge constructions automobiles. Elle affrète un hélicoptère auprès d'ATS, qui ne reçoit pas le prix de 6936 euros. ATS se tourne alors vers le destinataire. L'arrêt voit une commission de transport dans le contrat conclu entre DECOMEP et la société agissant pour son compte ATS. Il y a contestation sérieuse, le juge des référés ne peut statuer.

La mise à disposition peut s'inscrire dans la durée : pour quelques jours, quelques semaines, quelques années. On peut parler en transposant le vocabulaire du droit maritime d'affrètement à temps.

. Le fret

Le fret est la somme d'argent qui est due par l'affrètement au frèteur et qui est la contrepartie de la mise à disposition d'un appareil avec équipage.

. La pratique du sous-affrètement : un frèteur, un affrètement principal, un ou plusieurs sous affrèteurs

. Les relations de droit privé entre le frèteur, l'affrètement et les personnes déplacées.

Nous avons le contrat de base qui est un contrat d'affrètement entre frèteur et affrètement.

Question distincte : quel est le titre juridique en vertu duquel les passagers montent-ils à bord ? On ne peut pas apporter de réponse univoque, tout dépend du contexte et des engagements pris envers les bénéficiaires du vol.

Les relations entre l'affrètement personne physique, entité de droit public ou de droit privé, association et les passagers qui montent à bord

S'il s'agit d'un transport de troupes, on est dans le cadre du droit public, les soldats sont des passagers dépourvus de contrat de transport avec l'armée.

S'il s'agit de déplacer les dirigeants sociaux ou du personnel salarié pour participer à une réunion d'affaires, les passagers sont déplacés compte tenu de leurs fonctions dirigeantes ou dans le cadre de leur contrat de travail.

Si c'est une association humanitaire qui déplace, pour qu'ils se rendent dans un pays atteint par un cyclone ou un tremblement de terre, des médecins, des infirmiers, des secouristes qui sont ses sociétaires, le déplacement est fait dans le cadre du contrat d'association entre l'association et ses adhérents. Il n'y a pas de contrat de transport entre l'affrètement et les passagers. Com. 2 mars 2004, précité. Catastrophe à l'atterrissage en 1995 à Madagascar. La cour de Saint Denis de la Réunion dit l'association, assignée en responsabilité par les ayants droit des victimes, non responsable. Rejet.

L'association remplissait son objet associatif. Nulle imprudence ne pouvait lui être reprochée dans le choix du transporteur (armée malgache). L'association avait contracté avec un assureur une garantie d'un faible montant.

L'association avait informé ses sociétaires des termes du contrat d'assurance ainsi que du faible montant de la garantie, elle avait incité ses membres à souscrire une assurance individuelle complémentaire, ce qu'ils n'avaient pas fait. Absence de faute de l'association pour souscription de garantie inadaptée.

Une compagnie aérienne, en mal d'aéronef, se procure un appareil aérien pour déplacer sa clientèle, elle a recours à un affrètement. L'affrètement, lorsqu'il a pris l'engagement de transporter ceux qui montent à bord de l'aéronef et s'il est transporteur professionnel, est transporteur contractuel, le frèteur est transporteur effectif ou transporteur de fait.

Cf. Laurent Chassot, La location d'aéronef avec équipage, op. C. n° 4.1.

La solution est identique si une compagnie aérienne affrète un avion pour faire du transport de marchandises à elle

confiées par des chargeurs. L'affrèteur est transporteur contractuel, le frèteur transporteur effectif.

M. Chassot indique, § 5.11, que les contrats, la plupart du temps, reportent le risque sur la personne du preneur, en cas de dommage subi par un passager. La convention, certes, est inopposable aux passagers, qui ont la possibilité d'assigner l'un ou l'autre des transporteurs, voire les deux, mais elle est parfaitement licite, quant à la contribution à la dette, dans les relations entre les deux professionnels.

Si l'affrèteur est un voyageur, il est difficile de voir en lui un transporteur contractuel, il est un intermédiaire, il s'entretient pour faire déplacer les clients désireux de faire un séjour à Bali ou à Acapulco. Il se noue normalement une relation contractuelle directe entre le frèteur qui est considéré comme le transporteur à l'égard de chacun des passagers. La compagnie aérienne remet en général directement aux passagers des titres de transport à son nom, elle prend la position de transporteur contractuel. Les tour-opérateurs obéissent par ailleurs à un régime strict prévu par le code du tourisme, cf. infra. Les victimes bénéficient d'un régime avantageux, il n'est pas nécessaire qu'elles s'efforcent de faire voir dans l'agence un transporteur contractuel. À moins qu'elle ait délivré des titres de transport à son nom. [On peut cependant faire remarquer qu'il est singulier qu'on traite le frèteur de transporteur alors qu'il est censé avoir concédé la jouissance de l'appareil à l'affrèteur. Pour être transporteur il faut nécessairement avoir un avion à son usage. On répliquera que le frèteur conserve en principe la gestion nautique de l'appareil. Ce n'est pas de la jouissance en commun, mais plutôt de la jouissance partagée. Le frèteur apparaît cependant concrètement comme le véritable exploitant. L'affrèteur s'occupe du commercial.]

§ IV. LE PRÊT D'AÉRONEF

Garance Cattalano-Cloarec, *Le contrat de prêt*, tome 564, Bibliothèque de droit privé, LGDJ, 2015

C'est l'hypothèse de la mise à disposition d'un aéronef à titre gratuit : c'est un prêt à usage, ou commodat pour utiliser l'antique dénomination.

Le prêteur conserve la propriété du bien.

L'emprunteur peut participer aux frais et à l'entretien ou le prêteur peut recevoir un dédommagement.

Il est possible que l'aéro-club mette un appareil aérien à la disposition de l'un de ses adhérents. Il peut s'agir d'un prêt à usage. L'adhérent prend à sa charge le prix du carburant et les frais d'entretien.

La relation entre l'aéro-club et son adhérent

En cas d'accident, il est possible que les victimes tentent d'engager la responsabilité de l'aéro-club, soit sur le fondement de la faute contractuelle dans ses rapports avec les membres de l'aéro-club, soit sur le terrain délictuel vis-à-vis des tiers au titre de la faute d'imprudence ou au titre de la garde de structure conservée par l'association.

1^o Civile, 20 mai 2010, n^o 09-65835, *Revue du droit des transports* octobre 2010, commentaire 194 par Philippe Delebecq, accident au décollage, l'aéro-club avait mis l'appareil à la disposition des participants à un voyage en Hongrie. Les participants étaient pour la plupart des pilotes brevetés membres de l'aéro-club qui se sont succédé aux commandes, simple participation aux frais. Absence de contrat de transport, contrat de prêt ayant transféré l'usage de l'appareil, absence de faute de l'aéro-club, transfert de la garde, absence de mise en cause de la structure de l'appareil.

La mise à disposition d'un avion dont la propriété est fractionnée.

§ V. Le dépôt d'aéronef

Quand l'avion est en fin de course et avant démantèlement, il peut être placé dans des lieux de stockage. On cite Tarmac Aerosave, détenant un site à Tarbes.

Chapitre II. L'OBJET SPATIAL

L'objet spatial est une chose fabriquée par l'homme, il fait l'objet d'un lancement dans l'espace pour échapper à l'attraction terrestre ; il séjourne, une fois lancé, dans l'espace extra atmosphérique ; un élément du lanceur ou la navette spatiale fait éventuellement l'objet d'un retour sur terre.

Les navettes, les sondes, les satellites, petits ou grands, sont considérés comme des objets spatiaux.

1500 satellites tournent, autour de la terre, dans l'espace orbital.
La moitié concerne des satellites de télécommunications.
L'activité militaire représenterait les 2/3 des carnets de commande.
La plupart des satellites sont installés dans des orbites basses.
Une centaine est en orbite moyenne, à environ 20 000 km de la terre.
500 satellites se trouvent en orbite géostationnaire à 36 000 km de la Terre.

Le lanceur qui procède au lancement et à la mise en orbite est également considéré comme objet spatial.
L'objectif est de disposer de lanceurs récupérables. Certains opérateurs, comme Blue Origin et Space X, y sont parvenus fin 2015 et début 2017.

Les V2 allemands étaient des missiles balistiques qui ont été utilisés pour effectuer des bombardements sur l'Angleterre, ils sont les ancêtres des lanceurs de l'aventure spatiale. L'ingénieur allemand Wernher von Braun (1912-1977) travailla pour Hitler, il œuvra après la II^e guerre mondiale pour les États-Unis.

Le programme Ariane

La fusée Ariane 5, projet adopté en 1995, a une capacité d'emport de 10 tonnes
On avait évoqué les projets Ariane 5 ME prévu pour 2018, et Ariane 6 qui transporterait un seul satellite et devrait être opérationnelle en 2021. L'Allemagne soutenait le projet de modernisation d'Ariane 5, la France était favorable au programme d'Ariane 6, de meilleur coût, plus modulable.
La presse évoque un pré accord franco- allemand. L'Allemagne abandonnerait Ariane 5 ME pour reporter l'effort sur Ariane 6 voulue par la France. Cette Ariane 6 utilisera l'étage supérieur cryotechnique à moteur Vinci prévue pour la ME.
Une revue financière et technique du projet serait prévue dans deux ans. Le premier tir d'Ariane est envisagé en 2020.
On prévoit deux modèles, compte tenu des missions envisagées.
Le premier, Ariane- 64, doté de 4 boosters, pour lancer un gros satellite ou deux moyens.
Le second, Ariane-62, équipé de 2 boosters, pour le lancement des satellites de 5 tonnes.
On prévoit un coût de 8 milliards de dollars à étaler sur 10 ans.
Une décision a été prise lors d'une réunion de l'ESA à Luxembourg le 2 décembre 2014.
Il y aurait actuellement des problèmes de financement.
Certains souhaitent qu'on en vienne immédiatement à un programme Ariane 7, lanceur qui serait en partie récupérable.
Ce que d'autres refusent.
La presse fait état le 20 juin 2019 à Kourou d'un lancement de 2 satellites par un lanceur Ariane 5- ECA.

Vega a une capacité de 1,5 tonne en orbite basse.

Les fusées lanceurs russes.

Le lanceur russe Proton dont le programme remonte à 1962 a connu en 2013 quelques échecs.
Proton devrait être remplacé progressivement par la fusée Angara A5, d'ici 2025.
Soyouz est un dérivé des missiles intercontinentaux, il a une capacité d'emport de 3,2 tonnes.

Chez les américains, les lanceurs Atlas, Delta, Falcon. On évoque, mené par Boeing et Lockheed Martin, un projet Vulcan, au lanceur récupérable, en 2024.
Space X a procédé le 6 février 2018 à un lancement d'essai grâce à un lanceur très puissant, Falcon HEAVY

Les débris spatiaux : un objet est détruit, se désintègre accidentellement dans l'espace ou dans lors de sa rentrée dans l'atmosphère.

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 14 décembre 2012 des principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace.

Section I. Définition de l'objet spatial

Comme l'écrit Me Lagelle, RFDA 2014 p. 5-6 note 2, le satellite comporte d'abord ce qu'on nomme le module de

service, i.e. l'ensemble des éléments lui permettant de se placer et de se maintenir en orbite.
On parle de charge utile pour désigner l'ensemble des éléments autorisant l'exploitation de l'objet spatial, comme les pièces d'observation ou les transpondeurs/ répéteurs permettant la retransmission des signaux reçus depuis la terre.

L'avion spatial et l'objet aérospatial.

La situation du bien aéronautique pouvant se trouver et évoluer temporairement dans l'espace
Le lancement et le guidage, pour les besoins de la défense nationale, des missiles balistiques dont la trajectoire traverse l'espace extra atmosphérique ne relèvent pas de la loi du 3 juin 2008, art. 26 al. 1°.

Section II. L'individualisation de l'objet spatial

§ I. La juridiction étatique sur l'objet spatial

I. La prise d'immatriculation

La convention de New York du 14 janvier 1975 est relative à l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra atmosphérique.
Cet accord considère l'objet qui a fait l'objet d'un lancement. Il semble au regard de l'art. II que le caractère obligatoire de l'immatriculation ne concerne que l'objet lancé sur une orbite terrestre ou au-delà.
L'objet qui effectue un vol suborbital y échappe a contrario.

Voir la thèse de M. Jean Marie de Poulpiquet, direction Lucien Rapp, soutenue en novembre 2018

A. L'immatriculation sur un registre tenu par l'autorité publique

L'immatriculation est le fait d'un État ou d'une organisation inter gouvernementale.
L'immatriculation était souhaitée dès 1958 par Isabelle de Rode-Ver Schoor.
Cette immatriculation est le plus souvent l'œuvre d'un État, même si une organisation internationale peut sous certaines conditions tenir un registre d'immatriculation.

1°) L'immatriculation par un État

Une distinction est à opérer entre l'État de lancement et l'État d'immatriculation

Dans l'hypothèse la plus simple, l'État de lancement et celui qui sera l'État d'immatriculation ne font qu'un.
C'est l'État de lancement qui procède à l'immatriculation de l'objet spatial.
Un satellite lancé par un opérateur français depuis Kourou devra normalement être immatriculé en France, parce que la France est l'État de lancement.

Qui est État de lancement ?

L'État qui a lui-même effectué le lancement ou qui y a fait procéder
L'État à partir du territoire duquel le lancement a été effectué.
Il ne peut exister qu'un seul État d'immatriculation.

Le registre est tenu en France par le CNES pour le compte de l'État, art. 12 L. 3 juin 2008.
L'opérateur doit dans les 60 jours transmettre au CNES des informations pour identifier l'objet spatial. Décret du 9 juin 2009 modifiant le décret du 28 juin 1984 sur le CNES.
L'opérateur spatial doit fournir un certain nombre d'informations permettant l'identification de l'objet spatial lancé sur une orbite terrestre ou au-delà, en vue de son inscription sur le registre. La désignation et la fonction de l'objet, le nom du constructeur, l'historique de la propriété et des sûretés constituées sur l'objet, la date et le lieu de lancement, les paramètres de l'orbite finale, la période nodale, l'inclinaison, l'apogée et le périégée, le mode de maîtrise dans l'espace extra atmosphérique, les anomalies lors de la mise en orbite ou dans le fonctionnement comme véhicule spatial.
L'opérateur notifie les informations modifiées, et tout événement susceptible d'affecter la vie en orbite, la désorbitation, la fin de l'exploitation, la perte de l'objet spatial. Arrêté du 12 août 2011.

Fin 2012, le registre national français des objets spatiaux lancés dans l'espace répertorie 305 objets spatiaux : 114 sont des satellites, dont 63 sont opérationnels ; 191 sont des éléments de lanceurs tels que des étages et des structures porteuses.

Le lancement conjoint

L'hypothèse de deux ou plusieurs États de lancement : ex. l'Allemagne lance un satellite depuis Kourou : les deux États s'entendent pour déterminer quel est l'État qui procédera à l'immatriculation.
Nombre de satellites sont lancés depuis Kourou, ils sont exploités par des étrangers et ne sont pas immatriculés en France.

La situation des lancements effectués depuis l'Océan.

Lancement pour le compte d'un État : il est État de lancement

Lancement par une entité privée, celle-ci ayant son siège dans un État déterminé, c'est cet État qui devrait être réputé État de lancement et doté du pouvoir d'immatriculation. La pratique semble en ce sens. La France a notifié à Vienne le lancement le 3 décembre 2012 d'un lancement depuis les eaux internationales, Sea Launch, d'un satellite de télécommunications pour le compte d'Eutelsat, la France est l'État de lancement.

2°) L'immatriculation par une organisation inter-gouvernementale

Une organisation internationale peut tenir son propre registre d'immatriculation à la condition de s'être engagée à respecter la convention sur l'immatriculation.

C'est ainsi que l'ESA tient son propre registre.

On cite EUTELSAT et EUMETSAT qui seraient dans la même situation.

On se demande de quelle juridiction et de quel contrôle relève un tel objet, voir infra.

B. Le registre central

Le CNES transmet au ministre des affaires étrangères les informations issues du registre français d'immatriculation - date du lancement, paramètres de l'orbite : apogée, périégée, inclinaison, période nodale - qui les communique à son tour, par l'intermédiaire de la représentation permanente de la France auprès de l'organisation des Nations Unies à Vienne, au Secrétaire général.

De même l'Agence spatiale européenne communique au secrétaire général les données concernant l'immatriculation d'objets spatiaux lancés par l'agence spatiale européenne, il y a un indicatif international COSPAR.,

La Chine informe le secrétaire général d'une rentrée contrôlée dans l'atmosphère le 19 juillet 2019 du laboratoire Tiangong-2. Qui avait été placé en orbite le 15 septembre 2016 avec une durée de vie de 2 ans. Certains débris devaient s'abîmer dans la Pacifique Sud. Cet engin a été utilisé pour effectuer des opérations de rendez-vous spatial et d'amarrage avec le vaisseau spatial habité Shen zhou et le vaisseau cargo Tians hou. Voir la note verbale du 16 juillet 2019, Nations Unies ; Assemblée générale, Comité des utilisations pacifiques de 'espace extra-atmosphérique .

Le bureau a immatriculé en 2018 au nom du secrétaire général, 229 objets spatiaux fonctionnels, et 101 objets spatiaux non fonctionnels.

Il a reçu 32 notifications de rentrées d'objets spatiaux., et 18 notifications de changement de catégorie d'objets spatiaux.

En ce qui concerne les premiers mois de 2019, le bureau a reçu des demandes d'immatriculation pour 165 objets fonctionnels et 31 objets non fonctionnels.

II. Les effets de l'immatriculation

L'État d'immatriculation exerce la juridiction et contrôle l'objet qui a été lancé dans l'espace ainsi que les personnes qui s'y trouvent, art. VIII du traité cadre du 27 janvier 1967.

Quid lorsque l'objet spatial est immatriculé sur le registre tenu par une organisation internationale ?
Il convient que les États s'accordent pour déterminer l'État qui exerce la juridiction et le contrôle sur l'objet.

La station spatiale internationale, ILS

Les précédents de stations habitées : les stations spatiales américaines Skylab et Spacelab, les stations russes Saliout et Mir.

Il s'agit d'une station habitée en permanence, ayant les États-Unis comme chef de file. La Russie, le Japon, le Canada et plusieurs États européens réunis dans l'ESA (la France y finance à hauteur de 28 % et l'Allemagne de 40 %) y participent. Convention de Washington du 29 janvier 1998. Cette station représente un gigantesque complexe spatial, placé sur orbite basse, à 350 km d'altitude, tournant, à plus de 27 700 km, 15 fois par jour autour de la Terre, à l'élaboration maintes fois retardée et d'un coût conséquent. 400 tonnes. 13 modules pressurisés. Elle devrait être utilisée jusqu'en 2024. Les États désignent leur agence spatiale pour assurer la gestion de la station. Chaque État partenaire immatricule comme objet spatial les éléments de vol qu'il fournit, chaque État y exerce sa juridiction. La gestion s'opère sur une base multilatérale. Les États-Unis exercent la coordination d'ensemble du programme. Les États choisissent l'équipage. Projet évolutif. L'Europe fournit le laboratoire pressurisé européen, un élément pour le ravitaillement et le rehaussement de l'orbite de la station spatiale, la station perdant de l'altitude en période de forte activité solaire. Le centre spatial L. Johnson situé à Houston effectue le contrôle en vol de la station.
Voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 140

La Chine a l'intention de lancer en 2019 dans l'espace une station spatiale, qui devrait être opérationnelle en 2022. Elle serait composée d'un module central ainsi que deux modules expérimentaux. La Chine s'est déclarée prête à offrir l'usage de cette station aux autres États.

§ II. Les droits de propriété portant sur les biens spatiaux

La propriété de l'objet spatial.

La reconnaissance du droit du propriétaire en droit international : les droits de propriété sur les objets lancés dans l'espace, sur les objets amenés ou construits sur un corps céleste et sur leurs éléments constitutifs sont entiers, cf. art. VIII du traité sur l'espace.

En général, il est précisé, dans le contrat conclu entre l'industriel fabricant et son client, que c'est au moment du décollage du lanceur que s'opère le transfert de propriété du satellite.

Section III. Les opérations juridiques portant sur le bien spatial

§ I. La vente d'objet spatial

La mutation de propriété. Une vente de satellite déjà immatriculé est envisagée par le droit français. Le transfert à un tiers de la maîtrise d'un objet spatial est soumis à autorisation préalable de l'autorité ministérielle française, loi du 3 juin 2008, art. 3. Le décret du 9 juin 2009 dans son article 14 envisage cette autorisation de transfert de la maîtrise d'un objet spatial, elle est délivrée par le ministre chargé de l'espace sur demande conjointe de l'opérateur ayant la maîtrise de l'objet spatial et de l'opérateur récipiendaire. La demande mentionne la nature de l'objet spatial à transférer. Si l'opérateur récipiendaire n'est pas soumis à la loi française, il faut qu'il y ait la garantie que l'objet spatial à transférer sera immatriculé après le

transfert et que ce transfert sera notifié au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
[Le matériel spatial est un matériel réservé, assimilé à du matériel militaire de haute technologie, soumis à des contrôles stricts d'exportation]
Si l'acquéreur de l'objet n'est pas le ressortissant de l'État d'immatriculation, une radiation doit intervenir pour que le satellite soit immatriculé sur le registre national du nouvel opérateur.

Le droit international public suscite cependant difficulté. On se demande en doctrine si la convention internationale sur l'immatriculation permet le transfert d'immatriculation d'un objet spatial d'un État à un autre État, alors que l'objet est exploité en orbite.
On se demande comment respecter le droit international si on veut opérer un transfert de propriété d'un objet spatial d'une entreprise de l'État d'immatriculation à une autre entreprise relevant d'un autre État.
Une objection est formulée par certains : cet État dont dépend l'acquéreur n'est pas forcément État de lancement. Il faudrait éviter la diffusion de pavillons de complaisance. C'est la raison pour laquelle certains soutiennent que le transfert d'immatriculation ne serait possible qu'entre États de lancement.

Mireille Couston, Droit spatial, p. 185

§ II. La location d'objet spatial

La mise à disposition des utilités offertes par le satellite de télécommunications par le propriétaire à un opérateur de télécommunications ou à des chaînes de télévision : une variante de louage.

§ III. Les garanties grevant un objet spatial

Le financement des opérateurs spatiaux.

Le crédit tiré de l'objet spatial.

Les opérateurs spatiaux empruntent fréquemment pour financer leurs projets, ils comptent rembourser les emprunts souscrits auprès des organismes de crédit grâce aux revenus et profits obtenus.
Franck Julien, L'appréhension du risque spatial par les banques, Colloque, Pedone, p. 67
M. Borello et M. Leimbach, Les financements de satellites, Revue de droit bancaire et financier, novembre 2010, dossier 31.

Les organismes de crédit peuvent avoir la crainte légitime de ne pas être remboursés à l'échéance, ils veulent des garanties, ils exigent que l'objet spatial soit convenablement assuré, ils exigent de la part des opérateurs spatiaux emprunteurs des garanties de recouvrement de créances : les sûretés conventionnelles légales ou judiciaires pouvant grever un objet spatial.

L'État français apporte sa garantie aux opérations d'acquisition, par des entreprises françaises, d'engins spatiaux civils fabriqués en France, décret n° 2016-1245 du 22 septembre 2016.

A. Les sûretés du droit interne

Le droit français interne ne connaît pas, en matière d'objet spatial, l'existence d'une garantie spécifique qui serait l'analogue de l'hypothèque sur navire ou sur aéronef.
Timothée Bertrand, De l'apparence d'un vide juridique aux conséquences du vide législatif dans les financements spatiaux, Mélanges Simone Courteix, 2007, p. 269.
On peut songer recourir aux modèles de garanties que connaît le droit commun.
L'aliénation fiduciaire.
Le nantissement de matériel spatial. Application du droit français si l'objet spatial est sous juridiction française.
L'inscription de la sûreté au registre d'immatriculation est indispensable. Le coût est élevé.

B. La reconnaissance d'une sûreté au niveau mondial

De laborieux travaux ont été menés pendant plus d'une décennie afin d'adopter sous l'égide d'UNIDROIT un protocole organisant une garantie internationale portant sur les biens spatiaux. Les industriels, les banquiers, les assureurs, les grands cabinets d'avocats d'affaires étaient, semble-t-il, intéressés par le projet, au moins certains d'entre eux. L'affaire est ardue, l'opération de vente achat et de crédit a le plus souvent un caractère international, la créance obéit à une loi nationale, le créancier prêteur a son siège dans un État, l'opérateur spatial emprunteur a éventuellement son siège dans un autre État. Le débiteur consent la sûreté à son créancier, vendeur non payé, bailleur, organisme de crédit, c'est cette sûreté qui est appelée à être soumise à un régime uniforme. Il faut déterminer les conditions de fond, de forme et d'immatriculation pour assurer l'opposabilité de la sûreté. Si le débiteur paie sa dette, tout est parfait. Quid en cas de non-paiement ? Le débiteur est ordinairement une société commerciale. Une procédure d'insolvabilité risque d'être ouverte auprès d'une juridiction nationale, celle du siège de la société en difficulté. Le créancier garanti n'est pas seul. Il entend obtenir des droits forts, il veut entrer en possession de l'objet spatial grevé de la sûreté. Des intérêts autres que les siens sont dignes de respect. Il y a d'autres créanciers, le fisc, les salariés impayés de leurs salaires. Un objet spatial comme un satellite n'est pas un meuble ordinaire, il peut être utilisé à des fins d'utilité publique ou pour accomplir un service public. Matériellement, il est délicat pour un établissement de crédit, créancier impayé, de prendre possession d'un satellite d'occasion dont il ne saura peut-être rien faire, sinon le rétrocéder à bas coût ou le donner en location.

La convention du Cap du 16 novembre 2001 et le protocole de Berlin du 9 mars 2012

Le protocole portant sur les questions spécifiques aux *biens spatiaux* a été adopté non sans difficulté. Il s'agit formellement d'un protocole à « la Convention du Cap du 16 novembre 2001 relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles ». Il n'avait été signé initialement que par trois États, l'Arabie saoudite, le Burkina Faso et le Zimbabwe, les autres gouvernements ainsi que l'UE ont été seulement présents à la conférence diplomatique mais ne sont pas allés jusqu'à apposer leur signature sur l'acte. L'Allemagne a signé le protocole le 21 novembre 2012.

Il faudrait pour que le protocole entre en vigueur 10 ratifications et que le registre international soit opérationnel. Le protocole n'a reçu que 4 signatures : la moisson est maigre. Aucune ratification n'est encore intervenue. Certains se demandent si le protocole n'est pas mort-né.

L'assiette de la sûreté

Le bien grevé est un bien spatial qui se trouve dans l'espace ou qui est conçu pour être lancé dans l'espace.

Le bien spatial n'est pas un bien forcément unique et indivisible.

Le bien spatial comprend un engin spatial, comme un satellite, une station spatiale, un module spatial, une capsule spatiale, un véhicule spatial ou un véhicule de lancement réutilisable.

Il comprend une charge utile, à des fins de télécommunications navigation, observation. Une inscription distincte est possible.

Un transpondeur entre dans le domaine de la sûreté, une inscription distincte est possible.

Entrent dans la sûreté tous accessoires pièces et équipements qui sont posés, intégrés ou fixés dans l'engin, ainsi que tous les manuels, les données et les registres afférents.

La garantie porte sur un engin identifié. Elle peut porter sur un bien spatial futur.

La constitution de la sûreté /garantie internationale s'insère dans le cadre d'une cession de droits : le débiteur, pour la garantie de l'exécution, confère au créancier (comme une banque ou un établissement financier) des droits sur le bien, il peut même s'agir d'une cession de la propriété du bien spatial.

La mise en œuvre de la sûreté.

C'est l'hypothèse où le créancier demeure impayé et met en œuvre la garantie.

La garantie envisagée prend certains traits de l'aliénation fiduciaire. En cas d'insolvabilité du débiteur utilisateur du bien,

Le créancier peut prendre sous certaines conditions les commandes du bien spatial. La saisie matérielle est impossible, le créancier prend le contrôle de l'engin, ce qui n'est pas sans poser des problèmes techniques. Il avait pu être convenu de confier à un tiers les codes de commande et données et documents pour donner au créancier la possibilité d'obtenir le contrôle du bien spatial et pour le faire fonctionner. L'opération peut nécessiter un changement de registre d'immatriculation.

L'article XXI prévoit des mécanismes spécifiques lorsque l'État du siège statutaire du débiteur a fait une déclaration expresse.

Il y a une variante A : il est prévu que le débiteur ou l'administrateur d'insolvabilité donne dans un certain délai le contrôle et la possession du bien spatial au créancier. En attendant, cet administrateur entretient le bien spatial. Il est prévu qu'il garde le contrôle du bien spatial s'il a remédié aux manquements et s'il s'est engagé à exécuter toutes les obligations à venir.

Il est prévu en principe que priment les garanties inscrites dans les procédures d'insolvabilité, il y a des exceptions possibles pour des droits et garanties non conventionnels qui entrent dans une catégorie prévue par une déclaration.

Le protocole envisage une variante B qu'adopte l'État du siège qui est moins avantageuse pour le créancier. Celui-ci fait une demande au débiteur ou à l'administrateur d'insolvabilité, la réponse est qu'on remédiera aux manquements ou qu'on donnera au créancier le contrôle et les commandes du bien spatial. S'il n'y a pas de réponse, le tribunal peut autoriser le créancier à prendre le contrôle du bien spatial. Le créancier doit établir sa créance et justifier de l'inscription de la garantie internationale.

L'art. XXVII restreint et limite les mesures que pourrait prendre le créancier titulaire de la garantie lorsque le bien spatial fournit un service public, comme une utilité militaire, éducative, d'auxiliaire de navigation. On prévoit un avis de service public. En cas d'inexécution de ses obligations par le débiteur, le créancier ne peut pas prendre, pendant un délai de 3 à 6 mois, des mesures rendant le bien spatial indisponible pour la fourniture du service public. Le fournisseur de services publics doit exécuter ses obligations, sinon le créancier peut prendre des mesures.

Le protocole crée une autorité de surveillance,

Le système exige la mise en place d'un registre international enregistrant les garanties.

Une commission préparatoire pour l'établissement du registre international des biens spatiaux a tenu une session en septembre 2014, elle a achevé la rédaction du règlement du registre.

L'UIT est proposée comme autorité de surveillance du registre.

TITRE II. LES RISQUES DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Les incidents, les accidents et les catastrophes

L'assistance aérienne et spatiale

Le compte rendu d'incident et les enquêtes après accident et incident grave

(cf. le développement consacré aux pilotes et personnel de l'équipage de conduite, la partie Annexe)

Les actes de décès à dresser en cas de catastrophe aérienne

Détails macabres

Premier cas : le corps de la victime est retrouvé et celle-ci peut être identifiée, art. 87 al. 1° du code civil, l'officier d'état civil du lieu présumé du décès dresse l'acte de décès.

Deuxième cas : on retrouve le ou les corps, mais le défunt ne peut pas être identifié, art. 87 al. 2, l'acte d'état civil est dressé et contient le signalement le plus complet. Une identification ultérieure intervient éventuellement a posteriori.

Troisième cas : la déclaration judiciaire de décès

Le corps n'a pas été retrouvé, l'intéressé a disparu.

Un français a disparu en France ou hors France dans des circonstances de nature à mettre sa vie en danger, il y a place pour la déclaration judiciaire de décès. Art. 88 al. 1°.

Idem si la disparition concerne un étranger disparu, disparu sur un territoire français, disparu à bord d'un aéronef français ou disparu à l'étranger s'il avait domicile ou résidence habituelle en France. Art. 88 al. 2.

La certitude du décès. Il y a également place pour la procédure judiciaire de décès lorsque le décès est certain mais que le corps n'a pas été retrouvé. Art. 88 al. 3.

La procédure de déclaration judiciaire de décès

La requête ne concernant qu'une seule personne, art. 89 al. 1°

La requête collective

Art. 89 al. 2 du code civil : si plusieurs personnes ont disparu au cours du même événement, une requête collective peut être présentée au tribunal du lieu de la disparition, à celui du port d'attache du bâtiment ou de l'aéronef, au TGI de Paris ou à tout autre TGI que l'intérêt de la cause justifie.

Le jugement déclaratif de décès tient lieu d'acte de décès, art. 91.

Les épaves aériennes

Les épaves spatiales et les débris spatiaux

Mme Ravillon fait état à la RFDA 2015.55 de l'explosion en février 2015 d'un satellite militaire américain due à une température trop élevée des batteries.

La responsabilité pénale : un phénomène contemporain : la pénalisation des accidents aériens : une responsabilité à base de faute des personnes physiques, qui rejaillit sur les personnes morales.

L'action publique

L'action civile à finalité réparatrice et vindicative : la recherche des preuves par la police et la justice.

Le tribunal correctionnel peut sous certaines conditions, même s'il relaxe les prévenus, accorder des dommages intérêts en application des règles du droit civil, art. 470-1 CPP.

La responsabilité civile

On peut, en simplifiant, déterminer deux grands ensembles de victimes.

- les victimes exposées aux risques de l'air qui périssent ou subissent un dommage alors qu'elles bénéficient d'une prestation de transport contractuellement stipulée : la soumission au modèle contractuel et à la responsabilité contractuelle à titre d'une exécution défectueuse du contrat, confer infra le régime de responsabilité issu de la convention de Montréal, des règlements européens et du droit interne.

- les victimes qui subissent un dommage alors qu'elles se trouvent à terre, voire dans les airs ou dans l'espace, mais qui sont sans relation contractuelle, et donc totalement étrangères à la personne qui est à l'origine du dommage : l'appel aux principes de la responsabilité délictuelle : il y a place à côté de la responsabilité pour faute à une responsabilité sans faute à base de risque voire de garantie.

Certaines de ces victimes participent au moment de la survenance du dommage à des activités aériennes (ou spatiales).

D'autres victimes sont totalement étrangères au moment de l'accident au monde de l'aviation ou de l'activité spatiale.

CHAPITRE I. LES RESPONSABILITÉS ENCOURUES ENTRE

PARTICIPANTS A L'AVENTURE AÉRIENNE ET SPATIALE

Auteurs et victimes sont des acteurs ou des participants aux activités aériennes ou spatiales, ils appartiennent au milieu aérien ou spatial, ils ne sont pas étrangers à la navigation aérienne ou spatiale.

SECTION I. LES DOMMAGES SUBIS AU SEIN D'UN MILIEU HOMOGENÈME

On connaît dans certaines situations un heurt entre le terrestre et le matériel aérien.

On applique le droit terrestre.

Un camion passerelle heurte un avion stationné au sol. Le gardien du véhicule est responsable.

Un camion véhicule escalier Saviem Renault heurte, sur une aire de stationnement d'aéronef, la voilure d'un avion appartenant à Airbus. Condamnation du constructeur fautif. Condamnation à garantie de l'assureur du véhicule. Cf. Paris, 25 juin 1999, RFDA 1999.347.

La cabine d'un tracteur de piste se trouvant à l'arrêt (affecté avec sa remorque à l'alimentation électrique d'un autre avion) est heurtée sur la piste de l'aérodrome de Limoges par un aéronef ATR de HOP ! Appareil qui recule à vide sur la piste et qui est endommagé : responsabilité de la CCI, propriétaire du véhicule, en application de la loi Badinter du 5 juillet 1985. Limoges, 22 février 2018, répertoire général n°16/01025. L'article L. 6131-2 CT ne prive pas l'exploitant de l'aéronef de la possibilité d'engager une action en responsabilité pour les dommages causés à son aéronef sur le fondement du droit commun, y compris sur le fondement de la loi de 1985.

Le véhicule était impliqué dans la survenance du dommage. Tout véhicule qui est heurté même à l'arrêt est nécessairement impliqué.

Quid de l'incidence de l'éventuelle faute de la victime qui en matière de dommages aux biens a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'elle a subis ? La faute est niée en l'espèce. Le frein de parc de l'avion avait été enclenché. Cette manœuvre n'est d'ailleurs obligatoire qu'en cas de transit long.

L'appareil était maintenu en stationnement par des cales (guère efficaces ...)

Il n'est pas question dans l'arrêt de la responsabilité du gardien de l'aéronef à l'égard de la CCI propriétaire du tracteur, lui aussi endommagé. Celle-ci est certaine : l'aéronef glissait sur la piste, il y a évolution non aérienne mais terrestre, il heurte le tracteur. La compagnie aérienne est aussi bien responsable sur le fondement du droit terrestre au titre de la garde que sur le fondement du droit spécial figurant dans le code des transports, cf. infra. Le responsable est tenu du dommage matériel ainsi que de la perte temporaire de jouissance.

En sens inverse, un aéronef peut heurter un objet situé au sol.

T.A. de Grenoble, 1^o mars 2001, RFDA 2001.251 : accident d'un planeur ayant heurté un câble non balisé de transport d'explosif (installé pour protéger le domaine skiable de de la station l'Alpe du grand serre), le câble est géré par un syndicat intercommunal. Responsabilité sans faute au titre des dommages causés aux tiers (pilote tué) par le fait du câble aérien. 60 000 francs alloués à la veuve.

§ I. LA LOCALISATION DU DOMMAGE DANS LE MONDE DE L'AIR

Quelles sont les règles qui président à la responsabilité civile lorsqu'un aéronef cause un dommage à un autre aéronef ?

L'hypothèse la plus parlante est celle de la **collision** ou de l'abordage entre **deux aéronefs en évolution** ou en mouvement, dans l'air, voire au sol sur la piste.

Le choc frontal n'est pas indispensable : ainsi le dommage causé par les souffles d'air et les réacteurs d'un gros porteur à un petit avion de tourisme.

(Les règles de l'air imposent des minimums de séparation liés aux turbulences de sillage, SERA.8012)

Droit commun ou droit spécial ?

Le droit aérien opère un renvoi aux dispositions du code civil.

La soumission aux dispositions du code civil par renvoi était prévue par l'art. L. 141-1 du code de l'aviation civile, devenu l'article L. 6131-1 du code des transports :

« En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution / la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée / conformément aux dispositions du code civil »

(Ces dispositions s'appliquent aux aéronefs de l'État)

Cette disposition permet d'engager la responsabilité du pilote ou de l'exploitant pour *faute* volontaire intentionnelle ou d'imprudence, sur le fondement des art. 1382 et 1383, devenus, depuis l'ordonnance du 10 février 2016, les articles 1240 et 1241 du code civil.

Le demandeur doit établir la faute du pilote de l'exploitant de l'autre appareil protagoniste de la collision.

Ce renvoi législatif permet également d'engager la responsabilité du *gardien* de l'aéronef, exploitant ou pilote, au titre de la *garde*, dans les termes de l'art. 1384 al. 1°, devenu l'article 1242 al. 1° du code civil.

Un hélicoptère allant de Monaco à Cannes s'écrase à proximité des deux avions Canadair effectuant des manœuvres d'entraînement. La cour de Paris avait condamné l'État sur le fondement de l'article 1384, alinéa 1°. L'État était donc considéré comme le gardien des Canadair. La cassation intervient pour défaut de base légale, il ne résultait pas des motifs que les avions Canadair avaient été l'instrument du dommage. 2° Civile, 22 janvier 2004, RFDA 2004.239.

Le défendeur, gardien de l'aéronef, s'exonérerait intégralement si la collision résulte d'un cas de force majeure, ou si le dommage résulte de la faute exclusive de la victime.

Dans la pratique, si les dommages atteignent plusieurs aéronefs, chaque victime agit contre l'autre et réciproquement.

L'assurance responsabilité est obligatoire. L'exploitant doit s'assurer pour se couvrir contre le risque de voir sa responsabilité mise en cause à raison du préjudice souffert par son fait par les occupants et le propriétaire de l'autre aéronef. Règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004. Une couverture d'assurance minimale est prévue dans les situations où un transporteur ou un exploitant d'aéronef est responsable à l'égard des tiers en vertu du droit national, mais sans aller à l'encontre de ces règles. C'est l'article 4 qui pose le principe de l'assurance. Les transporteurs et exploitants d'aéronefs sont assurés quant à leur responsabilité spécifique de l'activité aérienne à l'égard des tiers. C'est l'article 7 qui fixe, en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des tiers, la couverture minimale de l'assurance. Tout dépend du poids de l'engin, plus précisément de la masse maximale de l'aéronef au décollage. Cf. le développement consacré aux assurances aériennes.

TGI Paris, 29 avril 1998, RFDA 1998.304 : une collision intervient le 2 mai 1992 au-dessus de Plaisir (78) entre un appareil Robin appartenant à l'aéro-club Dassault-Breguet (2 occupants, tués) et un avion CESSNA appartenant à un aéro-club (un occupant, tué). 3 morts en tout.

L'article 1382 est écarté, car les circonstances de l'accident sont indéterminées. En application de l'article 1384, l'aéro-club propriétaire et gardien de l'appareil est condamné à indemniser les ayants droit du pilote de l'autre appareil (À revoir)

Amiens, 26 mars 1999, RFDA 1999.228 : une collision se produit à Venette (Oise) entre deux appareils, l'un décollait, l'autre arrivait.

Le pilote du premier avion, qui est blessé, fait condamner le gardien de l'avion n° 2. Application de l'article 1384. L'aéro-club de l'Oise qui subit la perte de l'avion obtient également réparation sur le même fondement.

Les pilotes de l'avion n° 2 sont tués, les ayants droit et l'aéro-club obtiennent réparation contre le pilote de l'avion n° 1. Chaque gardien d'aéronef est tenu de réparer le préjudice souffert par l'autre.

Agen, 22 mai 2006 : une collision à Aubiet, dans le Gers, entre deux aéronefs, les pilotes sont des membres de l'aéro-club. Chaque pilote est tenu d'indemniser intégralement l'autre pilote des conséquences dommageables du sinistre.

On peut consulter à titre d'exemple l'arrêt de la 2^e chambre civile du 2 juillet 2015, n° 14-18171, RFDA 2015.321.

Une collision intervient le 30 juillet 1998 entre un avion commercial transportant des passagers se rendant à Lorient et un petit avion de tourisme. Pilotes et passagers, au large de Quiberon, admiraient l'ex paquebot France. Tout le monde trouve la mort, pilotes et passagers. Assez curieusement, le contentieux va s'ouvrir 10 ans après l'accident.

Le premier appareil était exploité par Proteus, l'assureur était Axa qui avait indemnisé l'exploitant et les ayants droit des victimes (en application de la CV, mais sans se prévaloir de la limite de responsabilité)

Le pilote du petit appareil Cessna, ancien pilote professionnel, était assuré auprès de Generali. Il n'avait pas branché son transpondeur, mais il n'en avait pas l'obligation.

Il va y avoir deux actions croisées, qui donneront lieu pour finir à un match nul.

Axa, subrogé dans les droits des victimes (indemnisées dans le cadre d'une procédure antérieure), assigne Generali le 29 juillet 2008, 10 ans moins un jour après les faits. L'assureur est dans les temps. Il demande à l'assureur de l'autre avion sur le fondement de l'article 1384 du code civil (le gardien du petit avion est responsable du fait de sa chose entrée en collision avec l'avion de Proteus) plus de 4 millions d'euros ainsi que la contrepartie de 5 millions de dollars.

Generali forme à son tour une demande reconventionnelle contre Axa par des conclusions signifiées le 23 mars 2009, plus de 10 ans après les faits. Cet assureur Generali demande sur le fondement des articles 1382 et 1383 le paiement des sommes payées, 48 000 euros, aux ayants droit du pilote du petit avion Cessna.

Axa va être débouté, sur le fond, par la cour d'appel de Paris, l'arrêt se plaçant sur le terrain de la faute. Le pourvoi d'Axa sera rejeté sans motivation. L'avion exploité par Proteus avait quitté son plan de vol pour accomplir en vol à vue (pourtant interdit par l'exploitant) un tour autour du navire. Des petits avions encombraient le site. L'avion était descendu trop bas. La sécurité des aéronefs dans cette zone reposait sur l'adage "voir et être vu". L'anti abordage reposait exclusivement sur la vigilance extérieure des équipages. Il y avait faute des pilotes de l'avion assuré par Axa. Le commandant de bord n'avait pas non plus observé les règles de priorité aérienne (priorité à droite). Il n'y avait pas de faute de la part du pilote du Cessna. L'accident avait pour cause les seules fautes de l'équipage du Beechcraft. Axa est débouté. Que l'on se fonde sur l'article 1383 ou sur l'article 1384 alinéa 1^o, la faute exclusive de la victime (avion de Proteus) interdisait d'engager la responsabilité du pilote du Cessna comme auteur de la collision mortelle.

En ce qui concerne la demande en reconvention de l'assureur du pilote du Cessna contre Axa, elle est déclarée tardive et donc prescrite. (Les actions en responsabilité civile extra contractuelle se prescrivaient par 10 ans. Les actions personnelles se prescrivent désormais par 5 ans, art. 2224. L'article 2226 dispose cependant que l'action en responsabilité née à raison d'un événement ayant entraîné un dommage corporel, engagée par la victime directe ou indirecte des préjudices qui en résultent, se prescrit par 10 ans à compter de la date de la consolidation du dommage initial ou aggravé.). L'assureur prétendait à tort que l'effet interruptif de la prescription attaché à l'assignation délivrée par Axa s'étendait de plein droit à la demande reconventionnelle formée par le second assureur contre le premier, les deux assureurs étaient impliqués dans le même accident, les deux demandes procédaient du même sinistre. La Cour de cassation considère que l'interruption de la prescription de l'action principale ne s'étend pas à la demande reconventionnelle. La demande reconventionnelle était prescrite. La haute juridiction considère les deux actions comme distinctes et indépendantes.

2^e Civile, 19 novembre 2015, n° 14-19303 : une collision (aucun survivant) entre deux avions, relevant de deux aéro-clubs distincts,

Le premier avion de modèle Oceanair appartenait à l'aéro-club de Cognac (assureur La réunion aérienne), il était piloté par Jean-Paul, assisté d'un instructeur Guy.

Le second avion est un Robin, de l'aéro-club de Rochefort (assureur Axa), piloté par Sandrine.

On assiste à des recours croisés.

Les proches de Jean Paul (avion n° 1) ont assigné Axa (avion n° 2) en réparation.

La cour d'appel a condamné Axa à les indemniser entièrement. Il a été considéré que les manquements du Robin (avion n° 2) (la priorité à droite et l'obligation d'user du transpondeur) constituaient la cause exclusive de l'accident. La responsabilité au titre de l'avion n° 2 peut être fondée sur la faute, imputable à la pilote de l'avion n° 2, elle peut l'être également au titre de la responsabilité de l'aéro-club de Rochefort du fait de l'avion qu'il a sous sa garde.

Axa avait réglé 50 200 euros à son assuré (l'aéro-club de Rochefort) au titre de l'indemnité Corps de l'aéronef et payé 60 000 euros au titre du capital décès (garantie à la place) versé aux ayants droit de la pilote de l'avion n° 2.

Axa a exercé un recours contre l'aéro-club de Cognac et son assureur (avion n° 1).

Axa a été débouté.

L'accident a été causé par la faute exclusive de la pilote de l'avion n° 2. L'aéro-club de Cognac, gardien de l'avion n° 1, n'est pas responsable. Aucune faute ne lui imputable. Comme gardien, il n'est pas responsable, le dommage résultant de la faute exclusive de la victime.

L'aéro-club de Cognac et son assureur La réunion aérienne ont demandé à Axa une indemnité pour la perte de leur avion (n°1).

La cour de Poitiers a condamné Axa à concurrence de 110 000 euros sur la base d'une expertise non judiciaire réalisée à la demande d'une des parties. L'arrêt est cassé sur ce point à la demande d'Axa.

Versailles, 19 janvier 2017, n° de RG : 14/08649 : une collision entre deux petits avions de tourisme au-dessus de Saint Martin de Brethencourt. Les protagonistes : un avion de type Commander commandé par Alain, qui amène une passagère, Alain parvient à atterrir en urgence. Un avion de type Cessna, appartenant à une personne physique, et frété à une société, l'appareil s'écrase au sol, deux morts, l'instructeur et son élève. Le litige oppose ainsi Alain et son assureur La Réunion aérienne, à la société locataire /affréteur du Cessna et à son assureur Axa. La cour d'appel reconnaît la faute de chacun des pilotes, chaque pilote est responsable du dommage matériel causé à l'autre avion. La responsabilité de chaque pilote est tempérée par la faute d'imprudence et du manque de vigilance du pilote de l'autre avion. D'où un partage de responsabilité.

La collision s'était produite dans un espace aérien de classe G, peu sécurisée. Y règle la règle Voir et éviter, avec priorité à droite. Les vols étaient des vols à vue. La manœuvre d'évitement n'a pas été faite à temps. Les pilotes ne s'étaient pas vus.

La responsabilité d'Alain. Envers l'exploitant du Cessna, assuré par Axa.

Ce qui est reproché à Alain, c'est d'avoir été préoccupé de regarder la carte et de rechercher la présence de l'autoroute de Chartres au sol. Alain n'aurait pas dû relâcher son attention sur son environnement.

La faute contributive du Cessna, c'est de ne pas avoir respecté la priorité à droite.

Alain est condamné à réparer 40 % du sinistre subi par la société locataire du Cessna.

La perte du Cessna est évaluée à hauteur de 48 500 pour Axa et 1500 pour le locataire au titre de la franchise.

La cour attribue 20 206,20 au titre de la perte d'exploitation.

La responsabilité de l'exploitant du Cessna. Envers Alain.

Ce qui est reproché à l'équipage du Cessna, c'est de ne pas avoir vu à temps la Commander, le Cessna était débiteur de la priorité à droite.

Faute de la victime, Alain, celui-ci avait relâché son attention.

La société locataire du Cessna et son assureur Axa sont condamnés à supporter 60 % des conséquences du sinistre souffert par Alain.

La valeur d'épave du Commander est de 88 000 euros. Alain subit un préjudice de jouissance.

Versailles, 14 décembre 2017, n° 15/042071 : le pilote d'un planeur meurt lors d'une collision entre le planeur et un avion. La Réunion aérienne, assureur de l'exploitant de l'avion, est condamnée à payer une indemnité au compagnon, PACS, de la victime : 20 000 euros au titre du préjudice d'affection, 358 222 au titre du préjudice économique. La victime, pilote de ligne d'Air France, avait un revenu annuel de 108 839 euros, le compagnon aucun au moment des faits. Le débat ne portait pas sur le principe de responsabilité de l'exploitant de l'avion, mais sur l'évaluation des dommages intérêts.

La simultanéité est-elle exigée pour qu'on soit dans le domaine de la règle instaurée par l'art. L. 141-1 ? Oui. L'article L. 141-1 du code de l'aviation civile devenu l'article L. 6131-1 du code des transports suppose un dommage entre deux aéronefs qui sont en évolution. On exige que la collision se soit produite dans un espace aérien, au même moment, dans le même temps. On exige, comme dans le théâtre classique, l'unité de temps et de lieu.

Hypothèse : Libres propos sur l'accident du Concorde du 25 juillet 2000 à Gonesse précédé de la chute sur la piste d'une lamelle s'étant détachée d'un avion DC 10 de la compagnie Continental Airlines ayant décollé de Roissy plusieurs minutes auparavant à 14 H 39. On est en matière de responsabilité délictuelle. Comment fonder, en droit civil, la responsabilité civile de la compagnie américaine dont l'appareil a laissé tomber cette lamelle sur la piste ? L'avion de la compagnie américaine a décollé le 25 juillet 2000 à 14 H 39, un avion B 742 a décollé de cette piste sans dommage, enfin

Concordé a emprunté la piste, un pneu du train principal gauche de l'avion supersonique a roulé 4 minutes plus tard sur la piste sur une lamelle de 43 cm de long, de 1,4 mm d'épaisseur et de 3 cm de large pesant quelques dizaines de grammes, l'avion Concorde s'est écrasé moins de deux minutes après ce heurt, 113 personnes perdaient la vie. La bande d'usage est tombée le 25 juillet après que les rivets aient été arrachés en traction lors de l'atterrissage la veille de l'appareil de Continental en raison des turbulences ayant amené le capot arrière à l'insérer sous le wear STRIP. L'arrachement est dû à la très mauvaise fixation de wear STRIP sur le support par le tôlier sans utilisation d'un gabarit, avec interposition d'un mastic, silicone, d'inégale largeur, et trop long.

Le débat.

Si on exige une condition de simultanéité pour appliquer l'a. L. 141-1, l'accident ne relève pas de cette disposition, il relève alors directement du droit commun, la responsabilité de la compagnie américaine doit être appréciée directement dans les termes du droit commun, le droit aérien n'ayant pas envisagé l'hypothèse. L'accident du Concorde ne relève pas de l'hypothèse envisagée par la disposition du CAC/CT d'un aéronef en évolution causant un dommage à un autre aéronef en évolution.

La compagnie américaine serait en faute pour avoir fait choir par négligence ou entretien défectueux une pièce incorporée dans l'avion.

Elle peut également être considérée comme ayant conservé la garde de l'objet tombé en piste.

Resterait à trancher la condition de causalité : la chute de la lamelle est-elle bien la cause du sinistre ? L'un des antécédents du dommage assurément.

(Sans compter avec une certaine imprudence de la victime de faire naviguer un bel engin ayant précédemment connu divers incidents révélant sa fragilité)

Les solutions judiciaires.

Les juridictions répressives saisies de l'action publique et à titre accessoire de l'action civile n'ont pas statué dans l'affaire du Concorde sur le fondement des dispositions du code de l'aviation civile, le débat a été porté en termes d'homicides involontaires et de responsabilité du fait d'autrui.

Première instance. Le tribunal correctionnel de Pontoise a été le théâtre au printemps 2010 du procès mené en particulier contre Continental et deux de ses techniciens accusés d'être les auteurs de la mort involontaire des pilotes, des passagers ainsi que des personnes tuées au sol à Gonesse. Air France s'est constituée partie civile contre Continental, le jugement a été rendu le 6 décembre 2010, la compagnie américaine a été pénalement condamnée en tant que personne morale pour homicide involontaire, elle a été également condamnée, sur le terrain civil pour préjudice moral et atteinte à l'image, à payer un million d'euros en faveur d'Air France.

Appel. La cour d'appel de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, a relaxé la compagnie américaine au pénal, mais a maintenu la condamnation civile en application de l'art. 470-1 du code de procédure pénale permettant au tribunal qui relaxe d'accorder réparation en application des règles du droit civil : le commettant est tenu de la faute de négligence de ses préposés, le chaudronnier et le chef mécanicien.

L'arrêt indique un peu gratuitement que la perte de la pièce sur la piste n'est pas le seul phénomène majeur, présence de nombreux objets sur les côtés de la piste, il est inadmissible que l'avion ait conservé son certificat de navigabilité sans que soient prises des mesures telles que le changement des pneumatiques et la protection des réservoirs les plus exposés.

Il existait, selon la presse, une procédure parallèle menée par Air France devant le tribunal de commerce de Pontoise contre la compagnie américaine, tendant à l'indemnisation, sur la base du CAC, du préjudice matériel subi par le transporteur français

§ II. La localisation du dommage dans l'espace extra atmosphérique

Les responsabilités encourues entre participants à l'aventure spatiale.

Un objet spatial endommage un autre objet spatial : on pense à l'hypothèse d'une collision.

Collision le 10 février 2009 entre Cosmos 2251, un satellite russe inactif, et Iridium 33, satellite américain en activité.

Les dangers des débris spatiaux

Les risques découlant de la présence des *débris spatiaux* encombrant l'orbite terrestre sont réels.

Les débris peuvent résulter d'une collision entre deux objets spatiaux évoluant dans l'espace, ils peuvent avoir pour origine la rentrée d'un objet spatial dans l'atmosphère et qui normalement se détruit totalement ou partiellement.

Les débris spatiaux risquent de détruire ou d'endommager un satellite ou un engin habité.

La prolifération des débris met en danger le développement des activités spatiales.

Deux satellites en 2013 ont été endommagés par des débris spatiaux.

La station spatiale internationale doit périodiquement modifier sa position pour éviter un risque de collision.

Certains objets spatiaux sont équipés de sources d'énergie nucléaire, les risques de collision causée par des débris sont conséquents.

Madame Ravillon, RFDA 2014. 410, évoque une mesure d'évitement réalisée par le centre de contrôle toulousain du vaisseau cargo de l'ASE pour prévenir une éventuelle collision avec un débris issu d'un ancien satellite cosmos 2251. C'est la Nasa qui avait lancé l'alarme.

Voir à la RFDA 2018.43 le compte rendu d'un ouvrage de Peter Stubbe, rédigé en anglais, de 552 pages, publié en 2018, issu d'une thèse soutenue en 2015 devant l'université Goethe de Francfort, traitant des débris spatiaux et de la responsabilité qui pourrait être engagée de leur fait.

Thèse - sous la direction de Lucien Rapp - en chantier ou déjà soutenue, Rémy Durand-Carrier, La responsabilité pour les dommages causés par les débris spatiaux dans l'espace extra atmosphérique

Voir le projet de rapport, V, Débris spatiaux, distribué le 19 février 2019, du comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique, Sous-comité scientifique et technique, 56^e session, Vienne, 11-22 février 2019.

Un observateur d'UNISEC-Global dépose à Vienne une proposition de création d'un réseau universitaire mondial pour l'observation des débris spatiaux, février 2019.

Mesures de prévention

Un certain nombre d'États ont adopté des mesures de réduction des débris spatiaux, en conformité avec les Lignes directrices élaborées en 2007 par le sous-comité scientifique et technique relatives à la réduction des débris spatiaux du comité des utilisations pacifique de l'espace extra-atmosphérique et celles du comité de coordination inter-agences sur les débris spatiaux. Ces Lignes directrices du sous-comité ont été approuvées par l'Assemblée générale dans sa résolution 62/217.

Existent également le code européen de conduite pour la réduction des débris spatiaux et la norme 24113 :2011 de l'organisation internationale de normalisation ISO, Systèmes spatiaux – Exigences de mitigation des débris spatiaux.

L'UIT a émis la recommandation ITU-R S.1003, Protection de l'environnement de l'orbite des satellites géostationnaires.

Les principales agences spatiales adhèrent à l'IADC, Inter-Agency Spae Debris Coordination Committee.

L'opération spatiale est en France soumise à autorisation administrative, art. 2 et 4 de la loi du 3 juin 2008, l'opérateur est tenu de présenter un dossier, qui doit prévoir un plan de limitation des débris spatiaux et un plan de prévention des risques de collision, art.1^o, II, 2^o, lettre d, du décret n^o 2009-643 du 9 juin 2009 relatif aux autorisations des opérations spatiales.

Certains États ont pris des mesures afin de réduire les débris spatiaux. Ainsi avec l'amélioration de la conception des lanceurs et des engins spatiaux, la réorbitation de satellites, la prolongation de la durée de vie, les opérations en fin de vie et le retrait. Il y a des techniques pour éviter les collisions. On fait des prévisions concernant les rentrées dans l'atmosphère.

Un cadre de soutien à la surveillance de l'espace et au suivi des objets en orbite est mis en place par l'UE et les États intéressés dans une décision du 16 avril 2014, JOUE du 27 mai 2014.

Le point de départ est l'utilité pour l'Europe de disposer d'une capacité de surveillance de l'espace, SSA en anglais.

Il s'agit de réduire les risques de collision entre engins et de surveiller les débris spatiaux et les rentrées inopinées dans l'atmosphère. Il est prévu d'avoir recours au Centre satellitaire de l'Union européenne.

Des dispositions techniques, les capteurs, peuvent mesurer les paramètres concernant les objets spatiaux, leur dimension, leur localisation, leur vitesse en utilisant des radars ainsi que des télescopes terrestres ou spatiaux.

L'armée de l'air fait état d'une soutenance de thèse le 29 juin 2017 du capitaine Béatrice devant l'université de Paris II sur L'émergence et la promotion de la norme sur la sécurité des activités spatiales. Direction Serge Sur.

A. Perspectives de droit public

La mise en cause de la responsabilité de l'État

1. Droit interne

Un objet spatial immatriculé en France est endommagé ou détruit par les débris d'un objet spatial français. L'État français pourrait-il voir sa responsabilité être engagée par la victime du dommage ?

La possibilité d'une action récursoire contre l'opérateur spatial.

2. Droit international public

Il faut envisager l'hypothèse d'un dommage causé par un objet spatial / à un autre objet spatial / ces deux objets relevant de deux États de lancement distincts.
Le droit international établit la responsabilité de l'État de lancement à raison de sa propre *faute* ou à raison de la *faute* des personnes dont l'État de lancement doit répondre.

Le dispositif est contenu dans la convention, sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux, du 27 mars 1972, article III.

Armel Kerrest, La responsabilité des États du fait de la destruction de satellites dans l'espace, AFDI 2009 p. 613

L'assemblée générale des Nations Unies a adopté le 14 décembre 1992 des principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaires dans l'espace.

On se pose la question de savoir si un État peut être convaincu de *faute*, si un État ne respecte pas ou ne fait pas respecter les résolutions de l'Assemblée générale relatives à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace, ou pour le non-respect des lignes directrices quant à la réduction des débris spatiaux.

Une question semblable concerne la notion de *dommage*. Un État subit-il un dommage lorsque les services étatiques engagent une dépense en devant effectuer une manœuvre pour qu'un objet spatial opérationnel évite une collision avec un objet spatial ou des débris spatiaux. La manœuvre de sauvegarde a forcément un coût financier.
Les pollueurs de l'espace devraient être les payeurs.
La question de preuve se pose pour déterminer l'État et l'opérateur spatial ayant la juridiction sur les débris.

L'article 14 de la loi du 3 juin 2008 ouvre, semble-t-il, la possibilité, hors recours à l'arbitrage, d'une *action récursoire* de la part de l'État contre l'opérateur spatial.

Cet article 14 envisage le cas où l'État (français) a réparé un dommage en vertu des stipulations du traité du 27 janvier 1967 ou de la convention du 29 mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux.

L'État peut exercer une action récursoire contre l'opérateur à l'origine de ce dommage ayant engagé la responsabilité internationale de la France, mais seulement dans la mesure où l'État n'a pas déjà bénéficié des garanties financières ou d'assurance de l'opérateur à hauteur de l'indemnisation.

L'article 14 indique la limite, lorsque le dommage a été causé par un objet spatial dans le cadre d'une opération autorisée en application de la loi du 3 juin 2008, dans laquelle s'exerce l'action récursoire.

L'article 14 envisage le dommage causé pendant la phase de lancement. Il semble que l'engin spatial vogue déjà dans le l'espace extra atmosphérique au terme de la phase de lancement. Une collision est envisageable entre l'engin qui est lancé

et un objet spatial tiers.

Il envisage différemment le cas du dommage causé après la phase de lancement. L'objet spatial évolue alors, semble-t-il, dans l'espace extra atmosphérique.

B. Les perspectives de droit privé

Il faut supposer qu'un objet spatial évoluant dans l'espace est endommagé ou détruit par un autre objet spatial, et qu'une action est intentée par la victime contre le constructeur de l'engin spatial ou contre l'opérateur spatial de l'engin se trouvant à l'origine du dommage.

Le litige peut avoir une composante internationale. À défaut d'une législation mondiale uniforme, la solution ne peut être dictée que par une législation interne.

1. Les solutions du droit international privé

Le litige comportera souvent un ou plusieurs éléments d'extranéité.

L'éventuel recours à l'arbitrage entre litigants.

Devant quel ordre juridictionnel étatique le propriétaire ou l'utilisateur de l'objet spatial détruit ou endommagé portera-t-il son action en responsabilité ?

Quelle législation appliquera la juridiction ayant affirmé sa compétence pour statuer ?

2. Les solutions apportées par le droit français interne, si sa compétence est établie.

La seule responsabilité pour faute de l'opérateur spatial

La solution est apportée par la loi du 3 juin 2008.

L'article 13 de la loi du 3 juin 2008 décide : "L'opérateur (spatial) est seul responsable des dommages causés aux tiers du fait des opérations spatiales qu'il conduit dans les conditions suivantes :

1° Il est responsable de plein droit pour les dommages causés au sol et dans l'espace aérien ;

2° En cas de dommages causés ailleurs qu'au sol et dans l'espace aérien, sa responsabilité ne peut être recherchée que pour faute."

Cette disposition vise donc au 2° les dommages causés aux tiers par un opérateur spatial du fait des opérations spatiales qu'il conduit ailleurs qu'au sol ou ailleurs que dans l'espace aérien : en clair dans le cosmos : cette disposition législative fait uniquement place alors en ce cas à une responsabilité à base de faute.

Le responsable est l'opérateur spatial, il est le seul responsable.

Il est l'auteur du dommage, pour qu'il soit responsable, il faut qu'il ait été en faute.

La victime est un tiers.

Le dommage est localisé dans le cosmos.

Cette responsabilité de l'opérateur spatial est atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime, article 13 de la loi du 3 juin 2008.

L'opérateur responsable à raison de sa faute et auteur d'un dommage localisé dans le cosmos bénéficie-t-il de la garantie financière de l'État français ?

Le siège de la matière est l'article 15 de la loi du 3 juin 2008.

Le texte n'envisage pas nettement le cas d'un dommage causé à un tiers dans l'espace extra atmosphérique après la phase de lancement. Il vise le dommage au sol ou dans l'espace aérien. La garantie de l'État semblerait donc écartée.

La garantie de l'État joue cependant en cas de dommage causé pendant la phase de lancement qui a son terme dans l'espace extra atmosphérique. Cf. Mireille Couston, *Le droit spatial*, p. 89

L'article 6 pose l'obligation d'assurance (de la faute simple). Tout opérateur, soumis selon la loi française, à autorisation

est tenu, au cas où sa responsabilité pourrait être engagée dans le cadre de l'article 13, d'être couvert par une assurance. L'opérateur peut être dispensé de l'obligation d'assurance, à la condition d'être solvable, si l'opération spatiale consiste dans le maintien à poste d'un satellite sur orbite géostationnaire, voir Mireille Couston, Le régime de la responsabilité juridique et financière dans la nouvelle loi spatiale française, RFDA 2012.

Section II. Le heurt entre l'objet spatial et l'aéronef dans l'espace aérien

La collision dans l'espace aérien entre un objet spatial et un aéronef est envisageable.
Un débris spatial perce par exemple la carlingue d'un aéronef en évolution.

Droit international public :

Il faut supposer un dommage transfrontière, au-delà du dommage entre nationaux : l'État de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet spatial aux aéronefs en vol, art II, convention du 27 mars 1972.

Droit interne : l'opérateur spatial est seul responsable de plein droit pour les dommages causés aux tiers dans l'espace aérien du fait des opérations spatiales qu'il conduit, art. 13 L. 3 juin 2008. Cette responsabilité de plein droit suppose donc établi le lien de causalité entre l'opération spatiale et le dommage subi par un tiers dans l'espace aérien.

CHAPITRE II. LES DOMMAGES SUBIS PAR LES TIERS A LA SURFACE

Nous sommes la situation où une personne subit un dommage, alors qu'elle est totalement étrangère à celui qui pourrait en être l'auteur.

Un aéronef ou un objet spatial se trouve à l'origine du dommage.

- un principe de droit commun : une responsabilité sans faute à fondement de garantie ;
- des régimes et des solutions différentes en matière de nuisances acoustiques et des réponses politiques face aux rejets de gaz carbonique émanant des moteurs des aéronefs à réaction.

Sous-Chapitre I. Le régime de droit commun : la responsabilité de plein droit de l'exploitant aérien ou de l'opérateur spatial

Section I. La responsabilité de plein droit de l'exploitant d'aéronef en mouvement

Nous commençons par traiter de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef à l'égard des tiers à la surface (I). Nous évoquerons ensuite l'hypothèse particulière du jet, où l'exploitant ou le pilote jette intentionnellement des objets qui peuvent ainsi choir au sol (II).

Sous-Section I. Le droit commun

§ I. Droit uniforme

Les États ont tenté, par trois fois, avec un succès limité, d'unifier les règles applicables en cas de dommage causé par un aéronef en vol aux tiers à la surface.

La France n'est pas entrée dans le système.

1. Une première convention de Rome de 1933. Une trentaine d'États y sont parties. La France n'a pas ratifié la convention.
2. Une seconde convention a été signée à Rome le 7 octobre 1952 concernant les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, elle est entrée en vigueur le 4 février 1958, elle lie 50 parties. Dont chez les européens, la Belgique, l'Espagne, l'Italie et le Luxembourg.
La France a signé cette convention, elle ne l'a pas ratifiée.
Elle a été complétée par un protocole signé à Montréal le 23 septembre 1978, entré en vigueur le 25 juillet 2002, liant 12 parties.
3. Les deux conventions de Montréal du 2 mai 2009 : l'une pour les risques généraux, l'autre pour les interventions illicites.

On peut lire au sujet de ces deux conventions ce qu'écrit M. Loïc Grard dans son article publié aux Mélanges Jean Hauser sous l'intitulé Les dommages causés aux tiers par les aéronefs : l'après 11 septembre, page 857.

- a. Une première convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs a été signée à Montréal le 2 mai 2009. On ignore si elle obtiendra un meilleur succès que les conventions précédentes.

Cette première convention est étrangère au dommage causé par un aéronef en vol résultant d'un acte d'intervention illicite, hypothèse ayant donné lieu à une convention distincte portant la même date.

La convention sur les risques généraux exige 35 ratifications pour qu'elle puisse entrer en vigueur, art. 23.

Une organisation régionale d'intégration économique, comme l'UE, pourrait la signer.

4 ratifications et 8 adhésions sont signalées pour l'instant. Aucun État de l'UE ne l'a ratifiée. Le Monténégro a adhéré.

La convention requiert pour son application que l'aéronef soit en vol. On assimile à un appareil en vol la situation où l'aéronef se trouve en piste portes extérieures fermées, après embarquement ou avant débarquement.

La convention suppose un vol international : un aéronef qui cause au sol un dommage, alors qu'il effectue un vol

international, un vol entre le territoire de deux États.

Le vol interne échappe donc à la convention, à moins que l'État signataire le décide en ce qui concerne les dommages survenant sur son sol.

Les victimes du dommage sont des tiers au regard de l'exploitant, elles se situent sur le territoire d'un État partie à la convention. On en déduit que les victimes sont situées au sol.

L'article 2 envisage également l'application de la convention en cas de dommages causés à un navire évoluant en haute mer ou à un aéronef évoluant au-dessus de la haute mer, ou sur une plate-forme de forage.

L'article 3 fait peser une responsabilité de plein droit sur la personne de l'exploitant, qui est celui qui utilise l'aéronef. (En cas d'affrètement, le fréteur est réputé exploitant du moment qu'il s'est réservé la direction de la navigation de l'aéronef)

L'article 3 exige pour que la convention soit applicable et qu'il y ait obligation de réparer à la charge de l'exploitant que le dommage soit la conséquence directe de l'événement qui l'a produit.

La convention prend en considération les dommages dus à un décès, une lésion corporelle ou sous réserve une lésion psychologique.

Les dommages causés aux biens sont indemnisables.

Les dommages environnementaux ne sont indemnisables que dans la mesure où la réparation est prévue par la *lex damni*. Quid du dommage résultant du bruit des moteurs d'aéronefs ? Il pourrait entrer dans le dommage en matière d'environnement. L'article 3 § 2 indique cependant que la convention n'est pas applicable si le dommage résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

La victime n'est pas assurée d'obtenir réparation intégrale de son préjudice, l'article 4 instaure une *limite de responsabilité* de l'exploitant qui varie compte tenu de la masse maximale de l'aéronef : de 750 000 à 700 000 000 DTS.

Pour bénéficier de la limite, l'exploitant doit prouver que les dommages ne sont pas dus à sa négligence ou à celle de ses préposés.

On en déduit que si cette preuve d'absence de faute d'imprudence n'est pas administrée par l'exploitant, celui-ci est tenu à réparation intégrale.

L'exploitant est exonéré en tout ou en partie en cas de négligence de la victime demanderesse, article 10.

Le système aménagé par cette convention est exclusif en son domaine. Toute action en responsabilité contractuelle ou délictuelle ne peut être exercée que dans les conditions de la convention, art. 12.

L'article 9 prévoit que les exploitants doivent contracter une assurance ou une garantie pour couvrir leur éventuelle responsabilité.

Les actions en réparation ne peuvent être portées que devant les tribunaux de l'État partie sur le territoire duquel le dommage est survenu, art. 16.

Le droit à dédommagement s'éteint si l'action n'est pas intentée dans un délai de deux ans. L'art. 19 a, pour intitulé, "prescription".

- b. La seconde convention de Montréal du 2 mai 2009 est propre à la réparation des dommages en cas d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs.

3 ratifications et 6 adhésions sont mentionnées sur le site de l'OACI.

2 conditions sont requises pour l'entrée en vigueur de cette convention :

Que 35 ratifications ou adhésions aient été obtenues.

Que dans l'année qui précède, 750 000 000 passagers aient été en partance des aéroports des États ayant ratifié ou adhéré. Dans la situation actuelle, aucun État important d'Europe ou d'Amérique du Nord n'a ratifié.

§ II. Droit interne

On est en matière de responsabilité délictuelle et quasi délictuelle.
C'est un tiers situé au sol qui subit un dommage du fait d'un aéronef en évolution.
Un avion s'écrase au sol, tuant, blessant, détruisant des bâtiments.

La solution française opte, à la différence des conventions internationales dont il vient d'être question, pour la réparation intégrale.

La loi française est applicable du moment que le dommage survient sur le sol français, du moment que les conventions internationales ne sont pas entrées en vigueur ou n'ont pas été ratifiées par la France, ou qu'il s'agit d'un vol interne.

Certaines victimes préfèrent fonder leur action en réparation sur les dispositions du code civil, plutôt que sur les dispositions propres au droit aérien. La jurisprudence ne s'en offusque pas. Les dispositions du code des transports n'interdisent pas l'invocation du droit de la responsabilité en général.

Rien n'interdit de faire condamner le coupable au titre de la responsabilité pour faute prouvée.
D'abord devant la juridiction civile.

Également devant la juridiction pénale, s'il y a eu homicide ou blessures par imprudence.
Cf. 3^o Civile, 19 janvier 2017, Bull., n^o 15-25230 : un aéronef, un Fokker 100 (fabricant néerlandais), au moment du décollage, sur l'aéroport de Pau, un méchant jour d'hiver avec de la neige, 25 janvier 2007, s'est couché sur le côté, a rebondi, le pilote l'a plaqué au sol, l'appareil a franchi une route départementale et a percuté un poids lourd dont le conducteur a été tué. Le rapport d'enquête du BEA donne comme cause de l'accident la perte de contrôle au décollage causée, d'une part par la présence de contaminants givrés sur la surface des ailes, d'autre part par la rotation rapide en tangage, réaction réflexe à l'envol d'oiseaux. Le commandant de bord est condamné à 6 mois d'emprisonnement avec sursis par le tribunal correctionnel de Pau, il échappe au retrait de la licence, la compagnie aérienne écope de 20 000 euros d'amende. Les victimes ont été indemnisées.

Il faut reconnaître que dans cet état de détresse, hormis la malheureuse collision fortuite entre le camion et un train d'atterrissage s'étant détaché de l'avion, le commandant de bord a bien géré la situation. Les passagers ont sauvé leurs vies, l'équipage également.

Dans certaines décisions, on voit le défendeur condamné en tant que gardien du fait des choses.

2^o Civile, 4 février 2016, n^o 14-29839, RFDA 2016.83 : un avion bombardier largue au sol une cargaison de liquide pour lutter contre un incendie de forêt survenu à Velaux, dans les Bouches du Rhône. Un sapeur-pompier est blessé. Il demande réparation. Le juge administratif s'est déclaré incompétent, vraisemblablement à raison des dispositions de la loi du 31 décembre 1957 : les tribunaux judiciaires sont seuls compétents pour statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages, de toute nature, causés par un véhicule quelconque. Cette action sera jugée conformément aux règles du droit civil. La victime a alors assigné le SDIS 13, service départemental d'incendie et de secours, qui a été condamné sur le fondement de l'article 1384 du code civil (devenu le 1^o octobre 2016, l'article 1242). La garde de l'appareil aérien avait été transférée par la Sécurité Civile au service départemental.

Cette décision de 2016 reprend très largement les enseignements tirés d'un arrêt de la 2^o chambre civile, 6 février 2003, D.2003.I.R. 668, n^o 01-16380.

Le droit spécial est plus bienveillant encore pour la victime, puisqu'elle peut faire condamner l'exploitant de l'aéronef, même si le fait dommageable a été accompli sous l'empire de la force majeure.

L'exploitant d'un aéronef est responsable /de plein droit / des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient / aux personnes et aux biens situés à la surface.
C'est ce que décidait l'article L. 141-2 CAC, devenu l'article L. 6131-2 du code des transports.

Il faut répondre à plusieurs questions.

Qui est responsable ?

De quels dommages l'exploitant répond-il ?

Quelles sont les victimes qui détiennent une créance de réparation contre l'exploitant responsable ?

La provenance du dommage :

Il faut un dommage causé

/Soit par les évolutions, aériennes ou terrestres, d'un aéronef en mouvement

/ Soit par des objets qui se détachent ou qui sont jetés de l'appareil.

Dommage subi en surface

La victime est un tiers par rapport à l'exploitant. La victime n'est pas liée par un contrat avec l'exploitant. Si un passager est tué ou blessé en descendant d'un hélicoptère en s'approchant de trop près des pales de l'engin, ou par l'hélice de l'avion, c'est le mécanisme de la responsabilité contractuelle contre le transporteur aérien selon les règles de la convention de Montréal de 1999 qui s'appliquera.

2° Civile, 4 juin 1973, Bull. civ. 1973. 2, n° 191 p. 151 : l'aéro-club de Guipavas a mis un avion à la disposition de l'un de ses sociétaires, le pilote fait un transport gratuit, le passager est tué à la descente de l'avion en heurtant l'hélice encore en mouvement, la veuve invoque contre le pilote l'art. 1384 al. 1°, elle se prévaut donc de la responsabilité incombant au gardien du fait de la chose, elle est déboutée, l'accident a eu lieu au cours des opérations de débarquement qui font partie des opérations de transport, application de la CV par renvoi des dispositions du CAC, mise à l'écart des dispositions de l'art. 1384.

Dommage corporel : la victime se trouve au sol au moment de l'accident, elle se trouve en ville, à la campagne, elle peut se trouver à bord d'un train ou d'un véhicule automobile, elle peut se trouver sur la piste, elle peut se trouver à bord d'un aéronef immobilisé, elle ne se trouve pas à bord d'un aéronef en évolution (interprétation a contrario de l'a. L. 141-1)

Dommage matériel affectant des biens sis à la surface. Un avion s'écrase au vol, un incendie se déclare et des bâtiments sont détruits. Un appareil évoluant sur la piste qui endommage un appareil immobilisé. Le bang d'un avion militaire entraînant l'effondrement du donjon.

Le responsable du dommage : l'exploitant de l'aéronef

L'exploitant est éventuellement le propriétaire de l'engin.

L'aéronef peut être donné en location ou faire l'objet d'un prêt.

La location d'aéronef : le locataire est exploitant, mais le propriétaire bailleur est tenu solidairement avec son locataire. Si le contrat de location est publié au registre le propriétaire bailleur n'est tenu qu'à raison d'une faute personnelle prouvée.

Le fruteur est, semble-t-il, l'exploitant de l'aéronef, et non l'affruteur. C'est lui qui a la gestion nautique de l'appareil et qui a ordinairement l'équipage sous ses ordres. Cf. L. Chassot, La location d'aéronef avec équipage, Bulletin de l'association suisse de droit aérien et spatial, 2016, n°148, § 4.2.

L'emprunteur, s'il y a prêt, est exploitant.

Les dispositions des articles L. 6131-1 à 4, relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef sont applicables aux aéronefs militaires ainsi qu'aux aéronefs appartenant à l'État et affectés exclusivement à un service public, cf. art. L. 6100-1, alinéa 2, du code des transports.

L'exploitant d'aéronef privé par la force de la conduite de l'appareil demeure-t-il exploitant ?

En droit interne, on parlerait de la perte de la garde. C'est ainsi que la jurisprudence a admis qu'un magasin Carrefour avait perdu la garde des caddies et chariots prêtés à la clientèle, un chariot était tombé dans le bassin de l'avant-port de Cherbourg, un navire avait subi une avarie, son hélice s'étant prise dans un caddie qui provenait de l'hypermarché et qui était tombé dans l'eau du port, la société Carrefour dépossédée du caddie n'en était plus gardienne : 2° Civile, 13 janvier 2012, n° 11-11047

L'exploitant est en droit interne tenu d'une réparation intégrale. Responsabilité sans faute, à caractère objectif. Assurance

obligatoire. L'exploitant ne peut pas s'exonérer au titre de la force majeure ou en établissant son absence de faute. Sa responsabilité est seulement partagée ou exclue en cas de faute contributive de la victime.

L'exploitant responsable détient la possibilité d'un recours partiel ou total à l'encontre d'autres éventuels co-responsables, il n'est pas forcément le responsable exclusif.

Sous-Section II. *LE JET*

[Nous n'osons pas placer sous cette rubrique l'incidence des bombardements aériens, qui relève du droit international public et du droit de la guerre.

Un contentieux a été porté à ce sujet devant les juridictions allemandes et la cour européenne des droits de l'homme.

Un colonel allemand a ordonné le 4 septembre 2009, face à une attaque de rebelles, à deux avions de l'US Air Force de bombarder en Afghanistan des camions citernes. Les camions furent détruits, mais plusieurs civils furent tués. Le parquet allemand mena une enquête contre l'officier allemand et l'adjudant qui l'avait assisté durant la nuit du bombardement, elle fut classée sans suite. Le colonel n'avait pas eu l'intention de tuer des civils dans une mesure disproportionnée par rapport au bénéfice militaire de la frappe. Le père de deux enfants tués dans ce bombardement forma un recours, qui fut déclaré irrecevable par la cour d'appel de Düsseldorf. La cour constitutionnelle allemande refusa d'examiner le recours émanant du père des garçons ayant perdu la vie. Le père des victimes a formé une requête devant la cour européenne. Il invoque le droit à la vie, il prétend que l'enquête pénale n'a pas été effective, il se prévaut du droit à un recours effectif, n'ayant pas disposé d'un recours interne effectif pour contester la décision de classement sans suite. La chambre s'est dessaisie en faveur de la grand 'chambre.

Affaire Hanan c. Allemagne. Communiqué de presse du 28 août 2019.]

Le code des transports contient des dispositions spécifiques concernant le *JET*.

La notion de jet

Le jet en matière maritime. C'est l'histoire de Jonas dans le ventre de la baleine.

Le jet en matière aérienne. C'est l'hypothèse où pour la survie de l'expédition aérienne le pilote estime utile ou indispensable de jeter par-dessus bord des marchandises ou des effets qui étaient à bord. Il ne s'agit pas pour échapper au surpoids d'envoyer des passagers par-dessus bord !

Il semble bien que le jet soit toujours volontaire.

La règle de droit civil institue une norme relative à la navigation aérienne : l'interdiction du jet sauf cas de force majeure : Hors les cas de force majeure, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire. Art. L.6131-3 alinéa 1°.

Le jet est une opération qui peut être dangereuse pour les tiers se trouvant à la surface, aussi n'est-elle admise que sous condition.

Le jet est licite s'il est opéré sous l'empire de la force majeure. Événement externe imprévisible et irrésistible.

Le jet illicite. En l'absence de force majeure, le jet est illicite, celui qui y procède commet une faute civile. On peut parfois se résoudre au jet par nécessité absolue, mais alors que c'est une faute antérieure d'imprudence qui a conduit de manière inéluctable à cette extrémité.

Le jet volontaire et inutile est pénalisé.

L'art. L.6142-8 décide : est puni de 2 mois d'emprisonnement et de 3750 € d'amende le jet volontaire et inutile, depuis un aéronef en évolution, d'objet ou de marchandise susceptible de causer des dommages aux personnes et aux biens à la surface, même si ce jet n'a causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui peuvent être encourues en cas de délit ou de crime, art. L. 6142-8. C'est l'application de la théorie du délit obstacle.

LE REGIME JURIDIQUE DU JET

Le jet licite

Il faut distinguer entre la destruction des objets jetés et les dommages causés au sol par le choc en provenance des objets jetés.

La perte de la marchandise objet du jet.

L'exploitant n'est pas responsable, il n'est pas fautif, il a agi licitement. Du moment qu'il établit l'imprévisibilité de l'événement de force majeure.

Solution appliquée en cas d'affrètement, alors que l'affrèteur subit la perte de la marchandise déplacée. Com. 2 octobre 2012, la cassation est prononcée parce que l'arrêt de la cour d'appel n'a pas caractérisé les éléments de la force majeure.

Les dommages au sol

Si l'équipage a procédé licitement à l'opération de jet (force majeure, lest réglementaire), l'exploitant n'en engage pas moins sa responsabilité, c'est une responsabilité sans faute, une responsabilité absolue, c'est le système de la garantie : il faut appliquer l'article L. 6131-3 al. 2 du code des transports qui effectue un renvoi : en cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité est régie conformément aux dispositions de l'article L. 6131-2 : l'exploitant de l'aéronef est responsable de droit, même en cas de force majeure, il obtient seulement une exonération totale ou partielle s'il établit la faute de la victime.

La Cour de cassation a appliqué cette solution - solution étonnante, car on croyait ces solutions étrangères aux relations entre contractants et donc à la responsabilité contractuelle - dans des relations entre frèteur et affrèteur : un pilote d'hélicoptère est chargé d'acheminer une antenne à installer sur une station de télécommunications, un pylône déjà doté d'antennes. Il y a un incident, l'hélicoptère accroche une élingue avec une antenne au sol, pour se libérer le pilote largue le matériel qui est détruit. Ce jet cause des dommages au sol. La chambre commerciale dans son arrêt du 2 octobre 2012, Dalloz Actualité 15 octobre 2012 obs. Xavier Delpech, Dalloz 2012.2866 note de Jean Pierre TOSI, censure l'arrêt de la cour de Saint Denis de la Réunion qui avait rejeté la demande en réparation formée par la société Alcatel, qui était l'affrèteur, contre le frèteur qui fournissait l'hélicoptère. La Cour de cassation refuse qu'on se place sur le fondement du contrat qui contenait au profit du frèteur des dispositions indiquant que les marchandises transportées hors de l'hélicoptère suspendues à des élingues, câbles, cordages n'étaient pas assurées et que le frèteur dégageait sa responsabilité pour les dommages, casse, perte, pouvant survenir durant l'enlèvement, le vol et la dépose. On a vu que l'arrêt distinguait la perte du matériel largué et les dommages au sol. L'affrèteur en qualité de victime d'un dommage au sol obtient réparation de son dommage.

Le jet illicite

La victime est indemnisée au titre de la responsabilité à base de faute

On verra plus tard que le jet pratiqué dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises bénéficie d'un régime plus indulgent, la loi autorise dans certaines circonstances le commandant de bord à procéder au jet, le législateur a transposé à la matière aérienne l'antique règle du droit maritime issue de la fameuse Lex rhodia de jactu, voir l'art. L. 321-6 du code de l'aviation civile, qui n'a pas été abrogé lors de la publication du code des transports. Le jet de marchandises indispensable au salut de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. La force majeure exempte ainsi le transporteur aérien à l'égard de ses contractants.

[Nous revenons à l'accident du Concorde : nous ne pensons pas que l'éventuelle responsabilité de la compagnie américaine Continental aurait pu être appréciée dans les termes de l'a. L. 141-2 CAC. Certes l'exploitant américain exploitait un avion dont une pièce s'était malencontreusement détachée et était tombée sur la piste de Roissy ; à supposer que la rencontre entre la lamelle tombée au sol et le Concorde ait été la cause de la catastrophe, n'était pas réunie la condition tenant à la situation du bien détruit qui doit se trouver à la surface, Concorde était en mouvement sur la piste au moment du choc ; l'a. L. 141-1 ne s'applique pas non plus, les avions n'étaient pas simultanément en évolution. Il n'y avait terrain en droit civil que pour une responsabilité dans les termes du droit commun : une responsabilité de Continental à base de faute ou d'imprudence causale, tempérée éventuellement par la faute d'Air France la victime / ou bien une responsabilité fondée sur l'article 1384 alinéa 1°, la responsabilité du gardien du fait des choses qu'il a sous sa garde

La solution n'a pas été donnée en justice sur le fondement des dispositions du code de l'aviation civile, mais plus simplement sur le terrain de la faute. Continental Airlines a été condamné en 1^o instance par le tribunal correctionnel de Pontoise à verser 600 000 euros aux caisses d'assurance maladie et 195 152 euros à 12 parties civiles, y compris la fédération nationale des victimes d'accidents collectifs FENVAC, c'est la responsabilité civile de la personne morale du fait de ses préposés fautifs. L'audience correctionnelle a été tenue en appel en mars 2012 devant la cour d'appel de Versailles, l'arrêt a été rendu le 29 novembre 2012, la compagnie américaine a été relaxée sur le terrain pénal mais condamnée sur le terrain civil au titre de la négligence du préposé]

Section II. La responsabilité du fait des engins spatiaux

Il est possible qu'un objet spatial, ou l'un de ses éléments, s'écrase, à terre, au sol (ou dans la mer) en causant un dommage aux personnes ou aux biens.

Les risques sont importants dès la phase de lancement de l'objet spatial.

Le satellite ou ses débris peuvent s'écraser au sol.

Les différents étages du lanceur sont eux aussi détachés et peuvent causer des dommages au sol.

L'arrêté du 11 juillet 2017, modifiant l'arrêté du 31 mars 2011, édicte un certain nombre de règles de conduite à titre

préventif, envisageant aussi bien le lancement que le retour dans l'atmosphère.
On fixe des objectifs pour la sécurité des personnes, on évalue les risques. Articles 20 et 21 de l'arrêté modifié.

On signale les risques présentés par les objets spatiaux en orbite basse ou en orbite stationnaire utilisant des sources d'énergie nucléaire, pouvant entrer par accident dans l'atmosphère et connaître un impact au sol, mettant en danger la vie humaine et l'intégrité de l'environnement. On cite la résolution 47/68 de l'Assemblée générale des N.U. édictant les Principes relatifs à l'utilisation de sources d'énergie nucléaire dans l'espace.
Ros cosmos a indemnisé un villageois de Sibérie : un fragment de la fusée Proton-M lancée depuis Baïkonour était tombé sur ses terres. L. Ravillon, RFDA 2009.260.
Le retour de débris spatiaux sur la surface de la terre ou sur les océans.
La presse fait état du lancement le 14 juin 2017 d'un vaisseau cargo depuis Baïkonour en direction de la station spatiale internationale. Des débris de la fusée lanceur tombent au sol et déclenchent un incendie causant un mort.
Le Pérou signale la chute le 27 janvier 2018 dans la région de Puno de cinq objets spatiaux, certains réservoirs pesant plus de 40 kg. L'un des objets portait des inscriptions en russe. Voir Nations Unies, Assemblée générale, Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique, 15 février 2018, A/AC. 105/1139. Aucun dommage terrestre n'est signalé. On n'indique pas de restitution des objets à la Russie, le probable État de lancement.

Le mécanisme est complexe, puisqu'il faut distinguer la responsabilité imputable à l'État de lancement et qui relève des principes du droit international public et la responsabilité imputable à l'opérateur ayant réalisé le lancement et qui est appréciée selon les règles du droit privé.

Il faut tenir compte du droit conventionnel lorsque le dommage causé à terre par un objet spatial met en cause des intérêts localisés dans deux États distincts. On est alors en matière de relations entre États (I).

Le droit français interne prévoit à la charge de l'opérateur spatial une responsabilité de plein droit à l'égard des victimes situées au sol. Le mécanisme est rattachable au droit privé (II).

Paragraphe I. Les aspects de droit international public : la responsabilité internationale entre États

Nous disposons in primis d'une règle contenue à l'article VII du traité général du 27 janvier 1967, édictant un principe de responsabilité en cas de dommage.

Le responsable : il ne peut s'agir que d'un État.

Deux États possibles responsables

Il peut s'agir de l'État partie au traité (de 1967) qui procède ou fait procéder au lancement d'un objet dans l'espace extra atmosphérique, c'est l'État auteur du lancement.

Ou de l'État partie (au traité) dont le territoire et les installations servent au lancement d'un objet : c'est l'État à partir duquel le lancement s'opère.

Est responsable

Du point de vue international

Des dommages causés par ledit objet ou par ses éléments constitutifs

La localisation du dommage

Sur la terre

Dans l'atmosphère

Ou dans l'espace extra atmosphérique

Les victimes du dommage

Il s'agit d'un autre État partie au traité

Ainsi que des personnes physiques ou morales qui relèvent de cet autre État.

On remarquera que cette disposition du traité cadre a un caractère quelque peu énigmatique, elle ne vaut qu'au point de vue international, il n'est pas précisé si cette responsabilité d'un État pour dommage causé à un tiers nécessite l'existence d'une faute ou s'il s'agit d'une responsabilité sans faute, il n'est pas précisé si cette responsabilité relevant du droit international public se prolonge par une indemnisation à la charge de l'État responsable envers l'État tiers ou la personne privée victime.

Une Convention du 29 mars 1972 sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux a

ensuite été adoptée, elle est beaucoup plus précise et développée.

La convention envisage l'hypothèse d'un dommage subi, soit à la surface de la terre - soit à des aéronefs en vol - et causé par un objet spatial.

La convention de 1972 instaure en ce cas une responsabilité objective (sans faute, absolue) et intégrale de l'État de lancement (même si l'activité spatiale relève d'une entreprise privée) envers l'État de la victime.

Il faut remarquer que le texte désigne comme responsable l'État de lancement et non l'État d'immatriculation.

Ce dispositif ne concerne pas les dommages causés sur le territoire de l'État de lancement : la convention suppose un contentieux entre États. Cf. art. VII.

La convention de 1972 suppose un dommage subi au niveau d'un État autre que l'État de lancement.

Il faut entendre par État de lancement (responsable)

Aussi bien

L'État qui procède ou qui fait procéder au lancement d'un objet spatial

Que l'État dont le territoire ou les installations servent au lancement.

Lorsque 2 ou plusieurs États procèdent en commun au lancement d'un objet spatial, ils sont solidairement responsables de tout dommage qui peut en résulter, art. V § 1.

On considère que participe au lancement en commun l'État dont le territoire ou dont les installations servent au lancement, art. V § 3.

Négociation par la voie diplomatique.

Le 24 janvier 1978, le satellite soviétique Cosmos 954 équipé d'un réacteur nucléaire s'est désintégré au-dessus du nord-ouest du Canada contaminant le sol. Le gouvernement soviétique a indemnisé l'État canadien par la voie diplomatique.

À défaut, intervention de la commission des demandes qui fixe le montant de l'indemnité. Décision obligatoire si les parties en avaient convenu. Autrement une valeur de recommandation.

L'incidence du droit interne. Le recours de l'État contre des opérateurs privés.

L'État dit de lancement n'est pas forcément bénéficiaire du lancement, en particulier s'il avait été fait pour le compte d'intérêts privés.

Si la France était État de lancement, si elle se trouvait condamnée sur le fondement de la convention internationale et si elle réparait le dommage, elle disposerait dans la limite d'un certain montant d'une action récursoire contre l'opérateur spatial s'étant trouvé à l'origine du dommage, article 14 L. 3 juin 2008.

L'action récursoire n'a pas lieu d'être exercée si l'État a déjà bénéficié de l'assurance de l'opérateur à hauteur de l'indemnisation.

Le recours de l'État contre l'opérateur est exclu si le dommage causé par un objet spatial s'insère dans le cadre d'une opération autorisée par la loi et résultant d'actes visant les intérêts étatiques.

Article 14 dernier alinéa.

Mme Couston, op.cit., p. 81, cite l'hypothèse de l'acte terroriste.

Le recours pourrait s'opérer pour des montants supérieurs en cas de faute intentionnelle de l'opérateur auteur du dommage.

Paragraphe II. Les perspectives de droit privé français

Des particuliers reçoivent des débris d'objet spatial sur le corps et sont grièvement blessés.

Des immeubles sont endommagés par des débris spatiaux retombant sur terre.

La loi française établit la responsabilité de plein droit de l'opérateur spatial à l'égard des tiers pour les dommages causés

au sol.

Le droit français s'est largement inspiré de la législation américaine.

Le système est équilibré, il met en avant la responsabilité sans faute de l'opérateur spatial, mais l'État intervient comme garant quand le sinistre excède un certain plafond.

[On trouve un système similaire en matière d'accident nucléaire, l'exploitant n'est tenu que dans une limite de 70 ou 700 millions d'euros, au-delà de ce montant les victimes sont indemnisées par l'État, art. L 597-4 et 5 du code de l'environnement]

La responsabilité de l'opérateur spatial

L'opérateur spatial, unique responsable

L'unique responsable : la loi du 3 juin 2008 prévoit la canalisation de la responsabilité qui est intégralement reportée sur la tête de l'opérateur spatial, qui est le plus souvent l'agence de lancement.

L'opérateur spatial est seul responsable des dommages causés aux tiers du fait des opérations spatiales, la responsabilité est donc centralisée sur la tête de l'opérateur spatial, l'opérateur spatial est celui qui conduit sous sa responsabilité et de façon indépendante une opération spatiale.

L'opération spatiale est définie comme toute activité consistante [à lancer ou tenter de lancer un objet dans l'espace extra atmosphérique ou] à assurer la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace.

La victime

C'est un tiers qui bénéficie d'une responsabilité de plein droit à la charge de l'opérateur spatial.

La victime au sol ne peut pas agir en responsabilité contre un autre industriel ou prestataire de services, autre que l'opérateur spatial.

La loi du 3 juin 2008 définit le tiers à une opération spatiale : c'est toute personne, physique ou morale, autre que celles participant à l'opération spatiale ou à la production du ou des objets spatiaux dont cette opération consiste à assurer le lancement ou la maîtrise. Notamment, ne sont pas regardés comme des tiers l'opérateur spatial, ses cocontractants, des sous-traitants et ses clients, ainsi que les cocontractants et sous-traitants de ses clients. Ne sont donc pas des tiers les personnes qui directement ou indirectement interviennent ou sont intervenues dans le programme spatial. Ils ne peuvent pas agir en responsabilité contre l'opérateur.

Le tiers est quant à lui étranger au réseau.

Le principe de la responsabilité de l'opérateur spatial du fait d'un dommage subi au sol par les tiers

L'opérateur spatial est responsable de plein droit pour les dommages causés au sol. Article 13 L. 3 juin 2008.

On entend par dommage, toute atteinte, aux personnes et aux biens, directement causée par un objet spatial, art. 1° L. 3 juin 2008

Responsabilité atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime

Caducité du principe de responsabilité : deux hypothèses sont visées par l'article 13.

- i. La responsabilité de l'opérateur cesse quand toutes les obligations fixées par l'autorisation ou la licence sont remplies
- ii. La responsabilité de l'opérateur cesse au plus tard un an après la date où ces obligations auraient dû être remplies.

Dans ce dernier cas, l'État se substitue à l'opérateur pour les dommages intervenus passés ce délai.

C'est l'État dans de telles circonstances qui indemniser les victimes.

Cette solution est écartée en cas de faute intentionnelle

La réparation du dommage

La loi instaure un système dualiste : l'opérateur spatial n'indemnise qu'en deçà d'un certain plafond. Au-delà de ce plafond entre en jeu la garantie de l'État.

- Le régime légal consiste à limiter la responsabilité de l'opérateur spatial à raison des dommages causés aux tiers à un certain plafond.

La loi impose à l'opérateur l'obligation de souscrire une assurance ou fournir une garantie. Article 6, I. L'assurance obligatoire (ou la garantie financière qui en tient lieu) doit couvrir le risque que court l'opérateur d'avoir à indemniser, dans la limite du montant, les dommages susceptibles d'être causés aux tiers à l'opération spatiale, art. 6, II.

[L'opérateur peut être dispensé de l'obligation d'assurance lorsque l'opération consiste dans le maintien d'un satellite sur l'orbite géostationnaire (les risques d'un dommage au sol sont faibles), voir COUSTON, p. 84. L'opérateur est en revanche tenu à apporter les garanties financières en cas de changement d'orbite ou de manœuvre mettant fin au maintien à poste de l'objet spatial.]

L'art. 6 § III décide que l'assurance (ou la garantie financière) doit bénéficier, dans la mesure de la responsabilité pouvant leur incomber à raison d'un dommage causé par un objet spatial, aux personnes suivantes :

L'État et ses établissements publics

L'agence spatiale européenne et ses états membres

L'opérateur et les personnes qui ont participé à la production de l'objet spatial ou à l'opération spatiale.

Une partie de la réparation est à la charge de l'opérateur, qui canalise sur sa tête les responsabilités, véritable bouc émissaire ; comme il est assuré, c'est l'assureur qui indemniserait en fait la victime.

L'opérateur fait l'objet d'une demande en indemnisation. Au-delà d'un certain montant il bénéficie de la garantie de l'État, l'État est appelé normalement à la procédure, art. 18. En clair, l'opérateur (plutôt son assureur) indemnise pour une fraction, le reste sera à la charge de l'État.

- La garantie de l'État est donnée à l'avance pour la part d'indemnisation qui excéderait un certain montant, art. 15

(La garantie ne joue pas en cas de faute intentionnelle, ni même d'après la loi de finances en cas d'inobservation grave des prescriptions contenues dans l'autorisation)

La loi distingue deux types de dommage.

Il y a le dommage causé pendant la phase de lancement : c'est le plafond de l'art. 16.

C'est l'autorisation qui a été délivrée qui fixe le montant au-delà duquel est octroyée la garantie de l'État. Ce montant est fixé en considération des risques encourus et des caractéristiques du site de lancement. 60 millions d'euros.

Il y a le dommage causé au sol après la phase de lancement ou à l'occasion du retour sur terre de l'objet spatial : c'est le plafond de l'art. 17.

Ici encore c'est l'autorisation administrative qui fixe, compte tenu des risques encourus, le montant au-delà duquel est accordée la garantie de l'État en cas de dommages causés après la phase de lancement.

Article 119 de la loi de finances rectificative du 30 décembre 2008 : un plafond entre 50 et 70 millions d'euros.

La possibilité d'une éventuelle action récursoire exercée par l'opérateur spatial reconnu responsable. Elle est exclue.

L'art. 19 de la loi du 3 juin 2008 décide que lorsque, pour indemniser un tiers, l'assurance (ou la garantie financière) ou la garantie de l'État ont été mises en jeu,

La responsabilité de l'une des personnes ayant participé à l'opération spatiale

Ou à la production de l'objet spatial à l'origine du dommage

Ne peut être recherchée par une autre de ces personnes,

Sauf en cas de faute intentionnelle.

L'opérateur spatial est alors privé de tout recours, par ex. contre le constructeur de la fusée lanceur ou contre un équipementier ayant inséré une pièce défectueuse dans le matériel spatial. L'État garant se trouve dans la même situation.

Le régime spécifique des missions publiques.

Les opérations de lancement, de retour sur terre, de maîtrise ou de transfert de maîtrise d'un objet spatial ne sont pas soumises aux dispositions des titres II et IV, en tant qu'elles relèvent d'une mission publique confiée au CNES après approbation de l'autorité administrative, art. 27. Il n'y a pas lacune, la responsabilité du CNES, si elle était engagée, serait appréciée dans les termes du droit administratif.

L'accord conclu le 18 décembre 2008 entre le gouvernement français et l'ESA et concernant le CSG contient des dispositions en matière de responsabilité, article 17.

La déclaration inter-gouvernementale du 30 mars 2007, publiée par le D. du 19 décembre 2016, concerne l'exploitation des lanceurs Ariane, Vega et Soyouz. Les questions de responsabilité y sont abordées, en particulier au § IV.

Responsabilité en cas de dommages causés par un lancement. La déclaration ayant un caractère diplomatique l'emporte sur le droit interne.

C'est l'État français qui indemniserait les victimes en cas de recours formé par les victimes de dommages causés par le lancement Ariane depuis le CSG. Arianespace rembourserait le gouvernement français dans la limite d'un plafond de 60 millions d'€.

En cas de lancement Vega, le gouvernement français est tenu de payer un tiers des dommages intérêts susceptibles d'être accordés, l'Agence spatiale européenne de payer les deux tiers.

En cas de dommages causés par un lancement Soyouz, le gouvernement français est tenu vis-à-vis de l'agence et des parties à la déclaration de payer les dommages intérêts.

Le fournisseur de services de lancement s'engage à rembourser, dans les limites d'un plafond de 60 M €, à l'état français le montant des dommages intérêts qu'il pourrait être tenu de verser en cas de recours intentés par les victimes de dommages causés par un lancement Soyouz

Ces dispositions ne s'appliquent pas si l'agence spatiale européenne est l'utilisatrice des services de lancement et s'il est établi que l'un de ses satellites est à l'origine des dommages.

Les responsabilités incombant au gouvernement français ne s'appliquent pas si les dommages résultent d'une faute intentionnelle ou d'une omission de l'agence spatiale européenne, ou d'une personne employée par elle. Idem si le dommage résulte d'une faute intentionnelle ou d'une omission de l'un des états membre de l'ESA (autre que la France).

Les responsabilités incombant à l'Agence, IV, b, ne jouent pas si les dommages résultent d'une faute intentionnelle ou d'une omission de l'état français ou d'organismes publics français.

SOUS-CHAPITRE II. LES RÉGIMES SPÉCIAUX RELATIFS À LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Les nuisances acoustiques et les émissions de gaz carbonique et d'azote dans l'atmosphère reçoivent des solutions particulières.

Les objectifs du développement durable. Garantir la protection de l'environnement.
L'objectif est de concilier le mieux possible le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Une telle conciliation est extrêmement délicate à obtenir, l'industrie du transport aérien entend continuer sa croissance et favoriser l'augmentation du trafic aérien, de l'autre les défenseurs de l'environnement prônent l'adoption de mesures strictes, restrictives et coûteuses quant à l'exercice de la navigation aérienne.

Laurence Ravillon, Le développement durable et les activités spatiales, RFDA 2015.57-64

SECTION I. LES NUISANCES ACOUSTIQUES

Le mouvement des avions et des hélicoptères se trouve à la source de désagréments auditifs pour les riverains des aéroports et plus largement pour les personnes se trouvant au sol lors de la phase d'approche des appareils aériens. Le combat est cependant inégal entre / les défenseurs de l'environnement, les amateurs du chant des oiseaux, les riverains des aéroports, les populations urbaines ou péri urbaines situées à proximité des couloirs aériens désireuses de calme de silence et de repos, avec en face / les exploitants aériens, l'armée de l'air, les industriels, la clientèle avide de voyages, les hommes d'affaires, les milieux économiques, les édiles locaux recherchant l'expansion le renom et le développement économique des capitales politiques et économiques mondiales et des grandes et moyennes métropoles.
Il ne saurait être question d'interdire la circulation aérienne.

Il ne saurait être question d'en rester au statu quo.

On tente d'améliorer les choses et de réduire plus ou moins modérément ou partiellement les nuisances.

Le système juridique offre quelques satisfactions aux victimes des nuisances acoustiques.

La lutte anti-bruit repose sur des dispositions normatives variées, issues du droit international, du droit européen, ainsi que du droit national contenues alors dans le code de l'environnement, le code de l'urbanisme, le code des transports ou le code de l'aviation civile.

L'OACI établit des normes minimales, qui peuvent être durcies à l'échelon européen.

Le Conseil de l'OACI effectue ses travaux par l'intermédiaire du CAEP comité de la protection de l'environnement.

Celui-ci se livre à des études prospectives.

Lors de sa 38^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté le 4 octobre 2013 plusieurs résolutions, en particulier une résolution 17/1 intitulée Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale.

L'OACI revendique en ce domaine la qualité de chef de file pour ces questions liées à l'aviation civile internationale, il est demandé aux États de ne pas laisser à d'autres organisations prendre des initiatives pour les questions d'aviation liées à l'environnement. Il est demandé instamment aux États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale. Ce qui est une critique voilée de l'unilatéralisme pratiqué à l'occasion par l'Union européenne.

Concernant le bruit des aéronefs, la résolution 17/1 de l'Assemblée de l'OACI, dans son appendice C, épingle la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux (lire européens) visant à atténuer le bruit des aéronefs qui pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique.

Le texte reconnaît qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, mais en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI.

Ces objectifs sont appelés à être transposés dans des normes émanant du Conseil.

La directive générale : la lutte contre le bruit est un impératif s'imposant aux pouvoirs publics.

Chaque État - sur le fondement des dispositions internationales sur la sauvegarde des droits de l'homme, à raison des dispositions de la convention de Chicago et de ses annexes, à raison des travaux menés au sein de l'OACI, en application de directives européennes de défense de l'environnement - a l'obligation positive de mener une politique de réduction et d'atténuation des nuisances. La suppression des nuisances est hors d'atteinte, à moins de vouloir interdire le trafic aérien. On invoque l'intérêt général, la raison d'État, la nécessité du développement de l'industrie du transport aérien.

On peut noter l'arrêt Hatton rendu par la grande chambre de la cour européenne des droits de l'homme, le 8 juillet 2003, dans un contentieux mené par huit britanniques contre le Royaume- Uni, les requérants prétendant que la politique du gouvernement britannique concernant les vols de nuit à l'aéroport d'Heathrow violait leurs droits garantis par l'art. 8 de la

convention européenne (toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale ...) : la cour considère que les autorités n'ont pas dépassé en l'espèce leur marge d'appréciation dans la recherche d'un juste équilibre entre le droit des personnes à voir respecter leur vie privée et les intérêts concurrents d'autrui et de la société.

Le protocole à l'accord de transport aérien entre l'Union et les États-Unis du 24 juin 2010 contient plusieurs dispositions concernant l'objectif commun de lutte contre le bruit et les nuisances. Article 3.

Article L. 1521-3 du code des transports

Le code de l'environnement a transposé en droit français la directive 2002/49 du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Il convient, plus spécialement, d'établir, pour les aéroports civils ayant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, une **carte de bruit** et un **plan de prévention du bruit dans l'environnement**, PPBE, ordonnance du 12 novembre 2004, art. L. 572-1 s. du code de l'environnement.

Ces documents sont établis par le préfet.

La carte de bruit permet d'établir l'évaluation globale de l'exposition au bruit et de faire des prévisions.

Les plans de prévention du bruit tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire les niveaux de bruit et à protéger les zones calmes.

Les articles R. 572-4 et suivants du code de l'environnement - auxquels renvoie l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme - déterminent, en transposant les objectifs de la directive du 25 juin 2002, le contenu et les conditions dans lesquelles sont élaborés les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'annexe V de la directive détermine les prescriptions minimales auxquelles doivent satisfaire les plans d'action. Au nombre de ces prescriptions figurent les dispositions envisagées pour évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports civils (au trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements) comprennent une synthèse des résultats de la cartographie du bruit, des objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant certaines valeurs limites, les mesures visant à prévenir le bruit dans l'environnement prévues pour les 5 ans à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, ainsi que, s'ils sont disponibles, les financements et les échéances pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent et les motifs des mesures retenues et si elle a été réalisée l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables. Article R. 572-8 du code de l'environnement.

Ces plans doivent être réexaminés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les 5 ans, art. R. 112-5 du code l'urbanisme.

Le réexamen périodique de ces plans, qui doivent comporter l'ensemble des éléments prévus par les dispositions du code de l'environnement rendues applicable aux plans d'exposition au bruit des aéroports, implique nécessairement que soient régulièrement évalués la mise en œuvre et les résultats des plans d'action, conformément à ce que prévoit le dernier tiret du § 1 de l'annexe V de la directive.

Des associations de défense des riverains contre les nuisances ainsi que certaines communes proches de Paris ont demandé au premier ministre de modifier la partie réglementaire du code de l'environnement afin de parfaire la transposition de la directive 2002/49 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Le premier ministre n'a pas répondu ; il y a un refus implicite, les demandeurs ont demandé l'annulation pour excès de pouvoir de ce refus. L'affaire a été portée devant le Conseil d'État qui a rendu son arrêt le 7 mars 2018, n° 410043.

Pour les motifs énoncés supra, la haute juridiction considère qu'il n'est pas soutenable de dire que le droit national n'a pas transposé les objectifs poursuivis par la directive.

En revanche, concernant la contestation des plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports d'Orly, du Bourget et de CDG, à adopter ou à modifier, le Conseil d'État, n'étant pas compétent en première instance, désigne pour en connaître les tribunaux respectivement d'Amiens, de Melun et de Paris.

Les organes

L'ancienne autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est devenue l'Autorité de contrôle des nuisances

aéroportuaires, ACNUSA, art. 174 L. n° 2010-788 du 12 juillet 2010. Elle a conservé son ancien sigle.

L'autorité est une autorité administrative indépendante compétente en matière de lutte contre les nuisances engendrées par le transport aérien.

Cette autorité indépendante s'est dotée d'un règlement intérieur, délibération du 2 janvier 2019, JO du 17 janvier 2019. Elle a son siège à Paris, 244 boulevard Saint Germain.

Les attributions de l'ACNUSA sont déterminées par les articles L. 6361-1 et suivants du code des transports, cette autorité détient, outre des pouvoirs de recommandation et de consultations, des pouvoirs de sanction. Cf. infra. Le principe de la séparation des pouvoirs, ni aucun autre principe ou règle de valeur constitutionnelle, ne font obstacle à ce qu'une autorité administrative indépendante, agissant dans le cadre de prérogatives de puissance publique, puisse exercer un pouvoir de sanction dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de sa mission, dès lors que l'exercice de ce pouvoir est assorti par la loi de mesures destinées à assurer la protection des droits et libertés constitutionnellement garantis. En particulier, doivent être respectés le principe de légalité des délits et des peines ainsi que les droits de la défense, principes applicables à toute sanction ayant le caractère d'une punition, même si le législateur a laissé le soin de la prononcer à une autorité de nature non juridictionnelle. Doivent également être respectées les principes d'indépendance et d'impartialité découlant de l'article 16 de la déclaration de 1789.

Le législateur était appelé à revoir les textes avant le 30 juin 2018. Le Conseil constitutionnel avait en effet relevé, dans une décision n° 2017-675 du 24 novembre 2017, un vice de contrariété à l'égard de la Constitution et du principe de respect des libertés publiques. Le président de l'autorité présidait la formation de jugement qui prononce des sanctions, alors qu'au terme de l'instruction le président pouvait classer sans suite la procédure. Les dispositions légales méconnaissaient le principe d'impartialité, il n'y avait aucune séparation entre la fonction de poursuite et la fonction de jugement.

Le code des transports a été réformé, avec une loi du 3 août 2018, pour tenir compte des exigences constitutionnelles. Ce n'est plus le président, mais le rapporteur qui renvoie le suspect devant l'instance de jugement.

L'ACNUSA peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien et autour des aéroports, art. L. 6361-5 du code des transports.

Outre un pôle juridique placé sous la responsabilité du rapporteur permanent, et d'un pôle administratif, elle possède un pôle bruit (nuisances sonores, conditions de survol des territoires) et un pôle qualité de l'air (pollutions de l'atmosphère, des eaux, des sols, biodiversité).

Les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes sont prévues par l'art. L. 571-13 du code de l'environnement

Les commissions consultatives d'aide aux riverains des aérodromes, art. L. 571-16 du c. de l'env.

Les communautés aéroportuaires, loi du 23 février 2004 : soutenir des actions et des projets destinés à corriger les atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie, sous la présidence du président du conseil régional (une création en Provence), article L. 6363-1 du code des transports

I. La prévention

A. L'action au niveau de la source de la nuisance

1°) Les mesures destinées à réduire les émissions sonores

Voir la thèse de M. Correia faisant état du désaccord entre l'Europe et les États-Unis quant au retrait des appareils aux

moteurs particulièrement bruyants, n° 752 et suivants.

L'Europe a été partiellement amenée, sous la pression des USA, à adoucir les mesures qu'elle avait prises à l'encontre des appareils recertifiés. C'est le problème des huskies.

a. Le retrait progressif des appareils les plus bruyants

On se place sur le terrain de la certification.

On opère des classifications entre les appareils bruyants en se fondant sur les données figurant à l'Annexe 16 à la convention de Chicago.

Annexe 16 : divisée en volume I et volume II, annexe relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avions.

L'Annexe 16, Volume I, Bruit des aéronefs contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques, à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical)

L'Annexe 16, Volume II, Émission des moteurs d'aviation, contient des normes de certification en matière d'émissions pour les nouveaux moteurs d'aviation

Chapitre 2, chapitre 3 et chapitre 5 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 : une typologie d'aéronefs plus ou moins bruyants

Recherche d'une nouvelle norme acoustique applicable aux aéronefs recevant la certification à partir de 2017 et 2020 (pour les aéronefs de moins de 55 tonnes)

L'arrêté du 14 décembre 1993 est relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes du chapitre 3,4 ou 14 de l'annexe 16, volume 1, 2^e édition (1988) de l'OACI.

Un arrêté du 11 juin 2013 (modifié par un arrêté du 25 mai 2016, JO du 8 juin 2016) porte classification des avions légers selon leur indice de performance sonore.

Le ministre de l'aviation civile peut prononcer une amende administrative à l'encontre du transporteur ou de l'exploitant qui exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des aéronefs bruyants, art. R. 160-1, I, 2^e, CAC. Il se prononce sur avis du collègue spécialisé de la commission administrative de l'aviation civile, formation aéronefs.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 contient un article 87 portant sur la protection de l'environnement.

b. La fabrication par les motoristes de moteurs plus silencieux

Les industriels s'efforcent de fabriquer et de mettre sur le marché des réacteurs moins bruyants.

Le bruit et les émissions : Les aéronefs et leurs moteurs doivent être conformes aux exigences relatives à la protection de l'environnement figurant dans l'amendement 12 du volume I, dans l'amendement 9 du volume II, ainsi que dans l'édition initiale du volume III, toutes applicables au 1^{er} janvier 2018, de l'annexe 16 de la convention de Chicago, règlement 2018/1139, art. 9 § 2.

Les produits doivent être conçus de manière à minimiser le bruit autant que possible, règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, annexe III.

Certificats acoustiques

Chaque aéronef se voit délivrer un certificat acoustique, si les actes délégués le prévoient, règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, article 14

21. A.201 s. annexe partie 21 règlement n° 748/2012 du 3 août 2012

21. A.18, la délivrance du certificat de type suppose le respect des exigences de niveau bruit fixées par les dispositions de l'annexe 16 de la convention de Chicago.

Il existe un manuel technique environnemental sur l'utilisation des procédures de certification acoustique des aéronefs,

document 9501.

À l'atterrissage, après le toucher des roues, les inverseurs de poussée et les inverseurs du pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

Il convient de limiter le recours dans le temps aux groupes auxiliaires de puissance, qui sont de petites turbines embarquées sur les avions (dans le cône arrière des avions de ligne). Ces groupes fonctionnent lorsque l'avion est en escale, moteurs éteints, pour alimenter l'avion en électricité. On obtient ainsi de l'énergie électrique pour l'éclairage, l'air conditionné, le démarrage des moteurs ou des réacteurs. En vol, ils peuvent servir de générateur de secours. Il y a une turbine qui entraîne un alternateur et qui comprime l'air, elle dégage du bruit.

Il convient également de limiter les essais moteurs lors des travaux d'entretien et de réparation.

c. Couloirs aériens, zones survolées et trajectoires d'atterrissage ou de décollage

La France

Le ministre chargé de l'aviation civile organise l'espace aérien français et en réglemente l'utilisation. Il réglemente l'ensemble des mouvements des aéronefs. Il procède à l'adoption de dispositifs de mesure de bruit et de suivi de trajectoires des aéronefs autour des grands aéroports.

Remontant à une loi du 8 décembre 2009, l'article L. 6362-1 du code des transports concerne le volume de protection environnementale, qui est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou à une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers Un décret doit apporter une définition, indiquer les aéronefs visés et les cas de dérogation.

Le commandant de bord d'un aéronef qui vole selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale. Ce vol est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne lorsque ce volume existe.

Un arrêté du 15 novembre 2011 avait établi un nouveau dispositif de la circulation aérienne en région parisienne en ce qui concerne les trajectoires d'arrivée. On a ainsi opéré une refonte complète des trajectoires d'approche autour de Paris. L'altitude d'arrivée des avions a été relevée. Le nouveau dispositif a fait que certaines populations qui n'étaient pas survolées se sont trouvées l'être. 90000 ne l'étaient plus, 50000 sont soumis aux nuisances ! On est parvenu à une réduction des nuisances sonores perçues !

Cet arrêté a été partiellement annulé par le Conseil d'État par une décision du 10 juin 2013, n° 355791, uniquement en ce qui concerne la trajectoire d'arrivée à Roissy en configuration de vent d'Est. L'annulation tient à des raisons de procédure. Le ministre devait consulter pour avis la commission consultative de l'environnement. Celle-ci était irrégulièrement composée, le quorum n'était pas atteint, il y avait tardiveté quant à la fixation de l'ordre du jour.

Plusieurs arrêtés du ministre de l'écologie du 5 septembre 2012 ont à nouveau réglementé le dispositif de la circulation aérienne en région parisienne et le contrôle aérien. Les trajectoires d'arrivée en configuration de vent d'ouest et en configuration de vent d'est ont été à nouveau modifiées. Il a été décidé de relever les altitudes du point à partir duquel les avions sont interceptés par le système de guidance et d'assistance à l'atterrissage aux instruments pour l'approche des aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget. Les trajectoires d'approche autour de Paris ont été entièrement refondues. Ces arrêtés ont été contestés en vain par plusieurs associations de riverains devant le Conseil d'État, 12 février 2014, n° 363655.

Il y avait eu l'accord du directoire de l'espace aérien.

L'enquête publique avait donné lieu à publicité.

Le dossier soumis à l'enquête publique n'était pas incomplet.

La commission consultative de l'environnement propre à chaque aéroport a été consultée.

Orly : 90 000 habitants ne devraient plus être concernés par le survol d'avions en dessous de 1981 mètres d'altitude, 50000 feront l'objet de survols. Réduction de 40000 d'habitants survolés ! Une amélioration !

Même discours pour Roissy.

Le relèvement de l'altitude imposée aux aéronefs lors de l'approche se traduit par une réduction des nuisances sonores.

Le ministre n'est pas lié par les recommandations émises par la commission d'enquête ou par l'avis de l'ACNUSA. Allongement relatif des trajectoires d'approche pour les avions en provenance du sud-est de la France. Le principe de la participation du public s'opère par l'enquête publique.

CAT.OP.MPA.130, annexe IV, règlement n° 2012. L'exploitant établit des procédures de départ, approche, arrivée pour chaque type d'avion en prenant en compte la nécessité de réduire les effets du bruit produits par l'avion. La sécurité est prioritaire par rapport à la lutte contre le bruit. Ces procédures sont conçues pour une utilisation simple et sûre, sans augmentation significative de la charge de travail de l'équipage lors des phases critiques de vol !

Certains préconisent pour réduire les nuisances lors de la phase d'approche de l'avion l'adoption de la « descente douce », déjà adoptée à Roissy pour les vols de nuit. L'avion perd de l'altitude de façon progressive, il effectue une descente sans paliers, avec un moteur au ralenti à partir de 3000 mètres d'altitude jusqu'au toucher de la piste. Ce système améliore la situation des habitants situés loin de l'aérodrome, voir débat à l'assemblée nationale, intervention de Mme de Vaucouleurs, 8 novembre 2017. La dame ministre écarte dans sa réponse la généralisation de la descente douce.

[Les mesures provisoires du suivi des trajectoires sur l'aérodrome de Paris-Orly
Des travaux sont effectués sur les pistes 08 et 26 d'Orly.
Dans le but de maîtriser la gêne sonore autour de l'aérodrome d'Orly, des restrictions temporaires d'exploitation sont établies en ce qui concerne les départs initiaux depuis les pistes 06 et 20 par l'arrêté du 24 juin 2019, JO du 11 juillet 2019, texte 37.]

Allemagne contre Suisse

Un conflit s'est élevé entre la Suisse et l'Allemagne concernant les mouvements aériens à proximité de l'aérodrome de Zürich, l'Allemagne se trouve à proximité, à 15km, les riverains allemands sont victimes de nuisances, l'Allemagne a pris des mesures pour réguler les mouvements aériens, la Suisse conteste, mais en vain.

Il existe un accord aérien entre la Communauté et la Suisse.

La Commission européenne a décidé que l'Allemagne pouvait établir des procédures pour les atterrissages et décollages à l'aéroport de Zurich.

Le Tribunal le 9 septembre 2010 a rejeté le recours formé par la confédération helvétique contre cette décision.

La Suisse a formé un pourvoi pour demander à la CJUE l'annulation du jugement du Tribunal.

L'avocat général Nilo Jääskinen a présenté le 13 septembre 2012, dans cette affaire C-547/10 P, des conclusions allant dans le sens du rejet du pourvoi. Il estime que la demande formée par la Suisse est recevable. Les mesures prises par l'Allemagne se bornent à empêcher certaines périodes le survol d'une partie du territoire allemand proche de la frontière suisse, ce survol est autorisé à une altitude plus élevée. Ces mesures nécessitent seulement une modification de la trajectoire des vols.

La CJUE a rendu son arrêt le 7 mars 2013, le pourvoi formé par la Suisse est rejeté. Les mesures prévues par le 213° RA impliquent non pas une interdiction de passage à travers l'espace aérien allemand des vols au départ ou à destination de l'aéroport de Kloten, mais une simple modification de la trajectoire de ceux-ci. Ces mesures se bornent à empêcher, à certaines périodes, le survol à basse altitude de la partie du territoire allemand située près de la frontière suisse, tandis que le survol du même territoire à une altitude plus élevée demeure toujours possible. Il s'agit de réduire la nuisance sonore.

d. Les restrictions locales d'exploitation dans les aéroports

En ce qui concerne les grands aéroports soumis à un trafic intense, les nuisances aériennes pour les riverains sont certaines. Les riverains des petits aéroports n'échappent pas forcément à cette gêne. Certains souhaitent que l'on réduise de manière autoritaire les mouvements des appareils aériens autorisés à décoller et à atterrir. Ils envisagent l'interdiction ou la limitation de certains vols de jour ou de nuit.

Certains estiment qu'il faudrait aller jusqu'à instaurer un couvre-feu nocturne sur certains aéroports pour permettre aux riverains la prise d'un repos réparateur.

Les transporteurs effectuant des vols en provenance de pays lointains exigent cependant la possibilité d'un atterrissage nocturne.

Avec les restrictions d'exploitation, certains appareils sont interdits de mouvement sur certains aérodromes, à certaines heures du jour ou de la nuit. L'accès à l'aérodrome est limité, réduit, voire interdit. Le pouvoir réglementaire détient des armes juridiques qu'il peut utiliser dans l'intérêt général. Il lui suffit d'utiliser les moyens que lui accorde la partie réglementaire du code de l'aviation civile. L'OACI, ainsi que les États-Unis, voient cependant avec défaveur les mesures nationales écartant de certains aérodromes les appareils relativement anciens et bruyants. L'OACI préconise l'« approche équilibrée » de la gestion du bruit ainsi que l'adoption de mesures particulières compte tenu de la situation de chaque aérodrome. La résolution 17/1 du 4 octobre 2013 prise lors de la 38^e assemblée reprend cette position.

Les pouvoirs publics peuvent se prévaloir soit de la norme française soit de la norme européenne pour justifier une restriction d'exploitation. La réglementation européenne ne concerne que les grands aérodromes, la norme interne est, a contrario, relative aux petits et moyens aérodromes. Les accords internationaux, comme celui conclu avec les États-Unis, peuvent comporter des dispositions réglementant la possibilité d'édicter des restrictions d'exploitation.

i. Les petits aérodromes

La France

La réglementation française autorise les pouvoirs publics à prendre des mesures pour limiter les mouvements, décollages et atterrissages des appareils aériens.

L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant le justifient ..., art. R. 221-3, CAC.

Ces mesures ne peuvent concerner que les petits engins évoluant dans les petits aérodromes. Les gros relèvent du droit européen.

Les aérodromes du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts : Des restrictions d'exploitation peuvent également être prises, sur le fondement de l'article R. 221-8 CAC, au sens du e de l'art. 2 de la directive du 26 mars 2002, sur les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A CGI.

Toussus-le-Noble

Un arrêté ministériel du 23 novembre 1973, modifié par un arrêté du 29 juillet 2011, était relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le Noble dans le département des Yvelines. Cet arrêté interdit tout trafic d'aéronefs à motorisation thermique le dimanche et jours fériés de 12 h à 15 h entre le 1^{er} avril et le 30 septembre. Le comité régional aéronautique d'Île de France demande au Conseil d'État d'annuler l'arrêté. La requête est rejetée. La haute juridiction administrative valide la décision ministérielle au regard de l'article R. 221-3 du code de l'aviation civile : « L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou des raisons d'ordre public le justifient ». L'arrêt du 29 avril 2013, n° 353220, indique qu'en vertu de ces dispositions, le ministre peut réglementer, dans l'intérêt général, l'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique en vue notamment de réduire les nuisances sonores pour les riverains de ces aérodromes. Les mesures retenues en vue de réduire les nuisances sonores pour les riverains de l'aérodrome sont proportionnées, compte tenu de l'ensemble des intérêts en présence, et ne comportent pas de sujétions excessives pour les usagers de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Modification par l'arrêté du 12 février 2018 et par un autre arrêté du 20 mars 2019, JO du 27 mars 2019.

Grimaud

Le préfet du Var et le sous-préfet de Draguignan avaient réglementé les mouvements d'hélicoptères à Saint Tropez, Ramatuelle, Grimaud et Gassin.

CAA Marseille, 4 octobre 2013

Un arrêté ministériel du 22 juin 2015, JO du 24 juin 2015, rendu au visa du code des transports, art. L. 6312-1, du code de l'environnement, art. L. 120-1, et du code de l'aviation civile, art R. 221-3, limitait du 1^{er} juillet au 15 septembre 2015 les conditions d'utilisation de l'aérodrome hélistation de Grimaud : interdiction de tout mouvement après le déjeuner, un trafic journalier limité à 60 mouvements, chaque usager se voit attribuer un nombre maximal de mouvements ... Un nouvel arrêté est prévu pour les années suivantes. L'arrêté du 2 juin 2017 limite en été - au visa de l'article L. 6312-1 CT et de l'article R. 221-3 CAC - le trafic sur l'hélistation de Grimaud, les mouvements sont interdits à l'heure de la sieste, le trafic total est limité à 60 mouvements ... On retrouve des dispositions semblables avec l'arrêté du 22 juin 2018, JO du 28 juin 2018, pour la période courant du 1^{er} juillet au 15 septembre 2018. Tout mouvement exige l'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome. L'arrêté du 18 juin 2019, JO du 26 juin 2019, limite le trafic aérien du 1^{er} juillet au 15 septembre 2019 sur l'hélistation de Grimaud. Les atterrissages et décollages sont interdits de 13 h 15 à 15 h 45. Le trafic journalier local est limité à 60 mouvements. Tout mouvement au départ ou à destination de l'aérodrome de Grimaud est soumis à l'autorisation préalable de l'exploitant de l'aérodrome. Il est attribué à chaque usager un nombre maximum journalier pair de mouvements.

Cannes

Il existe des limites portant sur les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Cannes -Mandelieu, arrêté du 6 décembre 1995 modifié par l'arrêté du 5 août 2019, pris après consultation du public, JO du 13 août 2019. Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières en vue de limiter les nuisances sonores, et portées à la connaissance des usagers. L'annexe définit les conditions d'exécution des « tours de piste » (circuit d'aérodrome commençant par le décollage, faisant le tour en vue de l'aérodrome et se terminant par l'atterrissage) des avions légers (équipés d'un ou plusieurs moteurs à piston, avec une masse maximale au décollage égale ou inférieure à 8618 kg) ; les règles varient selon la saison ainsi que l'horaire ; le nombre des tours de piste est limité.

ii. Les grands aérodromes et les gros engins

L'UE a légiféré en interne, elle s'est liée avec les États-Unis.

L'Europe

La réglementation européenne évolue et se précise.
Elle encadre et limite alors les initiatives des autorités locales ou nationales.

. L'histoire

La directive n° 2002/30 du 26 mars 2002 prévoyait la possibilité d'introduire des restrictions d'exploitation liées au bruit spécifique à chaque aéroport.

La restriction d'exploitation pouvait conduire à l'interdiction d'accès à l'aéroport des avions à réaction subsonique, il pouvait s'agir d'une interdiction totale ou partielle.

C'est ainsi que certains arrêtés ministériels ont introduit sur le fondement de la directive des restrictions d'exploitation

. À l'aérodrome du Bourget, A. du 16 février 2011,

. Sur l'aérodrome de Paris Roissy Charles De Gaulle, A. du 20 septembre 2011 (certains appareils ne peuvent pas décoller ou atterrir entre 22 H et 6 H du matin). (Selon un arrêté du 17 novembre 2014 modifiant celui de 2011, toute utilisation de procédure d'arrivée à l'aéroport Paris Charles De Gaulle en configuration face à l'est, en provenance du sud -est, et passant au sud de la plate-forme à partir du point MOSUD est interdite dès lors qu'elle s'effectuerait avec un passage audit point MOSUD entre 22 H 20 et heures, heures locales),

. Sur celui de Marseille Provence, A. du 3 mai 2012.

La CJUE a eu à connaître du problème de compatibilité entre cette réglementation d'origine européenne et une réglementation nationale en matière d'environnement. L'arrêt porte la date du 8 septembre 2011, affaire European Air Transport, C-120/10. Cette entreprise de transport aérien EAT opère à l'aéroport de Bruxelles, elle contestait une amende de 56 113 euros qui lui avait été infligée sur le fondement de la réglementation belge et bruxelloise destinée à lutter contre le bruit dans le milieu urbain. La haute juridiction considère que la réglementation en cause qui impose des limites maximales de nuisance sonore mesurée au sol, à respecter lors du survol de territoires situés à proximité de l'aéroport ne constituait pas en tant que telle une interdiction d'accès à l'aéroport de Bruxelles National, il n'y avait pas restriction d'exploitation. La CJUE indique cependant que la réglementation environnementale peut avoir en raison du contexte les mêmes effets qu'une interdiction d'accès, en particulier si les limites imposées sont si restrictives qu'elles contraignent les exploitants à renoncer à leur activité. Il appartient à la cour de renvoi d'apprécier si les mesures adoptées par l'autorité de Bruxelles ont les mêmes effets qu'une interdiction d'accès.

. Le droit positif

C'est le règlement européen n° 598/2014 du 16 avril 2014 qui concerne l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.

Ce dispositif européen ne concerne, en simplifiant, que les grands aérodromes et exclut les petits aéronefs.

L. Grad, Limitation du bruit autour des aéroports, Revue de droit des transports juillet 2014 commentaire 46 et RTD européen 2015.423.

Ce règlement est entré en vigueur le 13 juin 2016. Il abroge à cette date la directive 2002/30/CE.

Les mesures prises sous l'empire des textes antérieurs sont maintenues, sauf révision, art. 14.

Le domaine du règlement

Ce règlement n'est destiné à s'appliquer qu'aux États qui disposent d'un aéroport dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année. Article 2.

Ne sont concernés par cette réglementation européenne restrictive que les aéronefs civils ayant au moins 19 sièges passagers ou ceux ayant une masse au décollage de plus 34 000 kg. Article 2.

Un statut de faveur est possible pour les aéronefs des pays en développement, art. 9.

Il convient d'évaluer les nuisances sonores à intervalles réguliers, la Commission envisage toutefois une révision de la directive 2002/49/CE à propos des méthodes de calcul du bruit et sur les effets du bruit sur la santé.

Les mesures envisageables

Cette introduction de mesures restrictives doit s'opérer dans le cadre d'une *approche équilibrée*.

Les restrictions d'exploitation liées au bruit ne doivent être prises que comme remède ultime, lorsque les autres mesures d'approche équilibrée ne suffisent pas.

Il y a dans chaque État une (voire plusieurs) autorités indépendantes (avec possibilité d'appel) qui prend ou prennent les mesures de restrictions, aéroport par aéroport. Art. 3 et 4.

L'article 5 indique les critères d'adoption des mesures : retrait d'aéronefs bruyants (aéronefs présentant une faible marge de conformité), restriction et interdiction d'exploitation pour certaines pistes ou pour certaines périodes de la journée.

La décision n'entre pas en vigueur immédiatement, on prévoit un préavis de 6 mois.

La Commission dispose d'un droit de regard. Art. 8. Il ne semble cependant pas qu'elle puisse briser la mesure adoptée à l'échelon national, même si elle l'estime inopportune ou contraire aux engagements internationaux. Un recours contentieux est envisageable de sa part dans la mesure où la décision prise à l'échelon national contredirait les principes européens.

Cette réglementation européenne, d'esprit plutôt favorable aux transporteurs et indirectement guère bienveillante pour les amateurs de calme et de silence à proximité des aéroports, ne peut être contredite par une mesure restrictive ou plus rigoureuse prise sur le fondement du droit interne.

Plusieurs arrêtés ministériels portent restriction d'exploitation
Nice, 2 mars 2010
Le Bourget, 15 février 2011
Blagnac, 28 mars 2011
Marseille, 3 mai 2012
Ils sont modifiés par un arrêté du 12 février 2018.

Droit international. Droit conventionnel. Droit spécial. Les relations USA-UE.
Le protocole à l'accord aérien USA/Europe du 24 juin 2010 envisage, pour les réglementer, l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit, nouvel article 15 de l'accord, § 5. Les restrictions sont communiquées 150 jours à l'avance. Elles doivent être non discriminatoires, pas plus restrictives que nécessaire, non arbitraires.

2°) La fiscalité anti-bruit

Le législateur a instauré la *taxe sur les nuisances sonores aériennes*, prévue par l'article 1609 quater viciés A du CGI.
Le débiteur : La taxe est due par tout exploitant d'aéronefs.
La taxe n'est pas due cependant par les exploitants d'aéronefs d'État ou affectés à la protection civile ou à la lutte contre l'incendie. Elle n'est pas non plus due en ce qui concerne les aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 2 tonnes.

Le fait générateur de la taxe est le décollage de l'aéronef à partir d'un aéroport bénéficiaire.
La taxe est modulée, elle dépend du groupe acoustique auquel appartient l'appareil, elle est majorée en cas de vol de nuit.

Le bénéficiaire : cette taxe est perçue par les personnes exploitant les aéroports ayant un trafic excédant certains seuils. Il y a un seuil de principe.
La taxe est exigible lorsque l'aéroport dépasse un trafic annuel de 20 000 mouvements relevé lors de l'une des 5 dernières années, concernant des aéronefs de masse maximale au décollage de 20 tonnes et plus.
Elle est également exigible si le trafic excède 50 000 mouvements, si les PEB ou PGS de cet aéroport possèdent un domaine d'interaction avec les PEB ou PGS d'un aéroport (voisin) présentant les caractéristiques précédentes.

La taxe concerne principalement les aéroports de Paris, CDG, Orly et Le Bourget (1° groupe), ainsi que Nantes et Toulouse (2° groupement).
La taxe bénéficie également à Beauvais, Bordeaux, Lyon, Marseille et Nice (3° groupe).
Le décret n° 2019-687 du 1° juillet 2019 fixe le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Le produit de la taxe est affecté au financement des aides versées aux riverains et au remboursement des emprunts contractés pour financer les travaux de réduction des nuisances.

La taxe devait en 2018 rapporter 49 millions d'euros.

Le redevable, en cas de non-paiement de la taxe, expose ses appareils à une saisie conservatoire entraînant l'immobilisation des aéronefs exploités jusqu'à complet paiement.

B. L'aménagement du territoire et l'urbanisme aérien

- I. Introduire la dimension nuisances lors de la création des aérodromes et de la construction de nouvelles pistes
 - a. Construire les nouveaux aérodromes dans des zones peu habitées.

L'idéal serait certes de construire les nouveaux aérodromes à l'écart des zones sensibles au bruit.
Objection : la distance si on crée l'aérodrome dans un lieu désertique à des dizaines de km de l'agglomération qu'on entend desservir. D'autant que dans les pays développés ou non les zones inhabitées sont rares.

- b. La limitation des constructions d'immeubles à proximité des aérodromes.

Nous avons vu qu'il existe une directive 2002/49 du 25 juin 2002, transposée en France dans le code de l'urbanisme et dans le code de l'environnement.
Il appartient aux États de désigner les autorités pour établir et approuver les cartes de bruit et les plans d'action pour les grands aérodromes.
Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes aient établi des plans d'action visant à gérer sur leur territoire les problèmes de bruit, les effets du bruit, y compris si nécessaire la réduction du bruit dans les endroits situés près de grands aérodromes.
Les plans d'action satisfont aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe V de la directive.
La directive définit les grands aérodromes comme les aérodromes civils qui enregistrent plus de 50 000 mouvements par an.

Le **plan d'exposition au bruit** est prévu aux articles L. 112-3 à 112-17 du code de l'urbanisme.

Il est établi à l'échelon de chaque aérodrome concerné.

Livre I^{er}. Réglementation de l'urbanisme

Titre I^{er}. Règles applicables à l'ensemble du territoire

Chapitre II. Servitudes d'urbanisme

Section II. Zones de bruit des aérodromes

Sous-section I. Champ d'application

Sous-section II. Plan d'exposition au bruit des aérodromes

§ 1. Contenu du plan

§ 2. Effets du plan

§ 3. Procédure d'établissement et de révision du plan

Le législateur impose l'établissement d'un PEB, plan d'exposition au bruit des aérodromes, en ce qui concerne les aérodromes visés par l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme [aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique des catégories A, B et C]

Ces dispositions sont complémentaires de la réglementation générale.

Le *plan d'exposition au bruit* est un document d'urbanisme établi, en fuseau, après enquête publique, par l'autorité préfectorale, qui détermine des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'appliquent des servitudes d'urbanisme. Il est annexé au plan local d'urbanisme.

Les données, objectifs et mesures constitutifs des cartes de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement sont annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome.

Il s'agit d'un document qui est établi compte tenu des prévisions de développement de l'activité aérienne, art. L. 112-7 c. urbanisme. Il a un caractère prospectif. Le plan prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné, article R. 112-4 al. 3 du code de l'urbanisme.

Le plan délimite, compte tenu d'indices tenant compte de la gêne sonore, différentes zones géographiques gravitant autour de l'aérodrome. Art. R. 112-3 c. urbanisme.

Les nouvelles constructions à usage d'habitation sont interdites ou à tout le moins limitées.

On admet sous certaines conditions la construction d'immeubles servant de logement de fonction.

Les immeubles dont la construction est autorisée doivent être dotés de systèmes d'isolation acoustique.

La réglementation de droit commun est durcie en ce qui concerne les très grands aérodromes français.

Les grands aérodromes

Il s'agit des aéroports civils ayant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements pour lesquels on établit des cartes de bruit et le plan de prévention du bruit. L'arrêté du 24 avril donne la liste prévue par l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme : Bâle, Bordeaux, (Lyon), Marseille, Nantes, (Nice), (Roissy), Le Bourget, (Orly), Blagnac.

Le plan d'exposition au bruit est établi à l'échelle de 1/25 000 et fait apparaître le tracé des limites des zones de bruit dites A, B, C et le cas échéant D, art. R. 112-4 c. urbanisme.

. Il existe la zone de fort bruit A, qui est la zone comprise à l'intérieur de la courbe isopsophonique 96. La construction de logements y est quasiment interdite.

. La zone de bruit fort B est la zone comprise entre les courbes isopsophoniques 96 et 89. Idem.

. On prévoit une zone C de bruit modéré, qui est la zone comprise entre la courbe isopsophonique 89 et la courbe isopsophonique correspondant à une valeur de l'indice psophonique (IP) choisie entre 84 et 78. La construction de logements est limitée : on y admet les constructions individuelles non groupées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics.

. Il y a une zone D, de bruit faible, où les constructions sont autorisées avec obligation de mesures d'isolation acoustique. La prévision de cette zone est ou était obligatoire pour les grands aérodromes de fort trafic, Bâle, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice, Paris Roissy, Orly, Le Bourget et Toulouse. Non obligatoire ailleurs.

Les très grands aérodromes, dotés de créneaux horaires

L'art. L.112-9 c. urbanisme envisage un régime spécifique aux très grands aérodromes, obéissant aux critères suivants : y fonctionne le régime des créneaux horaires, avec une limitation réglementaire de ceux-ci sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture.

Le PEB de ces aérodromes comporte uniquement des zones A et B.

La zone C disparaît, elle est, semble-t-il, incorporée aux précédentes.

Le code envisage cependant un régime transitoire pour sauvegarder certaines solutions antérieures.

Certaines facultés de construction demeurent possibles en ce qui concerne le périmètre de la zone C qui était en vigueur au 19 février 2009.

Une augmentation de la capacité de logements et de la population est envisageable sous certaines conditions pour certains secteurs figurant dans la zone C.

Les normes sont moins exigeantes en ce qui concerne les constructions à réaliser autour des aérodromes de petite taille avec un trafic irrégulier et limité et certains aérodromes militaires.

Le plan donne lieu éventuellement à révision.

Voir l'arrêt du Conseil d'État du 30 décembre 2003, n° 249908, rejetant la requête d'une association demandant l'annulation de l'arrêté préfectoral approuvant une révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon Saint Exupéry.

Le certificat d'urbanisme signale l'existence de la zone de bruit, art. L. 112-13 c. urbanisme.

En cas de location immobilière, le contrat doit indiquer dans quelle zone de bruit se trouve le bien loué. Article L. 112-11 c. urbanisme.

En cas de vente d'un immeuble exposé aux nuisances acoustiques, on a vu des acquéreurs prétendre en vain avoir été victimes d'un dol (réticence dolosive) de la part du vendeur : Paris, 18 décembre 2014, n° de RG : 13/17957. Il s'agissait en l'espèce de la vente d'un immeuble situé à Guigneville (Essonne), les acquéreurs prétendaient que la venderesse

n'ignorait pas les nuisances aériennes liées à la modification du trafic aérien, l'immeuble se trouvait dans le périmètre d'une vaste station d'hydrocarbures avec aléoduc, le tribunal de Bobigny avait annulé la vente, la cour infirme sur ce point, il n'était pas établi que le vendeur était informé de ce projet de modification.
Il est évident que la valeur d'un immeuble se ressent de sa situation dans une zone de fortes nuisances.

Les projets de construction, à proximité des aérodromes, relèvent plus largement du droit de l'urbanisme, voir l'arrêt de la cour administrative d'appel de Nancy du 24 avril 2014, n° 13NC01319, rendu dans un dossier de refus de délivrance d'un permis de construire par le maire de Saint Louis d'un projet de construction d'un hôtel dans l'enceinte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

La cour administrative d'appel de Douai, dans une décision du 19 janvier 2017, n° 15DA00969, justifie un retrait d'un permis de construire de deux immeubles à proximité de l'aérodrome du Havre-Octeville. La décision du maire n'avait pas été prise en considération du plan d'exposition au bruit, qui avait été approuvé par le préfet, mais compte tenu du plan d'occupation des sols. Si le plan local d'urbanisme doit intégrer les servitudes légales imposées par le zonage du plan d'exposition au bruit, aucune disposition ne fait obstacle à ce qu'il comporte, dans une partie d'un secteur exposé au bruit d'un aérodrome, des restrictions au droit de bâtir qui iraient au-delà de ces servitudes.

4. L'aide aux riverains pour réaliser l'insonorisation des bâtiments

Art. L. 571-14 et suivants et R. 571-85 du code de l'environnement.

Le plan de gêne sonore

Ce plan de gêne sonore organise, à la charge des exploitants d'aérodromes, un financement des dépenses d'insonorisation des bâtiments affectés au logement, prélevé sur le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Cette obligation de contribuer au financement des travaux concerne les exploitants des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du CGI. Il s'agit de financer des dépenses pour l'atténuation des nuisances sonores.

Ont été créés par l'article L. 1648 AC CGI deux fonds, un fonds de compensation des nuisances aériennes des communes riveraines de l'aéroport CDG, un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport d'Orly.

Art. L. 571-15 du code de l'environnement.

Le législateur détermine les conditions auxquelles la victime de la nuisance peut faire appel à l'aide publique pour insonoriser son bâtiment.

Certains éléments privent la victime de l'indemnisation.

Une condition positive.

Les riverains demandeurs d'une aide financière doivent établir qu'ils subissent une gêne réelle constatée par le plan de gêne sonore.

L'aide financière n'est donc ouverte que si elle concerne des locaux ou établissements existants ou autorisés situés en tout ou en partie dans les zones I, II ou III des plans de gêne sonore à la date de leur publication.

Certaines victimes se heurtant à un refus d'aide n'hésitent pas à saisir la justice pour faire condamner, sur le fondement de l'article L. 571-14 du code de l'environnement, l'exploitant d'aérodrome à leur accorder une aide financière pour réaliser l'insonorisation de leur maison.

Ainsi CAA Paris, 29 mars 2018, n° 17PA00493 : des habitants de Saulx les Chartreux demandent à ADP, au titre de l'exploitation d'Orly, une aide financière. Les ADP prennent une décision de refus. Le tribunal de Melun annule la décision. Les ADP font appel. Les ADP reçoivent l'injonction de verser aux époux l'aide financière instituée par l'article R. 571-85 du code de l'environnement.

Une condition négative.

Il convient de combiner le plan de gêne sonore et le plan d'exposition au bruit.

Sont exclus de ce dispositif d'aide les locaux qui, à la date de l'autorisation de construire, étaient compris dans les zones

définies par le plan d'exposition au bruit en vigueur à cette date. En clair, le droit à indemnisation est exclu si les constructions figuraient à la date de la délivrance du permis de construire dans des zones couvertes par le plan d'exposition au bruit. Art. R. 571-86 du code de l'environnement. On comprend la disposition de privation de l'aide : pas d'aide si on est allé construire dans des zones où les constructions étaient déjà étroitement réglementées, voire interdites.

Sur les conditions de la privation de l'indemnité.

Non remplies en l'espèce.

Conseil d'État, 11 avril 2019, n° 411903 : la société Aéroports de Paris refuse, 3 janvier 2013, d'octroyer une subvention au titre du fonds d'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes, le demandeur était l'office public de l'habitat du Val de Marne Valophis Habitat, la demande concernait trois immeubles situés à Villeneuve le Roi.

L'office porte un recours devant le tribunal de Melun, le tribunal administratif annule la décision du président d'ADP pour un immeuble. Il rejette pour le surplus les conclusions de Valophis Habitat.

La cour administrative d'appel de Paris annule en 2015 la décision de refus de 2013 en son entier. ADP est enjoint de réexaminer la demande d'aide financière.

L'affaire est portée devant le Conseil d'État.

Les constructions situées dans une des zones définies par un plan de gêne sonore, existantes ou autorisées à la date de la publication, situées également dans l'une des zones A, B, ou C, bénéficient d'une aide à l'insonorisation.

Sont cependant exclues du bénéfice de l'aide les constructions qui, bien que situées dans une zone définie par un plan de gêne sonore et appartenant à l'une des zones A B ou C définies par un plan d'exposition au bruit, ont été autorisées après l'entrée en vigueur de ce plan d'exposition au bruit.

Le plan d'exposition au bruit d'Orly date de 1975. Le plan indiquait le caractère approximatif du zonage, le plan présentait des grisés concernant l'incertitude sur les limites des différentes zones. Les bâtiments concernés figurent dans une zone d'incertitude, séparant la zone C de bruit modéré de la partie de la commune non comprise dans le périmètre. La CAA a jugé que les immeubles en cause ne pouvaient être regardés comme inclus dans une zone définie par le plan d'exposition au bruit. Il n'était pas établi vu ces incertitudes que les immeubles avaient été construits dans des zones couvertes par le plan d'exposition au bruit. La condition de privation du droit à indemnisation n'était pas établie. ADP ne pouvait pas demander l'annulation de l'arrêt d'appel.

La cour administrative d'appel de Paris a connu d'une affaire, le 22 novembre 2012, n° 12PA00906, d'aide octroyée à l'hôpital de Villeneuve Saint Georges pour la réalisation de travaux d'insonorisation, le hic c'est que l'hôpital est situé en dehors du périmètre du plan de gêne sonore de l'aéroport d'Orly, l'octroi de l'aide est donc illégal, le fait que les bâtiments soient exposés à des nuisances aéroportuaires croissantes et qu'il convient de prémunir les patients est inopérant. Les travaux ont été réalisés, la juridiction ordonne à l'ADP d'obtenir la résolution du contrat d'aide, à défaut d'entente sur cette solution de saisir le juge du contrat pour qu'il en règle les modalités. L'octroi de cette somme d'argent par l'ADP pourrait être légitimé au titre de la responsabilité de l'entité gestionnaire de l'outillage public, cf. infra.

II. LES SANCTIONS

A. La répression

1. Les sanctions administratives

Le ministre chargé de l'aviation civile peut infliger une amende administrative à l'exploitant d'aéronef civil qui exploite un aéronef en contradiction avec la réglementation relative au retrait d'exploitation des avions bruyants, art. R. 160-1, I, 2°, CAC.

Les sanctions administratives prononcées par l'ACNUSA, L. 8 décembre 2009. Article L. 6361- 9 et 12 CT.

L'ancienne autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires est devenue aux termes de la loi du 12 juillet 2010 l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, art. L. 6361-12 du code de transports.
M. Gilles Leblanc a été nommé président de l'ACNUSA par décret du 6 avril 2018.
L'autorité est composée de 10 membres, titulaires d'un mandat de 6 ans. L. 6361-1 CT. On parle des membres du collège.
Le collège tient des séances en formation de juridiction.

Il existe, pour l'exercice du pouvoir de sanction, 7 membres associés. Les membres associés participent à la séance (article R. 227-3 CAC), mais non à la délibération et à l'édition de sanctions (art. R. 227-5 CAC).
Le ministre nomme par arrêté du 25 janvier 2018 des membres associés de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : des représentants des professions aéronautiques, des représentants d'associations de riverains d'aérodromes, des représentants d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national, des représentants d'activités riveraines des aérodromes concernées par l'activité aéroportuaire, des représentants du ministre chargé de l'aviation civile.
L'autorité est dotée d'un rapporteur permanent et de son suppléant. L. 6361-11 CT.

Les éléments légaux, art. L. 6361-12 CT

Les personnes susceptibles d'être sanctionnées : les personnes faisant du transport aérien public, les personnes au profit desquelles est exercée une activité de transport aérien, les personnes exerçant une activité aérienne, les frêteurs.

Les manquements coupables imputables aux personnes sanctionnables.
L'élément matériel est le non-respect des mesures prises sur un aérodrome par l'autorité administrative dans les domaines suivants :
Non-respect des restrictions d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leurs émissions atmosphériques polluantes, de la classification acoustique, de leur capacité en sièges ou de leur masse maximale certifiée au décollage.
Non-respect des restrictions apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent.
Non-respect des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol.
Non-respect des règles relatives aux essais moteurs
Non-respect des valeurs maximales de bruit ou d'émissions atmosphériques polluantes à ne pas dépasser.

Les aspects procéduraux

La constatation des manquements est effectuée par des fonctionnaires, qui dressent procès-verbal, le tout transmis à l'autorité.
Prescription biennale

L'instruction contradictoire est menée par des fonctionnaires et des agents de l'ACNUSA. L. 6361-14 CT.
Le rapporteur permanent, qui est indépendant dans l'exercice de ses fonctions et qui ne peut recevoir d'ordres ou de consignes, notifie le dossier complet à la personne concernée, qui présente ses observations.
Le rapporteur permanent clôt l'instruction. Il peut classer le dossier sans suite. Il peut transmettre le dossier à l'autorité.
La séance du collège de l'autorité statuant comme instance sanctionnatrice
[Le président de l'Autorité ne devait pas y participer, car il avait l'initiative des poursuites, selon une décision du conseil constitutionnel n° 2017-675 du 24 novembre 2017, faisant application de la distinction des fonctions de poursuite et des fonctions de jugement.
Cette solution n'est plus en vigueur, compte tenu de la réforme opérée par une loi du 3 août 2018 modifiant plusieurs dispositions du code des transports, en particulier l'art. L. 6361-14.]
La personne concernée par la procédure de sanction administrative est convoquée pour comparaître devant l'autorité. Elle peut assister à la séance ou se faire représenter. Elle est entendue. Elle peut demander que la séance soit publique, article R. 227-4 CAC.
Le rapporteur est entendu par le collège de l'autorité, il expose en toute indépendance les questions, il fait connaître ses conclusions, son appréciation, son opinion sur la solution à apporter.

Si les faits sont avérés, l'autorité condamne à une amende l'auteur des faits illicites. La décision est motivée. Le maximum de l'amende est de 1500 euros pour une personne physique. 20 000 euros pour une personne morale, il est de 40 000 euros pour le non-respect des restrictions de vol de nuit et des restrictions d'usage de certains appareils. La décision dûment motivée est notifiée à la personne concernée. Les décisions de sanction font l'objet d'une publication sur le site internet de l'ACNUSA. Un recours de pleine juridiction peut être exercé devant la juridiction administrative.

Le recours ne semble pas ordinairement prospérer.

Conseil d'État, 13 juillet 2010, n° 334748, rejet des requêtes formées par la compagnie Air France ayant été condamnée au paiement d'amendes administratives par l'ACNUSA pour avoir procédé à Roissy à des décollages tardifs entre minuit et 5 H du matin concernant des vols non programmés et sans disposer d'un créneau horaire correspondant.

CAA Paris, 3 décembre 2015, n° 14PA02369 : L'ACNUSA avait en avril 2014 infligé des amendes administratives à la société Ixair, ses aéronefs ayant dépassé les heures d'arrivée ou de départ de l'aire de stationnement de l'aérodrome de Nice. Ces décisions ont été annulées par le tribunal administratif de Paris. L'ACNUSA fait appel. Un arrêté du 2 mars 2010 établit à l'aérodrome de Nice des restrictions d'exploitation. Les aéronefs équipés de turboréacteurs émettant un certain niveau de bruit ne doivent pas atterrir ou décoller de nuit. L'ACNUSA prononce, selon l'article L. 6361-12 CT, une amende administrative à l'encontre de la personne exerçant une activité de transport aérien public ne respectant pas les procédures particulières de décollage ou d'atterrissage en vue de limiter les nuisances environnementales engendrées par ces phases de vol. L'ACNUSA avait déjà rendu des décisions dans ce dossier, elle avait décidé en 2012 de ne pas poursuivre, car les PV faisaient référence au poste de stationnement. Les décisions de 2014 parlaient, pour les mêmes faits, de dépassement des horaires par rapport à l'aire de stationnement. Un principe général du droit proscrit la pluralité des poursuites, l'ACNUSA ne pouvait pas se prononcer à nouveau sur ces infractions. Non bis in idem.

CAA Paris, 15 avril 2016, n° 15PA00215 : annulation d'un jugement du tribunal administratif ayant déchargé partiellement un transporteur aérien polonais, Enter Air, d'amendes prononcées par l'ACNUSA pour avoir fait atterrir et décoller de nuit à l'aéroport de Roissy en mars avril mai 2013 des Boeing en méconnaissance des restrictions d'exploitation imposées par arrêté. L'ACNUSA, sur le fondement de l'art. L. 6361-12 CT, prononce une amende administrative à l'encontre de la personne ne respectant pas les mesures fixant des restrictions d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de la classification acoustique. Les restrictions d'exploitation sont définies par référence à des critères de performances se fondant sur le bruit émis par l'aéronef déterminé par la procédure de certification. Les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une charge cumulée inférieure à 8 EPNDB ne pouvaient, en l'espèce, atterrir de nuit. La cour administrative considère les restrictions d'exploitation qui sont définies par référence à la certification établie par l'autorité compétente, à savoir en l'espèce l'office de l'aviation civile polonais. Le niveau de bruit pris en compte pour l'application de l'arrêté est le niveau de bruit certifié. Le transporteur prétendait que les certificats acoustiques délivrés en 2010 et 2011 étaient erronés et que les certificats émis par la Pologne avaient été corrigés en octobre novembre 2013. L'ACNUSA soutient à l'opposé que les certificats émis fin 2013 avaient tenu compte d'amélioration effectués postérieurement aux infractions reprochées. L'arrêt considère que l'ACNUSA n'a pas commis d'erreur en jugeant de l'existence d'une infraction au regard des certificats délivrés en 2010 et 2011, les certificats acoustiques sont établis en fonction des informations données aux autorités de l'État d'immatriculation par les exploitants, le transporteur polonais ne faisait état d'aucun obstacle qui l'aurait empêché de solliciter la rectification des certificats avant 2013. Les infractions sont constituées.

CAA Paris, 5 juillet 2018, n° 16PA01361 : L'ACNUSA a prononcé huit décisions le 13 janvier 2015 infligeant différentes amendes allant de 22000 à 32000 euros à l'encontre de la société Cargo Air Ood coupable de plusieurs dépassements entre le 6 mai et le 9 mai 2014 des heures limites d'atterrissage ou de décollage imposées à l'aérodrome de Roissy par l'arrêté du 28 septembre 2011 portant restriction d'exploitation sur cet aérodrome CDG. Le transporteur en demande l'annulation. Rejet. Un appareil Boeing 737 présentant une marge acoustique de 9,3 EPN dB de cette compagnie a atterri à plusieurs reprises à Roissy vers 1 h ½ du matin, l'appareil décollant vers 3 h du matin. Méconnaissance de l'arrêté ministériel modifié en 2014 interdisant à des appareils de ce type d'atterrir ou décoller entre 22 h et 6 h. Graves nuisances causées aux riverains dans une zone densément peuplée.

CAA Paris, 13 novembre 2018, n° 17PA01065 : L'ACNUSA avait le 12 mai 2015 infligé à la société Corsair une amende

de 14 000 euros pour avoir fait décoller à Roissy le 6 août 2014 un avion Airbus 330 à 2 H 02 en contravention avec les dispositions limitant étroitement les décollages entre 0 heure et 4 H 59. L'intéressée ne bénéficiait pas d'un créneau horaire de départ dans cette plage horaire. L'avion avait dépassé de 122 minutes le créneau qui avait été attribué au transporteur. La requête de Corsair est rejetée.

3. L'appel au droit pénal

Selon l'article L.6232-4 du code des transports, commettent une infraction pénale :

Aussi bien l'exploitant qui met en service,

Que le pilote qui conduit,

Un aéronef en l'absence du certificat de nuisances obligatoire (ou en faisant état d'un certificat obsolète).

B. La réparation du dommage

1. La responsabilité civile

La jurisprudence a élaboré un régime hybride de responsabilité combinant à la fois la responsabilité de plein droit de l'exploitant d'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface du fait des évolutions de l'appareil de l'article L. 141-2 CAC devenu l'art. L. 6131-2 du code des transports et la responsabilité au titre des troubles anormaux de voisinage.

La victime doit supporter les inconvénients normaux de voisinage d'un aéroport : chacun doit tolérer dans une certaine limite le bruit non excessif des moteurs d'avion.

La victime doit établir, pour pouvoir engager la responsabilité de l'exploitant d'aéronef, qu'elle se trouve victime de troubles anormaux de voisinage.

Cf. Frédéric Rouvière, Les troubles anormaux de voisinage comme application du droit commun de la responsabilité civile, Gazette du Palais, 2 septembre 2014, n° 245, p. 14

Même si elle se trouve dans cette situation, la victime se verra opposer par le défendeur le fait justificatif de la *pré-occupation*, elle est sans action si elle est allé demeurer dans une zone déjà affectée par les nuisances acoustiques ou dans une zone où la création d'un aéroport avait été antérieurement décidée. Le défendeur lui opposera une imprévoyance fautive. Le système juridique confère ainsi un droit d'antériorité à l'auteur de la nuisance du moment que celle-ci est liée à de activités agricoles, industrielles artisanales ou commerciales.

L'art. L. 112-16 du code de la construction et de l'habitation est déclaré conforme à la constitution par le Conseil constitutionnel, décision QPC du 8 avril 2011. Le demandeur invoquait la charte de l'environnement.

Le Conseil Constitutionnel dispose cependant que l'article L. 112-16 ne fait pas obstacle à une action en responsabilité fondée sur la faute.

L'armée ne peut se prévaloir de ce moyen de défense, la disposition législative ne visant pas les activités liées aux nécessités de la Défense nationale. Il est paradoxal d'exempter des activités économiques lucratives et de ne pas viser les vols de l'armée de l'air. Cf. infra à propos de la responsabilité administrative. Les activités militaires relèvent en principe des dispositions du droit public et échappent a priori en cas de contentieux à la compétence des tribunaux judiciaires, même si les appareils d'État sont soumis aux règles du code des transports en ce qui concerne le droit de la responsabilité vis-à-vis des tiers. Art. L. 6100-1 : Les dispositions du titre III du livre I° de la présente partie relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, sont applicables aux aéronefs militaires, et aux aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public. On peut toujours faire remarquer que le système élaboré en jurisprudence en matière de responsabilité pour nuisances acoustiques tient certes compte des règles figurant dans le code des transports, mais qu'il est largement tributaire de la construction jurisprudentielle relative à la responsabilité civile au titre des troubles anormaux de voisinage.

L'aggravation des nuisances

La situation est la suivante. Création de l'aéroport, nuisances faibles. Modifications, accroissement du trafic, création

de nouvelles pistes, allongement des pistes. Nuisances majeures. Quid des habitants installés dans la zone entre la création de l'aérodrome et l'accroissement des nuisances ? Les auteurs des nuisances acoustiques peuvent-ils continuer à leur opposer l'immunité ou le fait justificatif tiré de l'incidence de la pré- occupation ? Nous étions là avant vous.

La nécessité d'un procès interminable
Un mécanisme d'indemnisation largement symbolique
La possibilité d'un recours du transporteur condamné contre l'aéroport, C.E. 6 février 1987

2. La responsabilité administrative

a. La responsabilité de l'État au titre de nuisances émanant de l'armée de l'air

La détonation balistique

Les nuisances sonores engendrées par les hélicoptères de la base aéronautique navale d'Hyères. Des riverains ont assigné l'État (l'agent judiciaire du trésor et le préfet du Var) devant les juridictions judiciaires pour faire interdire à la base navale de survoler en hélicoptère le quartier des PESQUIERS, celui de l'hippodrome et celui du port. La cour d'Aix avait rejeté l'exception d'incompétence soulevée par l'agent judiciaire du trésor au profit des juridictions administratives, l'arrêt énonçait que l'ouvrage public aéroportuaire n'était nullement en cause. La cassation a été prononcée par la 1^o chambre civile, 23 février 2012, n° 10-27336, au visa de l'art. 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et de la loi du 31 décembre 1957. Il résulte de ces textes qu'en cas d'action en responsabilité tendant à la réparation des dommages causés par un véhicule, les tribunaux judiciaires ne sont compétents que pour autant que le préjudice invoqué trouve sa cause déterminante dans l'action du véhicule, et non dans l'existence, l'organisation ou les conditions de fonctionnement d'un ouvrage public. Les hélicoptères appartiennent à la base aéronautique navale, le préjudice trouvait sa cause déterminante dans l'existence et les conditions de fonctionnement de l'ouvrage public. L'incompétence des tribunaux judiciaires est prononcée.

b. la responsabilité de l'entité concessionnaire d'ouvrage public

Cette responsabilité peut être mise en cause, soit dans le cadre d'une action formée directement par une victime de la nuisance, soit par une compagnie aérienne condamnée et agissant en garantie contre la CCI ou la société gestionnaire de l'aérodrome.

Demande exercée directement par la victime contre la CCI

C.E. 20 novembre 1992, la commune de Saint Victoret fait condamner la CCI de Marseille, le préjudice trouve directement son origine dans le fonctionnement et l'exploitation de l'ouvrage public concédé

CAA Marseille, 11 janvier 2010, n° 07MA01967, une habitante de Saint Victoret échoue dans sa tentative de faire condamner la CCI de Marseille Provence, gestionnaire de l'aérodrome créé en 1922, habitation acquise par les parents en 1958, la demande était de 2001, alors que l'accroissement des nuisances dû à l'allongement de la piste principale était daté de 1979, la demande subit la prescription alors décennale, elle était tardive. La juridiction n'en admet pas moins au niveau des principes que la requérante pouvait invoquer la responsabilité de la CCI si la modification des équipements ou des modalités de fonctionnement de l'ouvrage avait aggravé, depuis son installation, les sujétions normales résultant du voisinage d'un aéroport en activité. Le caractère imprévisible de cette aggravation ne peut résulter de la seule aggravation quantitative des nuisances mais seulement d'un changement de la structure ou le mode d'exploitation de l'ouvrage.

Sur recours

C.E. 6 février 1987, RFDA 1987. 56, conclusions Guillaume, l'ADP est condamné sur recours d'Air France et de la Panam à plus d'un million de francs, l'implantation et le fonctionnement normal d'ADP sont la cause directe et certaine des troubles de voisinage subis par la commune de Villeneuve le Roi.
L'arrêt décide qu'ADP ne peut pas appeler l'État en garantie.

SECTION II. LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE ET LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

La préservation de la qualité de l'air

Il convient de partir des faits. Les moteurs d'avions fonctionnent avec du carburant fossile extrait des gisements

pétroliers. Cette combustion se traduit par des émissions de substances plus ou moins toxiques. Les rejets et les émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'autres substances nuisibles dans l'atmosphère par les réacteurs d'avions sont une source incontestable de pollution. Ces émissions sont en grande partie produites en altitude.

On leur accorde des effets plus ou moins dangereux pour l'avenir de l'humanité.

Ces rejets contribuent à l'augmentation des températures, au changement climatique et produisent des effets néfastes pour la santé.

Le constat : on attribue 2 % des émissions de CO₂ à l'avion.

L'aviation dégage des émissions de dioxyde de carbone, des rejets d'oxyde d'azote, de vapeur d'eau, des particules de sulfate et de suie. Les émissions de NOX et de particules de matière (PM). Les traînées de condensation (CONTRAILS) évoluent en cirrus. Les effets des nuages cirrus sont mal connus. Une étude anglaise indique que les vols de nuit et les vols hivernaux contribuent nettement à l'effet de serre.

L'objectif politique est de favoriser la réduction des émissions planétaires des gaz à effet de serre et de limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale.

Voir le développement consacré par le prix Nobel Jean Tirole au défi climatique, p. 263-310, dans son ouvrage publié en 2016, aux PUF, Économie du bien commun.

Que faire ?

On ne peut pas songer sérieusement à interdire ou à réduire massivement la navigation aérienne, et de revenir à la marine à voile !

La communauté scientifique mène des travaux pour un nouveau carburant, on parle de carburants alternatifs durables, qui sont des bio-carburants. On a déjà effectué nombre de vols avec ces nouveaux produits. Qui sont des mélanges à 50%.

Huiles végétales. Produits issus de la biomasse, résidus de bois ou de paille. L'obstacle du prix est mis en lumière.

Les avions des compagnies membres du groupe de la Lufthansa devraient pour un an, à partir de mars 2015, s'approvisionner à Oslo auprès de STATOIL Aviation en bio-carburant.

Les nouveaux moteurs consomment moins de kérosène que les anciens.

On a songé à l'arme pécuniaire en faisant payer les pollueurs, on les autorise à polluer, mais il faut payer. Étant entendu bien évidemment que le prix exigé des exploitants sera incorporé par le transporteur dans le billet vendu à la clientèle.

Il serait souhaitable que les États prennent en commun des mesures adéquates pour lutter contre le phénomène des rejets.

Le multilatéralisme présente de grands avantages. Nombre d'États expriment cependant leur réticence pour une action décisive.

L'Union européenne avait pris en ce domaine une position en flèche, qui a suscité l'opposition de la part de puissances comme la Chine, l'Inde ou les États-Unis. Il n'existait pas de véritable consensus au niveau mondial, des déclarations d'intention étaient proférées, une volonté unanime prête à des mesures dures contre les auteurs des nuisances n'existait certainement pas.

La 38^e session de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal début octobre 2013 dénote un changement d'attitude, les États participants ont pris dans le cadre de l'OACI, même si subsistent des réserves de la part des États-Unis, des résolutions énergiques qui devraient se traduire à l'échelon mondial par des décisions concrètes dans la décennie à venir.

Sous-Section I. L'INVENTAIRE DES SOURCES DU DROIT

Les recommandations et le dispositif normatif à l'encontre des émissions des moteurs d'avion se situent à l'échelon mondial, à l'échelon de l'espace économique européen, à l'échelon national.

§ I. La planète

Nous sommes en présence d'un grand nombre d'instruments diplomatiques, de tenue de conférences hautement médiatisées et de projets plus ou réalistes. Certains sont de portée généraliste, d'autres intéressent davantage le monde aérien.

Il est difficile d'obtenir un accord mondial, d'autant que les pollueurs sont en général les pays les plus industrialisés et les

plus puissants de la planète. Ce propos doit être tempéré, car c'est en ces pays riches qu'une fraction importante de la population met la défense de l'environnement au nombre de ses idéaux.

A. Les instruments diplomatiques de portée générale

[La convention de Genève du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et le protocole de Göteborg du 30 novembre 1999 relatif à la réduction de l'acidification, de l'eutrophisation et de l'ozone troposphérique]

[La convention de Vienne et le protocole de Montréal du 16 septembre 1987 sur les substances qui appauvrissent la couche d'ozone. L'amendement au protocole de Montréal adopté à Kigali le 15 octobre 2016, décret de publication du 4 juillet 2019, JO du 6 juillet 2019.]

La convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, CCNUCC, conclue à New York le 9 mai 1992, vise à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.

Les changements climatiques constituent une menace pour les écosystèmes, la production alimentaire, la santé humaine. Pour atteindre l'objectif de 2 °, il faudrait stabiliser la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à environ 450 PPMV équivalent CO₂.

Le protocole de Kyoto à la CCNUCC, signé le 11 décembre 1997, était entré en vigueur le 16 février 2005 : l'art. 2 § 2 énonce que les pays industriels développés doivent chercher, par l'intermédiaire de l'OACI, à limiter /réduire les émissions des gaz à effet de serre (non réglementés par le protocole de Montréal) provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens.

L'amendement de Doha (Qatar) instaure une 2^e période d'engagement allant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2020. Cet amendement ne semble pas être entré en vigueur, à raison de ratifications en nombre insuffisant. Il aurait cependant été adopté par la décision 1/CMP.8 (2012).

Le règlement n° 662/2014 du 15 mai 2014 modifie le règlement n° 525/2013 propre à la mise en œuvre technique du protocole de Kyoto. Ce règlement concerne la mise en œuvre des engagements pris par l'UE et ses États membres dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler l'amendement de Doha.

Une loi (française) du 30 décembre 2014 autorise la ratification de l'amendement au protocole de Kyoto adopté à Doha le 8 décembre 2012.

Une décision du Conseil UE 2015/1339 du 13 juillet 2015 approuve au nom de l'Union l'amendement de Doha. Le règlement délégué 2015/1844 du 13 juillet 2015 concerne la mise en œuvre technique du protocole de Kyoto après 2012. La loi du 30 septembre 2015 autorise l'approbation de l'accord entre la France et le secrétariat de la convention cadre des nations unies sur les changements climatiques et son protocole de Kyoto, signé à Paris le 20 avril 2015 et à Bonn le 27 mars 2015. Cet accord est publié par décret du 10 novembre 2015 au JO du 14 novembre 2015.

Le règlement délégué 2019/1123 du 12 mars 2019 modifie le règlement n° 389/2013 en ce qui concerne la mise en œuvre technique de la deuxième période d'engagement du protocole de Kyoto.

La convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement

Le protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants se rapportant à la convention de 1998, signé à Kiev le 21 mai 2003

La conférence de Bali de décembre 2007

La conférence de Copenhague de décembre 2009 adoptant un accord non contraignant à la portée incertaine

La conférence de Cancun

Le sommet de Rio+20 en juin 2012

Le sommet de l'ONU sur le climat tenu à Doha en décembre 2012 : un accord sur un Kyoto II applicable jusqu'en 2020 liant en particulier les États membres de l'UE et l'Australie

La conférence de Varsovie en novembre 2013 : une feuille de route pour 2015

Une conférence en Indonésie sur le climat en février 2014

La conférence sur le climat tenue à New York en septembre 2014
 Une conférence de Lima en décembre 2014
 La conférence de Paris : gérer le post 2020.
 Kerbrat, Maljean-Dubois et Wemäere, Conférence internationale de Paris sur le climat en décembre 2015 : comment construire un accord évolutif dans le temps ? JDI octobre 2015, doctrine 10.
 La conférence de Paris, COP 21, réunissant 195 gouvernements, a adopté le 12 décembre 2015 un accord dit de Paris destiné à être finalisé et signé en avril 2016 auprès de l'Organisation des Nations Unies. Voir le texte : Convention -cadre sur les changements climatiques, 12 décembre 2015, FCCC/CP/2015/L. 9.
 Patrick Thieffry, L'accord de Paris sur le changement climatique : quelles contraintes ? D. 2016 p. 304.
 L'accord ne contient pas d'engagement précis incombant à chaque État pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Tout dépendra des engagements nationaux.
 L'objectif est que l'élévation des températures ne dépasse de deux degrés les températures des temps préindustriels.
 Une décision du conseil du 11 avril 2016 autorise la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de Paris conclu au titre de la convention cadre des nations unies sur les changements climatiques. La signature a été organisée à New York le 22 avril 2016.
 Une loi du 15 juin 2016 autorise la ratification, par la France, de cet accord de Paris adopté le 12 décembre 2015.
 Un décret du 8 novembre 2016 publie l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015, signé par la France le 22 avril 2016, JO du 10 novembre 2016. Le texte a pour objet de renforcer la riposte mondiale à la menace des changements climatiques, en contenant l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 ° par rapport aux niveaux préindustriels, et en poursuivant l'action pour limiter l'élévation de la température à 1,5 ° par rapport aux niveaux préindustriels. Un rôle est confié à la Conférence des parties.
 Les États-Unis se mettent au printemps 2017, aux grands cris des bien-pensants, en retrait - à compter de 2020 - de l'accord de Paris.
 La conférence des Nations-Unies sur le climat, COP 23, se tient à Bonn en novembre 2017, les États-Unis y faisant figure d'accusés.
 La COP 24 se tient en décembre 2018 à Katowice.

B. Les dispositions normatives propres à l'aviation civile

[Aviation and Climate Change Law & Policy
 Une étude de novembre 2015 du cabinet new yorkais Condon / Forsyth de New York et du cabinet australien Hodgkinsonjohnston de Perth, rédigée à la veille de la 21^e conférence des parties se tenant à Paris fin novembre début décembre 2015.]

À côté des dispositions générales, la lutte contre le changement climatique est prise en charge par le milieu aérien et l'OACI.

Le GIACC est le groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

La fonction de l'OACI
 C'est par l'intermédiaire de l'OACI que les États cherchent à limiter les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens.
 Alejandro Piera Valdes, Greenhouse Gas Emissions From International Aviation, La Haye, Eleven International Publishing, 2015, compte rendu par Maria Jesus Guerrero Lebron à la Revue espagnole de droit des transports Annexe 16 - protection de l'environnement - les oxydes d'azote – dioxyde d'azote NO2 gaz toxique résultant du processus de combustion utilisé pour les moteurs de véhicules
 Les résolutions prises au sein de l'OACI
 Les réserves émanant des États membres de la Communauté et de 15 autres gouvernements européens à l'égard de l'appendice L de la résolution A36-22 de septembre 2007 de l'assemblée de l'OACI, appendice par lequel l'assemblée prie instamment les états de ne pas mettre en œuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres états contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre des états. Les États auteurs des réserves se réservent le droit d'adopter des mesures.
 Mise en place de programmes nationaux ou régionaux pour atténuer les changements climatiques
 Le comité de la protection en environnement de l'aviation CAEP de l'OACI fixe en février 2010 un calendrier pour l'élaboration d'une norme sur le CO2 applicable aux aéronefs commerciaux d'ici 2013

Le CAEP recommande des normes sur les oxydes d'azote applicables aux nouveaux moteurs certifiés après le 31 décembre 2013

L'assemblée de l'OACI de septembre - octobre 2010 : résolution A37-19 : et A37-20 : une résolution vise à réduire jusqu'en 2050 la contribution des émissions de l'aviation aux changements climatiques ; des réserves des USA et de la Belgique au nom de l'UE

Les recherches en matière de carburants alternatifs

La recherche problématique d'un accord mondial après 2012 : l'UE est prête à des objectifs plus ambitieux pour autant que les autres États industriels (lire les EU) fassent des réductions comparables et que les pays en développement avancés (lire la Chine et l'Inde) apportent leur contribution.

La conférence de Cancun de novembre - décembre 2010 et l'adoption d'un certain nombre de résolutions. La conférence de Durban, qui parvient péniblement à un accord en demi-teinte en décembre 2011 devant mener à la conclusion d'une nouvelle convention.

L'OACI a tenu en mai 2011 des ateliers de formation destinés à produire des plans d'action nationaux pour réduire les émissions, Mexico, Bangkok

Mise en place en novembre 2012 par le conseil de l'OACI d'un groupe spécial de haut niveau pour formuler des propositions en matière de politique environnementale

Un communiqué du 14 février 2013 fait état de progrès concernant la lutte contre le CO2 et contre le bruit émanant des moteurs à l'échelon du comité de l'OACI pour la protection de l'environnement (CAEP).

3^e symposium sur l'environnement en mai 2013 à Montréal

Le comité exécutif en prévision de la 38^e session a préparé une note concernant les « Mesures basées sur le marché », MBM.

La note prospective est relative à l'instauration éventuelle d'un régime mondial de MBM, un programme MBM mondial est considéré comme faisable. Plusieurs variantes sont envisageables. L'idée commune est de mettre à la charge des exploitants l'obligation d'acheter des unités d'émission, pour compenser les émissions réalisées. Les recettes seraient affectées à la lutte contre le changement climatique. L'une des difficultés est de prévoir un seuil de minimis, pouvant concerner 20% des exploitants. A été envisagé un seuil de minimis exemptant les exploitants et les États se trouvant sous le seuil de 1 % des TKP internationales.

Les particules ultrafines des gaz d'échappement. Élaboration d'une norme de certification sur les PM non volatiles pour les moteurs d'avion, NVPm.

L'assemblée de l'OACI tenue à Montréal fin septembre début octobre 2013, 38^e session.

L'assemblée a adopté le 4 octobre 2013, avec la réserve de certains États, la résolution 17/2 :

« Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Changements climatiques. »

La résolution est importante en ce qu'elle décide la mise en place d'un régime mondial de mesures basées sur le marché MBM. L'objectif est de réduire en 2020 de 50 % les émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005.

Paragraphe 18. À compter de 2020.

Exemptions au profit des États et des exploitants de faible niveau d'activité.

La résolution ne fait pas obstacle à l'élaboration de nouvelles MBM ou à la mise en œuvre des MBM existantes

Une conférence sur le climat tenue en Indonésie en février 2014

La 39^e session est attendue en 2016

L'OACI a publié un communiqué le 23 septembre 2014 dans le cadre du sommet des nations unies sur le climat annonçant le lancement d'une action concertée du secteur aéronautique pour le climat entre l'OACI et le secteur de l'aviation représenté par l'ATAG groupe d'action sur les transports aériens, qui a comme bailleurs de fonds des industriels comme Airbus et Boeing, des motoristes et l'IATA. L'industrie du transport aérien s'est engagée sur la voie d'une croissance durable fondée sur un partenariat entre les pouvoirs publics et tous les secteurs d'activité commerciale. Par l'intermédiaire de l'OACI, les gouvernements travaillent avec l'industrie pour réduire les émissions liées à l'aviation. Le secteur prend des mesures qui stabiliseront les émissions nettes de dioxyde de carbone CO2 à partir de 2020. Le secteur de l'aviation s'est engagé à réduire d'ici 2050 les émissions nettes de CO2 de moitié par rapport au niveau de 2005. L'OACI et l'industrie appuient le développement de carburants alternatifs ainsi que l'élaboration d'une norme mondiale sur les CO2 applicable aux nouveaux appareils.

Un sommet mondial pour une aviation durable du groupe d'action sur les transports aériens, ATAG, Genève, voir le communiqué publié par l'OACI en date du 30 septembre 2015. Les transporteurs aériens et l'OACI sont opposés à ce que l'aviation internationale soit utilisée pour apporter des recettes destinées à financer des programmes de lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs que l'industrie du transport aérien. Le monde aérien entend conserver sa spécificité.

Un autre communiqué de la même date et qui est la suite du précédent fait état des plans d'action nationaux, présentés comme un exemple, dans le secteur aérien, de solution contre le changement climatique.

L'OACI publie, en date du 8 février 2016, un communiqué. 170 experts composant le CAEP, comité de protection de l'environnement en aviation, préconisent une nouvelle norme concernant la conception des aéronefs. Seraient concernés les nouveaux modèles d'aéronefs conçus à partir de 2020, ainsi que pour les modèles existants les aéronefs produits à partir de 2023. La norme concernerait tous les modèles d'appareils, même si 90 % des émissions sont dus aux gros porteurs de plus de 60 tonnes. Cette mesure est destinée à être approuvée par le Conseil.

Des dialogues ont été tenus, en mars avril 2016, sous l'égide de l'OACI dans les différentes régions du monde. On peut consulter sur le site de l'OACI un avant-projet de résolution à soumettre à la 39^e session de l'assemblée de l'OACI de septembre 2016.

Il s'agit de mettre en place un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation. Ce régime peut connaître plusieurs variantes, l'objectif étant de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Soit instaurer un système de redevances à l'échelon mondial

Soit instaurer un système reposant sur des quotas d'émission et d'échange de droits : on instaure un plafonnement de toutes les émissions de l'aviation internationale à un niveau convenu pour une période de conformité déterminée. On attribue alors des allocations spécifiques à l'aviation (une allocation équivalant à une tonne de CO₂) pour les émissions sous plafonnement ; ces allocations sont attribuées à titre gracieux ou par vente aux enchères (ce qui procure des recettes) ; les émetteurs peuvent acheter, vendre ou échanger ces allocations.

Soit prévoir une compensation obligatoire sur le plan mondial : on n'instaure aucune allocation spécifique à l'aviation, les exploitants et émetteurs achètent des unités d'émission pour compenser les émissions de CO₂.

Ces systèmes, pour fonctionner, exigent la détention d'un grand nombre de données ainsi que la mise de structures de vérifications.

Se pose la question du bénéficiaire de l'attribution des recettes.

Le texte devait être soumis, les 11, 12 13 mai 2016, au niveau des 191 États membres de l'OACI.

Un dispositif, dit Corsia, Carbon Off setting and Reduction Scheme for international Aviation, a été adopté lors de la 39^e session de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal depuis le 27 septembre 2016. Il est prévu de mettre en place ce dispositif à partir de 2021 en trois étapes. L'objectif est de compenser 93 % des émissions de transport aérien en 2035. On prévoit une phase pilote de 2021 à 2023.

Suivra une première phase allant de 2024 à 2026, opérée par 65 États, comme les États-Unis, la Chine, les émirats, Singapour, la Corée du Sud, qui se sont portés volontaires. Ils représentent 87 % du transport aérien mondial.

Seconde phase, à laquelle tous les États seront soumis, exception faite des petits États et ceux très pauvres ou sans activité aéronautique. Les vols intérieurs étant exclus.

La Chine se désisterait.

§ II. L'Europe

L'Union Européenne, très sensibilisée à l'idée de lutter contre la pollution de l'atmosphère, a élaboré unilatéralement ces dernières années des mesures très techniques et autoritaires pour limiter le réchauffement de la planète. Elle s'est heurtée aux résistances d'États aussi puissants que la Chine et les États-Unis.

Consulter la thèse de Vincent Correia, L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile, Bruylant, n° 758 et suivants.

- Mesures à l'encontre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. En application du protocole de Montréal. Règlement n° 1088/2013 du 4 novembre 2013, les importations et exportations de produits et d'équipements qui contiennent des halons ou qui en sont tributaires pour les utilisations critiques à bord des aéronefs sont soumises à un régime de délivrance de licences générales, et non de licences distinctes pour chaque importation ou chaque exportation, modifiant le règlement n° 1005/2009 du 16 septembre 2009. Souci d'éviter d'immobiliser les avions au sol. L'halon est un gaz inerte utilisé pour l'extinction des incendies. Le règlement n° 206/2014 du 4 mars 2014 concerne les potentiels de réchauffement planétaire des gaz à effet de serre autres que le CO₂.

- La lutte contre le CO₂. On peut dire de façon très simpliste que cette politique européenne est la traduction de

l'adage suivant lequel les pollueurs doivent être les payeurs. L'Europe a assuré la mise en œuvre d'une politique normative d'esprit écologiste en dissension avec le gouvernement américain et les intérêts des transporteurs américains.

Une directive 2003/87 du 13 octobre 2003 avait modifié la directive 96/61 et avait établi un système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQUE de l'UE).

Ce système ne concernait initialement que les activités industrielles terrestres. La puissance publique fixe un plafond de pollution qu'il ne faut pas dépasser. Compte tenu de ce plafond, la puissance publique émet un certain nombre de quotas. On apprécie périodiquement, par ex. à fin de l'année, la pollution dégagée par chaque industriel. On fait alors les comptes. Les industriels se voyaient octroyer des quotas correspondant à la possibilité de répandre du dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Une quantité est gratuite. Si l'industriel dépasse un seuil de pollution, il a excédé le quota qui lui est attribué, il doit acheter des quotas supplémentaires sur le marché. S'il pollue peu, il peut vendre les droits qui lui avaient été attribués et dont il n'a pas la nécessité. C'est le système dit plafonnement et échange.

Une décision de la Commission du 22 octobre 2010, 2010/634/UE, décide que pour 2013, la quantité totale de quotas pour l'ensemble de l'Union visés à l'article 9 et 9 bis § 1 et 2 de la directive 2003/87/CE s'élève à 2 039 152 882. Une autre décision de la Commission européenne du 30 juin 2011 fixe des quantités de quotas : la directive a été intégrée dans l'accord EEE, la commission fixe le référentiel pour l'ensemble de l'EEE.

Le secteur aérien était resté dans les premiers temps étranger à cette réglementation. Cette exclusion a cessé. Les activités aériennes sont désormais intégrées dans le système européen d'échange de quotas d'émission depuis la directive 2008/101 du 19 novembre 2008, modifiant la directive 2003/87/CE.

Jusqu'à la conclusion d'un accord mondial global, l'Union européenne prenait l'engagement d'ici 2020 de réduire ses émissions d'au moins 20% par rapport aux niveaux atteints en 1990.

L'Union s'était décidée à poser des règles unilatérales, mais elle s'était déclarée disposée à conclure des accords avec des États tiers, prélude à un accord mondial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions.

Il était convenu que, si un État tiers prenait des mesures pour réduire l'impact sur le climat des vols partant de ce pays pour atterrir dans l'UE, la Commission prendrait des mesures pour assurer une interaction entre le système européen et les mesures prises par cet État tiers. Cf. art. 25 et 25 bis de la directive.

La légalité et la validité de la réglementation européenne au regard du droit international

La confrontation entre le droit européen et les grands principes du droit international public, tant coutumier que conventionnel.

La législation européenne a été contestée par certains États, comme les États-Unis, la Chine, l'Algérie. Plusieurs compagnies américaines ont contesté en justice la validité de la directive européenne 2008/101 du 19 novembre 2008, elles ont prétendu qu'elle était contraire au droit international coutumier, à la convention de Chicago, au protocole de Kyoto et à l'accord de ciel ouvert puisqu'elle applique le système d'échange des quotas à la partie des vols ayant lieu en dehors de l'espace aérien des États membres de l'UE.

Comment la liaison du contentieux s'est-elle opérée ?

Le secrétaire d'État (britannique) à l'énergie et au changement de climat avait entendu appliquer le droit européen, le litige a été porté devant la division du banc de la reine, qui a formé un recours préjudiciel devant la CJUE le 22 juillet 2010, affaire C-366/10.

Nous avons disposé dans un premier temps des conclusions de l'avocat général Juliane KOKOOT du 6 octobre 2011, longues de 52 pages. La décision à rendre par la CJUE était importante parce qu'elle est destinée à fixer les rapports entre le droit de l'Union européenne et le droit international public. L'avocat général estime que l'Union est liée par le droit international public, elle doit exercer ses compétences dans le respect du droit international public. La validité des actes des organes européens serait mise en cause en cas de contrariété avec les règles du droit international.

Des particuliers peuvent-ils invoquer en justice des conventions internationales et le droit coutumier pour faire échec à un acte normatif émanant de l'Union européenne ?

L'avocat général estime que d'une manière globale et générale un particulier ne peut pas systématiquement invoquer les

principes de droit international pour tenir en échec la réglementation européenne. C'est à la CJUE de déterminer si les dispositions d'un accord international engendrent pour les justiciables le droit de s'en prévaloir en justice, en vue de contester la validité d'un acte juridique de l'Union. La CJUE se détermine compte tenu de l'esprit, de l'économie et des termes de l'accord. La question doit être vérifiée pour chaque disposition de droit international invoquée. Une convention internationale ne peut être invoquée en justice par des particuliers que si cette convention confère des droits aux particuliers dont ils peuvent se prévaloir en justice.

L'avocat général estime qu'on ne peut pas conclure à l'applicabilité directe du protocole de Kyoto, c'est un document qui régit uniquement les relations entre États. D'autant que les requérants appartiennent aux États-Unis qui n'ont pas ratifié le protocole. Le texte met à la charge des États des obligations, mais ces obligations ne sont pas assez précises pour produire des effets directs au profit (ou à la charge) des particuliers.

Il estime en revanche que l'accord ciel ouvert s'adresse aux compagnies aériennes. L'avocat général ne retient cependant que les dispositions à caractère inconditionnel, ne nécessitant aucune mesure d'exécution interne, et suffisamment précises.

L'avocat général admet également la soumission de l'Union au droit international coutumier, mais aux mêmes conditions qu'en ce qui concerne les conventions internationales : la souveraineté des États sur leur espace aérien, la liberté de survol de la haute mer. Il a des doutes sur le principe de souveraineté exclusive de l'État de pavillon sur les aéronefs survolant la haute mer, principe qui vaudrait pour les navires et non pour les aéronefs [nous pensons que l'État d'immatriculation exerçait sa juridiction sur les engins qu'il accepte d'immatriculer]. L'avocat général estime cependant que ces principes de droit coutumier concernent les droits souverains des États et ne peuvent pas être invoqués pour contrôler la validité des actes de l'Union.

Il est erroné de prétendre que la directive instaure un système extra territorial, les transporteurs évoluent dans l'espace des États tiers et au-dessus de la haute mer comme ils l'entendent, la directive concerne les décollages et atterrissages à partir du territoire de l'Union. Certes pour calculer les droits d'émission à acquitter on tient compte de l'ensemble de la route, donc du survol de la haute mer, mais on ne réglemente pas l'activité du transporteur quand l'avion survole la haute mer. La directive se contente d'obliger de restituer davantage de quotas quand le lieu de départ et le lieu d'arrivée sont davantage éloignés. Le principe de territorialité n'interdit pas que pour l'application du système européen on prenne en compte les parties de vols effectuées en dehors du territoire de l'Union.

L'avocat général concluait que les dispositions de la directive ne méconnaissent pas les principes du droit international coutumier.

Les conclusions étudient ensuite les éventuelles contradictions entre la directive et la convention de Chicago, pour les nier. Elles admettent la légitimité de l'action isolée (unilatérale) de l'UE, en dehors de l'OACI, en appliquant le système européen à l'aviation internationale, sans attendre l'adoption d'une solution multilatérale prise au sein de l'OACI. Celle-ci n'a pas reçu compétence exclusive pour réduire les gaz à effets de serre provenant des appareils aériens. Même si le protocole de Kyoto a une préférence pour une solution multilatérale dans le cadre de l'OACI. On ne pouvait pas attendre indéfiniment que les instances de l'OACI réussissent à adopter des solutions multilatérales.

Quant à la compatibilité avec l'accord ciel ouvert : les normes OACI de protection de l'environnement ne s'opposent pas au système européen.

En conclusion, rien ne s'oppose à la légalité de la directive.

L'arrêt Air Transport Association of America rendu par la Cour de justice le 21 décembre 2011 est largement conforme aux conclusions de l'avocat général, Clunet, Europe n° 3, mars 2012, étude 3 par Denys Simon.

L'arrêt commence par faire l'inventaire des dispositions de droit international public susceptibles d'être invoquées pour mettre en doute la validité de la directive. Une personne privée ne peut pas en principe invoquer en justice une disposition relevant du droit international public, sauf si la convention internationale contient des dispositions à caractère inconditionnel et de nature précise.

L'arrêt traite d'abord des accords internationaux.

La CJ considère que l'Union n'est pas liée par la convention de Chicago et qu'elle ne saurait dans le cadre du renvoi préjudiciel examiner la validité de la directive au regard de la convention de Chicago en tant que telle.

La CJ affirme la même solution en ce qui concerne le protocole de Kyoto. Cet accord contient des dispositions qui ne revêtent pas un caractère inconditionnel et suffisamment précis, le justiciable n'a pas le droit de s'en prévaloir en justice en vue de contester la validité de la directive.

En revanche l'arrêt admet que plusieurs dispositions de l'accord ciel ouvert conclu entre les E.U. et l'UE doivent être prises en considération pour apprécier la validité de la directive 2008/101.

L'arrêt évoque ensuite les principes du droit international coutumier : la souveraineté de chaque État sur son espace aérien, la liberté de survol de la haute mer, l'interdiction pour chaque État de soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté. Ces principes n'ont pas un grand degré de précision, le contrôle juridictionnel ne peut s'exercer que si les institutions de l'UE ont commis des erreurs manifestes d'appréciation

In concreto, la directive est-elle valide compte tenu des principes qui viennent d'être énoncés en soumettant les vols opérés par des aéronefs immatriculés dans des États tiers ?

L'arrêt remarque que la directive ne s'applique pas en tant que telle aux aéronefs des États tiers se trouvant en survol des états tiers ou de la haute mer. La réglementation de l'union s'applique à l'exploitant d'aéronef lorsque son aéronef se trouve sur un aéroport situé dans un état membre, en ce cas il est soumis à la juridiction de cet état membre et de l'union. Le législateur de l'union peut faire le choix de n'autoriser l'exercice du transport aérien qu'à la condition que les opérateurs respectent les critères pour remplir les objectifs de protection de l'environnement, ces objectifs étant la prolongation de la convention cadre et du protocole de Kyoto. Certes, certains éléments contribuant à la pollution de l'air trouvent leur origine dans un événement se déroulant en dehors du territoire de l'union. Mais ceci ne remet pas en cause l'applicabilité du droit de l'Union sur le territoire de l'union. La conclusion coule de source : l'Union était compétente au regard des principes du droit coutumier pour adopter la directive.

L'arrêt examine ensuite la compatibilité de la directive avec l'accord ciel ouvert.

La directive ne contredit pas le principe de l'exonération du carburant, elle ne crée pas une redevance frappant le carburant embarqué.

Elle n'est pas incompatible avec les normes prévues par l'OACI.

La directive ne limite ni la fréquence ni la régularité des services : l'obligation des exploitants est uniquement de restituer des quotas correspondant à leurs émissions réelles. Elle n'a pas de caractère discriminatoire envers les transporteurs des états tiers, elle prévoit un système d'échange de quotas à l'ensemble des exploitants assurant des liaisons au départ ou à l'arrivée d'un aéroport européen.

Quod erat demonstrandum : l'examen de la directive n'a pas révélé d'éléments de nature à affecter sa validité.

On retrouvera ce discours dans l'arrêt du Conseil d'État du 9 décembre 2012.

Le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010 conclu entre les États-Unis et l'Union européenne contenait pourtant des dispositions conciliantes rédigées en termes diplomatiques, les deux signataires affirmaient leur volonté commune de coopérer avec le comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI et de collaborer au sein de l'OACI pour un programme d'action ambitieux. En clair l'Union européenne tenait un discours à teneur non unilatérale et de volonté d'entente avec les États tiers, les États-Unis au premier chef.

La contestation - sur le terrain politique - par certains États tiers de la réglementation unilatérale européenne

Depuis décembre 2011, les États-Unis contestent vigoureusement la politique européenne, la secrétaire d'État américaine a menacé l'Europe de représailles et la chambre des représentants des EU entend interdire aux compagnies américaines de payer quoi que ce soit.

La presse fait état de transporteurs chinois et indiens qui auraient effectué des vols intra- communautaires, auraient méconnu la réglementation européenne et seraient donc passibles d'amendes.

Un certain nombre de gouvernements membres de l'OACI contestent également la légalité des mesures européennes.

La Chine conteste également, elle menace de refuser d'acheter des avions airbus. Certains parlent de menaces de guerre commerciale.

L'Allemagne souhaite une négociation avec les États-Unis, la Commission refuse, fin février 2012.

En septembre 2012, le sénat américain avait adopté un texte en faveur des transporteurs américains pour les exempter de la réglementation européenne. Une loi est promulguée en ce sens par le président des États Unis le 27 novembre 2012. L'Émissions Trading Scheme Prohibition Act, Thune Bill, habilite l'administration américaine à interdire aux compagnies aériennes établies aux États-Unis de se conformer à la législation européenne relative au système d'échange d'émissions.

Les reculs et les compromis acceptés par l'Union européenne

Premier recul

L'entrée en vigueur de la réglementation européenne d'après une déclaration de la commissaire à l'action pour le climat, Connie Hedegaard, faite le 12 novembre 2012 a été retardée d'un an en ce qui concerne les transporteurs extra européens, dans l'attente de décisions qui seraient éventuellement prises à l'automne 2013 dans le cadre de l'assemblée générale de l'OACI. Une proposition visait à suspendre provisoirement le régime d'échange de droits d'émission pour les vols internationaux. La commission souhaitait un vote avant la fin d'avril 2013.

La décision n° 377/2013 du 24 avril 2013 déroge temporairement à la directive 2003/87. L'Union européenne s'est donc temporairement inclinée devant les pressions extérieures. La dérogation ne vise que les émissions de l'aviation de 2012. Une communication de la commission publiée au JOUE du 4 octobre 2013, C 289/1, commente la décision d'avril 2013. La réglementation actuelle subsiste en ce qui concerne les vols entre aéroports européens, appelés vols inclus, les exploitants demeurent tenus aux obligations de déclarations concernant ces vols intra européens.

Les États européens ne prennent en revanche aucune mesure contre les transporteurs pour une activité à destination ou en provenance d'aéroports situés dans des pays tiers, hors de l'Union. On parle de vols exclus, ainsi les vols Paris/ New York.

Le régime suspensif (stop the Clock) fait que le régime des quotas ne concerne que les vols intra - européens. Les obligations imposées aux transporteurs aériens ne concernent que les émissions relatives aux vols entre aéroports situés dans l'EEE. Peu importe le siège des transporteurs en cause, en Europe ou en dehors de l'Europe.

Le système des quotas d'émission avait été fortement contesté, avons-nous vu, sur le terrain politique et sur un fondement juridique, par des États tiers ainsi que par des compagnies n'ayant pas leur siège dans l'UE.

Voilà maintenant que l'étendue du moratoire instauré par l'UE se trouve à son tour, à la marge, contestée.

Ce sont les vols entre la Suisse et l'Union qui sont en cause.

La Suisse ne fait pas partie de l'UE, même si elle a accepté de suivre une bonne partie du droit aérien forgé par l'Union.

Le moratoire ne concerne que les vols entre les États tiers et l'UE.

Les vols inter européens demeurent, quant à eux, soumis au régime des quotas. Le moratoire ne les concerne pas.

Quid des vols entre la Suisse et l'UE ? La dérogation ne s'applique pas aux vols avec les États hors UE étroitement liés ou associés à celle-ci. La Suisse est ainsi désignée.

La contestation est venue de la compagnie Swiss international Air Lines AG, qui s'est trouvée en conflit avec le secrétaire d'État anglais à l'énergie. La société suisse avait acquis pour l'année 2012 un certain nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre, à titre gratuit et à titre onéreux. Elle a restitué les quotas liés aux émissions correspondant aux vols effectués cette année-là entre la Suisse et les États de l'EEE.

La société suisse devant la chambre administrative de la division du banc de la reine de la haute cour de justice a demandé l'annulation de la réglementation anglaise prise sur le fondement de la décision européenne.

Elle a prétendu que le fait de refuser le bénéfice de la dérogation temporaire aux vols à destination ou en provenance de la Suisse violait le principe général d'égalité de traitement.

Elle a demandé l'annulation de la restitution des quotas à laquelle elle avait procédé pour les vols entre l'espace économique européen et la Suisse.

Elle a demandé à titre subsidiaire une compensation financière pour la valeur des quotas restitués qu'elle avait acquis à titre onéreux.

Le recours est rejeté, la compagnie suisse fait un recours devant la cour d'appel.

La cour d'appel (Angleterre et Galles) a formé une demande de décision préjudicielle le 8 juin 2015, affaire C-272/15, JOUE du 24 août 2015.

L'application du moratoire aux vols entre la Suisse et les États de l'espace économique européen, prévue par la décision n° 377/2013 du 24 avril 2013, n'est-elle pas contraire au principe d'égalité de traitement consacré par le droit de l'Union ?

La réponse est apportée par l'arrêt du 21 décembre 2016 de la CJUE, qui considère que dans les relations extérieures l'Union européenne dispose d'une grande latitude de décision politique, l'union n'a pas l'obligation d'accorder le même traitement à la totalité des états tiers. La différence de traitement entre des pays tiers ne relève pas du principe d'égalité de traitement. La cour ne relève aucun élément de nature à affecter la validité de la décision européenne, la dérogation temporaire ne s'applique pas pour les vols à destination ou en provenance de la Suisse.

L'attente des conclusions tirées de l'Assemblée générale de l'OACI de l'automne 2013

On était donc suspendu aux résultats pouvant sortir de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI devant se tenir du 24 septembre au 4 octobre 2013 pour tenter d'adopter à l'échelon mondial une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre (faciliter les transports à faibles émissions, éviter le déboisement, promotion des énergies renouvelables). On parle de mitigation du changement climatique.

L'assemblée de l'OACI a pris le 4 octobre 2013 des résolutions devant permettre de lutter sur le moyen et le long terme contre le phénomène de la pollution atmosphérique par les émanations des moteurs d'avion. On s'est donc demandé quelle serait l'attitude de l'Union européenne : allait-elle opter pour le maintien d'une politique unilatérale, ou allait-elle opter pour une politique calme et plus consensuelle se mouvant dans le courant mondial ?

La nouvelle offensive européenne et un nouveau recul temporaire

La proposition de la Commission

La commissaire européenne pour l'action sur le climat Connie Hedegaard a présenté le 16 octobre 2013 une proposition législative consistant à appliquer le système de quotas (SCEQE) non seulement aux transports entre aéroports européens - c'était la situation intérimaire - mais également aux transports en direction des États tiers pour la partie du transport transitant par l'espace aérien européen. Un transporteur américain effectuant des déplacements New York / Berlin tomberait sous la législation européenne pour la partie du transport durant laquelle l'avion survole le continent européen. Il y aurait des exonérations pour les transporteurs des pays sous-développés.
Cf. L. Gard, Revue droit transports, janvier 2014, chronique 1, n° 25 et 26

La France, l'Allemagne, le Royaume Uni souhaitaient en décembre 2013 calmer le jeu et préconisaient une approche plus accommodante. L'intérêt de l'industrie européenne est en cause.

Le comité économique et social européen consulté sur la proposition de directive rendait le 22 janvier 2014 un avis conciliant avant d'éviter une guerre commerciale, JOUE du 11 juin 2014, C 177/88

Les ultras de la commission Environnement du Parlement européen reprenaient les propositions de la commission. Un nouveau système devrait être mis en place entre avril 2015 et 2016, selon les prévisions données par la commission de l'environnement du parlement européen en janvier 2014. La réglementation des quotas ne concernant plus seulement les vols intra européens mais les vols avec les États tiers pour la partie du voyage s'effectuant dans l'espace aérien des États européens devrait être mis en place entre avril 2015 et 2016.

On doit saluer l'approche modératrice du Parlement européen statuant en séance plénière

Le Parlement européen dans sa séance du 5 avril 2014 a adopté une position temporaire de compromis. Le système actuel où le système des quotas ne vaut que pour les vols intra-européens effectués entre aéroports des États de l'Union est maintenu jusqu'en 2016.

C'est cette solution qui est retenue par le Règlement n° 421/2014 du 16 avril 2014 modifiant la directive 2003/87 ... en vue de la mise en œuvre d'ici 2020 d'une convention internationale portant application d'un mécanisme de marché mondial aux émissions de l'aviation internationale.

Il n'y a lieu de prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions des vols à destination ou en provenance d'aéroports situés en dehors de l'espace économique européen pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2016.

Les petits exploitants non commerciaux (aux émissions annuelles inférieures à 1000 tonnes par an) bénéficient jusqu'en

2020 de l'exonération, ils échappent au système.
Le nombre de quotas à mettre aux enchères est réduit.
La Commission informe le Parlement de l'avancement des négociations au sein de l'OACI.

Alejandro Piera Valdés, Greenhouse Gas Emissions from International Aviation, Eleven, La Haye, 2015, compte rendu par Maria Jesus Guerrero Lebron, à la Revue espagnole des transports

L'ASSEMBLÉE DE L'OACI DE SEPTEMBRE - OCTOBRE 2016

On était une fois encore dans l'attente des résultats qui seraient obtenus dans le cadre de l'OACI. À défaut d'accord réalisé au sein de l'OACI, l'UE menaçait toujours d'appliquer à terme un système de quotas impliquant les vols avec l'extérieur. Les conflits avec les États tiers risquaient de ressurgir, rien ne disant que l'UE sortirait forcément vainqueur de l'épreuve de force.

Un accord a été obtenu dans le cadre de la 39^e session de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal à compter du 27 septembre 2016. Il est prévu par la résolution A39-3 de créer un marché mondial visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international à leurs niveaux de 2020.

Le règlement 2017/2392 du 13 décembre 2017 tire les conclusions des travaux de l'assemblée de l'OACI. Cette organisation devrait adopter en 2018 des normes tendant à compléter la résolution d'octobre 2016. La dérogation actuelle pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers doit être prolongée jusqu'au 31 décembre 2023.

La réglementation concernant les quotas [le SEQUE de l'Union européenne, système d'échange de quotas d'émission de l'Union] ne concerne donc que les liaisons entre un aéroport européen et un autre aéroport européen, c'est-à-dire les vols intra-EEE, quelle que soit la nationalité du transporteur.

Les États membres ne prennent pas de mesures à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions de vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays en dehors de l'EEE pour chaque année civile du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023 – sous réserve du réexamen visé à l'article 28 ter. Un dispositif analogue concerne les émissions de vols reliant un aéroport situé dans une région ultrapériphérique et un aéroport situé dans une autre région de l'EEE. Article 28 bis § 1 de la directive. Le § 1 s'applique aux pays avec lesquels un accord a été conclu et selon les seules modalités de cet accord.

Les exploitants bénéficiant de cette dérogation reçoivent des quotas à titre gratuit.

Le futur

La Commission informe le Conseil et le Parlement sur l'avancement des négociations menées au sein de l'OACI, sur le mécanisme du marché mondial, sur la mise en place du registre mondial, sur les mesures prises par les États tiers ... L'objectif est de diminuer de moitié les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2005.

Le règlement de 2017 envisage l'adoption par l'OACI d'instruments pertinents, avant même que le mécanisme de marché mondial ne devienne opérationnel. La Commission veillera à l'insertion de ces instruments dans le droit de l'Union. Elle fera une proposition portant sur le maintien ou non des dérogations.

LE PROGRAMME CORSIA : JUIN 2018

Les travaux menés dans le cadre du programme CORSIA de l'OACI.
Il existe une tension entre les initiatives et les projets menés au sein de l'OACI et les exigences formulées au sein de l'Union européenne. L'OACI est plus ou moins accusée de timidité, elle assouplirait dans ses études, sous la pression de certains États, on cite le Brésil à tort ou à raison, ses exigences face au phénomène de la pollution de l'atmosphère par les rejets carboniques résultant de la combustion des carburants.

Le Conseil de l'OACI a adopté le 27 juin 2018 la première édition des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement -Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), annexe 16, volume IV de la convention de Chicago.

Le CORSIA est destiné à s'appliquer à tout exploitant d'avions dont les émissions annuelles de CO₂ sont supérieures à

10 000 tonnes et proviennent de vols internationaux effectués avec des avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieur à 5 700 kg – à l’exception des vols humanitaires, médicaux et de lutte contre le feu.

Les exigences de surveillance, de déclaration et de vérifications qui sont énoncées dans le CORSIA s’appliquent à compter du 1^o janvier 2019.

En ce qui concerne les obligations de compensation prévues par le CORSIA, elles s’appliqueront du 1^o janvier 2021 au 31 décembre 2035, à tout exploitant d’avions effectuant des vols internationaux entre les États contractants, qui seront visés dans un document à venir, CORSIA States for Chapter 3 State Pairs.

La réglementation européenne

La législation européenne est abondante et fort technique, elle figure dans des règlements ainsi que dans des directives qui sont destinées à être transposées dans la législation de chacun des États membres.

Elle repose sur l’idée très simple de renchérir les coûts pour les transporteurs et indirectement les consommateurs de transports aériens. Les avions polluent. Les transporteurs vont devoir payer une somme d’argent pour continuer à voler et à polluer. On va leur distribuer moyennant finance des bons pour continuer à voler et à polluer. Les transporteurs incorporeront ce coût supplémentaire dans les billets d’avion. Sous cette pression financière, on souhaite que les transporteurs songent à moins solliciter le carbone, voire à en sortir.

Les vols concernés par la législation européenne

Tous les vols - au départ et à l’arrivée des aéroports européens - sont pris en compte depuis le 1^o janvier 2012.

Exemptions : certains vols sont exclus

Le calcul des émissions

L’annexe donne des précisions pour le calcul des émissions de dioxyde de carbone, on tient compte de la consommation de carburant par le groupe auxiliaire de puissance.

Le volume des activités aériennes est calculé en tonnes - kilomètres en tenant compte de la distance parcourue entre le départ et l’arrivée et de la charge utile, c’est-à-dire de la masse des passagers, du courrier et du fret se trouvant à bord.

Le point de départ : on a commencé par déterminer les émissions dites historiques du secteur de l’aviation, c’est-à-dire la moyenne des émissions annuelles produites en 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne. Une décision de la Commission du 7 mars 2011 fixe les émissions historiques du secteur de l’aviation à 219 476 343 tonnes de CO₂.

Le calcul des quotas à attribuer

On édicte ensuite une quantité totale de quotas pour l’aviation : la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs pour la période 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l’aviation.

Quid pour la période débutant le 1^o janvier 2013 ?

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants correspond, pour chaque période ultérieure, à 95 % des émissions historiques multipliées par le nombre d’années de la période.

La décision de la Commission du 30 juin 2011 fixe le nombre total de quotas. Les chiffres sont en diminution.

Il faut déterminer la quantité totale de quotas à délivrer / et ensuite distribuer les quotas aux exploitants d’aéronefs.

L'attribution de la plupart des quotas s'opère à titre gratuit, au moins dans la première phase.
Restriction croissante à compter de 2021.

Un certain pourcentage de quotas est appelé à être mis aux enchères : 15 %.

Cette règle figure à l'article 3 quinquies de la directive.

À compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.

La Commission réalise une étude de la capacité du secteur de l'aviation à répercuter le coût du CO₂ sur ses clients, en liaison avec le SEQE de l'Union européenne et le mécanisme du marché mondial élaboré par l'OACI.

Cette étude évalue la capacité du secteur de l'aviation à répercuter le coût des unités d'émission requises, en comparant celle-ci à celle des secteurs industriels et du secteur de l'électricité, en vue de faire une proposition visant à accroître le pourcentage des mises aux enchères conformément au réexamen visé à l'article 28 ter § 2, compte tenu de l'analyse des coûts répercutés et eu égard à l'alignement sur d'autres secteurs et à la compétitivité entre différents modes de transport.

Article 28 bis, § 4, de la directive. Par dérogation à l'article 3 quinquies, § 3, le nombre de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période allant du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2023 est réduit de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuée pour les vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au § 1, points a et b du présent article.

Le prix du quota de CO₂ serait depuis plusieurs mois de 7 euros, alors qu'il faudrait un cours entre 24 et 30 euros pour financer les énergies renouvelables.

Quid du produit de la mise aux enchères des quotas ?

Il faut se référer à l'article 3 quinquies, § 4 de la directive 2003/87 modifiée : les recettes doivent servir à faire face au changement climatique. Réduire les émissions de gaz à effet de serre, financer les travaux de recherche, couvrir les coûts du système de gestion, favoriser le transport à faibles émissions, financer la lutte contre le déboisement, financer le Fonds Mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.

La Commission est informée des actions entreprises par les États.

Certains quotas, 3 %, font l'objet d'une réserve spéciale : pour les commençants, les nouveaux entrants

L'exploitant qui dépasse les quotas est contraint d'acheter des quotas supplémentaires à d'autres opérateurs qui n'utilisent pas intégralement les quotas qui leur sont attribués : un marché des quotas est ainsi instauré.

L'exploitant à trop pollué, il doit acheter des quotas en vente sur le marché, les pollueurs sont financièrement sanctionnés. Règlement UE n° 1031/2010 du 12 novembre 2010 relatif au calendrier, à la gestion et aux autres aspects de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre. Règlement modificatif, n° 1210/2011, du 23 novembre 2011 pour déterminer le volume de quotas d'émission de gaz à effet de serre à mettre aux enchères avant 2013.

Chaque exploitant d'aéronef doit soumettre à l'autorité étatique des plans de surveillance,

Il doit déclarer les émissions annuelles de gaz à effet de serre,

Il déclare les données relatives aux tonnes - kilomètres liées aux activités aériennes

Il doit faire une demande d'allocation de quotas (qui sont attribués gratuitement). Cette demande est relative à une période donnée.

Les plans de suivi sont approuvés par l'autorité : Décision de la Commission du 16 avril 2009 sur la surveillance des déclarations d'émissions

Chaque exploitant d'aéronef déclare à l'autorité les émissions au cours de l'année civile de l'aéronef qu'il exploite, après la fin de l'année concernée.

Un règlement de la commission du 21 juin 2012, n° 60/2012, concerne la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre. Ce dispositif concerne la période d'échange qui commence le 1^{er} janvier 2013. Il concerne entre autres les données des activités aériennes (les quantités de combustible consommé), et les données relatives aux tonnes kilomètres liées aux activités aériennes. Chaque exploitant établit un plan de surveillance. Chaque exploitant d'aéronef détermine la consommation de carburant pour chaque vol et pour chaque carburant (y compris le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance). Les petits émetteurs (petit nombre de vols, émissions annuelles inférieures à 25 000 tonnes de CO₂ par an) sont soumis à un régime simplifié. Chaque exploitant donne la liste des aéronefs possédés en propre, pris ou mis en location, la liste des vols pour chaque période de déclaration.

Les déclarations sont soumises à vérification par un vérificateur agréé et indépendant.

La directive prévoit des procédures simplifiées de vérification pour les petits « émetteurs », article 28 bis § 6.

Pour les exploitants d'aéronefs commerciaux : il s'agit des émissions annuelles de l'exploitant d'aéronef inférieures à 25 000 tonnes de CO₂, ou des émissions annuelles totales dues à des vols autres que les vols à dérogation inférieures à 3000 tonnes de CO₂. Les émissions sont déterminées à l'aide de l'outil pour les petits émetteurs et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

Pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, la vérification peut s'opérer à la discrétion des états, du moment que les procédures simplifiées assurent une précision qui n'est pas inférieure à celle assurée par l'outil pour petits émetteurs.

Chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue, au plus tard le 30 avril, (on lui a accordé des quotas, des sortes de bons, il les utilise) un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente ; les quotas restitués sont ensuite annulés. Cf. article 12 § 3 de la directive modifiée par le règlement du 13 décembre 2017.

À compter du 1^{er} janvier 2021, on réduira chaque année le nombre de quotas alloués aux exploitants d'aéronefs. Sous réserve de l'examen de la mise en œuvre du régime de l'OACI.

Le nom des contrevenants est publié. L'exploitant d'aéronef qui ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Il a trop pollué ! Pour chaque tonne d'équivalent - dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende ne dispense pas l'exploitant de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

La directive envisage une sanction sévère : l'exploitant d'aéronef qui ne se conforme pas aux dispositions de la directive peut être frappé par la Commission d'une interdiction d'exploitation.

Le règlement du 13 décembre 2017 modifie le § 3 bis de l'article 12 de la directive.

La finalité de cette disposition est de préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'Union européenne. Le risque à combattre est que deviennent caduques les obligations des exploitants d'aéronefs et d'autres exploitants soumis à la réglementation d'un état membre. Les quotas délivrés par cet état membre ne devraient pouvoir être utilisés que si les obligations de restituer des quotas d'émissions ne risquent pas de devenir caduques d'une manière qui porte atteinte à l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE. La Commission doit pouvoir prendre les mesures nécessaires pour protéger l'intégrité environnementale du SEQE.

Favoriser les exploitants bons élèves qui s'efforcent de réduire les émissions et donc les nuisances :

Les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser pour s'acquitter de leur obligation de « restituer » des quotas - à concurrence d'un certain plafond : 15 % dans les premiers temps - les réductions d'émissions certifiées REC et les unités de réduction des émissions URE, article 11 bis § 1 bis de la directive modifiée.

La Commission reçoit l'assistance d'Eurocontrol.

La liste des exploitants figure dans le règlement n° 748/2009 du 5 août 2009.

Ce règlement a été modifié maintes fois : par le règlement n° 82/2010 du 28 janvier 2010, le règlement UE n° 115/2011 du 2 février 2011, le règlement n° 394/2011 du 20 avril 2011, le règlement n° 815/2013 du 27 août 2013, le règlement n° 100/2014 du 5 février 2014, le règlement 2015/180 du 9 février 2015, le règlement 2016/282 du 26 février 2016, le règlement 2017/294 du 20 février 2017, le règlement 2018/336 du 8 mars 2018.

Ce règlement établit une liste d'exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive à compter du 1^{er} janvier 2006.

Le règlement n° 100/2012 du 3 février 2012 modifie le R. n° 748/2009, en particulier le système européen est étendu aux pays de l'AELE membres de l'EEE.

Ce règlement indique quel est l'État membre qui est responsable de chaque exploitant d'aéronefs : chaque exploitant relève de la responsabilité d'un seul État membre et il est soumis à la réglementation de cet État. En principe l'exploitant titulaire d'une licence d'exploitation a pour État responsable l'État européen qui a délivré la licence. Pour les exploitants non européens, l'État responsable est celui où l'exploitant qui opère sur plusieurs aérodromes de plusieurs pays européens est estimé dégager le plus d'émissions.

Pour être inclus dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et être tenu de l'obligation de

restituer des quotas, il faut exercer une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive.

Une certaine difficulté à identifier les exploitants d'aéronefs : on tient compte en principe des informations données par Eurocontrol sur la base des données sur les plans de vol - or certains opérateurs déposent les plans de vol et paient les redevances de route en ayant recours à des sociétés de gestion ou de services qui sont des intermédiaires non exploitants

Le registre de l'Union

Il s'agit d'une base de données électronique normalisée et sécurisée, garantissant la compatibilisation des transactions effectuées dans le cadre du SEQE, système d'échange de quotas d'émission.

Créé initialement par le règlement n° 920/2010.

Le règlement n° 1193/2011 du 18 novembre 2011 avait confirmé la création du registre de l'Union du système d'échange de quotas d'émission ainsi que le journal des transactions EUTL. Il concerne en particulier les quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères.

L'actuel règlement est le n° 389/2013 du 2 mai 2013, mais qui est abrogé à compter du 1^{er} janvier 2021.

2021 marque le début d'une nouvelle période.

Le règlement délégué 2019/1122 du 12 mars 2019 complète la directive 2003/87 en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union.

Le règlement délégué 2019/1124 du 13 mars 2019 concerne le fonctionnement du registre de l'Union. Il est applicable à compter du 1^{er} janvier 2021.

Les quotas qui ont été délivrés sont détenus sur le registre de l'Union.

Le registre de l'Union est géré et tenu à jour par l'administrateur central, désigné par la Commission. Il permet de contrôler et d'enregistrer les transactions de transferts de quotas.

Chaque Etat désigne un administrateur national.

Le journal indépendant des transactions de l'UE, EUTL, enregistre les transactions, il est également géré par l'administrateur central.

Le registre de l'Union est relié par un lien de communication direct avec l'EUTL, afin de contrôler et enregistrer les transactions de quotas et les processus de gestion des comptes.

Il existe des comptes. Chaque compte a un administrateur. Celui-ci ouvre le compte, il agréé les représentants autorisés, il lance les transactions demandées par le titulaire du compte ou le représentant.

L'administrateur central ouvre tous les comptes de gestion SEQE du registre de l'Union.

Dans les 20 jours de l'approbation du plan de surveillance d'un exploitant d'aéronef, l'exploitant d'aéronef demande à l'administrateur national d'ouvrir un compte de dépôt d'exploitant d'aéronef dans le registre de l'Union.

Chaque exploitant d'aéronef possède un compte de dépôt et un seul. Art. 15 du règlement de 2019.

Les exploitants d'activités aériennes réduites – total des émissions annuelles inférieur à 25000 tonnes équivalent dioxyde de carbone ou effectuant moins de 243 vols par période durant 3 périodes consécutives de 4 mois - bénéficient d'un régime simplifié, ils peuvent donner mandat à une personne ou à une entité pour en leur nom ouvrir un compte de dépôt d'exploitant d'aéronef, art. 15 § 3.

Dans les 20 jours de la réception des informations, l'administrateur national ouvre un compte de dépôt d'exploitant d'aéronef dans le registre de l'Union pour chaque exploitant d'aéronef – ou informe de son refus d'ouverture de ce compte, art. 15 § 4.

L'article 16 concerne l'ouverture de comptes de négociation dans le registre de l'Union.

Le règlement envisage l'ouverture dans le registre de comptes de gestion dont il existe un grand nombre de modèles : compte de livraison des quotas alloués par les enchères, comptes de dépôt d'exploitant, comptes de dépôt d'exploitant d'aéronef (chaque exploitant d'aéronef possède un compte de dépôt d'exploitant d'aéronef) ...

Chaque exploitant d'aéronef choisit un vérificateur, qui approuve, s'il a jugé satisfaisante la déclaration de l'exploitant d'aéronef concernant les émissions dues à l'ensemble de ses activités aériennes au cours de l'année antérieure, les émissions annuelles vérifiées. Le vérificateur est enregistré dans le registre de l'Union.

Le compte de dépôt d'exploitant d'aéronef est en principe bloqué si les émissions annuelles vérifiées n'ont pas été consignées dans le registre de l'Union.

On consigne, chaque année, dans le registre de l'Union, le solde indicatif de l'état de conformité de chaque exploitant d'aéronef.

Le règlement régle les transactions que réalisent les exploitants. Il existe un marché des quotas et unités de Kyoto, les quotas sont négociables. Les quotas sont considérés comme des instruments fongibles dématérialisés. La consignation des quotas sur le registre vaut preuve suffisante à première vue de titre de propriété. Celui qui acquiert et détient de bonne foi un quota devient propriétaire du quota, indépendamment de toute restriction du titre de propriété de la personne qui

transfère. En fait de quota, la détention de bonne foi vaut titre !

Il y a des quotas qui sont mis aux enchères au profit d'adjudicataires, il y a des quotas alloués gratuitement, il y a une réserve de quotas pour les nouveaux entrants.

L'annexe X présente le tableau national d'allocation de quotas aviation pour la période 2013-2020.

L'annexe XII vise des informations accessibles au public : les quotas alloués aux titulaires des comptes, le nombre de quotas restitués, le chiffre des émissions vérifiées, une déclaration indiquant que l'exploitant d'aéronef a restitué un nombre de quotas au moins égal au total de ses émissions pour les années précédentes. Dans la déclaration de conformité, on indique ou bien : le nombre de quotas restitués est égal ou supérieur aux émissions vérifiées, ou bien : le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées.

En ce qui concerne l'activité au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2023, les États membres publient avant le 1^{er} septembre 2018 le nombre de quotas d'aviation alloués à chaque exploitant d'aéronefs, art. 28 bis § 2 dernier alinéa de la directive 2003/87.

[Le règlement 2018/208 du 12 février 2018 modifie le règlement n° 389/2013 concernant le registre de l'Union. Il tient compte de l'intention du Royaume-Uni de quitter l'UE.]

Les dispositions en matière d'aviation du système d'échange des quotas d'émission ont été étendues aux pays de l'AELE membres de l'EEE (Islande, Liechtenstein, Norvège).

La Suisse tout en faisant partie de l'AELE, association européenne de libre-échange, n'adhère pas à l'EEE, espace économique européen, mais la réglementation européenne sur les quotas est applicable aux vols entre l'UE et la Suisse, cf. supra.

La création de l'entreprise commune Clean Sky par un règlement n° 71/2008 du 20 décembre 2007 : formule de partenariat public-privé mettant en œuvre des technologies vertes innovantes dans tous les secteurs du transport aérien civil, devant fonctionner jusqu'en 2017

Une révision de la directive était prévue avant le 1^{er} décembre 2014. Il était indiqué qu'il faudrait tenir compte de différents éléments : le fonctionnement du marché des quotas destinés à l'aviation, l'efficacité du système européen quant à l'environnement ; convient-il de réduire la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour satisfaire les objectifs de l'UE en matière de réduction des émissions ? Le système européen met-il en cause la compétitivité du secteur de l'aviation, face aux politiques menées en dehors de l'UE ? Le problème de la desserte des îles lointaines et des régions périphériques. Faut-il favoriser un système de passerelle en permettant l'échange de quotas entre les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'installation (les industriels) ? Faut-il favoriser les travaux de recherche pour mettre au point des techniques pour réduire la consommation de carburant de 50 % d'ici 2020 ? Faut-il mieux étudier les incidences sur le climat des traînées de condensation et des cirrus provoqués par l'aviation ?

La révision annoncée a été effectuée par le règlement n° 421/2014 du 16 avril 2014.

Le règlement n° 6/2013 du 8 janvier 2013 concerne les exigences de protection de l'environnement figurant à l'amendement 10 du volume I et à l'amendement 7 du volume II de l'annexe 16, il s'agit de la construction des moteurs et de l'interdiction de la production de NOX (oxyde d'azote).

Le règlement n° 525/2013 du 21 mai 2013 concerne le mécanisme de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

La décision 2015/1814 du 6 octobre 2015 crée une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifie la directive 2003/87. Le marché connaît un excédent de 2 milliards de quotas, il y a donc un déséquilibre entre l'offre et la demande pour assurer la stabilité du marché, il est prévu de créer en 2018 une réserve de stabilité du marché. Des quotas non alloués seront mis en réserve. Les quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit et qui ne sont pas placés en réserve sont mis aux enchères par les États.

[Le règlement délégué 2018/987 du 27 avril 2018 concerne la surveillance des émissions de gaz polluants des moteurs à

combustion interne en service installés sur des engins mobiles non routiers. Les aéronefs ne sont pas concernés]

Le règlement 2018/842 du 30 mai 2018 est relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les états membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. Il modifie le règlement n° 525/2013.

L'Union européenne approuve le programme CORSIA et transpose les dispositions concernant la surveillance, la déclaration et la vérification du CORSIA. Voir la décision 2018/2027 du 29 novembre 2018.

Le règlement 2018/2066 du 19 décembre 2018 concerne la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre.

Les exploitants d'aéronefs ont acquis en ce domaine une expérience certaine, déclare le règlement.

Le règlement 2018/2067 du 19 décembre 2018 concerne la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs.

§ III. La France

La réglementation européenne trouve son fondement dans des directives et plus récemment dans des règlements européens.

La France a transposé les directives dans le code de l'environnement.

Le Grenelle de l'environnement. Conclusion d'un accord le 28 janvier 2008 entre le ministre Jean- Louis Borloo et les acteurs du monde de l'aviation. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le code de l'environnement, aux articles L. R. D. 229-1 et suivants, transpose les directives européennes : l'objectif est la lutte contre l'effet de serre. D. du 24 janvier 2011 portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A. 26 janvier 2011 intégrant les activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

La compagnie Air Algérie a contesté en vain devant le Conseil d'État les textes transposant en droit français les décisions européennes : CE, 6 décembre 2012, n° 347870.

L'ordonnance du 21 octobre 2010 ayant été ratifiée par la loi du 5 janvier 2011 échappait à l'éventuelle censure de la haute juridiction administrative.

La haute juridiction rejette le grief articulé à l'encontre du décret du 24 janvier 2011 suivant lequel cette réglementation avait un coût financier important et offensait les principes constitutionnels du droit de propriété et de la liberté d'entreprendre. Le décret ne fait que reprendre les principes posés par l'ordonnance ultérieurement ratifiée. On ne peut pas contester en principe devant le conseil d'État la conformité de règles législatives à des principes constitutionnels.

Le dispositif législatif ne méconnaît pas les stipulations de l'accord franco algérien de 2006 qui interdisent les taxes ou les redevances sur le carburant détenu ou consommé.

Le CE parvient à un constat identique au regard de la convention de Chicago qui proclame la souveraineté de chaque État sur son propre espace aérien. Les dispositions françaises ne contiennent aucune règle extra territoriale, il n'y a pas de discrimination entre transporteurs. Le système n'instaure pas de taxe de transit, le transporteur ne paie pas une taxe pour l'entrée ou la sortie dans l'espace européen. Le système n'institue pas une forme de prélèvement obligatoire ayant la nature de droit de douane, de taxe ou de redevance sur le carburant détenu ou consommé par les exploitants d'aéronefs.

Air Algérie ne peut pas faire état de la méconnaissance de la convention cadre de 1992 et du protocole de Kyoto de 1997. Celui-ci indique que les parties contractantes cherchent à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementées par le protocole de Montréal provenant des combustibles de soute utilisées dans les transports aériens en passant par l'intermédiaire de l'OACI. Ces dispositions n'ont pas de caractère suffisamment précis et inconditionnel pour être invoquées en justice. Le constat est semblable pour les dispositions destinées à tenir compte des besoins des pays en développement.

L'arrêt considère également que la directive et les actes qui la suivent n'ont pas méconnu les principes généraux du droit de l'Union de confiance légitime, d'égalité, de libre concurrence et de proportionnalité.

Les quotas gratuits

D'après l'ordonnance du 28 juin 2012, les quotas qui ne sont pas délivrés gratuitement sont mis aux enchères. Les quotas délivrés début 2013 sont valables pour les émissions produites en cours de périodes de 8 ans. Il existe un registre européen des quotas d'émission de gaz à effet de serre qui comptabilise les quotas ainsi que les unités. C'est l'AMF qui est chargée de la mise aux enchères.

Les missions de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), L. 12 juillet 2010 : elle émet des recommandations, elle prend connaissance des informations et des propositions émanant des parties concernées par la pollution atmosphérique liées à l'exploitation des aéroports. L'ACNUSA est consultée lors de l'élaboration du schéma régional du climat de l'air et de l'énergie ou du plan de protection de l'atmosphère. Rapport annuel de synthèse de ces propositions et informations ; art. L. 227-3 al 1°. Dans le domaine de la pollution atmosphérique générée par l'aviation, l'ACNUSA contribue au débat en matière d'environnement aéroportuaire, art. L. 227-5 II.

Les articles L. 1431-3 et D. 1431-2 et suivants du code des transports imposent au transporteur d'informer son client, passager ou expéditeur de marchandises, quant à la quantité de dioxyde de carbone émise dans le cadre de la prestation de transport : s'agit-il seulement de l'informer ou mieux encore de lui donner mauvaise conscience ?

Sous-Section II. LA PRÉSENTATION DES SOLUTIONS DE FOND

Les entreprises et les exploitants soumis à la réglementation

Il s'agit d'après l'art. L. 229-5 du code de l'environnement des exploitants d'aéronef, rejetant un gaz à effet de serre dans l'atmosphère au cours de tout vol à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

Lorsque l'exploitant est inconnu, les obligations légales pèsent sur le propriétaire de l'aéronef.

On nomme gaz à effet de serre les gaz visés par la directive 2003/87 du 13 octobre 2003 à l'annexe I et les autres composants gazeux de l'atmosphère qui absorbent et renvoient un rayonnement infra-rouge.

On nomme tonne d'équivalent dioxyde de carbone une tonne métrique de dioxyde de carbone CO₂ ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre mentionné à l'annexe II de la directive ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent.

La quantité de gaz à effet de serre émise au cours d'une année civile est calculée ou mesurée et exprimée en tonnes de dioxyde de carbone, art. L. 229-7

Certains vols échappent à la réglementation, art. D. 229-37-2, vol de chef d'État ou d'un ministre étranger, vol militaire, vol humanitaire, vol effectuant le vol à vue, vol aller et retour sans escale, vol d'entraînement, vols d'essais, vol d'un aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5700 kg, vol avec obligations de service public, transporteur commercial effectuant moins de 243 vols par trimestre ou vols produisant des émissions inférieures à 10 000 tonnes par an.

Les obligations des exploitants

Les exploitants d'aéronef sont tenus d'obligations particulières de surveillance, de déclaration et de contrôle, art. L. 229-6, CE. Chaque exploitant d'aéronef soumet un plan de surveillance de ses émissions, il soumet à l'autorité une déclaration des émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, art. R. 229-37-7. Menace d'amende administrative, art. R. 229-37-9.

Les exploitants d'aéronefs sont liés, à compter du 1^{er} janvier 2021, par le règlement 2018/2066 du 19 décembre 2018 en ce qui concerne la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre.
Chaque exploitant d'aéronefs surveille ses émissions de gaz sur la base d'un plan de surveillance décrivant la méthode de surveillance approuvé par l'autorité. L'exploitant est cependant autorisé à éviter les coûts excessifs.
L'exploitant qui entend se voir allouer des quotas gratuits surveille également les données relatives aux tonnes - kilomètres des vols accomplis durant l'année de référence. La tonne-kilomètre, c'est la tonne de charge utile transportée sur une distance d'un kilomètre.
L'exploitant d'aéronef déclare les émissions annuelles de CO2 liées à ses activités aériennes (consommation annuelle de carburant X le facteur d'émission) (le facteur d'émission est de 3,10 pour l'essence aviation et le carburacteur large coupe, et de 3,15 pour le kérosène); il détermine la consommation de carburant de chaque vol ; il détermine la quantité de carburant embarquée, celle contenue dans le réservoir. Des dispositions spécifiques sont prévues en cas d'emploi d'un combustible mixte, une fraction étant issue de la biomasse. Les petits émetteurs peuvent estimer la consommation de carburant par des moyens simplifiés.
L'exploitant d'aéronef remet avant le 31 mars à l'autorité une déclaration d'émissions annuelles.
S'il y a carence, c'est l'autorité qui fait l'estimation des émissions.

Il existe un système de vérification des données, des vérificateurs accrédités effectuent des vérifications des déclarations pour examiner si elles sont exactes, ils peuvent demander une correction, ils rédigent un rapport, soumis au préalable à un examinateur indépendant.

Le système des quotas

Le système repose sur l'octroi de permis de polluer, l'État attribue pour une période donnée à chaque exploitant des quotas d'émission et lui délivre chaque année, au cours de cette période, une part des quotas qui lui ont été ainsi affectés, art. L. 229-7.
Un quota est un instrument fongible dématérialisé qui est négociable sur le marché. Article 36 § 1 du règlement 2019/1122.
Il y avait une première période correspondant à l'année 2012.
À partir de 2013, les périodes sont de 8 ans. La première période de 8 ans commence le 1^{er} janvier 2013.
Une nouvelle période s'ouvre à compter de 2021.
Ces quotas sont analysés, quant à la propriété, comme des biens meubles identifiés par une inscription sur un registre au compte du détenteur. Ce sont des biens fongibles sous une forme dématérialisée. Les quotas d'émission au comptant sont analysés comme des instruments financiers, ils sont identifiés selon les codes ISIN.
L'acquisition de bonne foi d'un quota est protégée. Article 36 § 4 du règlement 2019/1122.
L'article 37 du règlement 2019/1122 concerne la création des quotas.
L'administrateur central peut créer un compte Quantité totale aviation UE, un compte Enchères aviation UE.
Il crée ou annule les quotas en fonction des besoins.
L'article 40 concerne le transfert des quotas aviation à mettre aux enchères. Art. 54
L'article 41 concerne le transfert de quotas à allouer gratuitement.
Certains quotas aviation sont transférés vers la réserve spéciale, art. 42.
Il existe dans chaque Etat un tableau national d'allocation de quotas aviation.
L'exploitant d'aéronef restitue les quotas (compte Suppression UE), l'exploitant d'aéronef doit couvrir les émissions durant la période en cours.

Il existe un registre européen des quotas d'émission de gaz à effet de serre, art. L. 229-16

Les quotas gratuits

Dans un premier temps les exploitants bénéficient d'un grand nombre de quotas gratuits, cette proportion est appelée à se

réduire avec le temps. La pression financière est destinée à augmenter.

Il y a toute une procédure pour l'octroi des quotas.

L'exploitant dépose une demande, il rend compte de son activité aérienne en termes de tonnes kilomètres pendant l'année dite de surveillance. C'était 2010 pour la première période de 2012, pour les périodes à partir de 2013 l'année de surveillance il s'agit de l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période.

C'est l'autorité publique qui calcule la part de quotas affectés à titre gratuit à chaque exploitant d'aéronef.

On multiplie l'activité déclarée en termes de tonnes kilomètres pendant l'année de surveillance par un référentiel établi par la Commission européenne, art. L. 229-12, II, art. R. 229-37-3 et 4.

Une décision d'exécution 2016/775 du 18 mai 2016 de la Commission concerne le référentiel à utiliser pour allouer des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs pour la période 2013 / 31 décembre 2020.

Chaque année, la quantité de quotas délivrée gratuitement à l'exploitant est égale à cette part, divisée par le nombre d'années de la période.

L'art. L. 229-12, III prévoit l'affectation de quotas délivrés à titre gratuit en provenance d'une réserve spéciale. Article R. 229-37-5 et 6

Un arrêté du 12 décembre 2011 fixe la procédure d'affectation à titre gratuit de quotas d'émission de gaz à effet de serre aux exploitants d'aéronefs.

Ce règlement accordait une certaine quantité de quotas gratuits aux exploitants dont la France est responsable, il y a les quotas gratuits pour 2012, les quotas gratuits pour la période 2013 – 2020.

Il faut consulter sur ce point l'art. L. 229-12 ainsi que les articles R. 229-37-3 et -4 c. environnement.

L'arrêté du 18 novembre 2016 modifie l'arrêté du 12 décembre 2011, il attribue des quotas à HOP 1.

L'arrêté du 5 juillet 2017, JO du 3 août 2017, modifie l'arrêté de 2011. Il concerne les quantités de quotas d'émission de gaz à effet de serre affectés à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont la France est responsable pour la période 2017-2020. L'annexe donne une liste d'exploitants et pour chacun la quantité de quotas gratuits susceptible d'être livrée annuellement par une inscription sur un registre prévu à cet effet.

On retrouve le même scénario avec l'arrêté du 12 juillet 2018 - modifiant celui de 2011 - concernant les quotas pour la période 2019-2023. Les quantités annuelles de quotas affectés à titre gratuit sont soumises à l'application d'un facteur de réduction linéaire de 2,2 % et arrondies à l'entier inférieur. C'est l'annexe qui indique l'affectation annuelle de quotas gratuits aux exploitants pour les périodes 2019-2020 et 2021-2023. Les chiffres sont en baisse.

Les quotas payants

Les quotas qui ne sont pas délivrés gratuitement sont mis aux enchères, art. L. 229-8.

Le règlement n° 176/2014 du 25 février 2014 détermine les volumes de quotas d'émission de gaz à effet de serre à mettre aux enchères pour la période 2013-2020.

Chaque État décide de l'usage qu'il fera du produit de la vente aux enchères des quotas.

Les exploitants d'aéronef peuvent acquérir des quotas délivrés aux enchères par les États au cours de chaque période, art. L. 229-12, IV, du code de l'environnement.

On suppose que l'exploitant d'aéronef a effectué un certain nombre de vols aériens, on lui avait délivré des quotas ou il les avait acquis, il restitue à l'État un nombre de quotas égal au total des émissions de gaz à effet de serre résultant de ses activités aériennes. Les quotas sont restitués sur la base d'une déclaration faite par chaque exploitant d'aéronef, cette déclaration de ces activités aériennes est vérifiée par un organisme accrédité, art. L. 229-14.

Au plus tard du 30 avril de chaque année, chaque exploitant restitue à l'État une quantité de quotas correspondant aux émissions résultant de ses activités aériennes de l'année précédente, art. R. 229-37-8

Les quotas sont négociables, ils peuvent être cédés, art. L. 229-15

Cette cession est interdite si l'exploitant ne fait pas les déclarations obligatoires, art. L. 229-18

L'art. L. 229-18 prévoit un ensemble de sanctions.

On envisage le cas de l'exploitant qui ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, l'exploitant est mis en demeure de satisfaire à son obligation. Sinon il encourt une amende de 100 euros par quota non restitué. Art. D. 229-37-10.

Le contrevenant n'est cependant pas dispensé de l'obligation de restituer une quantité de quotas égale au volume des

émissions excédentaires.

L'exploitant qui ne se conforme pas à ces exigences encourt une interdiction d'exploitation.

L'exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations relatives aux quotas d'émission de gaz à effet de serre encourt une amende administrative, article R. 330-20 point 9 CAC.

TROISIÈME PARTIE : LES ACTEURS DES ACTIVITÉS AÉRIENNES ET SPATIALES

Nombre d'institutions et de personnes jouent un rôle plus ou moins déterminant pour favoriser et contrôler les opérations menées dans l'air ou le cosmos.

D'autres sont des meneurs, ils se livrent à des activités diverses dans l'atmosphère ou dans le cosmos, comme le transport

de personnes et de biens ou la recherche scientifique.

TITRE I. LES AUTORITÉS PUBLIQUES

L'une des missions incombant aux pouvoirs publics est de favoriser et de contrôler le développement des activités aériennes et spatiales.

CHAPITRE I. LES INSTANCES MONDIALES

C'est l'organisation des Nations Unies et des organismes qui lui sont liées qui jouent le rôle moteur. On tend à distinguer ce qui relève du militaire ou du civil.

I. L'AVIATION CIVILE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

L'Organisation de l'aviation civile internationale, OACI, est une organisation spécialisée des Nations Unies, constituée en 1947, qui a son siège à Montréal, elle regroupe 192 États - dont les 28 États membres de l'UE. Mathieu Vaugeois, La représentation des États européens au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale à l'aube de la 39^e session de l'Assemblée, RFDA 2015.255.

L'objet de cette organisation internationale est de fixer les principes techniques de la navigation aérienne et de favoriser le développement du transport aérien. Elle n'est pas compétente en matière de concurrence et d'accords bilatéraux concernant l'échange des droits de trafic. Elle commence à s'intéresser à la navigation spatiale lorsque le passager se dit désireux d'émotions fortes et noue une coopération avec les instances onusiennes compétentes en matière spatiale.

Une Assemblée réunit tous les 3 ans les États membres de l'organisation.

Le Conseil est un organe permanent composé de représentants de 36 États membres. C'est un organe qui joue un fondamental dans le fonctionnement de l'organisation.

Le comité du transport aérien.

La commission de la navigation aérienne, CNA, étudie les projets de normes que le Conseil pourrait ensuite adopter.

Le secrétaire général.

L'une des fonctions de l'OACI consiste, par l'intermédiaire du Conseil, à élaborer et modifier les annexes à la convention de Chicago.

L'Assemblée de l'OACI avait tenu fin septembre- début octobre 2013 sa 38^e session, 184 États membres étaient représentés.

L'assemblée a tenu sa 39^e session en septembre- octobre 2016. Les résolutions au 6 octobre 2016 occupent 352 pages sur le site de l'OACI, accompagnées des réserves émises par certains États.

L'UE n'est pas un État, elle ne peut donc être membre de l'OACI, elle remplit la fonction d'observateur auprès de l'OACI, voir le débat dans la thèse de V. Correia, n° 226 et suivants.
La Commission européenne a ouvert à Montréal en 2005 un bureau de représentation permanente.

A.Manin, L'organisation de l'aviation civile internationale, thèse, LGDJ, 1970

II. ACTIVITÉS SPATIALES

a) Activités civiles

Le projet de création d'une organisation mondiale de l'espace a fait long feu.
Faraminan Gilbert et Zanghi, Mélanges Courteix, p. 161

Le système des Nations-Unies
C'est l'ONU qui joue le rôle moteur.

L'assemblée générale des Nations Unies a créé en son sein en 1959 le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, CUPEEA en sigle de langue française, COPUOS en sigle de langue anglaise. Ce Comité rend compte à la 4^e commission des questions politiques spéciales et de la décolonisation, il est doté d'un sous-comité scientifique et technique, qui tient une réunion en février, et d'un sous-comité juridique, qui tient une réunion en avril, instances qui font des recommandations à l'Assemblée Générale. C'est ce sous-comité juridique qui avait préparé les projets des grands traités internationaux sur l'espace. Le Comité se réunit en juin.

Annette Froehlich, Les travaux du comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphériques des Nations Unies en 2015, RFDA 2015.281

Le Bureau des Nations Unies pour les affaires spatiales, UNOOSA, United Nations Office For Outer Space Affairs, met en œuvre les décisions de l'assemblée générale et celles du comité, il a son siège à Vienne en Autriche.
C'est le bureau des affaires spatiales qui s'acquiesce des responsabilités du Secrétaire général, notamment en ce qui concerne la tenue du registre des objets lancés dans l'espace. Le bureau s'inquiète, à raison de ses moyens limités, de l'augmentation du nombre de demandes d'immatriculation.
Cette instance dispose d'un mandat portant sur l'ensemble des questions politiques, juridiques et scientifiques liées aux utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique.
La directrice est, depuis 2014, Simonetta Di Pippo, romaine de naissance, diplômée de physique.

Gérard Brachet, Le rôle et les perspectives futures du comité pour les utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique (CUPEEA) des Nations Unies, RFDA 2008.391
Annette Froehlich, Le travail du comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique- 2014, RFDA 2014.277

Il existe un Programme des Nations Unies pour les applications des techniques spatiales.
Le Bureau des Affaires spatiales joue un rôle moteur en ce domaine.
Le document A/AC.105/C.1/L.374/Add.4 du comité des utilisations pacifiques de l'EEA, sous-comité scientifique et technique, 11-22 février 2019, donne des informations. Les ressources financières sont limitées. Les thèmes du programme sont : la surveillance de l'environnement, la gestion des ressources naturelles, les communications par satellite pour le téléenseignement et la télé-médecine, les risques de catastrophe, la cartographie de crise, les changements climatiques, l'utilisation des techniques et données spatiales au service des pays en voie de développement...
Le document A/AC.105/C.1/L.374/Add.3 traite des techniques spatiales au service du développement socioéconomique.

D'autres instances relevant du système des Nations Unies s'intéressent à la matière spatiale et mènent des programmes relatifs à l'espace, comme l'UNESCO, la FAO, l'OMM ou l'OMS. Il existe depuis 1975 une instance de coordination et

Commenté [m2]: I

de coopération nommée la Réunion inter organisations sur les activités spatiales.

L'OACI organise des rencontres portant sur le transport spatial.

Un symposium sur l'aérospatiale a été tenu à Montréal pour la première fois en mars 2015, au siège de l'OACI, organisé en commun par l'OACI et le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies, UNOOSA, RFDA 2015.249.

b) Opérations militaires.

La conférence du désarmement, à Genève. Questions traitées à la 1^o commission. Aborde les problèmes spatiaux au regard de la sécurité internationale.

CHAPITRE II. L'EUROPE

La fonction normative est principalement exercée, en Europe, à l'échelon de l'Union européenne ou d'instances inter gouvernementales regroupant tout ou partie des États européens.

Le soutien et le financement de l'aérien et du spatial se placent aux mêmes niveaux.

§ 1. L'aviation civile

1. La conférence européenne de l'aviation, 44 États, CEAC en français, ECAC en anglais, avait été créée à l'initiative du Conseil de l'Europe. Le siège est à Neuilly. Elle travaille en union avec l'OACI. Elle joue un rôle pour la sécurité de la navigation aérienne. Les JAA élaboraient les JAR.

2. Eurocontrol

Eurocontrol regroupe 38 États, c'est l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, une organisation inter-gouvernementale pan-européenne civile-militaire spécialisée dans la gestion du trafic aérien ATM. Siège à Bruxelles. Grande capacité d'expertise, en particulier en matière de coopération civile et militaire. Perception des redevances de route pour le compte des États. Eurocontrol a noué des liens étroits de collaboration avec l'Union européenne. Celle-ci lui confie des tâches de gestion du trafic aérien. Eurocontrol joue un rôle pour la facturation et la perception des redevances de la navigation aérienne.

La convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne du 13 décembre 1960 va faire l'objet d'une modification afin de tenir compte de la gestion du trafic aérien en Europe.

Le Conseil de l'UE a pris le 8 décembre 2015 une décision 2015/2394 pour défendre les compétences de l'Union. On retrouve la même réserve avec la décision 2016/1124 du conseil de l'UE du 24 juin 2016. La question concerne le financement afin de déployer les nouveaux services européens de communication de données air/sol. Le Conseil exige une collaboration avec l'AESA dans le cadre du projet SESAR, ainsi qu'un accord avec les prestataires de services de navigation aérienne.

(Un pendant en Afrique : l'ASECNA est l'agence pour la sécurité aérienne, qui opère en Afrique, siège à Dakar)

3. L'Union européenne

Plus de 5 millions d'emplois relèveraient en Europe du secteur aérien.

L'UE s'est vu attribuer la compétence de l'élaboration d'une politique commune en matière de transports aériens.

Le transport aérien obéit par ailleurs aux autres dispositions du Traité, en particulier aux règles en matière de concurrence.

- La Commission européenne

Il faut distinguer le président et les membres de la Commission d'une part, les directions, services et bureaux composés de milliers d'agents et de fonctionnaires au service de la Commission d'autre part.

M. Jean-Claude Juncker avait succédé le 1^{er} novembre 2014 comme président de la Commission européenne à M. Barroso.

Madame Ursula von der Leyen, native d'Ixelles, est proposée en date du 2 juillet 2019 par le conseil européen au parlement européen comme candidate à la fonction de président de la commission européenne. Elle a été élue à la majorité des membres du Parlement, 383 voix contre 327, 22 abstentions, un bulletin nul, le 16 juillet 2019.

Le président de la commission est assisté par un certain nombre de vice-présidents.

La décision 2019/1393 du 10 septembre 2019 prise par le Conseil, en accord avec la présidente élue de la Commission, donne la liste des personnes proposées pour devenir membres de la Commission.

Le président, le haut représentant de l'union pour les affaires étrangères et les autres membres de la commission sont soumis, en tant que collège, à un vote d'approbation du parlement européen.

L'ancienne commission perd ses pouvoirs le 31 octobre 2019.

La nouvelle commission devrait entrer en fonction le 1^{er} décembre 2019, elle est destinée à rester en fonction jusqu'au 31 octobre 2024.

Chaque commissaire – il y a un commissaire par Etat membre - reçoit une attribution particulière, plus ou moins importante.

Les services et les bureaux sont réunis en plusieurs directions générales, qui dépendent de la Commission et de ses membres.

Quelques-uns de ces services traitent du transport aérien et de l'aviation civile.

Certains critiques relèvent des défauts de coordination entre les différentes directions générales traitant du transport aérien.

Violeta Bulc, slovène, née en 1964, est la commissaire européenne ayant au sein de la Commission le portefeuille du *transport*.

La Direction générale DG Move pour la mobilité et le transport a à sa tête comme directeur général depuis octobre 2015 un estonien Henrik Hololei né en 1970.

Une subdivision existe au sein de cette direction générale : la direction E : Aviation,

Cette direction est subdivisée à son tour en

E1, affaires du transport international,

E 2, ciel unique européen et SESAR,

E3, sécurité de l'aviation, AESA,

E 4, marché interne et aéroports.

La commissaire européenne à la *concurrence* est la danoise Margrethe Vestager, née en 1968.

La direction générale de la concurrence traite des ententes et assure le contrôle des aides d'État.

Le commissaire à l'*environnement* est le maltais Karmenu Vella, né en 1950.

Le commissaire à l'*action sur le climat* est l'espagnol Miguel Arias Cañete.

DG Jos Delbeke qui est belge.

[Pour l'anecdote, un jugement du tribunal de l'UE rendu le 26 septembre 2014 nous apprend que la Commission a accordé en 2012 un marché à un impétrant, précédé d'une procédure d'appel d'offres restreinte, portant sur des services

de transport aérien non régulier de passagers et l'affrètement d'avions-taxis. Pour assurer les déplacements du président et des membres de la commission, de la présidence du parlement européen, de la présidence du conseil européen, de la haute représentante de l'union pour les affaires étrangères, ainsi que de leur suite, principalement sur le territoire de l'union européenne, FLYING, T-91/12 et T-280/12. Cette dernière société, de siège luxembourgeois, a contesté en vain son éviction, elle avait remis un dossier de candidature incomplet]

La Commission dispose d'un certain pouvoir réglementaire, elle adopte des règlements et des décisions.

La Commission a des compétences d'exécution, art. 291 TFUE.

Un acte législatif peut déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels de l'acte législatif, art. 290 TFUE. Ce sont des actes délégués.

- Le Conseil de l'UE

Le Conseil transports télécommunications et énergie se tient périodiquement, il est composé des ministres des différents gouvernements, il contribue à l'édiction de la réglementation européenne en matière de droit aérien.

- Le Parlement européen

Il est élu, par États, au suffrage universel. Les députés sont actuellement au nombre de 751. 74 sont élus par les électeurs français. Ces chiffres seraient soumis à variation si le Royaume- Uni quittait l'UE.

Le Parlement européen - sur proposition de la Commission - exerce conjointement avec le Conseil la fonction législative.

Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne, art. 100 § 2 du TFUE.

L'approbation du parlement européen est obligatoire pour la conclusion d'accords internationaux relevant des domaines de la procédure législative ordinaire.

Le parlement européen, dans une résolution du 15 décembre 2016, demande, concernant les accords internationaux en matière d'aviation, à être informé à toutes les étapes de la procédure, art. 218 § 10 TFUE. Il demande à suivre la procédure dès le départ. Le parlement voudrait que la commission l'informe de son intention de proposer des négociations en vue de la conclusion d'accords aériens internationaux.

- Les agences

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

L'agence européenne de la sécurité aérienne, AESA, avait été créée par un règlement du 15 juillet 2002, elle a son siège à Cologne. Elle vise à assurer un haut niveau de sécurité, établir des spécifications de certification, certifier les produits aéronautiques. Un conseil d'administration – composé de deux représentants de la Commission et d'un représentant par État membre - nomme le directeur exécutif, qui est depuis 2013 Patrick Ky, né à Antony en 1967, polytechnicien, ancien élève de l'ENAC, diplômé en économie par l'université toulousaine et par le MIT. Un budget en 2010 de 132 millions d'euros. Elle disposait de 578 agents fin 2010. L'agence gère les tâches de certification qui sont partiellement externalisées aux autorités aéronautiques nationales.

2017, un budget de 192 millions d'euros, un effectif de 771 personnes.

L'Agence a changé de nom en 2018, elle est devenue l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, le chapitre V du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 lui est consacré. Elle assiste la Commission et prépare les mesures que celle-ci doit prendre. Elle effectue des inspections et des enquêtes. Elle accorde des dérogations. Elle accorde des certifications. L'agence coopère avec ses homologues des pays tiers. Elle promeut les normes de sécurité européenne dans le secteur de l'aviation. Elle aide à la reconnaissance mutuelle des certificats. Elle peut faire fonction d'organisation régionale de la sécurité dans le cadre de l'OACI, art. 90.

L'Agence de l'UE prend des décisions. Elles peuvent être contestées. Certaines de ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours devant la chambre des recours, art. 108 du règlement 2018/1139, qui est une instance existant au sein de l'Agence, art. 105. Si les motifs du recours sont fondés, la chambre des recours renvoie l'affaire à l'Agence pour qu'elle prenne une nouvelle décision en tenant compte de la décision de la chambre des recours. Les décisions de l'Agence peuvent faire l'objet d'un recours en annulation portés devant la CJUE, art. 114 du règlement 2018/1139.

Un règlement 2017/1939 du 12 octobre 2017 crée, dans le cadre d'une coopération renforcée à laquelle la France est partie, le Parquet européen. Il est compétent en matière d'infractions pénales portant atteinte aux intérêts financiers de l'UE. Comme des fraudes en matière de TVA ou les pratiques de corruption. Il mène des enquêtes. Il peut déclencher des poursuites. Il exerce l'action publique devant les juridictions nationales. Il a à sa tête le chef du parquet européen. Siège à Luxembourg.

La matière aérienne semble peu concernée.

§ II. Les activités spatiales

1. L'Union européenne

L'industrie spatiale emploie en Europe 231 000 personnes, dont 41 333 dans le secteur de la construction spatiale.

L'art. 4 § 3 TFUE énonce que « dans le domaine de l'espace, l'Union dispose d'une compétence pour mener des actions, notamment pour définir et mettre en œuvre des programmes sans que l'exercice de cette compétence ne puisse avoir pour effet d'empêcher les États membres d'exercer la leur ».

Quant à l'art. 189, il énonce au § I que l'Union élabore une politique spatiale européenne, afin de favoriser le progrès scientifique et technique, la compétitivité industrielle et la mise en œuvre de ses politiques. ... le § II dispose que le Parlement et le Conseil établissent les mesures nécessaires, qui peuvent prendre la forme d'un programme spatial européen, le tout statuant selon la procédure législative ordinaire ; avec une limite : à l'exclusion de toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres.

Le Conseil de l'UE présente dans une résolution du 6 décembre 2011 les bénéfices de la politique spatiale pour la sécurité des citoyens européens.

La commission a le 26 octobre 2016 adopté la stratégie spatiale pour l'Europe.

Une proposition de règlement sur le programme spatial de l'UE a été publiée.

Le comité européen des régions a émis le 6 décembre 2018 un avis sur le programme spatial de l'Union européenne, 2019/C 86/20, JOUE du 7 mars 2019, C 86/365.

Cet avis contient un certain nombre de critiques nuancées et de propositions.

Il demande qu'un soutien soit accordé à l'industrie spatiale européenne ainsi qu'aux acteurs commerciaux du domaine spatial.

Il craint les doublons entre l'agence de l'Union européenne pour le programme spatial (qui serait issue de l'agence du GNSS européen, GSA) et l'agence spatiale européenne.

On parle de consacrer 16 milliards d'euros à la politique spatiale.

Il demande une coordination plus étroite entre les différents programmes.

On créerait la SSA, Space Situation Awareness, en matière de surveillance de l'espace, permettant de prendre des mesures contre les risques existant dans l'espace, comme les débris et les accidents en orbite.

L'avis émet une recommandation en faveur des petites entreprises.

Le GOVSATCOM sera utile aux états n'ayant pas leur propre système spatial.

Le comité économique et social européen a émis un avis concernant une proposition concernant le programme spatial de l'UE, JOUE du 15 février 2019, C 62/51. L'UE se propose comme montant de référence privilégié entre 2021 et 2027 le chiffre de 16 milliards d'euros. L'Europe dispose d'un accès à l'espace avec la Guyane. Les deux fleurons du programme spatial européen sont Galileo (radionavigation haute précision et positionnement par satellite) (9,7 milliards avec EGNOS) et Copernicus (qui fournit des données d'observation de la terre) (5,8 milliards). L'ESA est responsable du déploiement de l'infrastructure Galileo, l'agence UE du GNSS européen – GSA est chargée de favoriser la pénétration de Galileo sur le marché. Le système Govsatcom concerne l'installation de communications gouvernementales européennes sécurisées par satellite (surveillance des frontières, missions de police, protection civile, surveillance maritime ...)

Le SST est un système d'observation des 780 000 déchets de l'espace en orbite autour de la Terre. (0,5 milliard pour ces deux derniers). L'Europe a besoin de lanceurs compétitifs. Un état européen (non cité, le Luxembourg ?) avance comme pionnier du projet de l'extraction et de la récupération de ressources naturelles en dehors de l'orbite terrestre, Space mining.

Il est envisagé de créer l'agence de l'union européenne pour le programme spatial.

La compétence de l'UE est moins de poser des règles générales et abstraites pour réglementer les activités à mener dans l'espace que de programmer et de financer en tout ou en partie des projets d'activités spatiales dans des domaines d'intérêt général comme la recherche scientifique, l'observation de la terre et des astres ou les télécommunications. Ce sont des domaines où l'initiative privée est insuffisante, ne serait-ce qu'à raison de l'ampleur des dépenses à assurer et de la minceur des retombées financières.

La direction générale Entreprises et industrie DG ENTR gère au sein des services de la Commission européenne la politique spatiale européenne et le programme Galileo.
Le commissaire européen dont dépend cette DG est une dame, Elzbieta Bienkowska, née en 1964 à Katowice (Pologne).

Bernadette Le Baut- Ferrarese, Droit spatial européen, RFDA 2008 p. 163
Débat au Sénat sur la politique spatiale européenne, 26 mars 2013

2. L'agence spatiale européenne

L'inter gouvernemental

On utilise en français le sigle ASE. On désigne plus fréquemment cette organisation par le sigle anglais, l'ESA.
La création a été décidée en 1973, une convention signée à Paris créant l'agence le 30 mai 1975. L'ESA compte 20 États membres. La Suisse en fait partie. Le Canada a conclu un accord de partenariat. Il n'y a donc pas identité entre les États membres de l'UE et les gouvernements adhérant à l'ESA.

Il est prévu par l'art. 189 § 3 que l'Union établit toute liaison utile avec l'agence spatiale européenne.

Il existe entre l'UE et l'ESA un accord cadre de 2004. Il y a un secrétariat commun.

L'ESA détient l'expertise technique, scientifique et gestionnaire, elle est indispensable pour assurer la réussite des programmes spatiaux.

Le siège se trouve à Paris.

Le Conseil composé des représentants des gouvernements prend les grandes décisions.

Le Directeur général était jusqu'en 2015 Jean-Jacques Dordain. Lui succède en juin 2015 Johann-Dietrich Wörner.
L'ESA mène des activités obligatoires correspondant aux activités de base de l'agence (études de projets, recherche technologique, investissements techniques communs, systèmes informatiques et programmes de formation) et un programme de science spatiale.

Il y a des activités facultatives, financées par les seuls États participants.

Il y a des activités opérationnelles demandées par un organisme extérieur

Rapport particulier de la Cour des comptes, Transport spatial : coûts liés à l'intermédiation de l'agence spatiale européenne, octobre 2014

Il était prévu que les gouvernements apportant les ressources les plus importantes à l'agence devraient attribuer les marchés à leur industrie nationale à due proportion de leurs apports. On ferait désormais recours à la concurrence pour l'attribution des marchés.

Johanna Chauvin, L'avenir du juste retour confronté à la communautarisation des programmes spatiaux, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 77.

Benjamin Guyot, Droit spatial européen, thèse, Paris I

CHAPITRE III. LES INSTANCES ÉTATIQUES

Les puissances en matière aérienne et spatiale

I. La France

AVIATION

L'activité aérienne relève, en France, de différents départements ministériels.

AVIATION CIVILE

Il a pu exister jadis un secrétariat d'État voire un ministère de l'aviation civile, il a existé un ministère des transports. Ces structures n'existent plus formellement. La structure qui intéresse l'aviation est la direction générale de l'aviation civile, rattachée au ministère de l'écologie, qui était jadis le ministère des travaux publics puis celui de l'équipement.

Il existe dans le gouvernement Edouard Philippe II un ministère et un ministre de la transition écologique et solidaire.
[Le site de ce ministère donne de précieuses informations concernant les activités aériennes]

L'actuel ministre de la transition écologique et solidaire est depuis le 16 juillet 2019 Madame Elisabeth Borne, née en 1961, ancienne élève de l'école polytechnique.

Elle est assistée d'un secrétaire d'Etat, chargé des transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, nommé le 3 septembre 2019. Ce secrétaire d'Etat traite, par délégation de la dame ministre, des affaires relatives aux transports et à leurs infrastructures et à l'aviation civile. Il a délégation pour signer les arrêtés. Il contresigne avec la dame ministre les décrets relevant de ses attributions. Voir décret du 12 septembre 2019, JO du 13 septembre 2019, texte 5.

Les services ministériels de l'aviation civile sont situés à Paris, des services déconcentrés sont installés sur certains points de la métropole et de l'outre-mer.

Un certain nombre de fonctionnaires, de compétences et de statuts variés, sont affectés dans les services ministériels de l'aviation civile.

Il existe l'emploi de conseiller d'administration de l'aviation civile, décret du 29 décembre 2014.

Ces conseillers sont affectés en administration centrale, dans les services de compétence nationale, dans les services déconcentrés, à l'ENAC, à Météo France ou au BEA. Ils exercent des responsabilités importantes. Ils sont placés en détachement de leur corps d'origine.

Un arrêté du 1^{er} mars 2016 établit la liste de ces emplois, JORF du 8 mars 2016.

Il existe le corps des attachés d'administration de l'aviation civile, décret du 25 avril 2008.

Le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, IEEAC

Le corps des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, TSEEAC

a. Les institutions

i. Les services centraux

L'administration centrale d'un ministère présente un organigramme divisé communément en directions et sous-directions, services et bureaux.

La direction générale de l'aviation civile (**DGAC**) est une direction de l'ancien ministère des transports qui exerce les compétences de l'État en matière d'aviation civile.

Le Directeur général est M. Patrick Gandil, polytechnicien, ingénieur des ponts, né en 1956.

La direction générale de l'aviation civile remplit une double fonction de régulateur et de prestataire de services.

Elle est divisée en directions, elles-mêmes divisées en sous directions. Elle obéit à un organigramme périodiquement

modifié.

D. 9 juillet 2008 et A. 9 juillet 2008

. Le secrétariat général

Sous-direction des personnels

Sous-direction des affaires financières et du contrôle de gestion

Sous-direction des affaires juridiques : bureau du contentieux, bureau du droit européen et international

Mission management du changement et des compétences : tutelle de l'ENAC

. La **Direction du Transport Aérien, DTA**

La DTA est divisée en sous directions.

Sous-direction des transporteurs et services aériens, SDT :

négociation des accords aériens européens, bureau des services aériens internationaux, bureau des transporteurs français et de l'intervention publique, bureau des immatriculations

Sous-direction des aéroports

Sous-direction de études, des statistiques et de la prospective

Sous-direction de la sûreté et de la défense

Il existe un Conseil national de la sûreté de l'aviation civile, art. 213-2 CAC ; arrêté du 16 août 2016 modifiant l'arrêté du 14 mai 2013. Ce Conseil national produit des études et recommandations sur toute question relative à la sûreté de l'aviation civile. Le président de ce conseil est nommé par arrêté ministériel. Le conseil national est constitué de représentants de l'État, ainsi que de représentants des entreprises assurant la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les aérodromes, d'un représentant des fabricants d'équipements de sûreté, des représentants des personnels employés dans les zones de sûreté, des représentants des personnels navigants.

Le président rend compte de travaux du conseil à la commission interministérielle de la sûreté aérienne.

Mission du droit des passagers : bureau du droit du transport aérien, bureau des passagers

Mission de la coopération internationale

Mission du droit du travail et des affaires sociales

. La **Direction des Services de la Navigation Aérienne, DSNA**

Cette direction est en France prestataire des services de la navigation aérienne

. La **Direction de la Sécurité de l'aviation civile, DSAC**

C'est le décret n° 2008-1209 du 11 décembre 2008 qui a créé cette direction, décret modifié par le décret n° 2016-143 du 10 février 2016.

Un arrêté du 7 décembre 2015 est relatif à l'organisation de cette direction. Modifié par un arrêté du 22 décembre 2017.

Cette direction veille au respect des normes internationales, européennes, nationales, en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

Elle est divisée à son tour en directions.

Direction coopération européenne et réglementation de la sécurité

Direction des personnels navigants.

Direction navigabilité et opérations : elle dirige la politique de sécurité en matière d'agrément techniques et de surveillance des entreprises de transport aérien, des entreprises de travail aérien et des autres personnes exploitant des

aéronefs en aviation générale ; en matière d'organismes de production, d'organismes de suivi de navigabilité et de maintenance et des personnels ; en matière de certification et de maintien de la navigabilité ; en matière de sécurité du transport des marchandises dangereuses

Direction aéroports et navigation aérienne

Direction sûreté : le pôle pilotage de la surveillance, pôle référentiels et application de la réglementation, pôle performance, pôle sécurité des systèmes d'information.

La DSAC est l'autorité de surveillance nationale de l'article 4 du règlement du 10 mars 2004 pour la réalisation du ciel unique européen.

La direction de la sécurité de l'aviation civile est l'autorité compétente au sens de l'article 10 du règlement n° 216/2008 du 20 février 2008 - à l'exception des dispositions relatives à la délivrance et surveillance des agréments des organismes de formation aux essais en vol.

Le Conseil supérieur de l'aviation civile, CSAC, est l'instance consultative des acteurs du transport aérien, qui a succédé à l'ancien conseil supérieur de l'aviation marchande. Ce Conseil supérieur est doté d'un secrétaire permanent nommé par le ministre.

Le ministre est doté en certains domaines d'un pouvoir de sanction, il peut prononcer des amendes administratives, il est alors assisté par la « commission administrative de l'aviation civile », qui a une fonction d'avis. Le JO du 7 novembre 2015 publie le décret nommant le président et le vice-président de la commission administrative de l'aviation civile. Il y a un collège permanent. Il y a un collège spécialisé comportant quatre formations, aéronefs, transport aérien, maintenance des aéronefs, passagers, article R. 160-6 du code de l'aviation civile.

La gendarmerie des transports aériens

Certains services de l'État disposent de moyens aériens. C'est ainsi que le ministère de l'intérieur dispose au titre de la sécurité civile d'aéronefs et d'un personnel navigant d'avions et d'hélicoptères. Voir les décrets du 31 octobre 2018 concernant le régime juridique et financier de ces personnels navigants, JO du 4 novembre 2018.

Coopération internationale

Le gouvernement français a conclu le 9 janvier 2018 un accord avec l'OACI, JO du 5 avril 2018, texte 7. La France entend contribuer à la promotion des objectifs de l'OACI : la sécurité, l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté, le développement du transport aérien et la protection de l'environnement. Elle met des experts qualifiés à la disposition de l'OACI dans ces différents domaines.

ii. Les services régionaux et locaux

Les directions de l'aviation civile au niveau régional

On peut consulter à titre d'exemple la décision du directeur de la sécurité de l'aviation civile du 12 janvier 2016 portant organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord-Est, JO du 20 janvier 2016, texte n° 14. Cette DSAC-NE a son siège à Strasbourg.

Ou la décision du 19 juillet 2016 concernant la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud, DSAC-S, JO du 27 juillet 2016, texte n° 7, dont le siège est à Blagnac avec des antennes à Tarbes et à Montpellier. Cette direction est constituée de plusieurs départements, elle est dotée en particulier d'un département surveillance et régulation, divisé en trois divisions. La division aéroports et navigation aérienne est chargée de la certification des exploitants d'aérodromes et de la

surveillance des aérodromes, elle surveille l'application des règles dans le domaine aéroportuaire, péril animalier, lutte contre l'incendie des aéronefs, inspection des aires de manœuvre ; elle assure la surveillance des prestataires de services de navigation aérienne, elle approuve les procédures de circulation aérienne.

La division opérations aériennes joue un rôle dans la délivrance des certificats de transporteur aérien, elle assure le suivi des licences d'exploitation des compagnies de transport aérien, elle met en œuvre le contrôle technique d'exploitation des aéronefs, elle suit les sociétés d'assistance en escale. Il existe une subdivision aviation générale, elle s'occupe de la création de sites d'hélicoptères, des aérodromes privés et des plate-forme ULM, elle assure la surveillance du travail aérien, elle suit les manifestations aériennes, les dossiers d'infractions, incidents et accidents ; la subdivision personnels navigants surveille les organismes de formation des personnels aéronautiques, les demandes d'examens en vol, les titres des personnels navigants et les examens du personnel navigant non professionnel.

Il existe une division sûreté. Elle a entre autres compétence pour la planification aéroportuaire et la création des aérodromes, les dossiers concernant l'environnement, les taxes d'aéroport, l'agrément des sociétés d'assistance en escale.

La décision du 3 février 2017 porte organisation de la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, dont le siège est Aix avec eux délégations, l'une pour le Var et les Alpes maritimes, l'autre pour la Corse. JO du 11 février 2017.

L'arrêté du 22 décembre 2017 concerne les directions inter-régionales, qui comportent des divisions techniques.

b. Le financement : la fiscalité applicable aux activités aériennes

La France

La loi de finances prévoit en France l'existence du **Budget Annexe « Contrôle et Exploitation Aériens », BACEA**. Le montant du budget de BACEA devait s'élever en 2018 à 2 milliards d'euros 127 mille.

On prévoyait, en 2018, 1,681 milliards pour les dépenses courantes, et 256 millions pour les dépenses d'investissement.

Ce budget annexe est en partie alimenté par un recours à l'emprunt.

Une partie du budget annexe est financée par les *redevances* payées par les usagers en contrepartie de prestations de service. On prévoyait en 2018 une recette de 1570 millions.

Une autre source de financement est constituée par la **taxe de l'aviation civile** prévue par l'article 302 bis K du code général des impôts.

Cette taxe est affectée au profit du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », BACEA.

Cette taxe est due par les entreprises de transport aérien public.

La taxe est assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courrier embarqués en France.

On ne tient pas compte des passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport, repartant par le même aéronef, avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés.

La taxe n'est pas perçue lorsque le passager est en correspondance, art. 302 bis K, I, 3 CGI.

La taxe est exigible pour chaque vol commercial.

Le tarif de la taxe est déterminé compte tenu de la destination finale du passager.

4,44 euros par passager embarqué à destination de la France ou d'un aéroport de l'Europe, UE, EEE, Suisse ; 8 euros pour les autres destinations.

1,32 euro par tonne de fret embarquée.

L'arrêté du 22 février 2013 fixe les tarifs de la taxe de l'aviation civile pour les vols effectués à compter du 1^{er} avril 2013.

Les tarifs sont actualisés, donc augmentés, chaque 1^{er} avril !

Les entreprises de transport font une déclaration, mensuelle ou trimestrielle, aux comptables du budget annexe.

Les redevables acquittent concomitamment la taxe.

Les services de la DGAC contrôlent les déclarations.

Le recouvrement de la taxe est assuré par les agents comptables du budget annexe, selon les procédures en matière de taxes sur le chiffre d'affaires.

Il y a un comptable principal du budget annexe contrôle et exploitation aériens, qui donne dans une décision du 1^{er}

septembre 2017 mandat à certains de ses collaborateurs pour signer les actes.

La TAC alimente, avec les redevances, le budget annexe contrôle et exploitation aériens.
L'administration peut ainsi assumer sa mission de régulation technique, juridique et économique.

La taxe de l'aviation civile devait en 2018 rapporter plus de 416 millions d'euros.

Une contribution de 6 millions d'euros est prévue au titre de l'aérodrome de Bâle Mulhouse, qui est situé en territoire français.

La taxe Chirac : la taxe de solidarité sur les billets d'avion (article 302 bis K CGI)
Le CGI prévoit une contribution additionnelle, nommée « taxe de solidarité sur les billets d'avion », TS. Les montants font l'objet d'une *majoration* au profit du « Fonds de solidarité pour le développement », FSD. Qui est également alimenté par la taxe sur les transactions financières. Les sommes sont reversées à l'Agence française de développement », AFD. La lutte contre le sida est l'un des bénéficiaires. La recette sert également à l'achat de médicaments, Unit Aïd.

Le financement a été plafonné, depuis 2012, à 210 millions d'euros. Le surplus est attribué au budget annexe, la somme reversée au BACEA devrait atteindre 6,6 millions d'euros en 2018.

La majoration est perçue compte tenu de la destination finale du passager.

Elle n'est pas perçue si le passager est en correspondance.

1,13 euro pour le passager embarqué direction France et Europe.

4,51 euros pour le passager embarqué à destination d'un autre État.

Ces tarifs sont portés, respectivement, à 11,27 euros et à 45,07 euros lorsque le passager peut bénéficier à bord, sans supplément de prix, de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement. Ce qui vise les passagers voyageant en classes première et affaires.

Les passagers à destination de Saint Barthélemy et de Saint Martin sont exonérés.

Le maintien de la taxe Chirac est controversé, car elle n'a été instaurée que dans 9 États. Les aéroports des États qui l'ignorent sont donc moins coûteux pour les passagers.

Les transporteurs français dénoncent la folie des taxes perçues sur le transport aérien.

Air France en demande la baisse, considérant qu'elle pénalise le transport aérien français, et suggère de l'étendre aux passagers des lignes internationales de chemin de fer, style Paris Londres !

La bénéficiaire en souhaite le maintien, ce qui est naturel.

Jean-Marie Breton, Juris tourisme 2017, n° 203, p. 26.

La suppression de ces différentes taxes relève d'un vœu pieux, parfaitement illusoire.

Il est question de prélever une taxe d'1, 24 €, sur les passagers embarqués ou débarqués de Roissy pour financer la construction de la ligne de chemin de fer entre Paris et Roissy, 32 km en 20 minutes, coût, 1,8 milliard d'euros. La taxe serait due à compter du 1^{er} avril 2024 par les entreprises de transport aérien, art. 1609 ter viciis CGI. Les transporteurs répercuteront cette taxe sur la tête des passagers..., même de ceux qui jamais n'emprunteront cette ligne.

Différents organes publient des rapports conservant la situation en France du transport aérien. On peut citer les rapports produits devant chacune des chambres du Parlement lors de la session budgétaire. Certains sont remarquables, d'autres plus superficiels, peu originaux ou remplis de platitudes. Tout dépend des années et de l'intérêt du rapporteur (et de ses assistants) pour la matière. Ils sont cependant toujours une mine de renseignements.

On peut également consulter le rapport de la Cour des comptes, L'État et la compétitivité du transport aérien, Un rôle complexe, une stratégie à élaborer, Communication à la commission des finances du Sénat, septembre 2016

[

L'Irlande

La taxe irlandaise sur le transport aérien

L'autorité publique irlandaise avait en 2009 prévu un droit d'accise, Air Travel Tax, sur le transport aérien de passagers, à percevoir lors de chaque départ d'un passager depuis l'Irlande, 2 euros au départ de Dublin et pour un vol de 300 km maximum, 10 euros dans les autres cas. Le montant de la taxe dépendait donc de la distance entre l'aéroport de départ (situé en Irlande) et l'aéroport de destination. Il y avait un taux réduit et un taux normal.

La taxe incombe aux exploitants, mais c'est le passager qui de facto se voyait répercuter le plus souvent cette taxe.

La Commission avait contesté, le taux réduit, i.e., le taux national inférieur pour les vols de 300 km maximum au départ de Dublin.

Dans sa décision du 25 juillet 2012, JOUE du 30 avril 2013, L 119/30, concernant ces taux d'imposition différenciés appliqués par l'Irlande au transport aérien, elle a considéré qu'il y avait là une aide d'État avantageant les transporteurs irlandais.

La récupération des aides illicites

La décision a ordonné, à l'article 4, à l'Irlande, la récupération de l'aide illicite, en se fondant sur la soustraction entre le taux normal de 10 et le taux réduit de 2, soit 8 euros par passager. Aer Lingus et Ryanair sont identifiés comme les bénéficiaires de l'aide.

Les transporteurs irlandais Air Lingus et Ryanair ont formé un recours le 15 novembre 2012, ils ont demandé l'annulation d'une partie de la décision de la Commission du 25 juillet 2012 constatant que les taux différenciés appliqués en matière de taxe irlandaise sur le transport aérien de passagers entre le 30 mars 2009 et le 1^o mars 2011 constituaient une aide d'état illégale.

Le Tribunal a annulé partiellement la décision de la Commission le 5 février 2015, T- 473/12, T-500/12, donnant ainsi satisfaction aux transporteurs irlandais. Le jugement remarque que lorsque la Commission ordonne la restitution d'une aide incompatible avec le marché commun, il n'est pas exigé qu'elle en fixe le montant exact, il suffit que l'État destinataire de la décision dispose d'indications pour calculer le montant.

La Commission ne doit pas ordonner la récupération d'un montant supérieur à la valeur de l'aide reçue par le bénéficiaire.

Le jugement admet implicitement que la législation fiscale irlandaise pouvait améliorer la position concurrentielle des transporteurs opérant sur les courtes distances, et indirectement la présence d'une aide, dont ne bénéficiaient pas les transporteurs opérant sur les distances dépassant 300 km.

Une disposition fiscale peut être porteuse d'une aide d'État.

Est donc annulée la disposition considérant que les compagnies avaient bénéficié dans tous les cas d'un avantage de 8 euros par passager transporté.

Dans une telle espèce, c'est le législateur irlandais qui avait introduit une législation discriminante et ce sont les passagers des relations courtes qui étaient finalement avantagés, même si de façon pratique et juridique (les clients ne sont pas des entreprises) il était impensable de recourir contre eux.

Un double pourvoi a été formé le 9 avril 2015 devant la CJUE par la Commission contre les décisions du Tribunal, C-164/15 P et C-165/15.

Le litige porte essentiellement sur le montant de la somme à récupérer, la commission avait admis le chiffre de 8 euros, le Tribunal estimant que l'avantage du taux réduit ayant été éventuellement répercuté sur les passagers, la commission ne pouvait pas décider que l'avantage s'élevait systématiquement dans tous les cas à 8 euros.

La CJUE a rendu son arrêt le 21 décembre 2016.

Il reprend la définition de l'aide d'État.

La notion d'aide est plus générale que celle de subvention, elle comprend des interventions positives (comme les subventions) mais également des interventions qui allègent les charges qui grèvent le budget d'une entreprise.

Un traitement fiscal avantageux constitue une aide d'état, du moment que les bénéficiaires sont placés dans une situation financière plus favorable que les autres contribuables.

En revanche, des avantages résultant d'une mesure générale applicable sans distinction à tous les opérateurs économiques qui partant n'est pas sélective ne constituent pas des aides d'état. Au sens de l'article 107 TFUE.

Il y avait en l'espèce aide d'état en faveur des compagnies dont les vols étaient soumis au taux réduit.

Les compagnies au lieu de payer 10 ont payé 2 en bénéficiant du taux réduit. Elles doivent en principe rembourser à l'État irlandais $10 - 2 = 8$.

L'arrêt se montre cependant sensible à l'argumentation des deux transporteurs faisant état, vis-à-vis de la part d'autres transporteurs aériens qu'eux, d'un risque de distorsion de concurrence. L'institution de deux taux différents est jugée illégale. Les autres transporteurs demanderont le remboursement d'une partie de la taxe payée. Paiement de 10. Demande de remboursement de 8 sur 10. L'arrêt demande à l'Irlande de s'assurer que d'éventuelles mesures nationales ayant pour effet le remboursement à certaines entreprises d'une taxe n'aboutissent pas à une nouvelle aide, incompatible avec le traité, au profit des entreprises qui bénéficient de ce remboursement.

Les taux ont été modifiés par l'Irlande au 1^o mars 2011, un taux unique de 3 euros a été institué pour tous les départs, quelle que soit la distance parcourue.

Le contentieux rebondit. Dans une lettre du 28 septembre 2015, JOUE du 17 juin 2016, la Commission a ouvert la procédure de l'art. 108 § 2, TFUE, elle met en cause la législation irlandaise, en dépit de son amendement. La taxe est due pour chaque passager embarquant au départ d'un aéroport irlandais. Il y a eu plainte. Ce qui fait difficulté pour la Commission, c'est que les passagers en transit et en correspondance ne sont pas astreints au paiement de la taxe de 3 euros. Il y aurait éventuellement aide d'état, bénéficiant en particulier à Air Lingus et à l'autorité de l'aéroport de Dublin. La mesure pourrait être sélective.

La Commission a rendu sa décision, 2018/117, le 14 juillet 2017, JOUE du 31 janvier 2018.

]

Le BEA, « Bureau Enquêtes Analyses pour la sécurité de l'aviation civile », a son siège à l'aéroport du Bourget. Cette instance existe depuis 1946.

Le bureau enquêtes analyses est placé auprès du vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable, art. R. 1621-5. Un directeur, R. Jouty, depuis décembre 2013. Un secrétaire général. Des enquêteurs de sécurité. Le directeur du BEA agréé les enquêteurs de première information. Possibilité de faire appel à des experts.

Certains souhaitent la transformation, à l'instar de Météo France, de la DGAC en établissement public administratif. Opposition des syndicats.

Météo France, établissement public, est prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne sur une base exclusive pour fournir les services météorologiques dans les espaces aériens dans lesquels l'administration française rend des services de navigation aérienne, ainsi que pour tout aéroport situé en France (à l'exception des aéroports dont le ministère de la défense est l'affectataire principal), arrêté du 20 décembre 2011

c. Les responsabilités

i. La responsabilité pénale des fonctionnaires de la DGAC en cas de catastrophe aérienne

On a parfois, en cas d'accidents, reproché - sur le terrain pénal - à des hauts fonctionnaires certaines négligences ou un défaut de contrôle et de surveillance qui auraient été des antécédents du dommage.

La faute pénale d'imprévoyance

Les atteintes non intentionnelles à l'intégrité physique d'autrui. L'homicide non intentionnel.

Une faute caractérisée est imputée au prévenu : L'infraction pénale est constituée, même s'il n'existe qu'un lien de causalité indirecte, du moment que la faute causale est caractérisée

Une faute simple (faute ordinaire) est reprochée au prévenu. Il n'y a infraction pénale d'homicide involontaire que s'il y a un lien de causalité directe entre la faute simple d'imprudence ou de négligence et la mort des victimes.

L'infraction n'est pas constituée en l'absence de tout lien de causalité, même si une faute simple ou caractérisée est relevée.

La responsabilité pénale du directeur général de la DGAC, de ses adjoints ou d'autres fonctionnaires d'autorité relevant de la DGAC, a pu être mise en cause.

Absence de transposition de norme ou de recommandation édictée par les annexes à la convention de Chicago : la catastrophe dite du Mont Sainte Odile de janvier 1992

Le non retrait du Concorde de l'exploitation : le procès du Concorde :

Relaxe du haut fonctionnaire mis en examen pour faute dans le suivi de navigabilité du Concorde par jugement du tribunal correctionnel de Pontoise du 6 décembre 2010 ; la relaxe est confirmée par un arrêt de la cour de Versailles du 29 novembre 2012. La cour d'appel reproche cependant au prévenu Claude Frantzen un certain manquement à l'obligation de surveillance et à son obligation de demander des comptes aux constructeurs et au service spécialisé qu'il dirigeait au sein de la DGAC, il y a faute caractérisée. Cependant fait défaut la preuve d'un lien de causalité certain et continu entre cette faute et le dommage.

L'accident de Moorea en Polynésie.

La chambre de l'instruction de la cour de Papeete a ordonné le renvoi devant le tribunal correctionnel d'un fonctionnaire bénéficiant d'une délégation de pouvoirs de la part du haut-commissaire de la Polynésie française sous la prévention d'homicide involontaire. Un accident aérien avait eu lieu le 9 août 2007, au décollage, lors d'un vol entre Moorea et Papeete (Tahiti) devant durer quelques minutes, les deux îles étant fort proches.

L'origine de l'accident résiderait dans la rupture du câble à cabrer de la gouverne de profondeur. Le câble était usé.

L'appareil, un Twin Otter, d'Air Moorea, était un avion d'occasion, transféré à Tahiti le 23 octobre 2006.

Les instructions du constructeur prescrivaient un changement tous les ans des câbles en atmosphère saline.

Des défauts de surveillance sont reprochés au directeur en Polynésie du service d'État de l'aviation civile, qui était ingénieur en aéronautique et diplômé de l'ENAC. Il avait approuvé le programme d'entretien de l'avion. La cour d'appel y avait vu une faute caractérisée. Les erreurs du programme d'entretien n'avaient pas été détectées par le SEACPF, chargé du suivi de la surveillance de la navigabilité et de l'entretien des aéronefs en Polynésie française.

Criminelle, 15 novembre 2017, n° 17-85074, qui rejette le pourvoi. Le tribunal correctionnel a tout pouvoir pour modifier les énonciations de l'arrêt de la chambre de l'instruction relatives aux charges retenues contre le prévenu.

Le procès s'est tenu en octobre 2018. Le jugement a été rendu le 22 janvier 2019. Le représentant de l'État a bénéficié, à raison d'une absence de faute caractérisée, de la relaxe.

Il n'est pas question d'engager la responsabilité pénale de l'État, seulement celle de ses serveurs.

ii. Les sanctions disciplinaires infligées en cas de faute aux agents de la DGAC

CAA Paris, 9 juin 2015, n° 14PA01886, déplacement d'office prononcé par le ministre contre un agent, détaché à la Réunion dans un emploi de cadre technique de l'aviation civile. Il avait quitté son poste sans autorisation (absence irrégulière) et durant cette absence non autorisée effectué le convoyage d'un avion de tourisme (vol privé entre l'Allemagne et la Hongrie) et ayant fait de nuit un atterrissage d'urgence en Tchéquie sur une autoroute à raison d'un défaut d'essence (manquements aux règles de navigabilité) (mauvaise installation d'un réservoir additionnel). Il avait porté atteinte à l'image et à la réputation de la DGAC dans l'Océan Indien. L'intéressé a été affecté à Orly au service de la navigation aérienne comme assistant de classe C.

iii. La responsabilité administrative

L'État peut être dans certaines hypothèses considéré comme responsable du fait de son agent fautif.

L'application des principes de la responsabilité administrative et la compétence des juridictions administratives.

Procès de la catastrophe du Concorde, la cour de Versailles, comme juridiction de l'ordre judiciaire, n'a pas compétence pour statuer sur l'éventuelle responsabilité de l'État du fait de son agent qui serait convaincu de fautes d'omission dans le maintien du certificat de navigabilité.

ARMEE DE L'AIR

Le ministère des armées
Ministre, Madame Florence Parly.
La gendarmerie de l'air

L'ESPACE

Le ministre de « l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation » est compétent en matière de politique de l'espace.

Le titulaire de ce département ministériel est depuis les 17 mai et 21 juin 2017 la dame Frédérique Vidal, née en 1964 à Monaco, universitaire biologiste.

Il existe au ministère une direction générale de la recherche et de l'innovation.

Elle comporte un service de stratégie de la recherche et innovation, dont dépend le secteur : environnement, planète-univers, espace, qui s'occupe de l'observation de la Terre et de l'espace, proche et lointain.

Existe aussi un service de la performance ; le département des organismes spécialisés y assure la tutelle du CNES.

Le CNES est un établissement public scientifique et technique à caractère industriel et commercial, régi par les articles L. 331-1 et suivants du code de la recherche, placé sous la tutelle du ministre de la défense, de celui chargé de l'espace et de celui chargé de la recherche. Il y a un conseil d'administration doté d'un président qui exerce la direction générale de l'établissement, Jean Yves Le Gall actuellement en charge.

Voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 128

Voir au JO du 14 mars 2014 la convention conclue le 12 mars 2014 entre l'État et le CNES. La loi de finances pour 2014 alloue 171,9 millions d'euros au CNES pour garantir la maîtrise des technologies spatiales dans le domaine de la défense (programme d'imagerie spatiale MUSIS)

Le JO du 2 juillet 2014 publie une convention du 18 juin 2014 entre l'État et le CNES relative au programme d'investissements d'avenir.

Le CNES contrôle un certain nombre de filiales.

Légifrance cite quelques décisions d'intérêt limité concernant le CNES.

Le tribunal des conflits, le 24 avril 1978, avait décidé que le litige s'étant élevé entre le CNES et la société de boulangerie de Kourou quant au marché conclu entre eux en 1968 pour l'installation d'une boulangerie industrielle à Kourou relevait des juridictions de l'ordre judiciaire. Les contrats que le CNES est amené à conclure sont régis par les règles du droit privé, à l'exception des contrats passés avec des prestataires de service qui confient à ceux-ci l'exécution même de la mission dont le CNES est chargé, ou qui sont soumis à un régime exorbitant du droit commun.

Dans un arrêt du 10 juin 1988, le Conseil d'État condamne les entrepreneurs ayant pris part à la construction de l'hôtel Les Roches à Kourou, du fait des déficiences du système de climatisation.

En revanche, la CAA de Bordeaux déboute le 6 juillet 2004, n° 00BX02327, le CNES qui faisait état, lors de la construction d'un bâtiment à Toulouse, d'une mauvaise réalisation des joints entre les châssis des fenêtres des bureaux et le mur rideau de la façade, les travaux avaient fait l'objet de réserves en 1987.

II. Les autres États

Les autres États membres de l'Union européenne disposent eux aussi de services régulant la navigation aérienne.

L'Allemagne
La Grande Bretagne
L'Italie

Les États-Unis
DOT
USDOD
La FAA : l'administration fédérale américaine de l'aviation

L'agence spatiale américaine, NASA, créée en 1958, a un budget annuel de plus de 18 milliards de dollars
Le département de la défense dispose d'un budget spatial d'un montant supérieur.

La Russie
Rosaviakosmos

La Chine est une puissance spatiale qui s'affirme progressivement, elle aurait un budget spatial de 7 milliards de dollars, elle a envoyé une sonde spatiale et déposé un engin d'exploration sur la lune en décembre 2013, qui, semble-t-il, a eu des problèmes de fonctionnement
J. Guillet, L'Asie et l'espace, Monde chinois 2014/1, n° 37, p. 127-136

L'Inde

Le Japon

TITRE II. L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE

L'importance à travers le monde de l'industrie aéronautique et spatiale, les industriels, les ingénieurs, les techniciens. La nécessité d'injecter dans le secteur des capitaux considérables. Présentation des fabricants d'engins, moteurs, pièces, équipements. Diversité des métiers. Fabrication et service après-vente.

Les grands groupes aéronautiques et spatiaux multi métiers ont des implantations dans le monde entier. Les transactions se font habituellement en dollars. Politique de délocalisations des sites industriels.

Les fabricants des aéronefs et des objets spatiaux achètent ou font fabriquer par des équipementiers ou des sous-traitants une bonne partie des éléments destinés à être incorporés dans l'aéronef ou dans l'engin spatial.

Il convient de distinguer l'activité de conception des pièces et des produits et celle de leur fabrication.

(On peut tenter une comparaison avec l'industrie automobile)

Christiane Alcouffe, Capital intellectuel et compétitivité dans l'entreprise étendue. Exemples tirés de l'industrie aéronautique, Mélanges Pierre Spiteri, 2008, p. 93
(L'article s'appuie sur le cas d'Airbus, qualifiée d'entreprise étendue)

L'industrie européenne est dominée par l'aéronautique, le secteur spatial ne compte dans ce secteur que pour 5 %. Elle emploierait 375 000 personnes, dont 31 000 pour le secteur de l'espace.

Deux grands groupes américain et européen dominent actuellement le marché. Ces constructeurs opèrent non seulement pour l'aviation civile mais également pour les activités militaires et de défense. Ils fabriquent aussi bien à travers leurs bureaux d'étude et leurs ateliers de montage des engins affectés à la navigation aérienne que des objets destinés à la navigation spatiale.

Airbus est, en Europe, l'industriel majeur dans le secteur aéronautique.

Airbus est l'héritier et le regroupement d'une multiplicité de petites moyennes et grandes sociétés, Aerospatiale, Matra, Daimler Chrysler Aerospace, Casa, certaines anciennes, qui opéraient en Allemagne, en Angleterre, en Espagne, en France, en particulier en Île de France et dans le pays toulousain, come Sud Aviation.

EADS avait été créée en 2002 comme société de droit néerlandais, se trouvant à la tête d'une multiplicité de filiales et de sous-filiales.

Des changements ont affecté à partir de l'automne 2012 la composition de capital social, Daimler se désengagea, Lagardère également.

La société mère portait depuis le 1^{er} janvier 2014 le nom d'Airbus Group, elle prend en 2017 le nom plus bref d'Airbus SE, dont le siège social est installé à Amsterdam aux Pays-Bas. C'est une société européenne enregistrée à Leyde.

Le siège opérationnel est à Blagnac.

L'État allemand (autour de GZBV) et l'État français (autour de la SOGEP, société de gestion de participations aéronautiques) détiennent chacun 11,1 % du capital ou des droits de vote,

L'État espagnol autour de SEPI détient 4,2 % du capital.

73,6 % du capital relèvent de l'actionnariat flottant.

Les titres de capital sont cotés en bourse.

Le directeur général est l'allemand Thomas Enders, qui ne sollicite pas le renouvellement de son mandat. Devrait lui succéder, au terme de l'assemblée générale tenue à Amsterdam le 10 avril 2019, comme président exécutif Guillaume Faury.

Président du conseil d'administration, Denis Ranque.

L'activité industrielle est répartie en trois grandes divisions : la division Airbus pour la construction d'avions, la division militaire et espace, la division hélicoptères.

Boeing est le géant américain de l'aéronautique aérienne et spatiale, civile et militaire.

Boeing a décidé en 2001 de déplacer son siège de Seattle à Chicago.

Böing était le nom d'origine allemande du père du fondateur.

Principales usines à Everett près de Seattle et à Wichita dans le Kansas.

Le groupe industriel est divisé en plusieurs départements : air planes et LCA gros porteurs, aérospatiale, recherche développement, financement. Plusieurs divisions : B. Aviation commerciale, 80 000 employés ; B. Défense, espace, sécurité : Plateformes militaires, Service et soutien logistique, système de réseaux et activités spatiales, B. Phantom Works ; B. Services globaux.

Le Canada : Bombardier

Les industriels d'Europe et d'Amérique du Nord vont progressivement et lentement se heurter à la concurrence des nouveaux entrants, à la main d'œuvre souvent meilleur marché qu'aux États-Unis ou en Europe.

La Chine entend développer son industrie aéronautique en matière civile et militaire.

AVIC, Aviation Industry Corporation of China

La COMAC, Commercial Aircraft Corporation of China, possède son siège social à Shanghai.

Le Japon, où les fabricants relèvent de l'industrie lourde,

La Corée, qui connaît un développement rapide,

L'Inde, longtemps en retard,

Le Brésil possède Embraer, entreprise brésilienne d'aéronautique, dont le siège est à Sao José dos Campos, ville de plus de 600 000 habitants située à l'Est de São Paulo et qui serait jumelée avec Toulouse.

Le pays manquerait d'ingénieurs. Boeing doit en prendre le contrôle.

La Russie

Les nouveaux avionneurs, par Philippe Jarry, La lettre, Académie de l'air et de l'espace, 2011, n° 71

AVIATION CIVILE

La fabrication des avions

Les avionneurs fabriquent différents modèles, gammes ou types d'avions.

Ces avionneurs ont pour la plupart et pour le moment historique leurs bureaux de recherche, leurs usines de fabrication et leurs ateliers d'assemblage localisés en Amérique du Nord et en Europe.

Airbus possède cependant certains établissements en dehors de l'Europe.

Airbus a ouvert en 2008 une ligne d'assemblage final A320 en Chine
Airbus a ouvert, hors Europe, une usine d'assemblage à Mobile (Alabama)

Un centre d'aménagement cabine et de livraison d'A 330 est en construction en Chine, à Tianjin, 2 mars 2016. Ce centre doit se livrer à l'aménagement intérieur des avions, leur peinture, les essais en vol, les vols d'acceptation. Ce centre devrait être opérationnel en 2017, il devrait produire un ou deux appareils par mois. 1240 avions Airbus sont actuellement exploités en Chine.

On peut opérer des distinctions selon les dimensions et charges des aéronefs conçus et construits.
. Les fabricants des gros porteurs et des longs courriers

Airbus fabrique différents modèles d'appareils aériens gros porteurs.

A 350.

Airbus A350 XWB fuselage ultra large, 2 réacteurs de Rolls Royce, autonomie de vol de 14 000 / 15 000 km, 300 à 400 passagers, assemblage à Toulouse. Première livraison à la compagnie du Qatar en décembre 2014.

L'A350-1000 a obtenu la certification à l'automne 2017, cet appareil peut transporter 440 passagers. Prix catalogue, 360 millions d'euros. Le premier exemplaire devrait être livré fin 2017 à une compagnie du Qatar.

A 380

Énorme très gros porteur. Programme lancé en 2000. Assemblage final à Toulouse, peinture et aménagement commercial à Hambourg, 525 à 853 passagers, deux ponts, + de 15 000 km de rayon d'action, 4 réacteurs, des ailes de 45 mètres.

Vitesse de croisière 910 km/heure. Prix catalogue, 445,6 millions de dollars. Premier vol en 2005. Rentabilité contestée.

Gourmand en carburant. Minceur des commandes. La livraison s'opère à Hambourg ou à Toulouse. 353 appareils commandés et 222 livrés. Le constructeur espérait la commande entre 2000 et 2020 de 1400 appareils. Le principal client

est la compagnie Emirates, cette compagnie de Dubaï a effectué la moitié des commandes de cet appareil. De mauvais augures annoncent régulièrement l'interruption du programme. Le fabricant avait réduit depuis juillet 2016 le rythme des cadences de production. Cet appareil a été conçu pour effectuer des transports de masse entre de très grandes plates-formes aéroportuaires. Les Low Cost préfèrent détenir des appareils plus petits, plus faciles à remplir, de coût d'achat et d'entretien moindre. La presse fait état le 18 janvier 2018 de 36 commandes par Emirates, 20 fermes, 16 en option. Ce qui donne à l'industriel une dizaine d'années de chantier. Quatre appareils peuvent sortir chaque mois des chaînes d'assemblage. La direction d'Airbus annonce le 14 février 2018 la fin des livraisons en 2021. Le programme prend donc fin à terme. Un fabricant est tributaire de ses clients...

Les différentes gammes de Boeing

On évoque la cessation de la fabrication du 747, conçu pour le transport de 400 à 600 passagers. Le premier vol était de 1969.

Le 747-8 Intercontinental, Jumbo jet, au rayon d'action de près de 15 000 km. 400 à 500 places.

Le 767. Commandé à plus de 1100 exemplaires depuis son lancement.

Boeing 777 : un bi moteur. Bi couloir. Lancement depuis 1995. Différentes familles se sont formées. Air France en détient un certain nombre.

777X : 300, 400 places. Le futur.

Le 787 Dreamliner, 200 / 300 passagers. Utilisation de la fibre de carbone dans la composition.

Sukhoi propose le super jet international

Mitsubishi, le MJR-21

. La fabrication des moyens courriers : avions de 160/190 places

Boeing

Le 737, l'avion le plus vendu. On prétendait, en 2015, qu'un avion sur 4 en activité était un Boeing 737. Le prix catalogue d'un Boeing 737-800, doté de 189 sièges pour les passagers, serait de 93 millions de dollars, mais un très bon acheteur pourrait obtenir une réduction de 40 %.

Le fuselage, une fois parvenu dans l'atelier d'assemblage, est muni des ailes et des gouvernes. On installe les planchers, les espaces de stockage et les espaces cuisines. On pose les cloisons intérieures, les coffres à bagages. Il faut installer les circuits hydrauliques, le train d'atterrissage, les moteurs. L'assemblage dure deux semaines environ. On peint l'appareil aux couleurs du transporteur.

Le Boeing 737 – 8 et 9 Max fait en mars 2019, à la suite de deux accidents, l'objet d'interdiction de vol - par décision de l'agence de l'UE pour la sécurité aérienne, ainsi que sur décision des autorités des États-Unis.

Airbus

Les mono couloirs

L'Airbus A 319 a une capacité de 160 passagers.

L'Airbus A 320, lancé en 1988, a été livré à près de 6000 exemplaires. Airbus fait état en novembre 2017 d'une commande de 430 appareils de la famille A320 par Indigo, qui achète ces aéronefs pour les louer en particulier à des compagnies à bas coûts comme Wizz Air, Frontier air, Volaris ou Jetsmart.

L'Airbus A 321LR a un rayon d'action de 7400 km et peut transporter 240 passagers. Ce n'est pas à proprement parler un moyen-courrier classique, puisqu'il peut effectuer des liaisons transatlantiques. 1^o vol en janvier 2018.

La presse fait état en octobre 2017 d'un accord entre Airbus et le canadien Bombardier, au terme duquel cet industriel du Québec confie à Airbus le pilotage du programme de fabrication de son moyen-courrier C Séries (110 / 135 places). Airbus a acquis le contrôle de la moitié du capital de la filiale de Bombardier produisant ces avions moyen-courriers pour un euro.

Le chinois Comac lance un avion pour 158/174 (168/190) passagers, avec un rayon d'action de 4075 à 5555 km : Comac C 919. Concurrent de l'A 320. Assemblage à Shanghai Pudong. Premier long vol d'essai en novembre 2017. Livraison prévue pour 2021. Les principaux acquéreurs sont des compagnies chinoises.

. Les fabricants des avions régionaux

La construction porte sur des appareils pour transporter 50/70/90 passagers, avec une autonomie de vol de 1500 km.

ATR est un GIE, une co-entreprise entre Leonardo- Finmeccanica et Airbus, qui détient 80 % du marché mondial des avions de 50 à 90 places : 157 avions vendus en 2011

Les avions à hélices sont moins gourmands en carburant. Le coût d'entretien est moindre. Ils peuvent se poser sur des pistes plus courtes.

Un projet d'avion de 100 places.

Bombardier, industriel canadien

La presse fait état en janvier 2018 d'une « guerre » commerciale entre Bombardier et Boeing.

Aux États-Unis, le département du commerce établit des droits compensateurs et antidumping de 292 % sur les appareils de l'avionneur québécois. Alors que la commission du commerce international ITC rejette la plainte de Boeing contre Bombardier concernant les avions CSERIES.

Embraer, brésilien, fabrique des avions commerciaux de moins de 150 sièges.

Embraer est destiné à passer sous la férule de Boeing.

MHI, japonais, accomplit en novembre 2015 un vol d'essai d'un avion de moins de 100 places, le Jet régional Mitsubishi, MRJ

Sukhoi, russe, envisage un avion de 75/95 places. Le Super Jet 100.

La Chine a son projet, ARJ-21.

. Les appareils de l'aviation de tourisme et de l'aviation d'affaires

Conjoncture assez morose. C'est le marché de l'occasion qui serait dynamique. La moitié des clients se trouve aux États-Unis. La plupart des clients sont à 85 % des grosses sociétés. Les États 10 %.

Dassault Aviation fabrique le Falcon. 66 Falcon livrés en 2012, 77 appareils neufs livrés en 2013. Dassault freine la production du Falcon 5X (retard dans la certification du réacteur Silvercrest de Snecma). Dassault prépare pour 2016 le Falcon 8X qui pourrait accomplir près de 12 000 km en 14 heures, avec 8 passagers et 3 membres d'équipage, 55 millions de dollars.

Gulf Stream
Bombardier

Draher : fabrique des petits avions TBM, monomoteur, hélice, turbopropulseur, à grande vitesse, 600 km/h, Tarbes
Louey. 10 livraisons en Europe en 2017.

Cessna et Beechcraft sont deux entreprises ayant leur siège à Wichita dans le Kansas, contrôlées par Textron, elles sont
les premiers fabricants dans le monde d'avions de tourisme.

Embraer
Pilatus

Un salon à Genève
Marché fragile, 678 appareils neufs livrés en 2013
Certains appareils haut de gamme ont un rayon d'action de plus de 10 000 km.
L'âge moyen des machines est de 17 ans.

. La fabrication des hélicoptères

Airbus Helicopters est une division d'Airbus, qui était dirigée par Guillaume Faury, ayant son siège à Marignane. Usines
à Marignane, la Courneuve. Une filiale allemande, à Donauwörth. Une filiale espagnole, à Albacete. Plus de 6 milliards
d'euros de chiffre d'affaires. 22 000 salariés. 12000 hélicoptères en activité. Assure la maintenance. Matériel civil.
Marché du transport sanitaire. Matériel militaire. 497 appareils livrés en 2013.

Bell Helicopter (du groupe Textron) a son siège dans le Texas à Fort Worth. Une usine au Canada à Mirabel dans les
Laurentides.

Sikorski, à Stratford, filiale de Lockheed Martin depuis 2015

Agusta Westland, filiale de Finmeccanica, a son siège près de Varèse, en Lombardie (civil et militaire)

. Les fabricants des aéronefs sans pilote

LE MILITAIRE

L'industrie de défense. L'industrie aéronautique militaire.
Les armées et donc les États sont des clients importants de l'industrie aérospatiale.

Airbus Defence & Space, Airbus DS, est l'une des principales divisions d'Airbus.
Cette division fait 20 % de l'activité du groupe.

Dirk Hoke est à sa tête.

La subdivision chargée du militaire prend le nom de Military Aircraft Systems.

Avions militaires

Cassidian avait succédé à l'ancienne division Systèmes de défense et de sécurité, qui détient la participation d'EADS
(37,5 %) dans MBDA premier fabricant mondial de missiles.

Dassault Aviation (capital détenu à 50,55 % par le groupe industriel Marcel Dassault, 46,32 % par EADS France) fabriquait le Mirage et maintenant le Rafale.

Daher Socata

BAE Systems, issu de British Aerospace, qui a son siège à Farnborough, est l'un des principaux industriels mondiaux de l'armement.

On avait évoqué, en septembre 2012, un rapprochement entre EADS et BAE Systems. Le gouvernement français aurait été réticent à perdre sa prépondérance au sein du groupe industriel. L'Allemagne était hostile. Ce projet a échoué.

FINMECCANICA est un important ensemble industriel italien, il est fabricant d'hélicoptères, d'électronique de défense, de matériel aéronautique. L'État italien détient 32 % du capital. Agusta Westland en est une filiale.

Boeing a une division en charge de l'armement qui a son siège près de Saint Louis. BDS. Bombardiers, hélicoptères, drones.

Lockheed Martin : l'État américain en est le principal client.
Le projet ambitieux et coûteux sous contrôle américain, de l'avion de chasse du F-35 Lightning.

Northrop Grumman travaille dans le secteur de la défense, siège à Los Angeles.
Le projet du bombardier furtif, programme LRS-B lui est attribué en octobre 2015

L'OAK est un consortium qui regroupe la construction aérienne russe
Les Mig
Sukhoi, constructeur russe d'avions militaires

La fabrication des drones
L'industrie israélienne, américaine, française ...
L'USAF entend développer dans les années à venir l'utilisation des drones. Ces drones sont dirigés à distance via satellites depuis des bases situées aux États-Unis, la base principale est située près de Las Vegas. On prévoit des bases en Californie près de Sacramento, près de Tucson, à Honolulu.

Les **motoristes** fabriquent les moteurs des avions et des hélicoptères

Le début de l'aviation : la propulsion à hélices avec une ou deux hélices
Les avions à réaction
Les turbopropulseurs sont des moteurs à réaction composé d'une turbine à gaz équipée d'hélices
Les turboréacteurs sont des moteurs à réaction dans lesquels l'air est comprimé par un ou des compresseurs entraînés par une ou des turbines, porté à haute température par la combustion du carburant puis détendu dans une tuyère

Safran est une société issue de la fusion entre Sagem et la Snecma.
L'État, ayant réduit sa participation en 2017 et en octobre 2018, détient 10,81 % du capital et 17,67% des droits de vote aux assemblées de Safran.
68000 employés et salariés.
Safran dispose de plusieurs filiales.
L'une, Safran Aircraft Engines, issue de la Snecma, est un fabricant de moteurs d'avion, dont le produit phare est le

moteur LEAP (succédant au CFM 56) fabriqué en lien avec General Electric. Cette société dispose d'usines et d'établissements à Évry-Corbeil et à Gennevilliers.

En 2014, le secteur propulsion aéronautique et spatiale du groupe représentait 53 % du chiffre d'affaires, 72 % du résultat opérationnel.

Safran Helicopter Engines, ex Turbo Meca, siège à Bordes, près de Pau, fabrique des turbines à gaz pour hélicoptères.

La SAS Safran Power Units, ex Micro turbo, filiale de la précédente, qui a son siège au Nord de Toulouse, conçoit et fabrique des démarreurs et des turboréacteurs de petite puissance pour des missiles et des drones à applications militaires.

Sites à Dallas, San Diego (une usine de production de groupes auxiliaires de puissance APU pour avions commerciaux), Sydney.

Rolls - Royce : fabrique des moteurs d'avion. Siège à Londres.

Pratt & Whitney. Siège à Hartford.

C'est une filiale d'United Technologies UTC, appelée à entrer dans le groupe Raytheon Technologies, issu d'une concentration entre United Technologies et Raytheon.

General Electric Aviation, filiale d'un très grand groupe industriel américain, est l'un des premiers fournisseurs de moteurs d'avion dans le monde.

Les équipementiers et sous-traitants

Les AÉROSTRUCTURES

Ce sont de petits ou gros industriels qui fabriquent des pièces et des éléments qui entreront dans la composition de l'aéronef.

Ils travaillent éventuellement aussi bien pour Airbus, pour Boeing ou d'autres avionneurs, ou pour les compagnies aériennes pour l'entretien et la maintenance. Ils fournissent des produits de façon isolée ou bien ils entrent dans le programme de fabrication d'un avion pour un cycle d'une dizaine d'années. Airbus dispose à Washington d'un bureau d'achat pour faciliter ses achats auprès de fournisseurs américains, Airbus fait en 2014 30 milliards d'achat par an, un tiers aux États-Unis.

Les plus importants équipementiers existant dans le monde sont américains. Boeing a une filiale française qui négocie les achats avec les entreprises françaises. Boeing ferait chaque année 43 milliards d'achat par le monde.

Latécoère : fabrique des portes et des structures d'avion

Zodiac Aerospace : fabrique des sièges, les coffres à bagages, les sanitaires, des toboggans d'évacuation, des parachutes. Contrôlé par Safran. Voir la notification de l'opération de concentration au JOUE du 23 novembre 2017. Non-opposition de la Commission, 21 décembre 2017, JOUE du 18 avril 2018.

Messier-Bugatti (du groupe Safran) : trains d'atterrissage

Labinal (Safran) : systèmes électriques

Hispano-Suiza (Safran) : transmissions de puissance

Ratier Figeac, filiale de la société américaine UTC Aerospace Systems de Charlotte en Caroline du Nord : fabrique des hélices, des éléments du cockpit et de la cabine

Figeac Aero, qui fournit entre autres des pièces à des motoristes du groupe Safran

Le Piston Français, LPF, assure l'usinage et l'assemblage de pièces d'avion, d'hélicoptères, de moteurs et d'équipements. Siège à Blagnac. Sites industriels à Blagnac, Auterive, Lunel, Sommières, Savigny le Temple, Varsovie, Casablanca.

D'autres industriels fabriquent des composants des moteurs, MTU, Avio, TECHSPACE

Liebherr-Aerospace produit des systèmes de traitement et climatisation de l'air pour l'aéronautique, pressurisation de la cabine, climatisation, antigivrage, cette société fabrique des trains d'atterrissage. Des usines au Nord de Toulouse, en Souabe près de Lindau, au Brésil dans l'État de São Paulo, à Nijni Novgorod en Russie. Le fondateur de l'entreprise était d'origine allemande, la société mère qui a conservé son caractère familial a fixé son siège à Bulle, en Suisse.

Potez : une usine à Aire sur Adour

B/E Aerospace fabrique des équipements pour cabines d'avion, sièges, système d'éclairage, système d'oxygène, équipements pour la préparation et le stockage des repas et des boissons, systèmes sanitaires. Rockwell Collins en prend le contrôle.

L'avionique

L'avionique désigne la fabrication des équipements servant au pilotage des avions.

Thales : groupe d'électronique. Gestion du trafic aérien, aide à l'atterrissage. L'État contrôle 25 % du capital, Dassault 24 %.

Rockwell Collins : fabrique du matériel électronique pour l'aviation. Avionique du poste de pilotage. Électronique de cabine. Communications et gestion de l'information pour les avions commerciaux et les avions d'affaires. Radars. Matériel radio. Siège à Cedar Rapids, à 160 km de Des Moines, la capitale de l'Iowa.

United Technologies en avait pris le contrôle.

UTC fabrique et produit des éléments de haute technologie dans le secteur de la construction et de l'industrie spatiale. Ses principaux pôles d'activité sont : Otis Elevator, UTC Climate, Controls et Security, Pratt & Whitney, UTC Aerospace

Systems.

Voir la notification de la concentration en date du 12 mars 2018, JOUE du 20 mars 2018.

Raytheon : siège près de Boston. Fabricant du four à micro-ondes. Fabrique les missiles Patriot et Tomahawk. Fabrique des radars et du matériel de défense.

La presse fait état en juin 2019 d'une concentration entre United Technologies et Raytheon donnant naissance au groupe Raytheon Technologies.

Le groupe voudrait se séparer d'Otis.

Les fabricants de pneumatiques. Michelin.

GIFAS, groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales.

LE SPATIAL

L'industrie spatiale concerne les fabricants d'objets spatiaux, des fusées-lanceurs et des satellites.

Les européens

. Airbus a regroupé ses activités militaires et spatiales dans une filiale nommée Airbus Defence & Space SAS.

La division spatiale, dite Space Systems, prend la suite de ce qu'on appelait antérieurement Astrium, qui résultait d'une fusion réalisée en 2000 entre Matra Marconi Space et la division spatiale de DaimlerChrysler Aerospace.

Plusieurs sites industriels en Europe, une multiplicité de sociétés incorporées dans le groupe Airbus.

Le site des Mureaux, à 40 km de Paris, abrite la plupart des services centraux de l'activité Space Transportation. Il est spécialisé dans la maîtrise d'œuvre des programmes spatiaux, comme celui d'Ariane ; la production d'équipements et de systèmes les plates-formes de simulation et de validation des équipements, des systèmes électriques et des actionneurs, des programmes de vol et de la mise au point des moyens sols : elles sont utilisées pendant tout le cycle de vie des produits pour la validation des évolutions, l'analyse et l'expertise des vols.

En ce qui concerne la mise en chantier d'Ariane 6, une entreprise commune a été créée en 2014 autour d'Airbus et de Safran, 50-50. Le premier nom était Airbus Safran Launchers, ASL. Le siège social se trouve à Issy les Moulineaux. Cette société, renommée en juillet 2017 Ariane Group, regroupe les systèmes de lanceurs d'Airbus et la propulsion de Safran. Son objet est le développement et la production de véhicules de lancement dans le secteur des lanceurs, civils et militaires.

Cette société est présente sur le marché des adaptateurs de charge utile et des séparateurs.

9000 salariés en France et en Allemagne.

Ariane Group contrôle, à 73 %, le capital d'Arianespace, qui est une entreprise, opérateur de lancement d'objets spatiaux.

Site à Élancourt

Le site toulousain d'Airbus Defence and Space SAS est implanté dans le Sud Est de la ville, dans la zone de Palays. Ce site est spécialisé dans la maîtrise d'œuvre, la conception, l'assemblage, intégration et tests pour les satellites de télécommunications, observation de la terre et sciences. Il possède des compétences dans le domaine des instruments optiques, l'avionique, les logiciels embarqués et les systèmes sols. Ce site de Toulouse est également un centre d'expertise pour les activités de services pour les activités de services spatiaux, il couvre l'ensemble de l'offre communication et géo information.

Le site de Saint Médard en Jalles près de Bordeaux

Les sites en Allemagne

Un site à Madrid Barajas pour les composites pour les applications spatiales

Un site à Kourou

Un site à Houston

La presse le 17 novembre 2014 fait état d'un contrat conclu par l'ESA avec Airbus Defence and Space tendant à la réalisation du module de service de la capsule américaine Orion. Cette capsule est développée par Lockheed Martin Space Systems pour des missions habitées vers la lune, quatre astronautes à bord sont prévus après 2020. Premier vol prévu en 2017/2018 vers les points de Lagrange lunaires. Contrat de 300 millions d'euros. Le module de service est destiné à procurer la propulsion, l'alimentation électrique, le contrôle thermique et les composants vitaux de cette capsule de la NASA. M. François Auque est présenté par la dépêche de l'AFP comme le directeur général pour les systèmes spatiaux d'Airbus D. & S.

. Thales

L'État français en contrôle 27 % du capital, Dassault 26 %.

Avionique et espace.

La sonde Rosetta Thales a été envoyée en direction d'une comète, au-delà de l'orbite de Jupiter. L'atterrisseur Philae de la sonde Rosetta s'est posé en novembre 2014, à 510 millions de km de la terre, sur la comète 67P/ Churyumov-Gerasimenko.

Thales Alenia Space est une filiale de Thales pour 67 % et de Finmeccanica pour 33 % du capital.

Fabricant de satellites de télécommunications, de météo, d'observation militaire.

Un établissement à Toulouse route de Seysses près de Francal. Un autre à Cannes.

(Ces sites seraient en sur-effectif, 2500 et 2000 salariés, les commandes de satellites seraient en nombre insuffisant).

La règle du juste retour en matière industrielle : les contrats industriels sont attribués par l'ESA en ce qui concerne les programmes optionnels à proportion de la contribution financière de chaque état aux industriels de cet état

Le CIS Communication, Intelligence et Security est décrit comme un guichet unique des systèmes de communication terrestre et par satellite

ELECTRONICS

Les américains

Boeing dispose d'un secteur industriel qui fabrique des satellites à usage civil ou militaire, c'est un important fournisseur de la NASA.

Loral : communication par satellites

La société Orbital Sciences fabrique des satellites et des lanceurs, comme la fusée Antares qui a connu un échec le 28 octobre 2014 (il s'agissait de lancer le cargo Cygnus qui devait ravitailler pour le compte de la Nasa la station spatiale internationale) (le premier étage du lanceur était doté d'un moteur de l'époque soviétique NK-33). La fusée et le chargement du vaisseau étaient estimés à 200 millions de dollars.

Les russes

La fusée Soyouz fabriquée en Russie, à Samara, par Starsem

Les chinois

Li Du, Le rôle des institutions administratives dans l'industrie spatiale en Chine, in Pratiques juridiques dans l'industrie

aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 95.

Les **motoristes** fabriquent les moteurs des fusées lanceurs et ceux des satellites et des vaisseaux spatiaux Safran, constructeur du moteur Vulcain de la fusée Ariane. Safran, producteur de systèmes propulsifs pour satellites et véhicules spatiaux.

Les entreprises de réparation et de maintenance

Il peut s'agir de sociétés filiales des grands groupes de l'industrie aéronautique ou d'entreprises indépendantes spécialisées dans ce genre de métier.

À titre d'exemple : 3° Civile, 9 avril 2014, n° 12-29271 : la société EAS développement, qui exerce une activité de maintenance et réparation d'aéronefs ; contentieux relatif aux défauts du hangar destiné à accueillir des avions gros porteurs.

Jouent un certain rôle d'entretien des appareils aériens les entreprises pratiquant l'assistance en escale.

Enseignement et recherche

Les écoles d'ingénieurs

L'ISAE / Sup⁷ Aero, Institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace, est issu du rapprochement de Sup⁴ Aero et de l'ENSICA. Cet institut appartient à la catégorie des grands établissements mentionnés à l'article D. 717-5 du code de l'éducation ; il relève, comme l'École Polytechnique, de la tutelle du ministre de la défense, art. D. 755-1 du code de l'éducation.

Les organismes de recherche : l'ONERA, office national d'études et de recherches aérospatiales, avec des établissements et des implantations à Meudon, Châtillon, Toulouse, Modane ...

Le lycée Airbus à Toulouse route de Bayonne

Il existe un brevet d'initiation aéronautique et même un certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique, voir décret et arrêtés du 19 février 2015, JO du 21 février 2015, p. 3225.

Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, sous la codirection de Ph. Achilleas et de W. Mikalef, Collection de l'IDEST

CHAPITRE I. LES ASPECTS DE DROIT PUBLIC

L'aide, l'assistance, la tutelle et les contrôles opérés par les pouvoirs publics sur l'industrie de l'aéronautique et de l'aérospatial sont réels.

Les États aident et favorisent le développement de l'industrie en matière aérienne et spatiale, ils soutiennent cette industrie, ils la contrôlent et la surveillent. Ils veillent en particulier à la sécurité des vols.

Lorsque l'acquéreur des produits est l'armée ou l'administration, on applique les règles sur les marchés publics.

(Voir l'avis du comité économique et social européen sur les défis et mutations industriels dans le secteur aérospatial, JOUE du 15 février 2019, C 62/1 : l'industrie aéronautique, dans l'UE, génère 500 000 emplois directs de qualité, il faut ajouter 1 million d'emplois indirects. L'industrie aéronautique européenne détient un tiers du marché mondial. Elle doit faire face à des concurrents ambitieux et dynamiques, comme l'industrie américaine ou celle des pays émergents. L'avis préconise une politique européenne pour soutenir l'industrie aéronautique. Il est en faveur d'un financement public continu, en particulier dans le secteur de la recherche et de l'innovation. Le comité prône l'électrification et l'hybridation des aéronefs. Il faut éviter de taxer excessivement le transport aérien. La consolidation est nécessaire dans le secteur du transport aérien. L'industrie aéronautique doit attirer une main d'œuvre qualifiée

Les États contrôlent les investissements effectués par des intérêts étrangers dans leurs industries.
Voir le règlement UE 2019/452 du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union.

Section I. Les mécanismes de régulation de la libre concurrence

§ I. Le partenariat entre les industriels et les pouvoirs publics

L'entreprise commune Clean Sky 2 tend à asseoir la compétitivité de l'industrie aéronautique européenne. Elle a été créée par un règlement n° 558/2014 du 6 mai 2014 pour une période allant jusqu'en 2024. Siège à Bruxelles. Elle succède à l'entreprise Clean Sky active jusqu'en 2017. Partenariat public/privé dans le secteur de la recherche et de l'innovation. L'entreprise commune est constituée de membres, l'UE ainsi que des membres privés, des responsables (des grands industriels) et des entités associées (comme des universités ou des industriels). Amélioration des technologies aéronautiques. Accroître le rendement du carburant d'aviation pour réduire les émissions de CO2. L'Union apporte une importante contribution financière.

Le financement par Horizon Europe

L'aéronautique est en France bien représentée parmi les 34 programmes d'investissement d'avenir PIA, certains concernent les drones civils, les dirigeables, les avions à propulsion électrique.

L'idée du juste retour industriel.

§ II. Les aides d'État

L'industrie aéronautique est choyée dans tous les pays du monde par les pouvoirs publics, qui accordent à ce secteur industriel hautement performant des facilités et aides directes ou indirectes diverses.
Les pouvoirs publics contribuent largement au financement de la recherche, R & D.
Le débat consiste à déterminer si ces divers avantages sont licites ou prohibés.

1. Dans le cadre de l'Union européenne

Le contrôle des aides exercé par les autorités de l'Union européenne

La notion d'aide est plus générale que celle de subvention, elle comprend non seulement des prestations positives, mais également des interventions d'État qui allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise. Un traitement fiscal avantageux plaçant des bénéficiaires dans une situation financière plus favorable que les autres contribuables constitue une aide d'État, cf. l'arrêt Kernkraft de la CJUE, étranger au droit aérien, rendu le 4 juin 2015, C-5/14.

Les équipementiers ont recours aux mécanismes de l'assurance pour se couvrir contre le risque de change entre l'euro et le dollar.

La commission a validé un programme français proposé par la Coface, garantie AERO 2008, absence d'aide d'État, décision du 8 mars 2011, JOUE 5.7.2011.

2. Dans les rapports internationaux

Des différends se sont élevés entre l'Union européenne et les États-Unis concernant le commerce des aéronefs civils gros porteurs ainsi que les aides accordées à Airbus ainsi qu'à Boeing. Ce contentieux à multiples rebondissements a été porté devant les instances de l'Organisation mondiale du commerce.

Serge Guinchard et autres, Droit processuel, Dalloz, consulter les § 516 et suivants concernant le règlement des différends de l'OMC.

Toute subvention n'est pas interdite. Le subventionnement de la production en soi n'est pas interdit. Certaines subventions étatiques sont cependant prohibées dans le commerce international. Sont interdites les subventions subordonnées à l'utilisation par le bénéficiaire de la subvention de produits nationaux de préférence à des produits importés.

Dans ce contentieux hautement complexe, il est fait application de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 et de l'accord SMC sur les subventions et les mesures compensatoires. Ainsi que du dispositif relatif aux procédures régissant le règlement des différends.

Un accord sur le commerce des aéronefs civils a été fait à Genève en 1979, l'annexe a été modifiée par un protocole du 5 novembre 2015 signé à Genève.

L'accusé : Airbus

Airbus est accusé de recevoir des aides illégales.

Une plainte a été déposée par les États-Unis. Rapport du groupe spécial en date du 30 juin 2010, mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs : l'organe de règlement des différends ORD a établi un groupe spécial qui a établi un rapport de plus de 1200 pages concluant que sur un certain nombre de points les États-Unis ont établi l'existence de subventions prohibées de la part des Communautés, de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et du Royaume Uni ; le rapport est négatif sur d'autres points. L'affaire a été portée fin 2010 devant un organe d'appel. L'organe d'appel a estimé que certaines subventions accordées par l'UE et certains États européens étaient incompatibles avec l'article 5 de l'accord SMS, sont citées les aides au lancement. 18 mai 2011.

Rapport adopté par l'ORD le 1^{er} juin 2011.

Désaccord entre les européens et les États-Unis quant à l'exécution des mesures figurant dans le rapport.

La procédure d'arbitrage est interrompue en janvier 2012 à la demande des deux parties.

La presse fait état d'une décision prise le 22 septembre 2016 par l'instance d'appel de l'OMC, estimant, à propos d'Airbus, que l'UE n'était pas en conformité avec certaines règles internationales concernant les aides publiques. Ce sont les prêts bonifiés accordés à Airbus qui sont en particulier en cause. Le programme Airbus 350 aurait bénéficié d'une aide indue de 4 milliards de dollars.

Les États-Unis exercent en octobre 2019 des mesures de rétorsion à l'encontre de l'UE.

L'accusé : Boeing

Plusieurs dossiers ont été présentés devant l'OMC.

Les rapports se succèdent. Il est demandé à l'OMC s'il y a de la part des États-Unis violations des accords en vigueur. Il est demandé à l'OMC de vérifier si les États-Unis ont appliqué les décisions de l'OMC.

Boeing est périodiquement accusé par l'UE de percevoir des aides illégales de la part des autorités américaines.

Une plainte des États européens et de la Commission européenne faisant état de subventions prohibées accordées par les États-Unis à Boeing : l'ORD a établi un groupe spécial - le rapport définitif du groupe spécial a été publié le 31 mars 2011 : États-Unis - mesures affectant le commerce de aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte). Le rapport conclut que sur un certain nombre de points un certain nombre de subventions à l'exportation accordées par les États-Unis sont

incompatibles avec l'accord SMC et que les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes ; le retrait de la subvention est recommandé.

Le rapport de l'Organe d'Appel signé à Genève le 27 janvier 2012 a été publié le 12 mars 2012, cet organe d'appel recommande que les États-Unis prennent des mesures en conformité avec leurs obligations au titre de l'accord SMC, plus précisément pour éliminer les effets défavorables causés par leur recours à des subventions, ou qu'ils retirent ces subventions. Idem pour des subventions à l'exportation.

Dans un communiqué daté du 14 avril 2014, l'UE dénonce le non-respect de la décision de l'OMC par les États-Unis, Boeing continuerait à percevoir des subventions illégales. L'UE entend insister auprès de l'OMC pour une mise en conformité et envisage de prononcer des sanctions de 12 milliards de dollars par an.

Procédure de mise en conformité.

Les États-Unis ont-ils respecté les conclusions de la décision antérieure rendue sur le fond ? L'UE soutient que non.

Un groupe spécial avait distribué un rapport le 9 juin 2017. L'UE sur certains points n'était pas en mesure de présenter des allégations. Les États-Unis n'avaient pas retiré certaines subventions. Sur d'autres points, le rapport indiquait qu'à l'égard de certaines mesures l'UE n'avait pas établi l'existence de subventions spécifiques. Certaines mesures avaient entraîné une perte de ventes. Les États-Unis ne s'étaient pas sur certains éléments conformés aux recommandations et décisions de l'ORD.

L'UE a formé un recours le 29 juin 2017 sur certaines questions couvertes par le rapport du groupe spécial devant l'organe d'appel à l'encontre d'un rapport du groupe spécial dans le différend États-Unis – Mesures affectant le commerce des avions civils gros porteurs (deuxième plainte). UE et EU occupent tous deux dans la procédure la position d'intimé.

Le rapport de l'organe d'appel de 207 pages est daté du 15 mars 2019, il a été publié, WT/DS353/AB/RW, le 28 mars 2019 sur le site de l'OMC. Le rapport est rendu sur recours de l'Union européenne, art. 21:5 du mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

Sur le fondement des articles 5 c) et 6.3 de l'accord SMC (accord sur les subventions et les mesures compensatoires), préjudice grave – détournement, pertes de ventes et empêchement de hausses de prix :

Les mesures de la NASA et du département de la défense avaient permis à Boeing de lancer en 2004 son 787 avancé sur le plan technologique, causant ainsi des pertes de ventes notables dans les campagnes de vente en Australie, en Islande, au Kenya et en Éthiopie, une menace de détournement et d'entrave en Australie, et un empêchement notable de hausse des prix.

S'agissant des subventions fiscales, l'organe d'appel constate que des mesures avaient causé des pertes de vente à Airbus dans deux campagnes de vente sur le marché des LCA, large civil aircraft, avions civils gros porteurs, de 100 à 200 sièges.

Les prix des obligations émises par la ville de Wichita (une des subventions) amplifiaient les subventions fiscales liées, causant un préjudice à Airbus.

Sur le fondement de articles 4.7 (recommandation de retirer une subvention prohibée) et 7.8 (mesures correctives) de l'accord SMC : les recommandations formulées dans des affaires connexes antérieures restent exécutoires, la recommandation formulée par le groupe spécial est maintenue. L'État auteur d'une subvention ayant causé des effets défavorables doit prendre les mesures appropriées pour les éliminer ou retirer la subvention.

L'organe d'appel recommande à l'organe de règlement des différends ORD de demander aux États-Unis, conformément à leurs obligations, de mettre fin aux mesures prises par eux et incompatibles avec l'accord SMC.

Les États-Unis ont formé un recours portant sur le Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, distribué le 22 septembre 2016. Le rapport du Groupe spécial fait actuellement l'objet d'un appel.

L'UE a engagé une procédure contre les États-Unis à propos d'aides fiscales de 8,7 milliards de dollars accordées par l'État de Washington pour la fabrication du Boeing 777X. Cet allègement fiscal est prévu par une loi de 2013, amplifiant des mesures prises en 2003. Il est prorogé jusqu'en 2040. L'UE voit sur ces mesures d'ordre fiscal des subventions subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés. L'une de ces mesures prévoit que le taux d'imposition réduit cessera si l'assemblage final de l'avion ou l'assemblage des ailes est implanté en dehors de l'État de Washington.

Le dossier est intitulé : États-Unis - Incitations fiscales conditionnelles pour les avions civils gros porteurs.

Un groupe spécial a adopté un rapport le 23 février 2015, un rapport a été distribué aux membres de l'OMC le 28

novembre 2016. Le groupe spécial avait considéré qu'il y avait là une subvention contraire à l'article 3.2 SMC, Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.

L'UE a fait appel le 13 octobre 2016, la critique porte sur certains points figurant dans le rapport du groupe spécial.

Les États-Unis ont également fait appel.

L'audience s'est tenue le 6 juin 2017.

L'Organe d'appel a rendu le 21 juillet 2017 son rapport, distribué le 4 septembre 2017. WT/DS487/AB/R. AB-2016-8.

Un certain nombre de dispositions prises par le groupe spécial sont infirmées.

L'UE n'obtient pas satisfaction, les États-Unis sont blanchis dans ce différend.

L'État de Washington pouvait subordonner l'allégement fiscal à l'assemblage de l'avion dans cet État fédéré.

Les subventions qui encouragent les activités locales sont autorisées.

Il ne semble pas que dans ces affaires la moindre des aides illégales ait été restituée.

§ III. Les pratiques anti-concurrentielles : les ententes sur les prix entre constructeurs

Les ententes et les pratiques de position dominante sont réprimées par les droits nationaux et par les traités européens.

La cessation de l'illicite

Les sanctions punitives : amendes administratives prononcées par les autorités de concurrence, voire sanctions pénales classiques.

Les sanctions civiles : voir la directive 2014/104 du 26 novembre 2014 tendant à harmoniser les législations nationales pour l'évaluation des dommages intéréts dus aux victimes d'agissements anti concurrentiels

§ IV. Le contrôle des structures : le contrôle des concentrations entre fabricants

Le droit antitrust permet aux pouvoirs publics de contrôler les rapprochements entre entreprises concurrentes et d'interdire (ou autoriser) les concentrations, fusions, prises de contrôle, qui perturbent et offensent le libre jeu de la concurrence.

Le droit est ici tributaire de la politique industrielle.

La décision de la Commission du 2 octobre 1991 interdisant à l'Aérospatiale et à Alenia de prendre le contrôle de Havilland, fabricant canadien d'ATR à turbopropulseurs, apparaît a posteriori avoir été malheureuse.

Une décision de la commission européenne du 30 juillet 1997, JOCE du 8 décembre 1997 avait déclaré compatible avec le marché commun la prise de contrôle à 100 % par The Boeing Company de la McDonnell Douglas Corporation. La Commission imposait un certain nombre de conditions. La Federal Trade Commission ne s'était pas opposée le 1^{er} juillet 1997 à l'opération de concentration. Il existe un accord entre les États-Unis et les Communautés européennes concernant l'application de leur droit de la concurrence.

La prise de contrôle conjoint par Thales et Finmeccanica d'AAS et Telespazio, décision favorable de la Commission, 4 avril 2007

General Electric Company prend le contrôle des activités d'Avio dans le secteur aéronautique, notification du 13 mai 2013, JOUE du 23 mai 2013

GKN (R.U.) (activités industrielles variées, la division aéronautique de cette société GKN fournit des pièces de moteurs et des Aéro structures pour avions et des services après-vente) prend le contrôle de Fokker (Pays-Bas) (aéro structures, trains d'atterrissage, systèmes électriques pour avions, services d'entretien d'avions). Notification d'une concentration, 28 juillet 2015, JOUE du 5 août 2015, C 256/14.

Lockheed Martin (entreprise aérospatiale américaine présente à l'échelon mondial) prend le contrôle de la branche Sikorski Aircraft (fabricant d'hélicoptères). La concentration a été notifiée le 22 septembre 2015, JOUE du 30 septembre 2015, C 322/9. Non opposition, 15 octobre 2015, de la Commission.

KKR, un fonds de capital investissement, a le projet de prendre le contrôle d'Airbus Defence Electronics, qui produit et vend des systèmes de capteurs (radars, systèmes de communication militaires), des équipements de guerre électronique et des systèmes d'optronique. Structure qui a été séparée d'Airbus Defence & Space. Notification reçue par la commission européenne le 10 mai 2016. JOUE du 14 mai 2016, C 174/18.

Safran Landing Systems (qui fabrique des systèmes d'atterrissage et de freinage pour avions) et China Eastern Airlines constituent une entreprise commune devant effectuer des services d'entretien, de réparation et de révision des trains d'atterrissage d'avions commerciaux à couloir unique, notification de la concentration, JOUE du 27 avril 2017.

La Commission européenne dans une décision du 20 juillet 2016 autorise la concentration par laquelle ASL prend le contrôle d'Arianespace, JOUE du 19 décembre 2017. ASL est devenue en juillet 2017 Ariane Group. Il s'agit d'une filiale commune d'Airbus et de Safran.

La commission connaît du projet de concentration entre deux entreprises américaines, Northrop Grumman et Orbital ATK. Notification le 18 janvier 2018, JOUE du 25 janvier 2018.

La première mène les activités suivantes : conception fabrication et vente de systèmes de sécurité à l'échelle mondiale, dont des systèmes autonomes, des systèmes pour engins spatiaux, des systèmes et ordinateurs de commande de contrôle et de communications, des systèmes ISR et les services et la logistique connexes.

La seconde : conception fabrication et vente de systèmes pour l'aérospatiale et la défense à l'échelle mondiale, dont des véhicules de lancement, des systèmes de propulsion, des satellites et des composants, des missiles tactiques, de l'électronique de défense, des armes de précision, des systèmes d'armement et des munitions.

Boeing – fabricant d'avions commerciaux, d'avions d'affaires, d'avions et d'hélicoptères militaires, fournisseur de systèmes spatiaux et de sécurité et de services après-vente pour le marché de l'aérospatiale, y compris la distribution de pièces et de produits chimiques pour l'industrie aérospatiale - entend prendre le contrôle exclusif de KLX Inc., États-Unis, - distributeur de petites pièces et de produits chimiques pour l'industrie aérospatiale - , notification du 29 août 2018, JOUE du 6 septembre 2018.

Il existe un projet de concentration soumis à la commission entre Boeing et Embraer. Voir la notification du 30 août 2019, JOUE du 9 septembre 2019. Il est prévu que Boeing acquiert le contrôle exclusif d'Embraer, dans le secteur de l'aviation commerciale, des activités connexes et de la capacité d'ingénierie. Il est également prévu que Boeing prend le contrôle en commun avec Embraer, d'EB Defense, LLC, en ce qui concerne la construction d'un site de production pour l'avion de transport militaire KC d'Embraer en cours de certification.

Section II. L'impératif de sécurité des matériels

Les industriels fabriquent les appareils, le processus industriel doit être impeccable. Les pièces doivent être conformes et le montage effectué selon les règles de l'art.

Une fois la fabrication effectuée, il faut vérifier si l'appareil est apte à voler.

L'appareil, qui est exploité, doit être l'objet d'une surveillance et d'un entretien périodique par des entreprises compétentes dotées d'un personnel compétent.

Les industriels sont astreints à certification.

Les organismes responsables de la conception et de la production des produits, pièces, équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un agrément, article 15 § 1 du règlement 2018/1139.

Certains de ces organismes ne sont pas astreints à cette obligation. La solution est renvoyée aux actes délégués.

Les avions, les moteurs, les hélices, les pièces, les équipements incorporés dans les avions doivent posséder la

meilleure qualité pour affronter les risques de l'air et éviter l'accident, aussi les autorités publiques imposent-elles des règles sévères aux industriels et aux fabricants pour que soit assurée la conformité des produits.

On entend par *produit*, un aéronef, un moteur ou une hélice.

On entend par *pièces* et équipements, les mécanismes, les pièces, les appareils qui sont utilisés pour exploiter ou contrôler un aéronef en vol et qui sont installés dans ou sur l'aéronef. Il peut s'agir des parties de la cellule, du moteur ou des hélices

On distingue les règles relatives à la conception de celles concernant la fabrication ou la maintenance.

Sous- Section I. Les normes de sécurité

INTRODUCTION

Les préliminaires : les sources du droit : fort nombreuses, redondantes et enchevêtrées

Il y a lieu d'appliquer les normes minimales établies par l'OACI, annexe 8 à la convention de Chicago

USA

Les États-Unis fixent des normes fédérales de navigabilité, Airworthiness Standards.

Ces normes sont importantes à raison de la puissance de l'industrie aéronautique américaine.

C'est la FAA, Federal Aviation Administration, qui dépend du DOT, qui joue le rôle d'autorité de certification.

En Europe, nous retrouvons la dualité des règles nationales, concernant les petits engins, et des règles européennes pour les moyens et gros engins.

Quels sont les aéronefs, quels sont les produits, les pièces, les matériels auxquels s'appliquent la réglementation européenne sur la sécurité ? Tous, sauf ceux maintenus sous l'empire des normes nationales.

1. Les aéronefs exclus de la réglementation européenne sur la sécurité

Tous les aéronefs ne sont pas soumis à la réglementation européenne sur les normes de sécurité.

L'inapplication de la réglementation ne signifie bien évidemment pas l'absence de règles en matière de sécurité.

Les aéronefs exclus demeurent sous l'empire du droit national.

a. Les exclusions du droit européen

Un certain nombre de petits engins ne relèvent pas du règlement européen sur la sécurité.

Les aéronefs historiques et les engins de dimension réduite échappent au règlement européen.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 ne s'applique pas à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I, article 2, § 3, lettre d).

L'annexe I donne la liste des catégories d'aéronefs avec équipage auxquelles le règlement ne s'applique pas :

Aéronefs à caractère historique, conception avant 1955, production cessée avant 1975.

Aéronefs présentant un intérêt historique manifeste (participation à un événement historique remarquable, avancée importante dans l'évolution de l'aviation, rôle important dans les forces armées).

Aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à fins scientifiques, susceptibles d'être construits en nombre très limité.

Aéronefs (y compris ceux fournis en kit, 51 % au moins des tâches de fabrication et d'assemblage réalisés par un amateur ou une association d'amateurs à but non lucratif, pour usage propre, sans objectif commercial).

Aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées (sauf si l'Agence a adopté pour ce type une norme de conception).

Avions dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée VC.
Hélicoptères, paramoteurs, planeurs, planeurs motorisés de 2 places maximum, et dont la masse maximale au décollage (MTOM) n'excède pas certains seuils.

Autogires monoplaces ou biplaces ayant une MTOM n'excédant pas 600 kg.

Répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères des aéronefs historiques ou de ceux des forces armées.

Ballons et dirigeables à un ou deux occupants. Volume maximal, 1200 m³ (utilisation de l'air chaud). Volume maximal de 400 m³ (utilisation d'autres gaz de sustentation).

Tout autre aéronef avec équipage, masse structurelle maximale, carburant compris, 70 kg.

Le règlement ne s'applique pas non plus aux

Aéronefs captifs dépourvus de système de propulsion, 30 mètres de longueur maximale du moyen de retenue, MTOM inférieure à 25 kg, charge utile comprise. Si aérostat, volume maximal à la conception inférieur à 40 m³, ni aux Aéronefs captifs dont la MTOM n'excède pas 1 kg.

Le règlement européen prévoit cependant le retour de la réglementation européenne en ce qui concerne la conception, la production et la maintenance d'aéronef si l'entreprise qui a conçu l'aéronef demande à l'Agence un certificat de type. L'appareil étant destiné à être fabriqué en série et sa conception n'ayant pas été au préalable approuvée à l'échelon d'un État membre.

Règlement 2018/1139, article 2, § 4.

b. L'exemption

Les États peuvent également décider d'exempter du règlement 2018/1139 les activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation de l'une ou l'autre des catégories suivantes d'aéronefs. Voir toutes. Article 2 § 8.

Les avions (autres que les avions sans équipage) n'ayant pas plus de 2 places. Vitesse mesurable de décrochage ou vitesse stabilisée minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépassant pas 45 nœuds en vitesse calibrée. Masse maximale au décollage MTOM n'excédant pas 600 kg (pour les avions non destinés à être exploités sur l'eau) ou 650 kg (pour les avions destinés à être exploités sur l'eau).

Les hélicoptères (autres que les hélicoptères sans équipage) n'ayant pas plus de 2 places et dont la MTOM n'excède pas 600 kg (pour les hélicoptères non destinés à être exploités sur l'eau) ou 650 kg (pour les hélicoptères destinés à être exploités sur l'eau).

Les planeurs (autres que les planeurs sans équipage), et les planeurs motorisés (autres que les planeurs motorisés sans équipage), n'ayant pas plus de 2 places et la MTOM n'excède pas 600 kg.
L'exemption est exclue si un certificat a été délivré à l'égard d'un aéronef.

Même si une décision d'exemption a été prise, l'organisme décidant de mener des activités de conception et de production peut le faire conformément au règlement (et aux actes délégués et actes d'exécution). Il doit informer l'État. Article 2 § 9.

Quand l'exemption joue, si un certificat est délivré, il s'agit d'un certificat national.

Si un État prend une décision d'exemption, l'article 2 § 11 du règlement 2018/1139 lui impose certaines obligations.

L'exemption doit être proportionnée, l'État doit prendre en compte dans sa réglementation les grands principes du règlement sur la sécurité.

Les aéronefs sans équipage à bord

Les fabricants, les importateurs et les (vendeurs d'occasion) d'aéronefs circulant sans personne à bord incluent dans les emballages de leurs produits – et de leurs pièces détachées – une notice d'information concernant l'usage de ces aéronefs. La notice indique les règles à respecter pour utiliser ces appareils. Art. L. 425-1 du code de la consommation.

2. Les aéronefs soumis à la réglementation européenne en matière de sécurité

La réglementation européenne s'applique aux autres types et modèles d'aéronefs.

Elle peut concerner aussi bien les aéronefs avec pilotes à bord que les engins sans pilote à bord.

Nous avons les règles européennes proprement dites.

Nous devons également tenir compte des accords internationaux conclus par l'Union européenne avec des États tiers.

. Les règlements européens

Les normes propres à l'Union

Vincent Correia, Le cadre réglementaire européen relatif à la sécurité des activités aéronautiques civiles, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, éditions Pedone, 2014, p. 61-74.

L'Union impose des normes tendant à assurer la sécurité de la navigation aérienne aussi bien à l'industrie aéronautique qu'aux exploitants, commerciaux ou non.

Une intense activité législative d'ordre technique est menée en droit européen aussi bien à l'échelon du Parlement et du Conseil, qu'à celui de la Commission.

Le règlement CE n° 216/2008 du 20 février 2008 fixait des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et avait établi l'agence européenne de la sécurité aérienne.

Le règlement de 2008 a été abrogé, il a été remplacé par le règlement **2018/1139** du **4 juillet 2018** fixant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile.

Ce règlement a la nature d'une loi-cadre. Il est appelé à être précisé et complété par des actes d'exécution.

Cette réglementation vise à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Elle multiplie les exigences de certification : pour les transporteurs et exploitants, les pilotes ; pour les produits, les pièces, les équipements ; les aérodromes ; les systèmes de circulation aérienne. Il faut attester que ces personnes, ces objets, ces structures sont conformes à la réglementation en matière de sécurité.

L'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne n'agit pas seule, elle coopère avec les autorités nationales, il existe en effet un système européen unique de sécurité aérienne.

L'agence a, dans certains secteurs, décide l'article 62 § 4, des attributions propres, indiquées aux articles 64 et 65, 77 à 82 du règlement.

Dans les autres cas, c'est l'autorité nationale qui est compétente pour l'exécution des tâches, ainsi pour délivrer les certificats, ainsi pour recevoir les déclarations. Art. 62 § 4 du règlement.

Des différences d'application des règles selon les États peuvent survenir. On tente de les éliminer. Autrement l'agence soumet le cas à la Commission.

Des États peuvent dans certains cas continuer à agir conjointement : si l'accord est antérieur au 1^{er} janvier 1992.

Certains règlements antérieurs conservent leur valeur normative, s'ils ne contiennent pas des dispositions contraires au grand texte de 2018, et tant qu'ils ne sont pas remplacés par les actes d'exécution complétant le règlement 2018/1139.

Le règlement n°748/2012 du 3 août 2012, 85 pages, JOUE du 21 août 2012, établit des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production. C'est une refonte du règlement n° 1702/2003. Ce règlement fixe les exigences en matière de délivrance des certificats de navigabilité. Il comporte une annexe I, Partie 21, qui a pour titre Certification des aéronefs et produits, pièces et équipements d'aéronefs, et des organismes de conception et de production.

Le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, 148 pages au JOUE du 25 octobre 2012, détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement n° 216/2008, 5 annexes. Il a été modifié par le règlement n° 800/2013 du 14 août 2012 pour inclure des dispositions relatives à l'exploitation d'aéronefs à des fins non commerciales. Le règlement 2015/640 du 23 avril 2015 concerne des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation, il modifie le règlement n° 965/2012. Il existe 7 annexes.

Le règlement n°1321/2014 du 26 novembre 2014 est relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs, et des produits /pièces et/ équipements aéronautiques. Il concerne également l'agrément des organismes et des personnels qui participent à ces tâches. C'est un texte de refonte, qui abroge le règlement n° 2042/2003. Modifié par un règlement 2015/1088 du 3 juillet 2015, par un règlement 2018/1142 du 14 août 2018.

. Les accords internationaux conclus entre l'Union et certains États tiers

Une certaine internationalisation intervient dans la conception, la production, les échanges des produits aéronautiques, aéronefs, moteurs, appareils, éléments.

Boeing doit pouvoir acheter des pièces à des équipementiers français, comme Latécoère.

La société Airbus doit pouvoir incorporer dans les avions qu'elle construit en France ou en Europe des pièces ou des éléments fabriqués aux États-Unis.

L'accord de Bruxelles du 30 juin 2008 entre les États-Unis d'Amérique et l'Union européenne est relatif à la coopération dans le domaine de la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, accord approuvé par décision du Conseil de l'UE du 7 mars 2011.

L'accord vise entre autres à la reconnaissance réciproque par les deux parties contractantes des agréments et démonstration de conformité émanant de leurs autorités aéronautiques respectives. L'accord favorise ainsi les importations et exportations de produits entre l'Europe et les États-Unis. Certaines conditions concernent l'agrément des centres de réparation.

Instauration d'un comité de surveillance bilatéral habilité à modifier les annexes de l'accord.

L'accord a été modifié le 13 décembre 2017, JOUE du 16 janvier 2018, L 11/1.

La coopération prévue par l'accord s'exerce dans les domaines suivants : les agréments de navigabilité des produits aéronautiques civils, les agréments et surveillance des installations de maintenance, la formation du personnel et l'octroi des licences, l'exploitation des aéronefs, les services de la circulation aérienne et la gestion du trafic aérien.

L'accord de Prague sur la sécurité de l'aviation civile signé entre l'Europe et le Canada le 6 mai 2009. L'accord a été approuvé au nom de l'Union, décision du Conseil du 19 juillet 2011.

L'accord de Brasilia entre l'UE et le Brésil sur la sécurité de l'aviation civile du 14 juillet 2010, approbation de l'accord au nom de l'Union par une décision du 26 septembre 2011, JOUE 19.10.2011 L 273/1. Chaque partie reconnaît les procédures menées pour constater la conformité auprès de l'autre partie. Faciliter les exportations et importations ainsi que les opérations d'entretien.

Une décision du 26 juin 2018 autorise la signature d'un accord sur la sécurité de l'aviation civile entre l'UE et la Chine. Le but est de faciliter le commerce et les investissements dans le domaine des produits aéronautiques.

§ I. Le contrôle du processus industriel

La réglementation pesant sur l'industrie aéronautique est minutieuse, elle vise à assurer la sécurité des vols. La puissance publique exerce ainsi un contrôle étroit sur la conception et la fabrication des différents éléments formant l'aéronef. Le concepteur n'est pas forcément le fabricant. Doivent obtenir la certification aussi bien le concepteur, l'industriel que le produit, les pièces et les équipements.

Chaque organisme de conception doit démontrer ses capacités. Il est soumis à certification, ce qui relève de la compétence de l'Agence. Article 77 § 2 a) du règlement 2018/1139. Celui qui postule pour obtenir un certificat de type doit détenir cet agrément. Articles 15, 19, 56, 77 § 2 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

La conception d'un produit (avion, moteur) fait l'objet d'une certification, art. 11 du règlement 2018/1139. Cette tâche relève de l'Agence, art. 77 § 1. Elle doit établir et notifier la base de certification. Idem pour la conception des pièces, article 12 du règlement. Idem pour la compétence de l'Agence. Art. 77 § 1 point b).

Des exceptions existent, article 18 § 1 du règlement cadre, qui renvoie aux actes délégués.

Les industriels et fabricants

Les organismes responsables de la production des produits, pièces et équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un agrément, article 15 § 1 du règlement 2018/1139. L'art. 77 § 2 b) du règlement 2018/1139 confie à l'Agence les agréments des organismes responsables de la production des pièces

Les éléments fabriqués.

Les produits, les pièces et les équipements font l'objet de certificats. Article 77 § 1 point f) du règlement 2018/1139. L'industriel doit fabriquer des produits, des pièces, des équipements conformément aux normes fixées par l'Agence et les autorités nationales. Chaque organisme de fabrication des produits doit démontrer ses capacités. Il instaure un système qualité : contrôles des fournisseurs et des sous-traitants, identification et traçabilité, compétence du personnel, audits de qualité internes et actions correctives. Il doit mettre en place un système de contrôle de production : chaque pièce est conforme aux données et doit être en état de fonctionner en sécurité.

L'annexe II du règlement 2018/1139 pose des exigences concernant la navigabilité.

L'intégrité du produit doit être assurée dans toutes conditions de vol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. L'intégrité de la structure doit être assurée pour toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef, y compris de son système de propulsion, et maintenue pendant la durée d'exploitation de l'aéronef.

Les procédés de production et les matériaux utilisés pour la construction de l'aéronef doivent se traduire par des propriétés structurelles connues et reproductibles.

L'intégrité du système de production (moteur, voire hélices) doit être démontrée.

Le système de production doit produire la poussée ou la puissance demandée dans toutes les conditions de vol.

Systèmes et équipements. L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques ou détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

Équipements non fixes

Le règlement n° 748/2012 du 3 août 2012 impose une coordination entre la conception et la production. Tout titulaire d'un certificat de type doit collaborer avec l'organisme de production pour assurer une coordination entre la conception et la production.

Les documents techniques nécessaires à la construction, à la maintenance, à l'utilisation opérationnelle des aéronefs et aux supports de formation dans ces domaines bénéficient du même régime que ceux mentionnés au dernier alinéa de

l'article L. 1321-6 du code du travail, art. L. 6221-4-1 du code des transports

Les entreprises de production. Agrément d'organisme de production. Il y a des exigences à remplir par l'industriel pour recevoir cet agrément : il y a un système qualité, il y a un responsable qui s'assure que la production est réalisée compte tenu des critères exigés. L'autorité réalise une évaluation. Qui appelle éventuellement une action corrective. L'entreprise titulaire d'un agrément comme organisme de production bénéficie d'avantages et de prérogatives : exercer l'activité de production, ce qui va de soi, et si l'avion est complet obtenir le certificat de navigabilité sur présentation d'une attestation de conformité.

La pièce européenne, EPA, European Part Approval, approbation de pièce européenne : l'article a été produit conformément à certaines données de définition approuvées.

L'ETSO est une spécification technique européenne, c'est une spécification de navigabilité détaillée, elle émane de l'Agence, elle fixe un niveau de performances minimal pour les articles spécifiés. Il s'agit d'assurer la conformité avec les exigences du règlement du 3 août 2012. Les pièces et les équipements à installer dans un produit certifié de type doivent être en principe conformes, pour être approuvées, aux procédures d'autorisation ETSO. Celui qui veut produire un article ETSO doit démontrer sa capacité.

Production hors agrément

Les produits, pièces et équipements doivent être identifiés, le nom du constructeur, la désignation du produit, le numéro de série. Le constructeur doit apposer une plaque ininflammable d'identification sur l'aéronef.

[Un quotidien du soir dans une édition de novembre 2017 faisait état, de la part d'un fournisseur d'Airbus, spécialisé dans le traitement de surface de pièces en acier, alliage d'aluminium et titane, de pratiques non conformes lors du processus de contrôle non destructif destiné à révéler la présence éventuelle de fissures. Un salarié, qui avait été ultérieurement licencié, prétendait avoir apposé à maintes reprises sur les pièces le cachet attestant du contrôle en réalité jamais effectué.]

LES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

La conception, la production et la maintenance des **aéronefs sans équipage à bord** relèvent des articles 55 à 58 de la section VII du chapitre III Exigences de fond ainsi que de l'annexe IX du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Ces appareils - hormis les petits engins - sont soumis à immatriculation ou à enregistrement.

L'UE est intervenue pour légiférer : les aéronefs sans équipage à bord, quelle que soit leur masse, côtoient dans l'espace aérien les aéronefs avec équipage. Leurs évolutions présentent des risques. Il faut éviter les interférences.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 contient des dispositions concernant la conception, la production, la maintenance et l'exploitation des aéronefs immatriculés.

Il s'applique également à l'aéronef sans équipage à bord, même à celui qui n'est pas immatriculé, mais qui est exploité sur le territoire auquel s'appliquent les traités européens par un exploitant d'aéronefs établi sur ce territoire, art. 2 § 1.

Certains engins seront soumis à certification. Ils doivent être immatriculés.

Le règlement indique en effet à l'article 56 qu'un certificat peut être requis pour la conception, la production, la maintenance des aéronefs sans équipage à bord. Cette réglementation devrait s'appliquer aux engins complexes présentant des dangers pour le trafic aérien. Le règlement renvoie aux actes délégués et aux actes d'exécution édictant une réglementation spécifique.

Pour d'autres aéronefs sans équipage, on se contentera d'une déclaration qui confirme la conformité aux actes délégués et actes d'exécution.

D'autres appareils, en particulier les modèles réduits utilisés comme engins de loisir, appellent un régime très simplifié, art. 56, § 6. Ces engins présentent pour le moment un bon bilan en matière de sécurité.

Les États ont la possibilité d'édicter des règles en matière d'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord pour assurer la sûreté publique et la protection de la vie privée, art. 56 § 8.

Les États membres doivent prendre des dispositions pour assurer que les UAS ne compromettent pas, dans le cadre d'une utilisation normale, la sécurité et la santé des personnes, des animaux et des biens

Le règlement délégué UE 2019/945 du 12 mars 2019 est relatif aux **systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, UAS,**

Unmanned Aircraft Systems. Il complète les dispositions figurant dans le règlement de base 2018/1139 du 4 juillet 2018.

La réglementation ne se veut pas tatillonne, on considère que les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord présentent des risques limités, en particulier en ce qui concerne les modèles réduits.

Le système d'aéronef sans équipage à bord, UAS, désigne l'aéronef sans équipage à bord, ainsi que l'équipement servant à le contrôler à distance.

L'équipement de contrôle à distance désigne les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels, accessoires, nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un UA, autres que des pièces, et qui ne sont pas transportés à bord de cet UA.

L'aéronef sans équipage à bord, UA, désigne tout aéronef exploité de manière autonome ou destiné à être piloté à distance sans pilote à bord.

Ces aéronefs UA ne sont nullement exclus de la réglementation européenne, ils obéissent seulement à un régime spécifique.

Le pilote à distance est une personne physique chargée de faire voler un UA en manœuvrant ses commandes de vol, soit manuellement, soit, quand l'UA est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et restant à même d'intervenir et de modifier sa trajectoire à tout moment.

Le règlement traite de la fabrication des appareils sans pilote à bord, il concerne également l'examen de leur conformité.

Le texte reprend dans ses très grandes lignes mais en le simplifiant le dispositif de droit commun applicable aux aéronefs guidés par un ou plusieurs pilotes à bord.

Le règlement délégué ne s'applique pas aux UAS destinés à être exclusivement exploités en intérieur.

Le règlement opère des classifications entre ces engins, il s'applique également aux UAS considérés comme des jouets.

Le règlement délégué prévoit plusieurs catégories d'UAS, ouverte, certifiée, spécifique.

Il existe d'abord les UAS destinés à être exploités dans la catégorie « ouverte ».

Ces UAS sont visés par le chapitre II du règlement 2019/945.

Les fabricants qui mettent leurs produits sur le marché garantissent que leurs produits ont été conçus et fabriqués conformément aux exigences énoncées dans l'annexe.

Les produits ne sont mis à disposition sur le marché que s'ils satisfont aux exigences du chapitre II.

La partie 10 de l'annexe est relative au contenu de la documentation technique que le fabricant doit établir : une description complète du produit, mode d'emploi, instructions d'installation, dessins de conception et de fabrication, schémas de pièces, descriptions et explications, liste des normes harmonisées, résultats des calculs de conception, rapports d'essais, résultats d'essais, adresses des lieux de fabrication et d'entreposage ...

Les fabricants exécutent la procédure relative à l'évaluation de la conformité.

Si le produit respecte les exigences, les fabricants établissent une déclaration UE de conformité. La partie 11 de l'annexe indique les mentions devant y figurer. On indique la classe du produit UAS, le niveau de puissance acoustique, s'il y a lieu le nom de l'organisme notifié ayant délivré l'attestation d'examen UE de type. La partie 12 prévoit la déclaration de conformité simplifiée, le texte complet de la déclaration étant alors lisible sur internet.

Les fabricants apposent le marquage CE.

La fabrication en série doit respecter les dispositions du chapitre II.

L'UA doit porter un numéro de type, ainsi qu'un numéro de série permettant son identification.

S'il venait à arriver que le produit mis sur le marché ne soit pas conforme aux dispositions du règlement, le fabricant prendrait les mesures correctives nécessaires.

Le règlement, à l'article 8, pose des règles concernant les importateurs, faisant entrer dans le marché commun des produits fabriqués dans des États tiers. Ils ne doivent mettre sur le marché européen que des produits conformes aux exigences européennes.

Le règlement, à l'article 9, détermine les obligations des distributeurs.

La section 3 du chapitre II est relative à la conformité du produit.

Le législateur n'impose pas systématiquement le recours à une attestation délivrée par la puissance publique, le fabricant

déclare sous sa responsabilité - en ayant fait intervenir dans les cas prévus par la loi un organisme habilité - que le produit est conforme aux normes de sécurité.

Il existe en effet des organismes d'évaluation de la conformité, appelés organismes notifiés. Ils sont notifiés parce qu'ils sont contrôlés par une autorité notifiante désignée par l'État. Un système d'accréditation est prévu. Le recours à ces organismes est obligatoire pour les UAS relevant de certaines classes.

L'article 12 établit une présomption de conformité, lorsque le produit est conforme à des normes harmonisées, dont les références sont publiées au JOUE.

L'article 13 concerne les procédures d'évaluation de la conformité.

Cet article prévoit plusieurs procédures pour réaliser l'évaluation de la conformité.

Soit le contrôle interne de la production tel que prévu dans la partie 7, à la condition que le fabricant ait appliqué les normes harmonisées.

La partie 7 de l'annexe présente un module A de l'évaluation de la conformité. C'est le fabricant qui déclare sous sa responsabilité que les produits satisfont aux exigences réglementaires des parties 1, 5 ou 6, classe C0, classe C1, classe C4, dispositif complémentaire d'identification directe à distance. Le fabricant appose sur l'engin le marquage CE, attestant de la conformité du produit. Le fabricant établit une déclaration UE de conformité écrite.

Soit l'examen UE de type, suivi par la conformité au type sur la base du contrôle interne de la production prévu dans la partie 8 de l'annexe.

Deux temps sont prévus.

D'abord, l'examen UE de type

La partie 8 de l'annexe traite du module B. Il s'agit d'une procédure d'évaluation de la conformité. Le fabricant doit introduire une demande d'examen UE auprès d'un organisme dit notifié, en joignant de la documentation technique et des échantillons. L'organisme notifié examine les éléments transmis et effectue des vérifications ; il établit un rapport d'évaluation ; si le type satisfait aux exigences du règlement, l'organisme notifié délivre au fabricant une attestation d'examen UE de type ; l'organisme notifié informe l'autorité notifiante des attestations qu'il a délivrées.

Ensuite, la conformité au type sur la base du contrôle interne de la fabrication.

La partie 8 de l'annexe traite ensuite du module C, conformité au type sur la base du contrôle interne de la fabrication. Le fabricant prend en ce cas les mesures nécessaires pour que le procédé de fabrication et son suivi assure la conformité du produit fabriqué au type approuvé décrit dans l'attestation d'examen et aux exigences applicables énoncées dans les parties 1 à 6. Le fabricant appose le marquage CE. Il établit une déclaration UE de conformité concernant chaque type de produit

Soit la conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité prévue dans la partie 9 de l'annexe

La partie 9 de l'annexe traite du module H de l'évaluation de la conformité. Conformité sur la base de l'assurance complète de la qualité conformément à l'annexe II de la décision n° 768/2008. Il s'agit d'une procédure d'évaluation de la conformité, dans laquelle le fabricant remplit les obligations définies aux points 2 et 5 et déclare sous sa responsabilité que le produit concerné satisfait aux exigences énoncées dans les parties 1 à 6. Le fabricant applique un système de qualité pour la conception, la fabrication, l'inspection finale et l'essai du produit. Le fabricant dépose une demande d'évaluation de son système de qualité auprès d'un organisme notifié – qui détermine si ce système satisfait aux exigences du règlement. Les auditeurs, pour mener l'audit, doivent avoir des compétences, de l'expérience, des connaissances dans la technologie concernée. L'organisme notifié mène une surveillance périodique, il accède aux lieux de fabrication, il peut faire des visites inopinées chez le fabricant. Il peut faire effectuer des essais. Le fabricant établit une déclaration UE de conformité concernant le produit.

L'article 14 est relatif à la déclaration UE de conformité, il s'agit pour le fabricant d'attester la conformité aux exigences des parties 1 à 6 de l'annexe.

Les systèmes d'aéronefs sans pilote à bord sont divisés en classes. La déclaration UE identifie, pour les UAS, la classe.

La partie 11 de l'annexe donne un modèle.

Lorsqu'il établit la déclaration UE, le fabricant assume la responsabilité de la conformité du produit aux exigences du

chapitre II.

Les articles 18 et suivants concernent les organismes d'évaluation de la conformité. Ils évaluent la conformité de l'appareil, ils effectuent des essais, ils font de l'inspection, ils réalisent la certification.

Il procède au marquage CE.

La production en série doit rester conforme aux prévisions du chapitre II.
L'UA porte un numéro de type et un numéro de série permettant son identification.

Il convient de limiter les émissions sonores engendrées par ces appareils dans la mesure du possible ...
La partie 13 de l'annexe est relative au code d'essai acoustique, la partie 14 concerne l'indication du niveau de puissance acoustique garanti.

La section 5 du règlement concerne en particulier la surveillance du marché et le contrôle des produits entrant dans le marché de l'Union. La traçabilité des UAS doit être assurée pour sanctionner les opérateurs économiques qui mettraient sur le marché des UAS non conformes. Les produits présentant un risque doivent être retirés.
Chaque autorité nationale peut demander au fabricant des informations tendant à établir la conformité du produit.

Les exploitants d'UAS de pays tiers se conforment au règlement s'ils exploitent des UAS dans l'espace aérien du ciel unique européen, article 41.

L'annexe prévoit plusieurs classes de système d'aéronef sans équipage à bord.
Chaque classe obéit à des exigences spécifiques.
On part, semble-t-il, du plus simple pour aller au plus complexe.

Cinq classes sont prévues.

Classe C0

Avoir une MTOM, masse maximale au décollage, inférieure à 250 grammes
Avoir une vitesse maximale de vol en palier de 19 m/s
Pouvoir atteindre au maximum 120 m de hauteur à partir du point d'envol
Pouvoir être contrôlé en toute sécurité pour ce qui est de la stabilité, de la manœuvrabilité et de la liaison de données par un pilote à distance
Être conçu et fabriqué de sorte à réduire les risques de blessures aux personnes pendant l'exploitation
Fonctionner à l'électricité et avoir une tension nominale ne dépassant pas 24 volts de courant continu
Être mis sur le marché avec un mode d'emploi
Inclure une notice d'information publiée par l'AESA précisant les obligations applicables
(Certains éléments ne s'appliquent pas aux UAS qui sont des jouets)

Classe 1

L'UAS pour appartenir à cette classe doit être conforme à certaines exigences décrites dans l'annexe.
Avoir une MTOM inférieure à 900 grammes, ou avec des garanties en cas d'impact avec une tête humaine que l'énergie transmise à la tête humaine soit inférieure à 900 grammes
Avoir une vitesse maximale de vol en palier de 19 m/s
Pouvoir atteindre au maximum 120 mètres de hauteur (ou avoir un équipement limitant la hauteur)
Pouvoir être contrôlé en toute sécurité
Avoir la résistance mécanique pour résister aux contraintes d'utilisation
Être conçu et fabriqué de sorte à réduire les risques de blessures aux personnes pendant l'exploitation
Être doté, en cas de perte de la liaison de données, d'un dispositif permettant de rétablir la liaison ou d'interrompre le vol

Avoir un niveau de puissance acoustique LWA pondéré A garanti, ne dépassant pas certains niveaux (à moins qu'il s'agisse d'un UA à voilure fixe)
Avoir l'indication du niveau de puissance acoustique apposé sur l'UA ou sur son emballage
Fonctionner à l'électricité et avoir une tension nominale ne dépassant pas 24 V CC ...
Avoir un numéro de série physique unique conforme à la norme ANSI/CTA-2063 ...
Être doté d'une identification directe à distance
qui permet de charger le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS,
qui permet d'assurer en temps réel durant le vol la radiodiffusion d'un certain nombre de données (position et hauteur de l'UA, trajectoire, position du pilote à distance ou du point d'envol) pour qu'elles puissent être captées par des appareils mobiles situés dans la zone de radiodiffusion,
qui assure que l'utilisateur ne peut pas modifier les données
Être équipé d'un système de géo vigilance : éviter de sortir des limites de l'espace aérien
Le cas où l'UA est doté d'une fonction qui restreint son accès à certaines zones ou à certains volumes : fonction ne devant pas compromettre la sécurité du vol
Donner au pilote un signal d'alerte lorsque la batterie atteint un niveau bas
Être équipé de feux
Le cas où l'appareil est doté d'un mode de suivi de sujet : avoir une portée maximale de 50 mètres autour du pilote à distance
Être mis sur le marché avec un mode d'emploi
Inclure une notice d'information publiée par l'AESA

Classe C2

Avoir une MTOM inférieure à 4 kg
Pouvoir atteindre au maximum 120 mètres de hauteur
Pouvoir être contrôlé en toute sécurité
Avoir la résistance mécanique pour résister aux contraintes
Le cas de l'UA captif : avoir une accroche dont la longueur de traction est inférieure à 50 mètres et dont la résistance mécanique varie selon qu'il s'agit d'un aéronef plus lourd que l'air ou d'un aéronef plus léger que l'air
Être conçu et fabriqué pour éviter les risques de blessures pendant l'exploitation
Le cas de la perte de la liaison de données : l'appareil doit être doté d'un dispositif permettant de rétablir la liaison ou d'interrompre le vol (sauf s'il s'agit d'un UA captif)
Être équipé d'un système de liaison de données, protégé contre les accès non autorisés aux fonctions de commande et de contrôle (à moins qu'il s'agisse d'un UA captif)
Être équipé d'un mode à basse vitesse sélectionnable par le pilote à distance et limitant la vitesse de croisière maximale à 3 m/s (à moins qu'il s'agisse d'un UA à voilure fixe)
Avoir un niveau de puissance acoustique LWA pondéré A garanti, ne dépassant pas certains niveaux (à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe)
Avoir l'indication du niveau de puissance acoustique apposé sur l'UA ou sur son emballage (à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe)
Fonctionner à l'électricité et avoir une tension nominale ne dépassant pas 48 V CC ...
Avoir un numéro de série physique unique conforme à la norme ANSI/CTA-2063 ...
Être doté - sauf pour l'UA captif - d'un système d'identification directe à distance
Qui permet de charger le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS
Qui permet d'assurer la radiodiffusion périodique directe au moyen d'un protocole de transmission des données suivantes (de telle sorte qu'elles puissent être captées par des appareils mobiles situés dans la zone de radiodiffusion) : le numéro d'enregistrement de l'exploitant de l'UAS, le numéro de série physique de l'UA, la position géographique de l'UA et sa hauteur, la trajectoire, la position du pilote à distance
Assurer que l'utilisateur ne peut pas modifier les données
Être équipé d'une fonction de géo-vigilance qui fournit une interface permettant de charger des données donnant des informations sur les limitations de l'espace aérien, qui fournit un signal au pilote à distance en cas de violation potentielle des limitations de l'espace aérien, qui fournit des informations au pilote sur le statut de l'UA, qui fournit un signal d'alerte lorsque ses systèmes de positionnement ne peuvent assurer le bon fonctionnement du système de géo vigilance
Le cas où l'UA est doté d'une fonction qui restreint son accès à certaines zones ou certains volumes de l'espace aérien : cette fonction doit interagir sans heurts avec le système de commande du vol de l'UA
Donner au pilote un signal d'alerte lorsque la batterie de l'UA ou de sa station de contrôle atteint un niveau bas : il s'agit

de permettre au pilote de faire atterrir l'UA en toute sécurité
Être équipé de feux : assurer la manœuvrabilité de l'UA, assurer la perception de l'UA la nuit, permettre à une personne au sol de distinguer l'UA d'un aéronef avec équipage
Être mis sur le marché avec un mode d'emploi
Inclure une notice d'information publiée par l'AESA

Classe 3

La partie 4 de l'annexe donne les exigences applicables à un système d'aéronef sans équipage à bord de classe C3.
Ce système UAS doit être conforme aux exigences qui suivent.
Avoir une MTOM inférieure à 25 kg et une dimension caractéristique maximale inférieure à 3 m
Pouvoir atteindre au maximum 120 m de hauteur
Pouvoir être contrôlé en toute sécurité pour ce qui est de la stabilité, de la manœuvrabilité et de la liaison de données par un pilote doté des compétences adéquates
Le cas d'UA captif : avoir une accroche dont la longueur de traction est inférieure à 50 m et dont la résistance mécanique est au moins égale : pour les aéronefs plus lourds que l'air, dix fois la masse maximale de l'aérodyne ; pour les aéronefs plus légers que l'air, 4 fois la force exercée par la combinaison de la poussée statique maximale et de la force aérodynamique de la vitesse maximale du vent autorisé en vol
Être doté, en cas de perte de la liaison de données, d'un dispositif permettant de rétablir la liaison ou d'interrompre le vol (à moins qu'il ne s'agisse d'un UA captif)
Avoir l'indication du niveau de puissance acoustique LWA pondéré A garanti (à moins qu'il ne s'agisse d'un UA à voilure fixe)
Fonctionner à l'électricité et avoir une tension nominale ne dépassant pas 48 V CC ...
Avoir un numéro de série physique unique conforme à la norme ANSI/CTA-2063
Être doté (à moins qu'il s'agisse d'un UA captif) d'un système d'identification directe à distance ...
Être équipé d'une fonction de géo-vigilance ...
Le cas d'un UA doté d'une fonction qui restreint son accès à certaines zones ou à certains volumes de l'espace aérien : cette fonction doit interagir sans heurts avec le système de commande du vol de l'UA sans compromettre la sécurité du vol ...
Être équipé d'un système de liaison de données protégé contre les accès non autorisés aux fonctions de commande et de contrôle (à moins qu'il ne s'agisse d'un UA captif)
Donner au pilote à distance un signal d'alerte lorsque la batterie atteint un niveau bas
Être équipé de feux ...
Être mis sur marché avec un mode d'emploi
Inclure une notice d'information publiée par l'AESA précisant les limitations et les obligations applicables en vertu du droit de l'Union européenne

Classe 4

La partie 5 de l'annexe indique les exigences applicables à un système d'aéronef sans équipage à bord de classe C4.
C'est une création du règlement délégué de 2019. Ces engins ne doivent pas être soumis à des exigences disproportionnées.
Un UAS de classe C4 est conforme aux exigences suivantes.
Avoir une MTOM inférieure à 25 kg
Pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité par un pilote à distance suivant les instructions du fabricant
Ne pas être doté de modes de contrôle automatique – sauf pour l'assistance à la stabilisation du vol sans effet direct sur la trajectoire et pour l'assistance en cas de perte de la liaison
Être mis sur le marché avec un mode d'emploi
Inclure une notice d'information publiée par l'AESA

La partie 6 de l'annexe est relative au dispositif d'identification directe à distance

Une autre rubrique figurant au chapitre III du règlement délégué concerne les UAS exploités dans les catégories « certifiées » et « spécifiques ».

Les UAS relevant de la catégorie « certifiée » sont, comme le nom l'indique, soumis à la certification, tant de la conception que de la fabrication et de la maintenance.

L'UAS relève de la catégorie certifiée s'il remplit l'une des 4 conditions suivantes :

Ou il présente une dimension caractéristique égale ou supérieure à 3 mètres et il est conçu pour être exploité au-dessus de rassemblement de personnes

Ou il est conçu pour le transport de personnes

Ou il est conçu pour le transport de marchandises dangereuses et il exige une grande robustesse afin d'atténuer les risques pour les tiers en cas d'accident

Ou il est utilisé dans la catégorie d'exploitation « spécifique », l'autorisation d'exploitation indique qu'une analyse du risque amène à considérer que le risque de l'exploitation ne peut être atténué de manière adéquate sans la certification de l'UAS.

L'article 40 § 2 indique les exigences quant à l'obtention de la certification.

Un certificat de navigabilité (ou un certificat de navigabilité restreint) est délivré.

L'exploitant suit les instructions mentionnées dans le certificat de l'aéronef ou le certificat de l'équipement.

L'article 40 § 3 concerne l'UAS utilisé dans la catégorie « spécifique ».

L'UAS peut en ce cas être certifié.

S'il n'est pas certifié, l'UAS utilisé dans la catégorie spécifique présente, les capacités techniques prévues dans l'autorisation d'exploitation,

ou dans le scénario standard,

ou telles que définies par le certificat d'exploitant d'UAS légers.

§ II. Les exigences en matière de navigabilité

Les aéronefs et leurs moteurs, pièces et équipements sont conformes aux exigences essentielles relatives à la navigabilité fixées à l'annexe II. Article 9 du règlement 2018/1139.

La conception des produits fait l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat de type, article 11 du règlement 2018/1139.

Idem pour la conception des pièces, article 12 du règlement 2018/1139.

Idem pour la conception des équipements non fixes, art. 13 du règlement 2018/1139.

En ce qui concerne les aéronefs sans équipage à bord, la certification n'est pas requise en ce qui concerne les engins légers. C'est le fabricant qui atteste de la conformité. Les UAS présentant des risques élevés en cas d'accident et relevant de la catégorie certifiée sont cependant soumis à certification, transport de personnes, transport de marchandises dangereuses, UAS d'une dimension supérieure à 3 mètres et appelés à évoluer au-dessus d'un rassemblement de personnes ; certains UAS relevant de la catégorie d'exploitation spécifique. Article 40 du règlement délégué 2019/945 du 12 mars 2019. Cf. supra.

La mise en œuvre des aéromodèles est soumise, au moins pour certaines catégories d'entre eux, à une autorisation de vol, annexe I de l'arrêté du 11 avril 2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord. Certains modèles exigent un document de navigabilité délivré par le ministre, d'autres en sont dispensés, annexe II. Les conditions d'opérations et de pilotage des aéronefs pilotés de catégorie G (ce sont les engins qui ne relèvent pas des lettres précédentes) : leur navigabilité est de la responsabilité de l'agence européenne de la sécurité aérienne.

En ce qui concerne la construction en série, le ministre peut délivrer une attestation de conception de type. L'arrêté pose

des conditions en ce qui concerne le maintien de la navigabilité. Les opérations avec un aérostat captif sont autorisées de nuit.

Les certificats de navigabilité

[Droit transitoire : Le règlement n° 748/2012, art. 3, maintient la validité des certificats de type et des certificats de navigabilité associés délivrés par un État membre avant 2003. Règlement modifié par un règlement n° 69/2014 du 27 janvier 2014]

Le décret n° 2013-367 du 29 avril 2013 contient des dispositions analogues concernant les certificats de navigabilité propres aux appareils militaires et aux appareils d'État affectés à la douane et à la sécurité publique.

A. L'industriel concepteur du produit doit commencer par demander et obtenir le **certificat de type**.

La demande de certificat de type pour un aéronef doit être accompagnée d'un plan trois-vues de cet aéronef, il faut communiquer les caractéristiques et les limites d'utilisation de l'appareil.

Pour que le certificat de type soit délivré, il faut que l'appareil respecte les exigences de niveau de bruit, le règlement n°748/2012 du 3 août 2012 opère un renvoi aux dispositions du chapitre 1 de l'annexe 16 volume 1 partie II de la convention de Chicago.

Il y a un dispositif spécifique pour les avions à réaction subsoniques, pour les avions à turbopropulseurs, pour les hélicoptères et pour les avions supersoniques.

Il existe également des exigences pour les émissions de gaz d'échappement et pour les pertes de carburant.

Quand il y a demande d'un certificat de type, il faut inclure une demande d'approbation des données d'adéquation opérationnelle. Cette expression signifie qu'il faut prévoir un programme minimum de formation des pilotes (qualification des simulateurs de vol) et du personnel d'entretien. Voir le règlement n° 69/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le règlement n° 748/2012.

Il y a un régime allégé pour les aéronefs ELA2 : aéronef léger européen habité : avion qui a une masse maximale au décollage de 2000 kg et qui n'est pas classé comme aéronef à motorisation complexe, idem pour les planeurs, ballon, dirigeable à air chaud et à gaz, aéronef à voilure tournante très léger.

Le postulant procède aux inspections et aux essais pour attester de la conformité du produit à la base de certification de type. La fabrication, la construction et l'assemblage doivent être conformes. L'Agence peut procéder à des inspections, ses agents peuvent assister aux essais en vol et au sol.

La tâche de certification est accomplie par l'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne ou l'autorité nationale.

L'AESA a délivré en 2016 plus de 3000 certificats, dont 18 nouveaux certificats de type.

L'article 77 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 est consacré à la certification en matière de navigabilité et d'environnement.

Le paragraphe 1 indique que l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne exécute, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à la certification de la conception – ainsi qu'aux informations obligatoires sur le maintien de navigabilité. Cette fonction dévolue à l'agence concerne les produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord, visés à l'article 2 paragraphe 1 points a et b du règlement. Ce qui englobe la conception et la production de produits, de pièce et d'équipements de contrôle à distance d'aéronefs.

Ainsi que la conception, la production, la maintenance, l'exploitation d'aéronefs. Ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes, équipements de contrôle à distance d'aéronefs. Les aéronefs en cause étant destinés à être immatriculés dans un État membre (ou exploités sur le territoire de l'UE, pour les drones).

L'article 77 § 1 point e) spécifie que l'Agence de l'UE doit être responsable des tâches liées la certification, en ce qui concerne les certificats de type, les certificats de type restreints, les certificats de modifications y compris les

certificats de type supplémentaires.

L'autorité en délivrant le certificat atteste que l'aéronef, ses pièces, ses équipements sont fiables et fonctionnent correctement. L'agence doit délivrer les certificats de type appropriés. Le certificat de type est en principe délivré pour une durée illimitée. Le conseil d'administration de l'agence adopte les lignes directrices pour l'attribution des tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales, art. 33 § 2 d) du règlement n° 216/2008. C'est l'agence qui a fixé la base de certification de type, en particulier le code de navigabilité applicable. Les codes de navigabilité fixent des normes moyennes, détaillées et spécifiques, pour démontrer la conformité des produits, pièces, équipements.

C'est le directeur général qui attribue les tâches de certification aux autorités aéronautiques nationales, art. 38 c) R. Sauf cas particulier, les tâches de certification sont principalement menées à l'échelon national, sauf précision contraire du règlement.

Un certain nombre de décisions de l'agence sont susceptibles de recours, porté devant les chambres de recours.

Un recours contre la décision de la chambre des recours peut être porté devant le Tribunal, un pourvoi est possible devant la CJUE.

Les » certificats de type restreints »

L'article 18 § 1 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 envisage l'hypothèse où la conception d'un aéronef n'est pas conforme aux exigences essentielles visées à l'article 9 (visées à l'annexe II). Un certificat de type restreint peut alors être délivré. Le demandeur doit démontrer que la conception de l'aéronef est conforme à la base de certification et que la conception de l'aéronef est correcte du point de vue de la navigabilité et de la compatibilité environnementale, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef.

Il y a place dans certaines hypothèses pour une modification du certificat de type. Ces modifications sont majeures ou mineures.

L'agence perçoit des honoraires et des redevances en opérant la certification des produits, règlement CE n° 593/2007 du 31 mai 2007, modifié par un règlement n° 494/2012 du 11 juin 2012

L'Agence certifie moyennant finance. Une contestation peut s'élever concernant le prix exigé.

C'est ainsi qu'une entreprise allemande qui fabrique, semble-t-il, des petits avions de tourisme et qui se trouve d'ailleurs en liquidation depuis le 1^{er} juillet 2018, conteste le montant des honoraires et redevances exigés pour une certification par l'agence européenne de la sécurité aérienne, T-371/18. L'Agence a présenté une note de débit, l'entreprise en a demandé l'annulation, la chambre de recours de l'agence a rejeté ce recours, l'entreprise demande au Tribunal d'annuler la décision de rejet de la chambre de recours. Le prix de la redevance forfaitaire réclamée est, pour les aéronefs de la catégorie allant de 2000 à 5700 kg, de 263 800 euros. La redevance fixe aurait connu un bond de plus de 1700 %. Le requérant prétend que ce prix est sans rapport avec les tâches effectuées et que ce prix serait en réalité une taxe ou une imposition que la Commission ne serait pas habilitée à percevoir en matière de sécurité aérienne. Les autres constructeurs d'aéronefs seraient mieux traités, le requérant se dit victime d'une discrimination.

Le titulaire du certificat de type fournit à l'acquéreur lors de la livraison de l'aéronef les instructions pour le maintien de la navigabilité.

L'Agence doit garantir le maintien des fonctions de navigabilité associée à la conception des produits, pièces qu'elle a certifiées et à l'égard desquels elle assure une supervision, notamment en réagissant sans retard injustifié face à un problème de sécurité ou de sûreté et en émettant et diffusant les informations obligatoires pertinentes, art. 77 § 1 point h) du règlement 2018/1139.

Le rôle de l'avionneur

L'industriel concepteur, détenteur d'un certificat de type, a l'obligation d'assurer le *suivi de navigabilité* des appareils.

Il y a des instructions pour le maintien de la navigabilité. S'il y a des modifications, les exploitants de l'UE sont informés. Le suivi de navigabilité repose sur l'évaluation de la criticité des occurrences qui sont classées selon quatre niveaux, mineur, majeur, critique et catastrophique. Le suivi de navigabilité est effectué par le constructeur et par

l'autorité de certification. Le titulaire d'un certificat de type doit posséder un système pour recueillir examiner et analyser les rapports et les informations relatifs aux pannes et mauvais fonctionnements des appareils. Il notifie à l'AESA au maximum dans les 72 heures les pannes et défauts dont il est informé pouvant compromettre la sécurité (UNSAFE conditions). Le constructeur doit rechercher la cause de la déficience révélant une situation dangereuse ou catastrophique, il informe l'Agence du résultat de ses recherches ainsi que des actions entreprises pour remédier aux déficiences. Voir 21. A.3A de la section A de la partie 21 de l'annexe I du règlement n° 748/2012 du 3 août 2012. Modifié par le règlement n°69/2014.

L'Agence européenne peut émettre des « consignes de navigabilité », si une condition dangereuse peut se reproduire sur un autre avion. Le constructeur doit alors proposer des actions correctives rendues obligatoires par la consigne de navigabilité. Les exploitants sont informés et reçoivent les instructions pour réaliser les actions correctives appropriées. Il est donné un délai pour exécuter les actions nécessaires. Art. 21. A.3B de la partie 21.

Des obligations similaires pèsent sur les constructeurs de moteurs. Si certains problèmes surviennent, les motoristes doivent préconiser des mesures de remplacement, préconiser des révisions générales périodiques. Ils informent les autorités aéronautiques. Aux États-Unis les constructeurs d'avions américains proposent à la FAA les modifications et mises à jour devant être apportées aux moteurs d'avion qu'ils ont conçus. La FAA transfère ces documents à la DGAC. Le concepteur de moteur n'a pas l'obligation de transmettre ces informations directement aux exploitants des appareils aériens. C'est à l'exploitant qu'il appartient d'intégrer au manuel d'entretien les instructions du constructeur. A. 12 mai 1997. Il lui appartient de s'informer. Le fabricant de l'avion répercute aux propriétaires des avions. Cf. 2° Civile 28 février 2013, n° 11-27699.

B. La fabrication en série

Le constructeur, une fois obtenu le certificat de type, va fabriquer, si le succès commercial est au rendez-vous, une série d'appareils. Il faut que chaque appareil soit conforme et puisse être en situation de vol. Il faut donc l'attestation de conformité de l'aéronef de série aux définitions du certificat de type, l'aéronef est en état de fonctionner en sécurité, il a subi avec succès les essais en vol.

Le **certificat de navigabilité individuel** est propre à chaque aéronef : il atteste l'aptitude au vol de celui-ci. Il est délivré, après démonstration que le produit est conforme au type certifié.

Chaque aéronef est soumis à certification et se voit délivrer un certificat de navigabilité, article 14 § 1 du règlement 2018/1139.

Le demandeur doit démontrer que l'aéronef est conforme à la conception certifiée et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement, art. 14 § 1 du règlement 2018/1139.

Aucun aéronef n'est exploité (et ne peut donc prendre l'envol) à moins d'être muni d'un certificat de navigabilité valable, art. 5 § 2 c) du règlement n° 216/2008.

[La situation des aéronefs importés. Dérogation accordée à la Suède, voir annexe VI de la décision de la commission du 6 février 2014, JOUE du 8 février 2014]

[Le règlement 2019/133 du 28 janvier 2019 impose dans certaines hypothèses des spécifications de navigabilité supplémentaires pour certains nouveaux appareils. La situation concerne les aéronefs dont la certification a déjà été certifiée antérieurement, le certificat de type est ancien, on vise des appareils au futur, non encore construits ou en service. Les exigences nouvelles tendent à l'amélioration de la sécurité et au maintien de la navigabilité.

Il y a des dispositions concernant les avions de grande capacité. Il convient d'assurer la protection des passagers en cas d'atterrissage d'urgence en ce qui concerne les conditions dynamiques des sièges. Des dispositions concernent le caractère inflammable des matériaux d'isolation thermique et acoustique, il s'agit en cas d'accident de résister à la propagation des flammes dans l'avion. Les extincteurs d'incendie ne doivent pas utiliser de halon.]

Des diminutifs du certificat de navigabilité peuvent permettre sous certaines conditions l'exploitation d'un aéronef.

- Le certificat de navigabilité restreint

Le certificat de navigabilité individuel est par hypothèse non détenu. Si l'exploitant se voit délivrer un certificat de navigabilité restreint, des spécifications de navigabilité particulières sont prévues. Comme le nom l'indique, des restrictions d'utilisation sont imposées dans l'exploitation et l'usage de l'aéronef.

Un certificat de navigabilité restreint est délivré à un aéronef dont la conception a fait l'objet Soit de la déclaration prévue par le § 1 point a) [la conformité du produit peut être évaluée sans que soit délivré un certificat]

Soit d'un certificat de type restreint

Le tout conformément aux actes délégués.

Le demandeur démontre que l'aéronef est conforme à cette conception et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement, article 18 § 2 a) du règlement 2018/1139.

- L'autorisation de vol

Il s'agit d'une autorisation dérogatoire dont le caractère est provisoire : il s'agit de l'hypothèse où l'aéronef ne satisfait pas pleinement aux exigences de navigabilité, mais il est en mesure d'effectuer un vol basique en toute sécurité. L'autorisation n'est pas générale, elle est spéciale, elle peut être demandée pour une mise au point, pour la formation du personnel, pour les essais en vol de réception, pour un vol de démonstration envers un acquéreur potentiel, pour la livraison de l'aéronef, pour la participation à un salon aérien, pour des compétitions, pour des vols non commerciaux... art. 21A701 et s. de la partie 21 de l'annexe I du règlement n° 748/2012 du 3 août 2012. L'autorisation de vol est délivrée pour 12 mois maximum.

Une autorisation de vol peut être délivrée pour permettre l'exploitation d'un aéronef qui n'est pas muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint en cours de validité. L'autorisation de vol est délivrée sur demande, le demandeur démontre que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité. Le règlement 2018/1139, article 18, § 2, lettre b), renvoie aux actes délégués pour une réglementation plus détaillée.

L'autorisation de vol peut également être accordée par un organisme agréé qui en a reçu le privilège et qui constate que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité.

L'autorisation de vol est soumise à certaines limitations, en particulier pour garantir la sécurité des vols. Quand un permis de vol a été demandé, l'Agence délivre l'approbation des conditions de vol associées à la conception, art. 77 § 1 point c).

Arrêt Héli-Flight c. AESA, du Tribunal, rendu le 11 décembre 2014, T-102/13, Europe février 2015, commentaire 65 par Denys Simon.

Il existe un modèle d'hélicoptère dit Robinson R66, fabriqué aux États-Unis, par la firme Robinson Helicopter Company ; ce modèle d'hélicoptère a obtenu aux États-Unis, avec exemption du système hydraulique des commandes de vol, le certificat de type délivré par la FAA, Federal Aviation Administration.

La société américaine Robinson a déposé une demande de certificat de type auprès de l'AESA, ce certificat ne sera finalement délivré qu'ultérieurement et avec des modifications pour pallier le défaut de fiabilité du système hydraulique.

La société Héli-Flight est le distributeur exclusif en Allemagne des hélicoptères fabriqués par la société américaine, elle a acquis un hélicoptère du type Robinson R66, elle souhaite le proposer à la vente en Allemagne.

L'appareil n'avait pas encore reçu en Europe le certificat de type, la demande était en cours d'examen. Il ne pouvait donc voler.

La société a alors effectué une « demande d'approbation des conditions de vol » pour cet hélicoptère, démarche qui est un préliminaire à l'obtention d'une "autorisation de vol".

Une autorisation de vol peut être délivrée, à défaut de certificat, pour un vol de démonstration, s'il est démontré que l'aéronef peut effectuer un vol basique en toute sécurité.

Les conditions de vol n'étaient pas approuvées, mais le postulant pouvait faire une demande d'approbation des conditions de vol, pour obtenir cette approbation il faut établir le respect des règles de sécurité.

Si cette demande avait été acceptée, le requérant aurait pu ultérieurement demander une autorisation de vol.

C'est cette demande d'approbation qui sera rejetée par l'Agence.

Un recours en réformation préjudicielle a été formé auprès du directeur exécutif de l'Agence, le recours a été déclaré non fondé.

L'affaire a été déférée ensuite à la chambre de recours, qui a rejeté le recours.

La décision de la chambre de recours peut faire l'objet d'un recours porté devant le Tribunal.

L'agence dispose d'une marge d'appréciation pour décider sur le plan technique si l'aéronef peut voler en sécurité.

Preuve non administrée par le postulant.

Le certificat délivré par la FAA n'avait pas de caractère contraignant pour l'Agence.

Le Tribunal rejette le recours.

Un pourvoi a été formé, l'arrêt de la CJUE, C-61/15 P, a été rendu le 28 janvier 2016, il rejette le pourvoi.

L'approbation des conditions de vol d'un aéronef ne disposant pas de certificat de navigabilité est subordonnée à la vérification de la capacité de cet aéronef à voler en toute sécurité. Cette vérification relève d'une appréciation complexe pour laquelle un large pouvoir d'appréciation doit être reconnu à l'AESA.

S'il y a une autorisation de vol, le maintien de la navigabilité des aéronefs est assuré sur la base des arrangements particuliers définis dans l'autorisation de vol, conformément à l'annexe I (partie 21) du règlement n° 748/2012 : c'est ce qu'indique l'article 3 § 3 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 sur le maintien de la navigabilité des aéronefs. Cf. infra.

[« L'autorisation de vol » existe également en ce qui concerne les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les douanes, la sécurité publique et la sécurité civile, arrêté du 3 mai 2013.

L'hypothèse où le certificat de navigabilité n'a pas pu être délivré est envisagée par un arrêté modificatif du 23 novembre 2017. Les autorités d'emploi peuvent alors établir des autorisations de vol pour les aéronefs mis en service avant le 9 décembre 2006. Ces autorisations peuvent être délivrées lorsqu'il y a un plan d'actions permettant à l'aéronef d'obtenir le certificat de navigabilité au plus tard le 31 décembre 2021.]

- Certains aéronefs sont munis de "laissez-passer". Ce sont des aéronefs dépourvus de certificat de navigabilité, CDN, et qui ne peuvent faire que des vols non commerciaux : certains aéronefs dits orphelins, certains ELA, European Light Aircraft. Ce laissez-passer est accordé de façon pérenne. Les aéronefs ayant un laissez-passer français sont inscrits au registre d'immatriculation des aéronefs. Voir l'arrêté du 21 avril 2016 modifiant l'arrêté du 6 mars 1987. Voir le paragraphe 21 A.701 a) (15) de l'annexe au règlement modifié 748/2012 qui établit les conditions de vol.

L'arrêté du 24 juillet 1991 est relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

L'arrêté du 23 septembre 1998 est relatif aux ULM, aéronefs ultralégers motorisés. L'exploitant doit détenir une carte d'identification accompagnée de l'accusé réception de la déclaration du postulant indiquant que son ULM est apte au vol.

Un arrêté du 25 octobre 2016 permet aux aéronefs de construction amateur immatriculés en Autriche et titulaires d'un certain document autrichien de navigabilité (qui n'est pas du niveau OACI) de survoler temporairement le territoire français, sans accord préalable des services français de navigabilité. Le transport de passagers est interdit. Ce survol doit s'opérer en vol à vue uniquement, Visual Flight Rules.

Un aéronef ne doit pas voler si le certificat de navigabilité n'est plus valable. Ou si le maintien de navigabilité de l'aéronef ou d'un élément monté sur l'aéronef ne satisfait pas aux exigences de la présente partie. Ou si l'aéronef a été exploité au-delà des limites du manuel de vol agréé ou du certificat de navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise. Ou si l'aéronef a été impliqué dans un accident ou dans un incident qui affecte sa navigabilité sans qu'aucune mesure appropriée n'ait été prise pour la rétablir. Ou si une modification ou réparation n'est pas conforme à l'annexe I (partie 21) du règlement n° 748/2012.

Annexe I, M.A. 902 lettre b, du règlement n° 1321/2014.

Un vol ne peut pas être entamé si l'un des instruments, équipements ou fonctions requis par la présente partie est en panne ou manquant, sauf dérogation ... voir le règlement 2015/640 du 23 avril 2015, annexe I, partie 26, spécifications de navigabilité supplémentaires dans le cadre d'une exploitation, sous-partie A, équipement temporairement en panne, 26.20.

Les appareils aériens sont dotés d'émetteurs et récepteurs pour remplir les services de radionavigation, radiocommunication, surveillance et sauvetage.

Un arrêté du 18 avril 2011 est relatif à la licence de station d'aéronef

L'appareil doit emporter une balise de détresse.

Le respect de la réglementation

Le suivi

L'Agence en coopération avec les autorités nationales veille au respect de la réglementation existant en matière de sécurité aérienne.

L'Agence détient un pouvoir d'enquêtes, art. 83 du règlement 2018/1139. Elle détermine si une personne titulaire d'un certificat satisfait à la réglementation.

L'Agence peut procéder à des inspections de normalisation auprès des autorités aéronautiques nationales pour vérifier le respect de la réglementation, règlement CE n° 736/2009 du 16 mai 2006

L'Agence effectue des inspections auprès des autorités des États membres, pour évaluer le respect des exigences du règlement n° 736/2006 dans les domaines suivants : navigabilité initiale et maintien de la navigabilité, opérations aériennes, inspections au sol, membres d'équipage, contrôleurs de la circulation aérienne, gestion du trafic et des services de navigation aérienne. L'Agence établit un rapport.

L'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne effectue des inspections pour vérifier le respect de la réglementation dans les domaines de la navigabilité initiale, du maintien de la navigabilité, des inspections au sol, des contrôleurs de la circulation aérienne, de la gestion du trafic aérien, règlement n° 90/2012 du 2 février 2012 modifiant le règlement n° 736/2006.

Les aéronefs à motorisation complexe, avion, hélicoptère certifié, aéronef à rotors basculants, obéissent à un régime plus strict

L'Agence assiste la Commission pour déterminer si les États membres observent la réglementation, l'art. 85 parle du suivi des États membres.

Les sanctions

Amendes

La Commission, à la demande de l'Agence, peut infliger une amende à la personne, titulaire d'un certificat – ou qui a fait une déclaration – qui a enfreint volontairement ou par négligence une disposition du règlement ou des actes délégués, art. 84 du règlement 2018/1139.

Ces mesures ne relèvent pas du droit pénal.

Astreintes

La Commission peut infliger une astreinte à la personne qui continue à enfreindre l'une de ces dispositions, art. 84 § 1 point b). L'astreinte a pour finalité de contraindre le contrevenant à se conformer au règlement.

Un recours de pleine juridiction devant la CJUE est ouvert, art. 84 § 5.

La suspension ou le retrait des certificats induit l'interdiction de la circulation aérienne de l'aéronef.

(Les conditions de l'obtention de la certification aux États-Unis du Boeing 737 Max se trouvent en mars 2019 sur la sellette)

§ III. L'entretien, la maintenance et la réparation des aéronefs

Tout aéronef pour des raisons de sécurité doit obligatoirement faire l'objet d'un programme d'inspection, de révision, de correction des défauts, de remise aux normes. Il s'agit d'inspecter régulièrement les appareils, assurer la révision, la réparation, le remplacement des pièces pour garantir le maintien de la navigabilité.

Le programme varie selon les dimensions de l'appareil et sa destination.

Les gros appareils sont l'objet de visites, quotidienne, hebdomadaire, lorsque 800 heures de vol ont été effectuées, tous les 21 mois, tous les 6 ans, tous les 12 ans.

On vérifie l'état de l'aéronef pour tester ses aptitudes à la navigabilité.

On fait le diagnostic.

Compte tenu des conclusions résultant de l'examen, on fera les réparations adéquates.

Les autorités publiques ont pour mission de réaliser des inspections et des investigations pour vérifier le respect de la réglementation.

(Accident Maintien de navigabilité.

Le 28 décembre 2014 d'un appareil de la compagnie malaise à bas coûts Air Asia sur un vol entre l'Indonésie et Singapour, le rapport technique de l'organisme indonésien d'enquête fait état d'une maintenance défectueuse, 23 pannes auraient été constatées dans les 12 mois précédents sur une microfissure sur une soudure d'une carte électrique associée à la gouverne de direction. Il y aurait eu également des manœuvres inappropriées du côté des pilotes. L'Indonésie a eu maille à partir avec les autorités européennes établissant la liste noire. L'appareil accidenté appartenait à une compagnie malaise de bonne réputation.)

Les règles de droit

Les normes sont à découvrir dans les standards de l'OACI et les dispositions du droit international, dans les règles de l'UE ainsi que dans le droit national.

Annexe 8 de la convention de Chicago.

L'OACI procède à des audits dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité, USOAP. Elle conseille aux États d'opérer des inspections au sol sur les avions relevant d'États où il existe de graves problèmes de sécurité ou d'États dont le régime de surveillance présente de graves manquements en matière de sécurité.

Accords internationaux.

Normes européennes

Le règlement n° 2042/2003 du 20 novembre 2003 était relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant (aux) tâches de maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits pièces et équipements aéronautiques, il avait été plusieurs fois modifié.

Il a été abrogé par le règlement de refonte n° 1321/2014 du 26 novembre 2014.

Le règlement du 3 août 2012, annexe I, partie 21, contient des dispositions relatives aux réparations.

Le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 concerne le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits/pièces/équipements aéronautiques. Modifié par le règlement 2015/1088 du 3 juillet 2015 allégeant les règles de maintenance des aéronefs de l'aviation générale. Modifié par le règlement 2015/1536 du 16 septembre 2015 : il s'agit de

mettre à jour le règlement n°1321/2014 pour satisfaire les exigences du règlement n° 216/2008. Modifié par le règlement 2018/1142 du 14 août 2018.

Ce règlement indique dans son annexe I les conditions dans lesquelles est assuré le maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments d'aéronefs.

Le dispositif européen concerne non seulement les aéronefs immatriculés dans un État européen, mais également les appareils immatriculés hors Europe mais utilisés par un exploitant européen, un État européen en ayant la supervision, ou les appareils immatriculés hors Europe et pris en location coque nue en Europe.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 établissant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et qui a pour objectif de maintenir un niveau uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'UE s'applique à la maintenance des aéronefs.

Annexe II. Exigences essentielles relatives à la navigabilité. Il faut pouvoir inspecter, régler, lubrifier, retirer, remplacer toute pièce ou équipement non fixe si cela s'avère nécessaire. L'aéronef doit pouvoir être manœuvré en toute sécurité, dans toutes conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou plusieurs systèmes de propulsion.

Les certificats de navigabilité restent valides tant que l'aéronef (ainsi que les moteurs, hélices, pièces ...) est entretenu conformément aux actes d'exécution et peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement, article 14 § 2 du règlement 2018/1139.

L'aéronef léger européen habité ELA 1 est soumis à un régime allégé pour le programme d'entretien et le maintien de la navigabilité. Ce régime concerne certains petits avions, planeurs, ballons, dirigeables.

Les normes de droit interne (à l'influence déclinante, eu égard à la montée en puissance du droit européen) valent en partie en ce qui concerne les petits appareils soustraits à la réglementation européenne : c'est ainsi qu'un arrêté du 24 septembre 2012 concerne certains avions à moteur non pressurisés à moteur à piston non utilisés en transport aérien commercial, moto planeurs et planeurs, ballons et dirigeables.

Ces normes nationales peuvent également intervenir pour certains transports atypiques, style transports payants en montgolfières.

Un arrêté du 6 mars 2013 modifié par un arrêté du 6 février 2015, JO du 14/2/2015 p. 2857, concerne le maintien de navigabilité des ballons libres à air chaud exploités par une entreprise de transport aérien public, l'entreprise titulaire du CTA est soumise à la réglementation n° 1321/2014 du 26 novembre 2014. Le personnel est soumis à un maintien de compétences, l'équipage à un contrôle annuel. Il convient de vérifier, avant chaque vol, la capacité des passagers à adopter simultanément la position d'atterrissage.

Le règlement 2015/1536 du 16 septembre 2015 présente des dispositions concernant les aéronefs motorisés autres que complexes, les planeurs, les planeurs motorisés ou les ballons qui ne sont pas utilisés à des fins de transport commercial, M.A. 803 point b, annexe I, (partie M), règlement modifié n° 1321/2014.

On retranche de la maintenance la visite dite de pré vol, qui est l'inspection à laquelle on doit procéder avant le vol pour s'assurer que l'appareil est apte à effectuer le vol projeté. C'est l'exploitant qui est responsable de son bon déroulement. Cette visite est effectuée par le pilote ou par toute autre personne qualifiée.

Voir Philippe le Tourneau, Contrat de maintenance, Encyclopédie Dalloz. Les principales sources de dégradation des appareils sont l'usure, la corrosion résultant de l'environnement et les accidents mineurs. La maintenance est onéreuse. Le coût augmente avec l'âge de l'avion.

A. Les acteurs

L'État contrôle et surveille. Des entités de droit public ou privé ont la charge de la maintenance effectuée pour le compte des exploitants d'aéronefs. Les ouvriers et techniciens effectuent concrètement le travail d'entretien dans les ateliers de leurs employeurs.

1°) Les organismes intervenant dans la maintenance et l'entretien des aéronefs

Le propriétaire de l'aéronef peut dans certains cas effectuer les tâches de maintien de la navigabilité sous sa propre responsabilité, il peut les faire effectuer par un organisme de gestion, qui assure la responsabilité du bon déroulement de ces tâches de maintien de la navigabilité.

Les grands groupes aériens détiennent dans leur périmètre une société spécialisée dans l'entretien et la maintenance. C'est ainsi que la société Air France Industries KLM Engineering & Maintenance intervient dans l'entretien cellule d'avions, maintenance des réacteurs, et des équipements, électroniques, mécaniques, pneumatiques, hydrauliques.

Dans le cadre du contrôle des concentrations, la Commission européenne a reçu le 8 juin 2016, JOUE du 18 juin 2016, la notification d'une concentration. Une filiale de Singapore Airlines et une filiale d'Airbus créent une entreprise commune, ayant pour objet la prestation de services d'entretien, de réparation, de révision, de maintenance lourde et en ligne pour le compte de compagnies aériennes exerçant en Asie et exploitant des Airbus.

Idem, un groupe chinois HNA Aviation - qui fait du transport aérien et des opérations de soutien de celui-ci, comme les services de maintenance, de réparation et de révision, de l'aviation générale, des services pour voyages d'affaires, du soutien au sol et la logistique aérienne - acquiert le contrôle exclusif du suisse SR Technics. Cette société a pour activités, la fourniture de services de maintenance, de réparation et de révision pour les avions commerciaux, de pièces détachées et de services techniques pour les moteurs. Notification du projet de concentration le 29 septembre 2016, JOUE du 6 octobre 2016.

Différents organismes participent à l'entretien et à la maintenance des aéronefs : il faut qu'ils soient compétents et que leur personnel le soit également.
Les travaux doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions conformément aux données d'entretien.

Les organismes de maintenance

Ce sont des entreprises prestataires de services.

Règlement n° 1321/2014, annexe V ou V bis.

Ces organismes effectuent la maintenance, ils font l'entretien des produits pièces et équipements, ils doivent être agréés, ils doivent détenir le certificat d'agrément d'organisme de maintenance, ils sont soumis à des visites d'audit.

Ils sont spécialisés, chacun a son domaine d'activité.

Catégorie classe A : entretien d'aéronef ou d'élément d'aéronef.

Catégorie de classe B : opérations d'entretien sur des moteurs.

Catégorie de classe C : opérations d'entretien sur des éléments d'aéronef déposés, à l'exclusion des moteurs pour être installés sur aéronef ou sur moteur.

Catégorie de classe D.

L'organisme de gestion du maintien de la navigabilité (CAMO)

Il s'agit d'un intermédiaire, dont l'intervention est indispensable aux exploitants d'aéronefs motorisés complexes, à des fins commerciales ou non.

Il n'effectue pas lui-même la maintenance, mais il veille à ce qu'elle soit correctement effectuée par un organisme de maintenance satisfaisant aux exigences de la réglementation européenne.

Il intervient à la demande du propriétaire de l'aéronef.

Il développe le programme d'entretien de l'aéronef, il indique les tâches d'entretien que le pilote propriétaire peut réaliser, il organise l'entretien à réaliser par un organisme d'entretien, il coordonne l'entretien, le remplacement des pièces à durée de vie limitée, il fait approuver les réparations à effectuer, il contrôle.

Cet organisme est agréé par l'autorité publique, le droit européen donne un formulaire type.

En ce qui concerne les transporteurs titulaires d'une licence, l'exploitant doit être agréé au titre de son certificat de transporteur aérien en tant qu'organisme de gestion de maintien de la navigabilité, annexe I (partie M) du règlement n° 1321/2014, modifiée par le règlement 2015/1536 du 16 septembre 2015, point M.A.201, lettre e.

Les organismes participant à la maintenance des aéronefs lourds et des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial (et des éléments destinés à y être installés) sont agréés conformément aux dispositions de l'annexe II (partie

145) décide l'article 4 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014 sur le maintien de la navigabilité des aéronefs.

Un arrêté du 16 janvier 2012, JO du 25 janvier 2012, concerne les aéronefs de l'annexe II du règlement n° 216/2008 utilisés en aviation générale, il est relatif à l'agrément d'organisme pour le renouvellement des certificats de navigabilité et pour les programmes d'entretien.

2°) Le personnel

Il est indispensable que le *personnel technique* se trouvant au service de ces différents organismes assurant la maintenance des aéronefs pour objet possède une pleine capacité professionnelle.

Ce sont les personnels d'examen de navigabilité.

Le personnel exécutant des travaux d'entretien doit être qualifié. Règlement n° 1321/2014, annexe II, point 145.A.30.

Chacun des techniciens et autres intervenants a son domaine d'activité.

Entretien des éléments : pilote automatique, portes et panneaux, électricité et éclairage, commande de vol, carburant, rotors de l'hélicoptère, hydraulique, train d'atterrissage, oxygène, hélices, pneumatique, protection contre la pluie le givre l'incendie, les hublots... Entretien des moteurs à turbine ou à piston.

La formation professionnelle du personnel.

Il convient que le personnel possède des connaissances techniques certaines.

Le règlement 2018/1142 du 14 août 2018, dans son considérant 5, fait état de fraudes. Certains reçoivent une prétendue formation, alors qu'ils ne détiennent même pas la formation de base.

Les organismes chargés de former les personnels. Art. 6 du règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, qui opère un renvoi à l'annexe IV (partie 147). Ces organismes dispensent des cours de formation, organisent les examens et délivrent les certificats de formation.

L'appendice II de l'annexe IV prévoit un certificat d'agrément d'organisme de formation à la maintenance et d'examen.

L'organisme est agréé pour dispenser des formations et organiser des examens.

L'attestation de la compétence professionnelle du personnel

Les personnels doivent avoir une connaissance adéquate des aéronefs qu'ils doivent entretenir.

Qu'il s'agisse des personnels de certification ou qu'il s'agisse des personnels de soutien.

C'est la mission de l'État de la reconnaître et de la certifier, par lui-même ou par une autorité déléguée.

L'habilitation de certification est l'habilitation délivrée aux personnels de certification par l'organisme et qui spécifie que ces personnels peuvent signer les certificats d'autorisation de remise en service au nom de l'organisme agréé. Règlement n° 1321/2014, Annexe II, point 145.A.35.

La *licence de maintenance d'aéronefs* est un titre délivré à des techniciens membres du personnel, qui leur confère des prérogatives en matière de certification, art. 5 du règlement n° 1321/2014, et annexe III (Partie 66).

Le personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement non fixe est tenu d'être titulaire d'une licence, art. 16 du règlement 2018/1139.

La licence n'est pas requise dans certaines situations.

Renvoi aux actes d'exécution, art. 17.

La licence permet au titulaire de délivrer sous certaines conditions un certificat d'autorisation de remise en service d'un appareil une fois accomplies des opérations d'entretien.

Pour se voir délivrer par l'autorité compétente la licence de maintenance, le technicien passe des examens pour que soient appréciées ses connaissances de base, il doit avoir des connaissances en mathématiques, en physique, en mécanique, en thermodynamique, en optique, en électricité, en électronique, il connaît les matériaux des aéronefs, il connaît les

procédures d'entretien, les principes de l'aérodynamique ... Il y a même un questionnaire en législation aéronautique. Des certificats de reconnaissance délivrés l'organisme de formation attestent qu'une personne a réussi la formation de base ou l'examen de base. Il y a la formation théorique, il y a la formation pratique. Le technicien doit avoir une expérience pratique. Voir l'annexe au règlement n° 1149/2011 du 21 octobre 2011.

Il existe plusieurs catégories (et sous catégories) de licence de maintenance.

Catégorie A : la maintenance concerne des avions à turbine, à moteurs à pistons, hélicoptères à turbines, à moteurs à pistons.

Catégorie B : divisée en sous catégories.

Catégorie B2 : cette licence B2 est applicable à tous les aéronefs.

Catégorie B2L : le titulaire délivre des certificats d'autorisation de remise en service pour les travaux d'entretien des systèmes électriques, travaux d'entretien sur les systèmes avioniques. Avec la qualification Systèmes de la cellule, le titulaire vérifie la réalisation des tâches électriques et avioniques dans la motorisation et les systèmes mécaniques ...

Catégorie B3 : la licence B3 s'applique aux avions non pressurisés à moteurs à pistons ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 2000 kg. Le titulaire certifie les tâches suivantes, travaux d'entretien de la structure, la motorisation et les systèmes mécaniques et électriques de l'avion, ainsi que les travaux sur les systèmes avioniques (tests simples).

Catégorie L : planeurs composites, planeurs, moto planeurs composites et avions ELA1 composites, moto planeurs et avions ELA1, ballons à air chaud, ballons à gaz, dirigeables à air chaud, dirigeables à gaz ELA2, dirigeables à gaz autres que ELA2.

Catégorie C : la licence C est applicable aux avions et aux hélicoptères. La licence autorise le titulaire à délivrer des certificats après des opérations d'entretien en base des aéronefs. Dans son intégralité.

Règlement n°1321/2014, Annexe III, point 66.A.3.

Les aéronefs sont classés dans un certain nombre de groupes, pour tenir compte des qualifications sur les licences de maintenance d'aéronefs, annexe III, point 66.A.5.

Chaque État doit nommer une autorité pour la délivrance des licences de maintenance d'aéronefs.

La licence peut être également délivrée par un organisme de maintenance agréé.

L'autorité suspend ou retire la licence si le titulaire a fait preuve d'entretien négligent.

Ces sanctions à la disposition du ministre sont prévues par l'article R. 160-1, II, CAC, à l'encontre d'un titulaire de la licence de maintenance qui commet certains manquements dans l'exercice de ses fonctions : avertissement, suspension de la licence avec l'imposition d'un suivi de formation, retrait temporaire, retrait définitif de la licence.

Il statue sur avis du collège spécialisé de la commission administrative de l'aviation civile, formation maintenance des aéronefs, arrêté du 9 juillet 2007 modifié.

L'entrée en vigueur de ces dispositions visant à assurer une meilleure sécurité des vols a parfois donné lieu à des résistances syndicales. On peut citer les faits décrits dans l'arrêt de la chambre sociale du 11 juillet 2016, n°14-14226. Certaines normes entraient en vigueur en 2006, normes obligeant tout mécanicien d'avion à posséder une licence de maintenance d'aéronef pour pouvoir prononcer une APRS, approbation pour la remise en service, cf. infra. Air France avait envisagé de soumettre aux organisations syndicales un projet d'accord concernant les nouvelles exigences dans l'exercice du métier de mécanicien d'avion. Il prévoyait une rémunération supplémentaire pour les mécaniciens titulaires de la licence et disposant d'une qualification de type avion, appelés à signer l'APRS. Ce projet avait suscité des oppositions, des tracts avaient été distribués incitant les techniciens à ne pas apposer leur signature sur les bons de travail. Certains techniciens avaient suivi le mot d'ordre. Il n'y avait pas là une grève, la grève est la cessation collective et concertée de travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles, la grève ne peut pas être limitée à une obligation particulière du contrat de travail. Les salariés qui refusaient de signer leurs bons de travail réalisaient une inexécution partielle de leurs obligations professionnelles. Air France a fait faire défense en justice aux syndicats de ne pas appeler les salariés à refuser de signer les bons de travail. Les syndicats ont été condamnés à payer une indemnité. Une transaction a ensuite été conclue, à laquelle le syndicat Sud Aérien a refusé de participer. Ce syndicat a été condamné civilement à payer à Air France diverses sommes, 146 687 euros pour la perte d'heures productives, 26 398 euros parce qu'Air France a été contrainte à avoir recours à la sous-traitance. La Cour de cassation a rejeté le pourvoi.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne avait mené en 2014 une inspection de l'autorité de l'aviation civile grecque. Une fraude a, semble-t-il, été décelée. Certains membres du personnel chargé de la certification de maintenance des

aéronefs avaient obtenu une licence au titre de la partie 66, ce personnel remettait des aéronefs en service après maintenance, alors qu'il n'avait pas les connaissances de base. Les mesures correctives n'ont pas été, au niveau de l'organisme de formation à la maintenance, adoptées. Une décision de la Commission 2016/2357 du 19 décembre 2016 ordonne des mesures de contrôle. Une décision de l'autorité de surveillance AELE du 10 février 2017, JOUE du 16 mars 2017, se prononce dans le même sens.

3°) L'autorité publique

L'État assure le contrôle des aéronefs ; il doit exister dans chaque État une autorité, ayant compétence pour la délivrance, la prolongation, la modification, la suspension ou le retrait des certificats et pour le contrôle du maintien de la navigabilité, décide le règlement n° 1321/2014, annexe I, M.B. 102.
En France, cette autorité est la Direction de la Sécurité de l'aviation civile.

M.B.303. l'autorité doit élaborer un programme d'étude axée sur le risque pour contrôler l'état de navigabilité de la flotte des aéronefs figurant sur son registre.

Ce programme d'étude doit comprendre des audits de produits aéronefs par échantillonnage.

Ces vérifications peuvent être opérées par l'État lui-même, elles peuvent être confiées à un organisme habilité.

En matière maritime, on parle de société de classification.

En matière aérienne, l'habilitation avait jadis été donnée en France au bureau Veritas, cette mission avait été ensuite confiée en 1993 au GIE GSAC groupement pour la sécurité de l'aviation civile, formé de l'État et du bureau Veritas. L'État est sorti en 2009 de ce GIE.

L'État avait organisé une consultation pour mettre les entreprises intéressées en concurrence pour choisir le titulaire de l'habilitation, une commission a été mise en place, le ministre a écarté les candidatures de Veritas et d'Egis Avia.

Un arrêté du 7 juin 2010 avait habilité un organisme - CETE APAVE Sud Europe SAS - pour l'exercice des contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité aérienne.

Contestation de cette désignation par le bureau Veritas - Registre international de classification de navires et d'aéronefs et par EGIS Avia (qui avait rejoint le GIE en 1997) dont la candidature avait été rejetée.

Une ordonnance du juge des référés du Conseil d'État rendue le 3 septembre 2010 a refusé d'ordonner la suspension de l'exécution de l'arrêté ministériel. La condition d'urgence n'était pas remplie.

Un arrêté du 22 février 2013 (modifié par un arrêté du 28 août 2014, JORF du 5 septembre 2014, p. 14714, ainsi que par un arrêté du 9 novembre 2015, JORF du 21 novembre 2015) habilitait jusqu'au 31 décembre 2016 l'OSAC, organisme pour la sécurité de l'aviation civile, pour l'exercice des contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. OSAC est une SAS filiale d'APAVE. Cette société assure des missions de contrôle et de vérification, elle fait partie de l'autorité nationale d'après le règlement n° 216/2008, elle agit par délégation du ministre pour les activités relevant de la réglementation nationale, elle agit en sous-traitance de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile quand elle intervient pour le compte d'un tiers.

L'arrêté du 26 juillet 2016, JO du 5 août 2016, habilite jusqu'à la fin de 2022 la société OSAC, organisme pour la sécurité de l'aviation civile, qui a son siège à Issy-les Moulineaux, à exercer des missions de contrôle dans le domaine de la sécurité aérienne. Ces missions prennent la forme d'expertises, d'instructions, d'audits et de vérifications qui sont nécessaires à la délivrance, la suspension ou le retrait des documents. La mission est précisée en annexe par le règlement-cadre de l'habilitation. C'est cet organisme qui délivre les certificats individuels de navigabilité et les certificats d'examen de navigabilité.

Cet arrêté a été modifié, en particulier pour tenir compte des nouvelles dispositions de la réglementation européenne, par un arrêté du 1^{er} août 2019, JO du 10 août 2019, texte 7.

Cet organisme signale à la direction de la sécurité de l'aviation civile les éléments constitutifs des manquements qu'il relève, voir II de l'article R. 160-1 CAC.

L'organisme peut suspendre ou retirer en cas de manquements le certificat d'agrément d'un organisme ou l'habilitation d'un personnel listé au a de l'annexe Règlement cadre de l'habilitation.

Si un aéronef ne remplit pas les conditions techniques, l'organisme peut retirer le certificat d'examen de navigabilité d'un aéronef ou le certificat individuel de navigabilité d'un aéronef.

L'organisme peut retirer l'habilitation d'examineur de qualification de type.

L'organisme peut retirer à une personne sa licence de personnel de maintenance d'aéronefs
L'organisme peut retirer à une personne sa licence nationale de maintenance d'aéronefs.

B. L'activité de maintenance

Il s'agit d'étudier l'état de l'aéronef, relever les défauts, effectuer des vérifications de la navigabilité, vérifier que les défauts ont été rectifiés. Il existe des normes techniques très minutieuses concernant la maintenance et l'entretien des appareils. Les opérations d'entretien peuvent ne concerner que des rectifications de défauts mineurs, elles peuvent être plus complexes et plus profondes. On effectue la mise au rebut des éléments de durée de vie limitée.

L'organisme doit disposer des instruments et des outillages nécessaires pour effectuer les travaux. Point 145.A.40, annexe II, règlement n° 1321/2014.

L'État peut sous certaines conditions demander et obtenir une dérogation aux règles européennes.
On en a un exemple avec la décision 2017/190 du 1^{er} février 2017, JOUE du 3 février 2017, autorisant la France à déroger à certaines règles en matière de sécurité. La règle figure au point M.A 501 de l'annexe 1 (partie M) du règlement n° 1321/2014. Selon cette disposition, aucun élément ne peut être installé sur un aéronef à moins qu'il ait obtenu l'autorisation de mise en service appropriée sur un formulaire 1 EASA ou équivalent. Il s'agit en l'espèce d'installer un nouveau moteur sur un aéronef immatriculé en France. Ces aéronefs sont fabriqués par un constructeur américain, Waco. Les moteurs sont également construits par un fabricant américain, Air Repair. La difficulté consiste en ce que le fabricant des moteurs n'est titulaire en Europe ni d'un agrément de production, ni d'un agrément comme centre de réparation, il ne peut pas fournir des moteurs accompagnés de formulaires de mise en service à d'autres clients. Le moteur ne peut pas être posé avec un formulaire 1 EASA.
D'où la demande déposée par la France le 24 juillet 2015 pour déroger aux prescriptions du point M. A501.
La commission accorde la dérogation, sous condition : l'avionneur doit déclarer que ces moteurs sont semblables à ceux qui seraient installés sans sa propre chaîne de production ; ces moteurs doivent être installés par du personnel qualifié et conformément au manuel de maintenance de l'aéronef.

Tout défaut d'aéronef portant gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié avant tout autre vol.
En revanche, si le défaut relevé ne porte pas atteinte gravement à la sécurité du vol, il doit être rectifié dès que possible.

Une fois le travail de maintenance accompli, il y a lieu de remettre, à l'exploitant, différentes attestations ou certifications.

L'organisme de maintenance doit employer suffisamment de personnels de certification pour délivrer les certificats de remise en service d'aéronef et d'éléments d'aéronef ... Ces personnels doivent satisfaire à certaines exigences, règlement n° 1321/2014, annexe I, point M.A 606 point g). L'habilitation de certification.

Le personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement non fixe est tenu d'être titulaire d'une licence
(Il y a des exceptions et dérogations)

Cette licence est délivrée si le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution à venir sur la garantie de la conformité, article 16, § 1^{er} du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Cette licence précise les privilèges accordés au personnel.

C'est la Commission qui prendra des actes d'exécution pour établir des dispositions détaillées, art. 17 § 1, lettre d).

Ce certificat a pour finalité de déclarer la navigabilité des travaux de maintenance accomplis sur les produits, les pièces et les équipements.

Révision générale : l'élément a été démonté, nettoyé, inspecté, réparé, remonté et testé. L'enregistrement des travaux d'entretien.

Le personnel de certification s'assure que la conformité a été atteinte et que le travail demandé par le client a été réalisé au cours de la vérification d'entretien. Il doit évaluer l'impact du travail non effectué pour exiger sa réalisation, voire reporter le travail lors d'une autre vérification ou échéance.

Le « certificat d'examen de navigabilité » est réglementé par le règlement n° 1321/2014, annexe I, M.A. 901. On doit réaliser périodiquement un examen de navigabilité de l'aéronef, le certificat d'examen de navigabilité est délivré si l'examen s'est révélé satisfaisant. Il est délivré par le personnel au nom de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé : l'aéronef est considéré comme apte au vol au moment de l'examen.

Il est en principe valide un an. Il y a des prolongations.

Le règlement donne des formulaires.

Examen de navigabilité non concluant : information de l'autorité.

En présence d'un risque potentiel portant sur la sécurité, c'est l'autorité publique qui effectue l'examen de navigabilité et qui délivre le certificat d'examen de navigabilité. M.A. 901 lettre h.

Idem si le propriétaire de ballons ou d'aéronefs d'une MTOM maximum de 2730 kg en fait la demande, lettre i.

L'autorité doit suspendre le certificat d'examen de navigabilité dans le cas d'un risque potentiel en matière de sécurité, M.B.304

Système plus simple propre aux aéronefs légers. Annexe I, M.A. 901 lettre g.

Système allégé pour les procédures de maintenance des appareils d'aviation générale, qui sont les aéronefs qui ne participent pas à des activités commerciales, règlement 2015/1088 du 3 juillet 2015 modifiant le règlement n° 1321/2014, annexe I, M.A.302. On fait une inspection annuelle. On vérifie qu'il n'existe pas de défaut de conformité mettant en danger la sécurité du vol.

Les RÉPARATIONS

Les travaux d'entretien

Il existe un programme d'entretien.

Les défaillances doivent être corrigées.

L'organisme de maintenance est agréé pour entretenir les produits, pièces et équipements énumérés dans le domaine d'agrément.

L'organisme enregistre les détails des travaux d'entretien effectués.

Quand il y a suppression de toute détérioration et remplacement de pièces d'équipements, sans qu'une activité de conception soit nécessaire, il y a seulement une tâche d'entretien, aucun agrément n'est exigé. Art. 21. A.431A petit d du règlement du 3 août 2012.

Il y a un système très simplifié pour les réparations standard concernant les petits appareils.

Cf. Annexe I, M.A. 502, point d), du règlement modifié n° 1321/2014.

Hormis cette hypothèse particulière, le règlement d'août 2012 fixe une procédure pour qu'une entreprise obtienne l'agrément de conception de réparations.

On distingue entre les réparations majeures et les réparations mineures.

Les pièces de réparation sont fabriquées selon les normes de conformité. Les éléments d'aéronef, les pièces standard et les matériaux ne doivent être installés sur un aéronef ou un élément d'aéronef que s'ils sont dans un état satisfaisant ...

Annexe I, M.A. 501, du règlement n° 1321/2014. L'objectif est le maintien de la navigabilité.

Pour chaque aéronef, l'exploitant, dans le transport commercial, utilise un système de compte rendu matériel d'aéronef, qui donne des informations relatives à chaque vol, le certificat de remise en service en cours de validité, l'attestation d'entretien en cours de validité avec les travaux programmés et les travaux différés, la liste des rectifications de défauts à exécuter et reportées, les recommandations concernant les accords d'assistance à l'entretien.

(Dans l'accident du Concorde, c'est l'atelier de la compagnie aérienne qui avait effectué lui-même à Houston le changement de la bande d'usure sur la nacelle du DC 10. Un mécanicien avait remarqué le 9 juillet 2000 qu'une bande d'usure faisait saillie de la face interne du flanc droit du moteur 3 de l'appareil. Il avait averti le technicien chef qui avait fait appel au technicien tôlier de service ce jour-là. Cette réparation a été considérée en l'espèce comme mineure)

Sous- Section II. La sanction des manquements

§ I. Les responsabilités des organismes du contrôle de la sécurité des aéronefs et des produits aéronautiques

Il est possible que les organismes - de droit public ou de droit privé mais délégataires d'attributs de la puissance publique - qui contrôlent le processus industriel et les travaux de maintenance commettent dans le cadre de leurs fonctions des erreurs d'appréciation engendrant des préjudices considérables.

Il est possible qu'ils délivrent ou qu'ils refusent, à tort, de délivrer les autorisations requises.

Leur responsabilité peut être mise en cause.

A. Le contentieux de la responsabilité des organes de contrôle

Les victimes peuvent songer à mettre en cause, du fait de leur carence ou de leur impéritie, la responsabilité des organes de contrôle.

Droit interne

Le choix par le demandeur de la juridiction compétente

Le contentieux de la responsabilité relève-t-il des juridictions de l'ordre judiciaire ou des juridictions administratives ?

On se prononce en général en faveur de la compétence de la juridiction administrative.

La Cour de cassation s'est prononcée en faveur de la compétence de la juridiction administrative pour connaître de la responsabilité du bureau Veritas qui n'avait avant la vente de l'hélicoptère décelé aucune anomalie, 6 mois plus tard Veritas juge l'appareil inapte au vol, résolution de la vente, 1^o Civile, 2 mars 1999. Le vendeur avait appelé Veritas en garantie.

Le tribunal des conflits décide en France, le 8 juin 2009, que la compétence pour statuer sur la responsabilité du GSAC relève de la juridiction administrative. La fédération française aéronautique entendait faire condamner cet organisme du fait de défaillances dans sa mission de contrôle de la conformité de la fabrication des aéronefs Robin préalablement à la délivrance du certificat de navigabilité. Cet organisme est une personne de droit privé, il exerce une mission au nom du ministre pour l'exécution du service public administratif du contrôle préalable à la délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs civils.

La fédération nationale aéronautique et 242 associations aéronautiques avaient demandé au tribunal de grande instance de Nanterre de condamner la société Apex Aircraft (successeur de la société Robin Aviation) ainsi que le GSAC à les indemniser des conséquences résultant d'un défaut de fabrication de certains avions de type Robin DR 400 imputable à un encollage défectueux du longeron de l'aile droite de l'appareil.

Conseil d'État, 18 avril 1980, RFDA 1980.292 : accident survenu au cours d'un vol de vérification comprenant le pilotage d'un avion par un agent des services officiels, le prototype avait été confié au centre d'essais en vol d'Istres. L'avion s'est écrasé dans le département du Gard, 3 membres d'équipage sont tués, il existait une anomalie aérodynamique de l'appareil civil Corvette, la SNIAS agit contre l'État du fait de la perte de son avion, l'avion était pris

en charge par l'État lors du vol de vérification, l'anomalie avait été signalée, sa gravité n'avait pas été mise en exergue, l'arrêt procède à un partage de responsabilité moitié moitié entre l'État et le constructeur.

Droit européen

La responsabilité contractuelle et extra contractuelle de l'Agence européenne, article 13 du règlement n° 216/2008
La compétence de la Cour de Justice à l'égard de l'Agence européenne.

Droit international

Sur l'incidence de l'immunité de juridiction des États

Sur la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire pour connaître en matière maritime d'une demande en indemnité formée par l'État français à l'encontre de sociétés américaines de classification qui auraient manqué à leurs obligations. Les eaux et les côtes françaises avaient été polluées à la suite du naufrage d'un navire citerne au large de l'Espagne. Les sociétés défenderesses prétendaient avoir agi au nom de l'État des Bahamas et revendiquaient l'immunité juridictionnelle reconnue aux États.

1° Civile, 17 avril 2019, n° 17-18286, Bulletin.

L'arrêt opère une distinction selon l'activité menée par le professionnel.

Les activités de certification et de classification relèvent de régimes juridiques différents, ces activités sont dissociables. Seule la première activité – certification – autorise une société de droit privé à se prévaloir de l'immunité juridictionnelle de l'État de pavillon qui l'a spécialement habilitée à délivrer en son nom au propriétaire d'un navire le certificat statutaire.

La responsabilité des sociétés de droit privé est mise en cause, non pour leur activité de certification exercée au nom de l'État des Bahamas, mais pour celle de classification en raison de manquements commis dans l'exécution des obligations de visites techniques et inspections périodiques auxquelles elles étaient tenues par la convention conclue avec le propriétaire du navire.

La cour d'appel de Bordeaux a justifié sa décision écartant l'exception d'immunité juridictionnelle.

La procédure va se poursuivre.

La certification aux États-Unis du Boeing 737 MAX fait problème. Deux accidents aériens mortels ont eu lieu à Java et en Éthiopie en octobre 2018 et mars 2019. L'avion aurait été certifié dans des conditions critiquables. Le système de stabilisation de l'appareil pour éviter le décrochage, MCAS, ne serait pas fiable. Les membres d'équipage auraient manqué de formation.

La mise en cause de la FAA est possible, ainsi que celle de Boeing.

Les juridictions éthiopiennes ou indonésiennes seraient-elles compétentes pour apprécier la responsabilité de l'autorité américaine ? C'est très douteux. L'État américain ne peut être jugé par une juridiction étrangère, cf. supra. Pour l'avionneur, il y a hésitation, une action aux États-Unis risquant de se heurter à l'exception de forum non conveniens. Si faute du constructeur il y a eu, elle est cependant liée aux circonstances ayant accompagné l'obtention de la certification, ce qui irait dans le sens de la compétence exclusive des juridictions américaines.

B. La répression administrative

Le ministre peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences techniques de sécurité Art. R. 160-1, IV CAC.

C. Le contentieux pénal

Avait été renvoyé devant le tribunal correctionnel, pour homicide involontaire, par la chambre de l'instruction de la cour de Papeete, le représentant du GSAC en Polynésie française. Un accident avait fait, le 9 août 2007, 20 morts, le pilote et 19 passagers, au départ de Moorea. L'accident avait pour origine la rupture du câble à cabrer. L'organisme de maintenance de la compagnie Air Moorea était surveillé par le GSAC. Les anomalies du programme d'entretien auraient

dû être détectées par le GSAC. Il n'y avait pas eu de contrôle de la tension des câbles depuis la sortie de l'avion du chantier du Canada. Le GSAC, groupement pour la sécurité de l'aviation civile, avait pourtant été habilité par un arrêté du 20 décembre 2005 pour l'exercice de contrôles et de vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. Il appartenait à ce responsable du GSAC de contrôler les manuels d'entretien de l'avion et de procéder à des inspections pour s'assurer de l'application de la réglementation. Il aurait dû procéder à des inspections pour écarter des techniciens non qualifiés pour la maintenance. L'existence de fautes caractérisées a conduit à la mise en examen. Rejet du pourvoi par un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 15 novembre 2017, n° 17-85074. Le parquet avait requis lors du procès correctionnel une peine d'emprisonnement à l'encontre de ce prévenu, titulaire, dicit internet, d'un CAP mécanicien et d'un diplôme obtenu en Éthiopie. Le jugement du tribunal de Papeete a été rendu le 22 janvier 2018. L'intéressé est condamné à 3 ans d'emprisonnement, dont deux avec sursis. Il y avait eu dans cette affaire une instance de nature civile, les proches des victimes obtenant de la cour d'appel des dommages intérêts jugés par eux insuffisants.

§ II. La mise sous examen des compagnies exploitant des aéronefs défectueux

Les instances européennes et nationales utilisent des moyens efficaces pour lutter contre l'exploitation d'aéronefs vétustes, obsolètes ou mal entretenus, présentant des dangers aussi bien pour les passagers et l'équipage que pour les humains restés à la surface.

A. La prévention

L'OACI réalise des audits dans le cadre du programme USOAP, programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité.

L'OACI détient une base de données, SCAN, Safety Collaborative Assistance Network.

Le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), est mené par la Commission européenne.

L'agence de l'UE de la sécurité aérienne apporte une aide et une assistance technique aux États étrangers pour améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier. L'UE communique à la base SCAN des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et ses États membres.

Les inspections au sol des aéronefs ont la priorité pour obtenir des informations sur les performances ou les défaillances en matière de sécurité des transporteurs titulaires dans leurs États d'une licence d'exploitation.

Les inspections au sol des aéronefs

La Commission, via le comité de la sécurité aérienne, demande d'accorder la priorité aux inspections au sol sur les avions des transporteurs titulaires de licences dans les États présentant de graves problèmes de sécurité ou dépendant d'États où il y a de graves manquements dans le régime de surveillance.

Directive 2004/36/CE concernant les critères pour la conduite des inspections au sol sur les aéronefs empruntant les aéroports communautaires modifiée par la directive 2008/49/CE du 16 avril 2008.

Le règlement n° 351/2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol

Normes ARO.RAMP.005 s.

Dans les cas extrêmes, l'autorité peut immobiliser l'aéronef au sol et imposer une interdiction immédiate d'exploitation, ARO.RAMP.135 140

B. La sanction : l'interdiction d'atterrir en Europe

L'UE a franchi un pas supplémentaire en 2005, elle dresse régulièrement la liste des compagnies ne respectant pas les

règles élémentaires d'entretien des appareils et elle leur interdit d'atterrir en Europe.

Les interdictions de vol prononcées à l'encontre des exploitants concernent essentiellement des exploitants étrangers ne respectant pas les règles d'entretien et de sécurité. En ce qui concerne les exploitants européens, on procède plutôt au retrait du CTA, ou à tout le moins l'autorité publique exige des mesures correctives. La liste noire est régulièrement mise à jour. Des carences et des manquements multiples sont relevés de la part d'exploitants européens et d'exploitants de pays d'Afrique et d'Asie.

Le texte de base est le règlement n° 2111/2005 du Parlement et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté (aujourd'hui l'UE).

Le règlement (d'exécution) n° 474/2006 de la Commission établit la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, il est en général modifié et complété deux fois par an.

Ainsi par le règlement d'exécution 2018/1866 du 28 novembre 2018, JOUE du 29 novembre 2018. Qui épingle en particulier l'Afghanistan, l'Angola, les deux républiques du Congo, la Libye, le Népal, le Soudan...

Ainsi le règlement d'exécution 2019/618 du 15 avril 2019, JOUE du 17 avril 2019, faisant état de mesures prises par la Bulgarie à l'égard des transporteurs bulgares et signalant les évolutions, voire les améliorations propres à certains transporteurs de certains États non membres de l'Union.

Les transporteurs menacés d'interdiction sont informés de cette menace par la Commission.

Ils peuvent faire des commentaires par écrit ou se défendre par oral.

Dans certaines hypothèses, ce sont tous les aéronefs immatriculés dans un pays donné qui sont interdits d'atterrissage en Europe ; dans d'autres, ce sont uniquement les aéronefs d'une compagnie déterminée qui sont interdits d'exploitation dans l'Union européenne ; certaines compagnies obtiennent d'exploiter quelques-uns de leurs appareils.

Le règlement dresse deux annexes.

C'est l'annexe A qui établit par pays la liste des transporteurs interdits de toute exploitation en Europe, avec éventuellement à titre d'exception les noms des compagnies non interdites.

L'annexe B donne la liste des transporteurs faisant en Europe l'objet de restrictions d'exploitation.

La liste est déterminante, en ce que non seulement de telles compagnies ne pourront pas desservir les aéroports européens, mais encore les agences de voyages européennes et les passagers européens sont fortement dissuadés d'utiliser de tels services de transport dans le monde. Il s'agit d'une véritable mise à l'index des compagnies prohibées.

[Cette réglementation est de matrice européenne. Elle ne vaut que pour la partie du territoire des États membres qui est soumise au droit de l'UE. En ce qui concerne la France, celle-ci étend ces interdictions d'exploitation à Saint Barthélemy, aux îles Wallis et Futuna, à la Polynésie française, à la Nouvelle Calédonie et à Saint Pierre et Miquelon, Voir arrêté du 15 mai 2019, JORF du 1^{er} juin 2019, texte n° 37.]

Droit interne

Cour administrative d'appel de Paris, 7 juillet 2011 : 13 mai 2005, la DGAC informée de la décision néerlandaise, allemande et suisse de suspendre les autorisations de vols d'une compagnie turque ONUR Air notifie à cette compagnie sa décision de suspendre immédiatement les autorisations délivrées le 16 mars 2005 pour le programme de vols affrétés pour le compte de Marmara. Le motif invoqué est relatif à l'absence de garantie quant à la sécurité des vols. L'autorisation est rétablie le 24 mai eu regard du plan d'actions correctives présenté par les autorités de l'aviation civile turque. La compagnie turque engage alors la responsabilité de l'État et obtient du tribunal administratif de Paris 1 206 948 euros en réparation du préjudice subi. La cour annule le jugement : il appartient à l'État d'assurer la police de l'espace aérien et la sécurité des aéronefs dans le but de protection des usagers et des populations survolées. Il appartient à la DGAC en présence d'informations venant d'homologues européens de prendre toute mesure pour préserver la sécurité aérienne. Le sous-directeur du transport aérien avait compétence pour délivrer les autorisations d'exploitation des services aériens aux compagnies étrangères exploitant des services réguliers et non réguliers à destination et au départ du territoire français et de suspendre ces autorisations ; les autorités hollandaises et allemande avaient constaté de graves anomalies techniques et opérationnelles, il existait un danger grave et imminent exigeant une intervention urgente

Une loi du 24 avril 2013 a voulu renforcer l'information des voyageurs lors de la commercialisation de titres de transport

sur les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union européenne.

Un article L. 6421-2-1 a été introduit dans le code des transports.

La loi crée une obligation d'informer à la charge de toute personne, physique ou morale, commercialisant un titre de transport : la formule vise aussi bien les transporteurs que les agences de voyages et autres tour-opérateurs.

Celui qui a l'obligation d'informer est celui qui commercialise des titres de transport donnant droit d'effectuer des vols devant être effectués par un transporteur figurant sur la liste des transporteurs aériens que l'UE frappe d'une interdiction d'exploitation. Sauf cas exceptionnel, aucune agence de voyages ne va délivrer des billets concernant des vols à effectuer au départ ou à l'arrivée d'un aéroport européen. La loi songe principalement aux transports formés d'une succession de vols, une tranche du parcours devant hors Europe être assurée par un transporteur figurant sur la liste noire. C'est alors que l'information repousseur doit être donnée au candidat au voyage exotique : attention avion cercueil !

L'agence doit informer de manière claire et non ambiguë le passager (ou l'acquéreur du billet) de cette situation de péril et l'inviter à rechercher des solutions de transport de remplacement.

Il est indiqué au passager qu'il voyagera sur une compagnie figurant sur la liste européenne des transporteurs européens faisant l'objet dans l'UE d'une interdiction d'exploitation.

Celui qui négocie de billets et qui ne respecte pas cette réglementation est passible d'une amende administrative de 7500 euros par titre de transport, doublée en cas de récidive. Le code des transports réprime ainsi une faute d'omission imputable à celui qui se livre à la commercialisation des billets ainsi qu'à celui apporte son concours à la commercialisation. Les agents et salariés du tour opérateur entrent ainsi dans la prévision légale.

La loi n'indique pas son domaine d'application : est-elle territoriale et ne vise-t-elle que les manquements à l'obligation légale perpétrés sur le sol de France ou s'applique-t-elle en tous lieux où les billets sont-ils proposés ? A priori, la législation française ne concerne que les faits commis en France. Nous sommes en présence d'une législation de police.

Section III. Les impératifs de sûreté

L'accord du GATT entend favoriser le commerce des aéronefs civils et supprimer les droits de douane.

Il existe un accord relatif au commerce des aéronefs civils du 12 avril 1979.

Cet accord comporte une annexe, qui a été modifiée par un protocole du 5 novembre 2015. L'annexe donne une liste de produits, qui sont admis en franchise ou en exemption de droits s'ils sont destinés à être utilisés dans des aéronefs civils et à y être incorporés au cours de leur construction, de leur réparation, de leur entretien, de leur réfection, de leur modification ou de leur transformation. Le JOUE du 23 mai 2017 indique que ce protocole de 2015 entre en vigueur le 26 mai 2017.

Il convient également de faire application de l'accord de Marrakech, article II renvoyant à des accords OMC.

Le matériel aérien et les produits spatiaux constituent cependant des produits « sensibles ».

Les États disposent d'instruments permettant de contrôler les investissements en provenance de capitaux extérieurs.

Un règlement 2019/452 du 19 mars 2019 établit un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union. C'est le problème de la sauvegarde de l'indépendance économique des États face à des prises de contrôle externes émanant de puissances étrangères et contraires à l'intérêt national.

Chaque État instaure un mécanisme de contrôle des exportations.

La justification en est la défense des intérêts nationaux.

Un État peut interdire de vendre des produits à une puissance ennemie : on songe aux mesures d'embargo.

Le ministre des armées désigne, comme commissaire du gouvernement, un contrôleur général des armées auprès des sociétés Airbus et MBDA (filiale d'Airbus, BAE et Leonardo, fabricant des missiles). Auprès de la société Aérospatiale Batteries (société ayant son siège à Bourges et qui fabrique des piles et des accumulateurs électriques). Auprès de la Société SAFT (société ayant son siège à Levallois-Perret, contrôlée par Total, qui fabrique des batteries destinées aux applications aéronautiques). La mission porte sur les commandes militaires et l'exécution de marchés relatifs aux matériels de guerre. Est concerné le contrôle des prix de revient dans les entreprises titulaires de marchés de matériels de guerre. A. du 3 septembre 2018.

La directive UE 2017/433 du 7 mars 2017 donnait en annexe une liste de produits liés à la défense.

ML 4, missiles, systèmes de protection des aéronefs contre les missiles,

ML 10, aéronefs, véhicules plus légers que l'air, véhicules aériens sans équipage, moteurs et matériel,

ML 11, matériel électronique, véhicules spatiaux et composants.

Le JOUE du 15 mars 2018 publiée, dressée le 26 février 2018, une liste commune des équipements militaires de l'Union européenne ; aéronefs et véhicules spatiaux y figurent. Le contrôle des exportations s'exerce en ce domaine.

La société The Inner Arch, de Poissy, s'est heurtée en mai 2010 à un refus d'exportation du logiciel Perfol pour l'Italie, la Turquie, l'Allemagne et le Japon. Ce matériel ne constitue pas du matériel de guerre stricto sensu. Il ne s'agit pas non plus de fusées ou de lanceurs spatiaux à capacité balistique militaire. C'est un logiciel. Il s'agit en revanche d'un matériel entrant dans la catégorie des équipements, composants, moyen de production d'essais et de lancement des fusées et lanceurs spatiaux visés précédemment. Ce logiciel Perfol a pour objet l'optimisation des calculs des trajectoires des lanceurs spatiaux civils. C'est un logiciel qui comporte une fonctionnalité permettant de calculer les zones de retombées des étages des lanceurs spatiaux, cette fonctionnalité peut être détournée pour calculer des trajectoires sécantes avec la surface terrestre. L'exportation sans autorisation d'un tel matériel est prohibée. Elle relevait de la procédure d'agrément préalable prévue à l'article L. 2335-2 du code de la défense.
CAA Versailles, 9 décembre 2014, n° 13VEO2489.

Un rapport est publié annuellement concernant les règles communes régissant le contrôle des exportations de technologie et d'équipements militaires.

Il existe, à l'échelon de l'UE, un contrôle des exportations des biens et technologies à double usage, c'est-à-dire civil et militaire. Le droit français a repris cette réglementation.

Un arrêté du 14 janvier 2019 du ministre de l'économie est relatif à la licence générale « matériels aéronautiques », « Exportations de biens à double usage pour la réparation d'aéronefs civils ». L'arrêté établit la liste des biens concernés. Comme certains systèmes pour utiliser la cryptographie, certains calculateurs pour le stockage de l'information, certains logiciels, certaines caméras d'imagerie, les systèmes de navigation à inertie, certains systèmes de navigation et de repérage, certains moteurs à turbine à gaz, des ensembles ou composants conçus pour des turbines à gaz aéronautiques. Cette licence a la vertu de permettre à son titulaire d'exporter ces biens à double usage vers toutes destinations. L'exportateur dépose une demande. Si l'exportateur obtient cette licence, il doit s'assurer du retour des produits remplacés et fournir la preuve de leur arrivée à destination.

Les États-Unis ont élaboré la réglementation ITAR concernant le contrôle des exportations de données relevant de la sécurité nationale, International Traffic in Arms Regulations. Voir l'article de M.M. Romain Loubeyre et Cédric Wells, ITAR : incidences juridiques et opérationnelles pour les assureurs de risques spatiaux, 2013, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, éditions Pedone.

Systems/ Loral a été sanctionnée pour un transfert illégal de données techniques sensibles des États-Unis en direction de la Chine, celle-ci avait tenté de lancer en 1996 un satellite Intelsat par une fusée chinoise, mais le lancement avait échoué.

Les États-Unis entendent imposer leur réglementation sur toute la terre, c'est une législation qui se veut extra territoriale, du moment qu'on est en présence d'un transfert de données par une société américaine à une société étrangère.

Les constructeurs doivent tenir compte de cette réglementation, dont ils se plaignent parfois.

Les assureurs également, quand ils évaluent les risques à assurer et qu'ils exigent des informations. La plupart des risques spatiaux assurés dans le monde en relèvent. Les objets spatiaux comportent en effet le plus souvent des éléments brevetés aux États-Unis. Les assureurs non américains s'astreignent à des obligations de confidentialité d'une grande complexité. Cette législation est en voie d'assouplissement.

Une coopération peut intervenir cependant entre alliés.

L'espionnage industriel : des salariés livrant des secrets industriels à une puissance étrangère.

Les salariés sont souvent tenus d'une clause de non concurrence pour éviter qu'ils passent armes et bagages au service d'un industriel concurrent.

CHAPITRE II. ASPECTS DE DROIT PRIVÉ

Section I. La fabrication de l'aéronef ou de l'objet spatial au travers du prisme contractuel

La qualification du contrat, vente ou contrat d'entreprise : le fabricant fournit le matériel et son ingénierie.

La production-standard mène à la qualification de vente.

Cf. en droit terrestre l'arrêt de la chambre commerciale du 8 décembre 2018, n° 17-24293, approuvant la décision des juges du fond se prononçant en faveur de la qualification de contrat de vente. Un fabricant avait fourni un rotor à une usine de pâte à papier. Installé en décembre 2007, l'objet avait été endommagé en décembre 2008 à la suite d'un incident. Le rotor était destiné à être intégré dans une turbine préexistante. La fabrication du rotor avait été effectuée au vu de plans et croquis fournis par le client et précédée d'études destinées à définir les parties d'équipements à réaliser. Le prix ne comprenait pas les prestations d'installation du rotor effectuées par un tiers. Le contrat portait sur des choses déterminées à l'avance et non sur un travail spécifique destiné à répondre aux besoins particuliers exprimés par le donneur d'ordre.

La confection sur mesure relève de l'entreprise, le contrat étant conclu entre l'entrepreneur et le maître de l'ouvrage. Voir dans le droit commun des contrats, l'arrêt de la 3^e chambre civile du 16 janvier 2013, n° 11-13509, qui se prononce en faveur de la qualification de contrat d'entreprise, la convention ayant pour objet la livraison de produits spécifiquement conçus et adaptés par le professionnel pour l'usage particulier demandé par le maître de l'ouvrage.

(La distinction importe lorsque l'objet se révèle défectueux : le maître de l'ouvrage possède des garanties inférieures à celles de l'acquéreur contractant avec un professionnel d'une autre spécialité que la sienne)

Distinguons l'aérien du spatial.

Sous-Section I. La fabrication- construction- vente de matériel aéronautique et d'aéronefs

I. Les relations entre l'avionneur et ses équipementiers

L'avionneur ne fabrique pas lui-même une bonne partie des éléments et des pièces incorporées dans l'aéronef, il les achète, ou bien il fait fabriquer ces pièces par des équipementiers ou des sous-traitants. Qui effectuent éventuellement une partie du travail sur le site industriel de l'avionneur. Qui eux-mêmes pratiquent éventuellement à leur tour le même système. On peut être en présence d'une chaîne de sous-traitances.

Les achats de pièces et équipements pratiqués par l'avionneur auprès des équipementiers.

Il peut s'agir d'opérations commerciales ponctuelles, il y a place également pour des relations s'inscrivant dans la durée de 10 ou 15 ans et concernant l'exécution d'un programme d'un type d'aéronef.

La négociation des contrats avionneur/ sous -traitant
Les documents contractuels

Les professionnels s'insurgent parfois contre l'application des dispositions légales, ils estiment qu'elles correspondent aux besoins de l'industrie de la construction immobilière ou au monde de la distribution mais non au secteur industriel.

Il contient désormais de tenir compte des dispositions contenues dans le code de commerce, concernant la transparence, les pratiques restrictives de concurrence et les autres pratiques prohibées, réformées par l'ordonnance n° 2019-359 du 24 avril 2019.

Article L. 441-1 du code de commerce

Toute personne exerçant des activités de production, de distribution ou de services qui établit des conditions générales de vente est tenue de les communiquer à tout acheteur qui en fait la demande pour une activité professionnelle.

Les conditions générales de vente comprennent notamment les conditions de règlement, ainsi que les éléments de détermination du prix tels les barèmes des prix unitaires et les éventuelles réductions de prix.

Les conditions générales de vente peuvent être différenciées selon les catégories d'acheteurs de produits ou de demandeurs de prestation de services.

Les conditions générales de vente constituent le socle unique de la négociation commerciale.
Dans le cadre de cette négociation, les parties peuvent convenir de conditions particulières de vente qui ne sont pas soumises à l'obligation de communication prescrite au II.

Article L. 441-2

Tout prestataire de services est tenu, à l'égard de tout destinataire de prestations de services, de respecter les obligations d'information définies à l'article L. 111-2 du code de la consommation (information sur les caractéristiques essentielles du bien ou du service, le prix du bien ou du service, la date ou le délai de livraison du bien ; information concernant son activité de prestation de services)

La formalisation de la relation commerciale

L'article L. 441-3, concerne l'issue de la négociation commerciale. Celle-ci doit être formalisée. Il faut dresser une convention écrite entre le fournisseur et le distributeur ou le prestataire de services pour indiquer les obligations réciproques auxquelles se sont engagées les parties à l'issue de la négociation commerciale.
(Ce texte semble concerner les opérations de distribution, il est étranger à notre propos).

L'article L. 441-5 du code de commerce vise, semble-t-il, le secteur industriel.
Cette disposition oblige de dresser une convention écrite pour tout achat de produits manufacturés, fabriqués à la demande de l'acheteur en vue d'être intégrés dans sa propre production.
La règle suppose que l'achat ait un montant supérieur un seuil fixé par décret.
Il faut établir une convention écrite qui mentionne les conditions conclues entre les parties : notamment
L'objet de la convention et les obligations respectives des parties,
Le prix ou les modalités de sa détermination,
Les conditions de facturation et de règlement,
Les responsabilités respectives des parties et les garanties, comme les modalités d'application de la clause de réserve de propriété,
Les règles relatives à la propriété intellectuelle,
La durée de la convention ainsi que les modalités de sa résiliation,
Les modalités de règlement des différends.

Nature du contrat conclu entre l'équipementier et l'industriel avionneur : vente ou entreprise ?

L'exécution du contrat
Une exécution conforme

Le paiement du prix

Le risque de change

La révision

Les garanties offertes au sous-traitant impayé

L'incidence de la loi du 31 décembre 1975 accordant, sous certaines conditions, au sous-traitant impayé une action directe en paiement contre le maître de l'ouvrage. Le bénéfice de cette action directe en paiement suppose la conclusion d'un contrat principal d'entreprise et celle d'un sous contrat d'entreprise : la sous-traitance est l'opération par laquelle un entrepreneur confie par un sous-traité et sous sa responsabilité à une autre personne appelée sous-traitant l'exécution de tout ou partie du contrat d'entreprise conclu avec le maître de l'ouvrage.

C'est ainsi qu'Airbus sous-traite avec Latécoère la fabrication et le montage de certains éléments à incorporer dans l'avion.

La société Latécoère en cas de non-paiement par Airbus dispose-t-elle d'une action directe en paiement contre la compagnie aérienne ayant commandé l'avion ? Cela suppose que le contrat principal compagnie/avionneur soit un contrat d'entreprise, ce qui est plus que douteux, et que le contrat conclu entre l'avionneur et l'équipementier soit un contrat d'entreprise, ce qui est possible, l'équipementier fournit les pièces et il peut avec ses salariés travailler pour le montage dans les ateliers de fabrication de l'avionneur.

En revanche, on peut relever une succession de contrats d'entreprise et de sous-traitances entre l'avionneur, chef de file,

et la chaîne des équipementiers. La question de la recevabilité et du bien-fondé de l'action directe peut alors se poser.

Les intermédiaires favorisant les négociations entre avionneurs et équipementiers / sous-traitants.

Il arrive, comme plus généralement en matière de produits industriels, que des intermédiaires interviennent pour favoriser l'établissement de relations commerciales entre les fabricants et les équipementiers.

On trouve un exemple dans un arrêt de la cour d'appel de Pau du 20 décembre 2007, n° 06/00335 : une société américaine Northrop Grumman avait lancé un appel d'offre pour la fabrication d'empennages d'avions Hawkeye. Potez Aéronautique d'Aire sur Adour avait emporté le marché pour la fabrication d'empennages. Fournitures de pièces primaires puis montage par Potez. Un marché de 80 millions de dollars. Une société américaine Multinational Products et Services, implantée à New York, avait joué le rôle d'intermédiaire et travaillait à la commission. On parlait d'un contrat de coopération et d'intérêt commun. Les relations commerciales avaient été rompues (rupture d'un mandat d'intérêt commun), la société américaine se prétendant agent commercial réclamait une indemnité de rupture, que le tribunal de commerce de Mont de Marsan lui avait accordée. La cour de Pau a réformé et débouté l'intermédiaire.

Les conditions pour qu'il y ait contrat d'agent commercial n'étaient pas réunies. Le mandat permanent de négocier n'avait pas été conféré en l'espèce.

La juridiction paloise fait une application immédiate du droit interne français, sans faire état de la nature internationale du contrat. Les parties ne l'avaient probablement pas évoquée dans leurs conclusions. On est en matière de droits disponibles. Le territoire de prospection portait sur le Canada et les États-Unis.

II. La relation entre l'avionneur et son client

On peut prendre l'exemple d'Airbus vendant un appareil à une compagnie brésilienne ou des émirats.

Il s'agit a priori d'une vente, et non d'un contrat d'entreprise.

L'avionneur a parfois recours à des intermédiaires, courtiers, agents, pour placer les aéronefs à vendre. Les fabricants ne pratiquent pas que de la vente directe à l'état brut.

Il peut y avoir à ce sujet un contentieux civil quant au paiement des commissions qui leur sont versées (ainsi qu'un contentieux pénal si sont établies des pratiques directes ou indirectes de corruption, cf. infra).

Sous-section II. La fabrication des lanceurs, satellites et navettes spatiales

Le contrat de fabrication a pour objet la conception, la construction, l'essai et la livraison d'un satellite.

Le fabricant est un industriel, l'acquéreur un opérateur du spatial qui exploite en personne ou qui fait profiter des tiers des utilités de l'objet spatial.

L'acquéreur a fréquemment recours au crédit auprès d'organismes financiers ou bancaires pour financer l'achat.

Quelle est la nature du contrat ?

Contrat de vente de chose future ou contrat d'entreprise, ou qualification mixte ?

En matière spatiale, on cite constamment, faute de se mettre d'autres décisions sous la dent, un arrêt de la cour de Paris du 15 juin 1988, RFDA 1988.201. Arabsat avait commandé un satellite à l'Aérospatiale, le contrat excluait toute action après lancement du satellite sauf faute dolosive. Ce satellite avait été lancé le 8 février 1985 par une fusée Ariane, cet objet connaît un mauvais fonctionnement. Le président du tribunal de commerce est saisi par l'assureur d'Arabsat, le président avait en référé refusé d'ordonner une expertise sur les causes du mauvais fonctionnement, cette ordonnance est réformée en appel. Arabsat n'avait pas constitué avoué, pour conserver des relations avec son constructeur. La cour de Paris

statuant en termes d'expertise in futurum ordonne l'expertise à la demande de l'assureur. Il y avait motif légitime d'établir avant tout procès la preuve des faits dont pourrait dépendre la solution d'un litige. En ce qui concerne la qualification du contrat, la cour parle dans l'arrêt de contrat d'entreprise, bien que présentant Aérospatiale comme vendeur fabricant du satellite, tenu de connaître les vices éventuels et ne pouvant écarter sa garantie. Arabsat avait retenu en totalité les primes contractuelles d'intéressement dont le versement dépendait d'un fonctionnement correct.

L'industriel élabore le produit, il en a la conception, il fabrique et fait de l'assemblage.

Dans le processus industriel il achète des pièces et équipements à des fournisseurs et équipementiers et il effectue le montage.

Les brevets d'invention et la protection de la propriété industrielle, voir Laurence Ravillon pour des affaires de contrefaçon aux États-Unis lors de la fabrication de lanceurs ou de satellites, RFDA 2014.403.

SECTION II. LES OBLIGATIONS DU FABRICANT D'ENGINS AÉRIENS ET SPATIAUX

Les fabricants et industriels, s'ils mettent sur le marché des appareils non conformes et en particulier si l'accident survient, exposent éventuellement aussi bien leur responsabilité pénale que leur responsabilité civile.

SOUS-SECTION I.

LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DE L'AVIONNEUR ET DES ÉQUIPEMENTIERS AINSI QUE CELLE DE LEURS INGÉNIEURS ET TECHNICIENS

Les pratiques de *corruption*

Elles ne sont apparemment pas exceptionnelles.

L'avionneur risque d'engager sa responsabilité pénale si, pour obtenir des commandes, il a recours à la corruption des décideurs, qu'on soit dans le cadre du marché de matériels militaires ou dans celui de la vente d'aéronefs civils.

Il existe une convention internationale organisant la lutte contre la corruption d'agents publics étrangers dans les transactions commerciales internationales.

La presse fait état, en octobre 2017, d'une procédure à l'encontre d'Airbus qui aurait omis d'indiquer les noms et rémunérations d'intermédiaires intervenus dans la conclusion de ventes d'aéronefs. Une enquête a été ouverte en Grande Bretagne à la demande d'Airbus. Le dossier est entre les mains du Serious Fraud Office.

Ces pratiques douteuses ne sont en général révélées que des dizaines d'années après les faits.

Il y aurait un contentieux entre Airbus et certains de ses intermédiaires dans les ventes d'avions, les rémunérations et commissions qui leur seraient versées ne seraient pas toujours d'une parfaite clarté. Certains de ces consultants seraient appelés à reverser des rétro commissions aux décideurs. Certaines de ces commissions auraient un caractère occulte.

L'accident mortel

En cas d'accident mortel, ou corporel, le fabricant et ses ingénieurs et techniciens risquent de voir leur responsabilité pénale être mise en cause.

On prétend vite, sitôt l'accident relaté, que la défectuosité du processus industriel s'est trouvée à l'origine du dommage.

La France

Emmanuel Dreyer, Droit pénal général, LexisNexis

Le risque pénal

En cas d'accident mortel, les concepteurs et fabricants risquent de faire l'objet d'une poursuite.

L'infraction d'homicide involontaire est prévue par l'article 221-6 du code pénal :

Le fait de *causer* - par maladresse, *imprudence*, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement - *la mort d'autrui* constitue un homicide involontaire puni de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

Dans le système actuel, il y a place pour une responsabilité simultanée de personnes physiques et de personnes morales. Le cumul est envisageable.

Les éléments constitutifs de l'infraction.

La situation des personnes physiques doit être distinguée de celle des personnes morales plus facilement condamnables.

Personnes physiques

À quelles conditions une personne physique peut-elle être condamnée ?

Le point de départ : le tribunal doit relever une faute d'inattention ou d'imprudence pour entrer en condamnation.

Tout dépend si la faute d'inattention commise est la cause directe du dommage ou si elle a seulement favorisé la survenance du dommage.

Il faut distinguer.

Causalité directe :

Du moment qu'une faute d'imprudence est à l'origine directe de la survenance du dommage, l'infraction est constituée.

La loi exige une faute qui présente certaines caractéristiques. Une faute de maladresse, négligence, imprudence, manquement à une obligation de prudence et de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

L'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Le dommage : la mort d'autrui.

Le lien de causalité : la relation directe de cause à effet entre la faute et le mort d'autrui. Le fait par le prévenu de causer le dommage est exigé.

Causalité indirecte :

C'est l'hypothèse où la personne physique n'a pas, par sa faute non intentionnelle, directement causé le dommage, article 123-3 al. 4 du code pénal.

Le code pénal est plus exigeant pour qu'il y ait infraction.

Pour qu'il y ait infraction imputable à une personne physique, il faut de sa part une faute certaine.

Soit l'auteur a violé de façon manifestement *délibérée* une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Soit il a commis une faute *caractérisée* et qui exposait autrui à un *risque* d'une particulière *gravité* qu'il ne pouvait *ignorer*.

L'élément de causalité directe faisant défaut par hypothèse, la personne n'a pas directement causé le dommage.

Mais elle a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou bien elle n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter.

On a parlé de dépenalisation des fautes d'imprudence simple commises par les personnes physiques en cas de causalité indirecte. David Dechenaud, Les concours de responsabilité civile et de responsabilité pénale, in Responsabilité civile et assurances n° 2, février 2012, dossier 5.

[Le droit français a renoncé à l'identité de la faute pénale d'imprudence et de la faute civile de l'article (ex 1383) 1241 du code civil, art. 4-1 du code procédure pénale. Le juge pénal peut relaxer, mais il demeure compétent en dépit de la relaxe pour statuer sur le terrain de l'action civile, art. 470-1, il peut condamner sur les intérêts civils. Cf. infra.]

Personnes morales

Le code pénal est plus sévère pour les personnes morales que pour les personnes physiques : les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants, art. 121-2. On est en présence d'une responsabilité pénale du fait d'autrui : la faute commise par l'organe ou le représentant retombe sur la personne morale, société, association ... Une faute simple d'imprudence de la personne physique, organe ou représentant, suffit pour que l'infraction soit imputable à la personne morale.

Il est paradoxal que dans certaines hypothèses la personne morale puisse être condamnée pénalement pour homicide du fait de ses organes, alors que le dirigeant bénéficie de la relaxe. Les personnes morales sont responsables pénalement de toute faute non intentionnelle de leurs organes ou représentants ayant entraîné une atteinte à l'intégrité physique, même en l'absence de faute délibérée ou caractérisée de la personne physique.

Voir Emmanuel Dreyer, Droit pénal général, n°1127.

(La Cour de cassation juge d'ailleurs que la constitutionnalité de la solution légale n'a pas à être remise en cause.

Le principe d'égalité ne s'oppose pas à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, il ne s'oppose pas à ce que le législateur déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général. Pourvu que la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit. La différence de situation entre les personnes physiques et les personnes morales justifie la différence de traitement induite par l'article 121-3, al. 4 CP, laquelle est en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit. La question prioritaire de constitutionnalité n'est pas à être renvoyée devant le Conseil constitutionnel, Chambre criminelle, 21 mars 2017, n° 17-90003)

[Cf. Chambre criminelle 11 octobre 2011, Bull. : EDF condamnée pénalement pour un accident mortel de chantier par la cour de Fort- de- France, cassation, il est reproché à la cour d'appel de ne pas s'être mieux expliquée sur l'existence effective d'une délégation de pouvoirs ni sur le statut et les attributions des agents mis en cause [agents de maîtrise] propres à en faire des représentants de la personne morale. Rappel heureux du principe de légalité criminelle.]

[Criminelle, 31 octobre 2017, Bull., n° 16-83683 : lorsqu'ils constatent la matérialité d'une infraction non intentionnelle susceptible d'être imputée à une personne morale, il appartient aux juges d'identifier celui des organes ou représentants de cette personne dont la faute serait à l'origine du dommage.]

Un accident mortel, un résultat, le parquet tend à chercher un ou des coupables pour les faire condamner pour homicide involontaire, on remonte la chaîne, on tente de découvrir une quelconque imprudence ou négligence. Les prévenus ne trouvent souvent l'échappatoire qu'au titre de l'absence de causalité ou de l'indétermination des faits. Cf. Didier Rebut, Le principe de la légalité des délits et des peines, n° 730 et suivants, in Libertés et droits fondamentaux, Dalloz, direction Cabrillac, Frison Roche et Revet.

Catastrophe du Mont Saint Odile : mise en cause de Bernard Ziegler, qui sera relaxé.

Catastrophe du Concorde

Avaient été mis en examen non seulement les constructeurs de l'avion Concorde mais également les agents de la compagnie américaine ayant effectué sur l'avion américain une réparation de minime importance mais ayant conduit à la chute de la lamelle sur la piste.

Mise en cause du fabricant et d'ingénieurs pour le suivi de la navigabilité du Concorde.

Une mise en examen de la société Aérospatiale était impossible, cette société ayant été liquidée. (Dans son arrêt du 29 novembre 2012, la cour de Versailles épingle les pratiques post accident du fabricant, un comité accident avait été créé par Aérospatiale Matra Airbus, ce comité filtrait l'information donnée en externe ; en cas de convocation par la justice ou la police, le personnel devait préparer des réponses appropriées à faire lors des dépositions !)

Le tribunal correctionnel de Pontoise, en première instance, a rendu un jugement de relaxe des deux responsables du programme du Concorde, Henri Perrier et Jacques Herubel, qui avaient été renvoyés devant la juridiction répressive de jugement, 6 décembre 2010.

L'un est mort durant l'instance d'appel, pour l'autre le procès en appel avait été renvoyé au début 2013.

La décision de relaxe est devenue définitive concernant Jacques Herubel, le parquet et les parties civiles s'étant désistés de leur appel du jugement de relaxe. AFP fait état d'un arrêt de la cour de Versailles rendu le 25 octobre 2013.

[Voir sur les relations complexes entre action publique et action civile lors de la mort en cours d'instance du prévenu l'arrêt rendu le 12 avril 2012 par la cour européenne des droits de l'homme dans l'affaire Lagardère. Jean- Luc Lagardère est poursuivi pour abus des biens sociaux, il bénéficie de la prescription, il est relaxé ; il meurt ; l'affaire vient devant la Cour de cassation, la chambre criminelle rend un arrêt de cassation partielle, la prescription n'est pas acquise pour la totalité des faits reprochés, la cour de renvoi estime que le défunt avait commis une infraction et elle condamne sur les intérêts civils, la charge retombant sur le fils héritier du défunt. La cour européenne considère qu'il y a eu violation du principe du procès équitable et de la présomption d'innocence.]

Devant la cour de Versailles, s'est également posée la question de la responsabilité pénale du chaudronnier de 32 ans ayant fabriqué et remplacé la bande d'usure - qui n'est pas considérée comme une pièce structurelle de l'avion, mais comme une pièce sacrificielle. On est en matière de maintenance du bon fonctionnement d'aéronef. Cette bande d'usure tombée sur la piste de Roissy était un alliage de titane-aluminium-vanadium. La cour ne retient pas le grief d'avoir fabriqué la pièce avec cet alliage, plutôt que de fabriquer une pièce en acier inoxydable ; la preuve n'est pas rapportée que la réglementation du constructeur l'interdisait. La cour retient cependant des fautes de négligence dans la pose de la bande d'usure : non rebouchage des trous sur le support, ne pas avoir confectionné et ne pas avoir utilisé de gabarit pour transférer l'agencement existant des trous sur la nouvelle bande d'usure, utilisation d'un mastic, mauvais travail dans la découpe de la pièce sans respecter la même largeur sur toute la longueur.

L'intéressé est cependant relaxé, il a certes commis des fautes d'imprudence, il y a de sa part faute caractérisée, mais le chaudronnier n'avait pas conscience du risque exigée par l'article 121-3, alinéa 4 in fine, il ne pouvait pas savoir en effectuant son mauvais travail que par un enchaînement de circonstances imprévisibles Concorde allait s'écraser à Gonesse quelques jours plus tard.

Elle retient également la faute du chef d'équipe qui n'a pas vérifié et inspecté le travail effectué par son subordonné. Il est cependant également relaxé, il a commis une faute de négligence simple, et non une faute caractérisée.

La compagnie américaine est également relaxée.

Sa responsabilité pénale ne pouvait être engagée au titre de la faute du tôlier, celui-ci n'ayant incontestablement pas la qualité d'organe ou de représentant de la société.

Le chef mécanicien avait commis une faute simple, elle aurait pu permettre d'engager la responsabilité pénale de la société. Cette solution est écartée, le chef mécanicien n'était pas le représentant de la société doté d'une délégation de pouvoirs. Il n'avait pas pouvoir pour engager la personne morale, il n'était qu'un délégué de son employeur, un simple subordonné.

Catastrophe aérienne du vol d'Air France Brésil – France, Rio-Paris, de juin 2009

La mise en examen d'Airbus a été prononcée le 17 mars 2011.

Le constructeur est chargé du suivi de la navigabilité. Il peut manquer à ses obligations et voir sa responsabilité être mise en cause à raison d'une réaction tardive.

Le rapport final publié début juillet 2012 par le BEA fait état de relations entre l'AESA et Airbus, en particulier à propos des problèmes posés par les sondes Pitot obturées par la glace et les incohérences de vitesse suscitant des alarmes de décrochage.

Cette fragilité était donc connue avant la survenance de la catastrophe et avait été relevée comme antécédent d'accidents antérieurs. Le rapport met principalement l'accent sur l'incapacité des pilotes à faire face à la déconnection du pilotage automatique et à la situation de décrochage. L'avion a piqué dans l'Atlantique en deux minutes.

Parallèlement le juge d'instruction a communiqué aux proches des victimes les conclusions formulées dans le cadre de l'enquête pénale par les experts judiciaires commis par le magistrat instructeur.

Une partie de la procédure a été annulée par la chambre d'instruction.

La presse, le 10 février 2017, relate une contre-expertise ordonnée par les juges d'instruction. Celle-ci met l'accent sur la réaction inappropriée de l'équipage. Un rapport du 24 septembre 2011 a été remis au juge. Les juges ont indiqué en février 2019 avoir terminé leurs investigations. On attendait les réquisitions du parquet, qui aurait requis le non-lieu pour Airbus. Les juges d'instruction ont rendu une ordonnance de non-lieu. Le parquet a fait appel.

Criminelle, 3 janvier 2012, n° 10-88691, accident d'un appareil chargé de la sécurité civile, mort du pilote, charges insuffisantes contre Bombardier, absence de signal d'alarme.

Criminelle, 11 juillet 2017, n° 15-85786 : un accident d'hélicoptère survient le 8 juin 2004 lors d'un transport entre Nice et Monaco, l'appareil s'est abîmé en mer au large du Cap Ferrat. Mort du pilote et des 4 passagers. La cause de l'accident résulte d'une avarie du turbomoteur Turbomeca : la destruction du rouet d'entrée du compresseur centrifuge, après que des aubes de ce rouet ainsi que des barrettes du couvercle du compresseur se soient rompues.

La cour d'Aix a condamné le 31 août 2015 la société Turbomeca pour homicides involontaires à 100 000 euros d'amende. Il est reproché au motoriste de ne pas avoir procédé aux modifications techniques et mécaniques nécessaires et d'avoir omis d'alerter les utilisateurs et propriétaires d'hélicoptères type Écureuil des risques liés à une utilisation de l'appareil en l'état originnaire de sa conception.

La chambre criminelle ne remet pas en cause que le motoriste ait commis une faute.

La cassation intervient cependant au visa de l'article 121-2 du code pénal : Les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.

La cour d'appel énonçait que le problème de sécurité des appareils incombait, en l'absence de délégation de pouvoir, à la direction de la société.

Il est reproché à la cour provençale de ne pas avoir recherché par quels organes ou représentants de la société les manquements avaient été relevés et si les manquements avaient été commis pour le compte de la société.

Dans le cadre de la maintenance et de l'entretien d'aéronef, le professionnel risque d'engager sa responsabilité pénale si

lors de travaux à terre il n'utilise pas du matériel conforme et qu'un accident mortel du travail survienne. Criminelle, 12 mai 2015 (statuant uniquement sur le terrain civil), n°14-80852. Un technicien aéronautique fait une chute mortelle à Roissy alors qu'il effectuait une réparation sur un aéronef, il tombe de la plate-forme mobile élévatrice de personnes sur laquelle il se tenait. Le portillon était sorti de ses gongs et resté suspendu dans le vide. La plate-forme était en location. Le loueur avait été en appel condamné pénalement pour des contraventions de location d'un équipement de travail non conforme, mais il avait été relaxé du chef d'homicide involontaire. L'arrêt de la cour de Paris est cassé sur ce point, la cour aurait dû rechercher si le manquement qu'elle relevait à l'encontre du loueur du matériel à son obligation de location d'équipement de travail conforme n'avait pas causé la mort du travailleur.

Les États-Unis

Il n'est pas exclu que des poursuites pénales soient engagées outre Atlantique contre Boeing ou ses équipes dirigeantes du fait des manquements qui pourraient leur être imputés pour avoir mis sur le marché des appareils 737 Max dotés d'un système anti décrochage MCAS défectueux. Deux accidents survenus en Indonésie et en Éthiopie ont fait 346 victimes. Les pilotes n'étaient pas parvenus à interdire à l'avion à s'écraser au sol. Le président de Boeing, n'a pas été ménagé lors de son audition devant le Congrès.

SOUS-SECTION II. LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU FABRICANT ET DES ÉQUIPEMENTIERS

Le fabricant de l'aéronef ou de l'objet spatial peut avoir conçu ou fabriqué un appareil non conforme ou défectueux. Idem du côté de l'équipementier ou du sous-traitant qui a fabriqué des pièces présentant des défauts. Idem du côté de l'exploitant de l'aéronef qui a fabriqué lui-même l'appareil ou qui en effectue lui-même l'entretien. On est en matière de vente ou d'entreprise.

§ I. Les aspects de droit aérien

Le litige peut être porté devant les juridictions civiles ou commerciales.

S'il y a mort d'homme (ou blessures accidentelles), la juridiction pénale est saisie, les victimes peuvent se constituer partie civile pour obtenir réparation. Si la juridiction pénale est compétente pour sanctionner le coupable, elle peut statuer sur les intérêts civils à titre accessoire.

I. Le contentieux devant les juridictions civiles

La naissance du contentieux peut avoir des causes variées.

L'acheteur de l'avion prétend que l'avionneur lui a livré un produit non conforme ou bien affecté de vices ou de défauts de fabrication. On est sur le terrain contractuel, celui d'une mauvaise exécution du contrat.

La compagnie aérienne cliente de l'atelier de manutention va se prévaloir d'une réparation défectueuse.

L'avionneur s'engage ordinairement à initier le personnel navigant de l'acquéreur au bon usage de l'appareil aérien.

En cas d'accident mortel, les proches parents des passagers tués dans la catastrophe peuvent prétendre que l'accident a été causé par un défaut de l'appareil, ils mettent alors en cause la responsabilité du fabricant de l'aéronef et celle des équipementiers. Comme les victimes n'étaient pas parties au contrat de vente ou d'entreprise, on est sur le terrain délictuel, on est en matière de responsabilité civile extra contractuelle, délictuelle ou quasi-délictuelle.

La construction d'aéronef offre souvent un caractère international, la détermination de la juridiction compétente et de la loi nationale compétente pour apprécier la responsabilité de l'avionneur est une question qui peut se poser si l'affaire est portée en justice.

A. Éléments de droit international privé

Le litige comporte souvent un ou plusieurs éléments d'extranéité.

Quels sont les tribunaux compétents ?

Quelle loi nationale appliquera le tribunal ayant admis sa compétence pour juger ?

1. La détermination des juridictions compétentes : le conflit de juridictions

La tentation de porter l'action devant les juridictions américaines

Le risque que la juridiction américaine accueille l'exception de forum non conveniens et refuse de statuer

Les victimes peuvent avoir la tentation de plaider aux USA, on peut faire miroiter devant elles le mirage américain : la recherche des preuves y serait facilitée : la procédure de Discovery (concernant un procès en cours) (pour un procès à venir, on parle de Pre-Trial-Discovery) faisant fi de la protection des données personnelles. On fait valoir la présence du jury en matière civile, on suscite auprès des proches l'espoir de condamnation des dommages intérêts élevés.

Si la demande en justice est portée contre le fabricant, un motoriste ou un équipementier américain devant une juridiction américaine, la juridiction des États-Unis risque en accueillant l'exception de forum non conveniens, soulevée par le défendeur, d'abdiquer sa compétence estimant une juridiction étrangère mieux placée qu'elle pour connaître de la demande.

Bureau et Muir Watt, DIP, t. 1, 2010, Thémis, PUF, p. 547-548

Olivier Cachard, Regards transatlantiques sur le forum non conveniens : la jurisprudence en matière aérienne et nautique, Mélanges Bernard Audit, 2014, p. 185.

Les exemples sont nombreux.

On peut citer l'affaire Piper Aircraft v. Reyno qui a donné lieu en 1981 à un arrêt de la Cour suprême des États-Unis, une catastrophe est survenue lors d'un vol intérieur au Royaume-Uni. Les victimes écossaises avaient saisi les juridictions américaines pour engager la responsabilité civile du fabricant. Le tribunal doit procéder à la balance des intérêts. Il faut qu'existe un for alternatif et que soient satisfaits les intérêts privés et publics. L'exception est admise. Le litige est renvoyé devant les juridictions écossaises.

L'accident de Charm El Cheikh : des victimes par ricochet intentent aux États-Unis une action contre les fabricants. La juridiction américaine est saisie d'une exception de forum non conveniens formée par les défendeurs, le loueur, l'avionneur Boeing, deux équipementiers Honeywell et autres. Le tribunal de district pour le district central de Californie, dans un arrêt Gamba v. ILFC, se déclare, le 28 juin 2005, forum non conveniens et renvoie - renvoi de compétence juridictionnelle - les parties devant les juridictions françaises, à la condition que celles-ci reconnaissent leur compétence.

Tribunal de Bobigny, 27 juin 2006, les demandeurs français ne peuvent contester la compétence des tribunaux français pour apprécier la responsabilité des sociétés américaines mises en cause, seuls les défendeurs le pourraient. Rejet de l'action déclaratoire en incompétence
Cour d'appel de Paris, 6 mars 2008, D. 2008.1452 n. Courbe et 1516 obs. Jault-Seseke, elle ouvre le débat sur sa propre compétence, incompétence des tribunaux français, compétence des tribunaux américains, Gaz. Pal. 21 février 2009 n. Marie Laure Niboyet. Les victimes jubilaient.
2° Civile, 30 avril 2009, note V.G. au Scapel 2009.51, l'appel était prématuré, le tribunal n'avait pas statué sur le fond. Le contentieux s'est arrêté là. Les hypothétiques responsables et leurs assureurs ont attribué, a-t-on dit, aux familles des victimes une indemnisation à l'amiable d'un montant fort convenable.

La catastrophe au-dessus du Venezuela de passagers de la Martinique rentrant d'un séjour touristique au Panama

L'accident du pot au noir

Décision de la cour de district du district nord de la Californie, 4 octobre 2010, un certain nombre de proches parents des victimes de l'accident de l'avion Airbus A 330 disparu au-dessus de l'Océan Atlantique lors d'un vol entre le Brésil et la France, le 1^{er} juin 2009, avaient assigné aux États-Unis un vingtaine d'industriels de l'aéronautique, Airbus, Thales, Motorola, General Electric, la juridiction s'est déclarée forum non conveniens en faveur du procès en France. Certains demandeurs ont demandé au juge de reconsidérer sa décision.

Accident à Madrid le 20 août 2008 d'un avion McDonnell Douglas MD-82 exploité par Spanair, 172 personnes à bord, 18 survivants, action contre Boeing et d'autres équipementiers, Central District of California 22 mars 2011, application de la doctrine du forum non conveniens au profit de la juridiction espagnole. Confirmation en appel par la cour d'appel pour le 9^e circuit, 10 janvier 2013, voir la publication du cabinet Condon & Forsyth janvier 2013 Client Bulletin.

La Cour de cassation, dans un arrêt de la chambre commerciale du 12 juillet 2016, n° 14-15778, a statué dans le cadre d'un litige opposant les ayants droit de passagers morts au Brésil dans une catastrophe aérienne, au constructeur, reprochant à ce dernier une formation défectueuse dispensée par ce fabricant aux pilotes de la compagnie acquéreur de l'avion. Airbus avait vendu en 1998, 2005 et 2006 des A 320 à Tam Linhas Aereas. Les contrats prévoyaient une formation des pilotes en France par la société Airbus ou aux USA par sa filiale ANACS. Un accident survient au Brésil en 2007 avec un avion du type A 320. Les ayants droit ont engagé devant une juridiction fédérale américaine des procédures contre le transporteur, ainsi que contre Airbus et sa filiale, reprochant à ces deux dernières une formation inadéquate des pilotes. La juridiction fédérale nord-américaine s'est déclarée incompétente au profit des tribunaux brésiliens, probablement à raison d'une exception de forum non conveniens.
Le contentieux s'est prolongé devant la juridiction française, cf. infra.

Accident mortel d'hélicoptère dans l'Illinois, mort du pilote, le fabricant de l'hélicoptère est la société italienne Agusta. Les roulements à billes auraient été défectueux et avaient été fabriqués par la société française SNFA. Il y avait 7 roulements à billes dans le palier du rotor arrière. Les demandeurs agissent en justice contre la société française dans l'État de l'Illinois. Le défendeur conteste la compétence. La cour suprême de l'Illinois dans un arrêt du 18 avril 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, chronique 8, se déclare compétente, l'équipementier faisait des ventes dans

l'Illinois de plus d'un million de dollars et y effectuait des voyages promotionnels.

Lorsque le contentieux est mené aux États-Unis, la question se pose si la compétence revient aux juridictions fédérales ou aux juridictions de l'État. Si le demandeur saisit la juridiction d'un État, le défendeur risque de demander le renvoi devant la juridiction fédérale, Remo val Jurisdiction. Voir l'étude publiée sur le site internet du cabinet américain Condon/ Forsyth en date du 25 août 2015. Le point de départ est une catastrophe aérienne d'un vol Asiana 214 survenue à l'atterrissage en juillet 2013 sur l'aérodrome de San Francisco. 2/3 morts, nombreux blessés. Certaines victimes ont agi aux États-Unis contre le transporteur sud-coréen Asiana. Certaines victimes, prétend-on, ne pouvaient cependant pas se prévaloir à l'encontre du transporteur de la compétence des juridictions américaines, elles ont agi contre le constructeur Boeing pour défaut de qualité ou complexité excessive de l'auto-manette et contre le fabricant des toboggans de sécurité, les unes plaidant devant la juridiction de l'État de l'Illinois, d'autres devant la juridiction fédérale de Californie. À la demande de Boeing, la cour d'appel (fédérale) du septième circuit a admis la compétence de l'amirauté (les affaires maritimes relèvent des juridictions fédérales), l'accident ayant eu lieu sur les eaux navigables (l'avion a percuté une digue donnant sur la baie de San Francisco, mais s'est écrasé sur la piste). L'affaire a été renvoyée devant le tribunal US pour le district Nord de Californie (Oakland), qui est déjà saisi de demandes formées contre le transporteur. Un certain nombre de victimes ont été indemnisées à l'amiable.

Catastrophe le 28 décembre 2014 d'un Airbus d'Air Asia, compagnie indonésienne, lors d'un vol entre l'Indonésie et Singapour.

Les familles de 36 passagers sur 156 agissent aux États-Unis devant les juridictions américaines.

Voir la note du 16 décembre 2016 de John Maggio et Zachary Groendyk parue au bulletin du cabinet d'avocats Condon / Forsyth, faisant état de trois décisions rendues par la cour US de district Nord de l'Illinois le 9 décembre 2016. Le transporteur Air Asia n'était pas partie à la procédure. Airbus avait obtenu dès décembre 2015 de ne pas être jugé aux États-Unis. Ont été mis en cause par les demandeurs, Doric, Honeywell et Goodrich, fabricants américains. Les juridictions indonésiennes sont mieux placées pour connaître de la demande. Les victimes sont indonésiennes, et non américaines. L'accident est survenu en Indonésie. Thales, société française, obtient également de ne pas être jugée aux États-Unis, où elle ne fait que 10 % de ses ventes. Airbus America, filiale de la société française constructeur de l'avion accidenté, ne peut être tenue pour responsable, n'étant pas le fabricant du produit.

Une autre décision américaine donne à propos de la même catastrophe aérienne une solution semblable de refus de compétence des juridictions américaines. Des proches des victimes plaident aux États-Unis contre Air Asia et le constructeur Artus sur le fondement d'une loi américaine, Multiparty, Multiforum Trial Jurisdiction ACT, 28 U.S.C. § 1369. Le tribunal fédéral du district Ouest de Washington (Seattle) n'admet pas, dans une décision du 20 avril 2017, sa compétence, les défendeurs n'étant pas « à la maison » aux États-Unis. Les auteurs de la recension de ce jugement, sur le site du cabinet Condon/Forsyth, John Maggio et Zachary D. Groendyk, 26 avril 2017, font le rapprochement avec le jugement cité supra du district nord de l'Illinois dans l'affaire Siswanto v. Airbus America, du 9 décembre 2016.

Le bien-fondé de cette jurisprudence se trouve à l'examen de la Cour suprême des U.S.A

Le cabinet Condon & Forsyth, publication du 24 octobre 2017, cite une décision Glazer et Socota d'une juridiction de première instance de New York, comté de Monroe, du 2 octobre 2017, déniait la compétence de la juridiction américaine dans une instance intentée contre deux équipementiers Liebherr, toulousain et allemand, à propos de la chute accidentelle d'un Socota survenue à la Jamaïque. Les défendeurs européens ne sont pas « At Home », à la maison, à New York.

Mirandes, La compétence inter étatique et internationale des tribunaux dans les relations privées internationales, Economica, 2002, préface B. Audit.

Dans l'affaire du vol MH 1370 de la compagnie Malaysia Airlines, des demandes ont été portées devant les juridictions américaines contre Boeing. Le juge du district de Columbia a accueilli dans une décision du 21 novembre 2018 l'exception de forum non conveniens soulevée par le constructeur. Les demandeurs n'ont pas établi un vice de l'appareil. Les éléments de preuve se trouvent en Malaisie. L'ordre juridictionnel malais est déclaré forum superior. Voir la notice publiée sur Condon & Forsyth le 26 novembre 2018.

La littérature Wikipédia évoque comme hypothèse de la disparition de l'appareil aérien le 4 mars 2014 un incendie des batteries au lithium, fabriquées par Motorola à Penang. D'autres évoquent la pulsion suicidaire du pilote. Les preuves décisives font défaut. Des débris de l'appareil ont été trouvés sur les rivages de la Réunion, de Maurice et du Mozambique. L'avion se serait abîmé dans l'Océan Indien à l'Ouest de l'Australie.

L'affaire plaidée en France

S'il y a contentieux et si le demandeur plaide en France, il faut qu'il existe un lien entre la France et le litige pour que les juridictions françaises affirment leur compétence.

On verra infra, dans l'étude consacrée à la responsabilité du transporteur aérien, ce qu'il en est de la possibilité pour le constructeur, s'il est mis en cause par les passagers ou par leurs proches, d'appeler en garantie le transporteur aérien. Un accident mortel se produit sur un vol entre Erivan et Sotchi, certaines victimes par ricochet poursuivent Airbus devant la juridiction toulousaine pour mise en circulation d'un produit défectueux, Airbus ayant son siège à Toulouse ou à Blagnac dans le ressort du tribunal de Toulouse. Le fabricant Airbus entend appeler le transporteur aérien en garantie. Le constructeur prétend que l'avion a fonctionné correctement et que l'accident est dû à de graves manquements aux procédures de vol.

La cour d'appel considérait que la juridiction toulousaine était incompétente pour en connaître, elle considérait qu'il fallait appliquer la CV qui ne fait pas figurer Toulouse parmi les juridictions compétentes pour statuer vis-à-vis du transporteur sur les conséquences de l'accident aérien. Toulouse, 12 mars 2013, BTL avril 2013.262. L'arrêt a été cassé par la 1^o chambre civile de la Cour de cassation le 4 mars 2015, n^o 13-17392, au rapport de Madame Maitrepierre. L'appel en garantie ne relève pas du champ d'application de la CV. Les règles de compétence juridictionnelle posées à l'art. 28 CV sont inapplicables à cet appel en intervention forcée du transporteur par le constructeur.

Le procès devrait faire apparaître la présence ou l'absence de faute imputable à l'un et à l'autre. Si aucune faute n'est établie contre le constructeur, il échappera à toute condamnation. Si le procès établit la faute du constructeur seul, c'est lui seul qui sera civilement condamné. Si le procès fait apparaître des fautes des deux protagonistes ayant joué un rôle causal dans la survenance du dommage, le juge condamnera le constructeur envers les demandeurs à réparer le tout et il procédera à un partage de responsabilité entre constructeur et transporteur. Les victimes ne pouvant rien obtenir de la part du transporteur, à raison de l'incompétence en l'espèce des tribunaux français et d'une réparation déjà obtenue. Cette jurisprudence est défavorable aux transporteurs, bénéficiaires de la limite de responsabilité inscrite dans la CV. Le transporteur peut opposer, sauf faute inexcusable, la limite aux victimes. Il ne peut pas apparemment l'opposer au constructeur (non bénéficiaire d'une limite de réparation) qui l'appelle en intervention forcée au procès.

Nombre de spécialistes de droit aérien estiment cette solution erronée et souhaitent, sans trop se faire d'illusion, que la cour de renvoi résiste à cette doctrine exprimée par la cour suprême qui prive le transporteur du bouclier que constitue pour lui le régime de Varsovie, avec son particularisme de fond et de procédure, réparation limitée, délai biennal, contentieux réservé à certaines juridictions ...

2. La détermination de la norme juridique applicable : le conflit de lois

Nous supposons que le demandeur a porté son action devant une juridiction qui affirme sa compétence pour juger. Si le litige a une composante internationale, ce qui est fréquent, le juge devra déterminer si son propre système juridique national est compétent pour trancher le fond du droit.

Les avocats des victimes plaident la défectuosité de l'avion imputable à l'avionneur ou aux équipementiers.

Droit uniforme : la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises est étrangère aux ventes d'aéronefs, article 2 lettre e.

La solution du conflit de lois par la juridiction française si celle-ci est saisie et affirme sa compétence au cas où elle serait déniée.

Il convient de distinguer selon que l'on est en matière de manquement contractuel ou en matière de responsabilité délictuelle

(Voir en exemple 1^o Civile, 28 juin 2012, n^o 10-28492, maintenant en droit terrestre la distinction des deux ordres de responsabilité, en matière contractuelle la victime du dommage ne peut obtenir réparation sur le terrain de l'art.1384)

a. Responsabilité contractuelle invoquée par l'acheteur de l'avion

Si l'affaire est portée devant une juridiction relevant de l'un des États membres de l'UE, celle-ci fera appel au règlement

européen n° 593/2008 dit Rome I pour déterminer la loi applicable : il s'agit de la loi d'autonomie, à défaut de la loi du pays où le vendeur a sa résidence habituelle.

(La convention de La Haye du 15 juin 1955 sur les conflits de lois en matière de vente à caractère international d'objets mobiliers corporels est inapplicable à la vente d'aéronefs enregistrés)

(Les dommages causés par un produit : la convention de La Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits ne s'applique pas si celui qui agit plaide contre celui qui lui a transféré la propriété)

- b. Responsabilité délictuelle du fabricant mise en cause par les passagers blessés ou par les proches des passagers tués

Il faut faire appel à la convention de la Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits pour déterminer la loi applicable.

Accident mortel du lac de Constance : une collision se produit entre un appareil russe et un appareil exploité par DHL le 1^{er} juillet 2002. Plusieurs demandes en réparation sont formées par des proches parents des victimes russes, mettant en cause des défauts d'un équipement TCAS devant donner l'alerte en cas de risque de collision, système fabriqué par Honeywell et ACSS composante de filiales de Thales. Thales soulève devant le juge américain l'exception de forum non conveniens, cette exception est accueillie par le tribunal fédéral de district du New Jersey, le litige est renvoyé devant le tribunal de Barcelone qui statue et fait application de la convention de La Haye de 1973 pour la détermination de la loi nationale applicable.

B. L'application de la loi nationale désignée comme compétente

Le débat est en principe mené devant la juridiction civile.

I. Le débat au civil

1^{er} hypothèse : La compétence normative reconnue au droit français :

C'est l'hypothèse où le droit français est déclaré applicable pour trancher le litige

On applique en principe les règles du droit de la vente ou celles du contrat d'entreprise, même si celles-ci risquent de ne pas pouvoir être invoquées lorsque la défectuosité d'un produit a été l'instrument du dommage.

La recherche de la preuve de la défectuosité du produit aéronautique
L'obtention des preuves

Il est délicat pour les victimes de démontrer la faute du constructeur dans la fabrication du produit ou des pièces et équipements. Il ne suffit pas d'affirmer le défaut de fabrication, il faut dans une matière particulièrement technique l'établir et le prouver, ce qui est une autre espèce de manche. Actori incumbit probatio.

Il existe une convention de La Haye, du 18 mars 1970, sur l'obtention des preuves à l'étranger, permettant en particulier de recourir à l'échange de commissions rogatoires. C'est le juge qui utilise le procédé pour l'obtention de la vérité.

La convention de La Haye du 18 mars 1970 sur l'obtention des preuves à l'étranger en matière civile et commerciale : le mécanisme des commissions rogatoires

(Cour de cassation, avis, 18 mars 2013, Revue critique de DIP 2013.666 note Bernard Bouloc : un contentieux commercial aux États Unis, la juridiction américaine décerne une commission rogatoire et l'adresse au ministère de la justice, qui l'adresse au procureur général de Versailles, qui la transmet au procureur de Nanterre, qui en saisit le président du TGI de Nanterre. Audition de témoins avec possibilité de contre interrogatoire, production de pièces ; le

litige concerne deux sociétés espagnole et néerlandaise ; compétence du TGI et non du tribunal de commerce ; le juge requis ne fait pas œuvre de juridiction, il effectue des actes matériels)

Si l'affaire concerne des États européens, le règlement européen prévoit une collaboration de juge à juge.

Le débat au fond porté devant la juridiction civile ou commerciale

La victime acquéreur de l'avion agit sur le terrain contractuel, la victime agit sur le terrain délictuel si elle est étrangère au contrat de vente de l'appareil aérien.

Les solutions traditionnelles doivent cependant souvent être écartées, à raison de la montée en puissance des dispositions européennes propres à la responsabilité des fabricants des produits défectueux, lorsque le dommage est tributaire de la défectuosité d'un produit aéronautique.

a. Le droit commun

i. Le droit de la vente

Il faut se référer aux solutions du code civil, remodelées par la jurisprudence.

Le vendeur a deux obligations principales, celle de délivrer et celle de garantir la chose qu'il vend, article 1603.

L'action de l'acheteur contre le vendeur pour non-conformité du produit ou pour vice caché.

L'acheteur se place sur le terrain contractuel.

. *L'obligation de délivrance*, article 1604 du code civil.

On en déduit l'obligation de **conformité** qui est l'obligation pour le fabricant ou le vendeur de livrer un produit conforme aux spécifications contractuelles.

Exemple caricatural : une vente d'Airbus, le vendeur n'accomplit pas l'obligation de délivrance en livrant un Boeing.

Non- conformité

[On peut citer en jurisprudence, statuant en matière de contrat d'entreprise, et condamnant l'équipementier pour faute contractuelle. Com. 4 juin 2013, n° 12-15695 : une société Radiocommunications et avionique sous-traite à la société Arck le développement d'un logiciel destiné à l'identification des aéronefs et à la prévention des collisions. Le centre des essais aéronautiques de Toulouse CEAT avait refusé d'accepter le logiciel. On avait relevé en 2011 des non-conformités par rapport aux normes alors en vigueur. Arrêt du programme. La responsabilité du sous-traitant est établie.

Cour de renvoi, Bordeaux 4 juillet 2014, condamnant le successeur d'ARCK à payer 784 349 euros à REMF. La prestation fournie par le sous- traitant n'a jamais permis à REMF d'obtenir la certification de son transpondeur sans laquelle la commercialisation était impossible. Ce projet de transpondeur n'était pas approprié pour les planeurs, excluant ainsi les clubs de vol à voile ; marché localisé aux usa et au brésil ; marché s'adressant plus aux constructeurs qu'aux équipementiers.

Com. 7 juin 2016, n° 14-25620, rejet : le sous-traitant ne peut invoquer un partage de responsabilité, le principe de la responsabilité contractuelle d'Arck vis-à-vis du donneur d'ordre a été tranché par la cour de Toulouse ; restait à évaluer le montant du préjudice de la société REMF en relation de causalité avec la faute contractuelle d'Arck. Le préjudice se limitait à l'investissement consacré à l'étude et à la réalisation du transpondeur.]

[Voir pour effectuer une comparaison avec le droit terrestre : Com. 26 novembre 2013, n°12-25191 : le débat porte des difficultés de fonctionnement du site internet livré en location financière à un centre équestre. Le site ne fonctionnait pas. La cour d'appel a résilié le contrat. Le loueur prétend devant la Cour de cassation que la réception sans réserve d'un site internet couvrirait ses défauts de conformité apparents. Il prétend que le caractère apparent du défaut affectant l'ouvrage livré s'apprécie in concreto au regard des compétences et connaissance du maître de l'ouvrage. La Cour de cassation rejette le moyen.

» L'obligation de délivrance de produits complexes n'est pleinement exécutée qu'une fois réalisée la mise au point effective de la chose vendue ».

La cour d'appel retient qu'en dépit des protestations formulées avant et après la signature du procès-verbal de livraison sur l'absence de conformité des matériels et progiciels et sur la mise en œuvre du site le (fournisseur) n'avait pas réagi aux réclamations de sa cliente. La cour d'appel a pu déduire que le (fournisseur) avait failli à son obligation de délivrance.

Un aéronef est un produit complexe et il convient de le mettre au point. En matière aérienne, la livraison est souvent précédée d'une période d'essais pour vérifier le bon fonctionnement de l'appareil et initier les pilotes de la compagnie acquéreur au maniement de l'appareil]

. La garantie des vices cachés

Le fabricant doit livrer un produit qui est conforme à sa destination. Il est tenu de la garantie des vices cachés.

Article 1641. Le vendeur est tenu de la garantie à raison des **défauts cachés** de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus.

Non garantie des vices apparents.

(Dans la pratique, les pilotes et agents de l'acheteur vérifient dans les moindres détails l'état de l'appareil destiné à être livré, ils procèdent à des essais en vol pour tester les performances de l'avion)

Délai de 2 ans. Point de départ du délai. L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de 2 ans à compter de la découverte du vice, art. 1648 al. 1° du code civil.

L'acheteur qui agit en garantie des vices dispose d'une option.

L'acheteur peut exercer l'action rédhibitoire, qui tend à la résolution du contrat aux torts du vendeur.

Le vendeur restitue le prix et l'acheteur restitue la chose vendue. Art. 1644.

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26113 : Aerosport France (qui est vendeur et non fabricant) a vendu un avion à l'aéro-club du Havre. Une panne. L'acheteur a obtenu la résolution de la vente pour vices cachés, la pièce défectueuse du moteur a été fabriquée par le motoriste Thielert. Le vendeur est condamné à la restitution du prix, 259 181 euros.

(L'élément perturbateur en l'espèce, c'est que le vendeur était en liquidation et que le créancier du prix aurait dû déclarer la créance à la procédure. Les créances régulièrement nées après le jugement de L.J. doivent faire l'objet d'une déclaration, elles sont inopposables à défaut à la procédure.)

[cf. droit terrestre, 1° Civile, 19 février 2014 : Mercedes Benz vend un véhicule en 2002 au prix de 35 000 euros. Le véhicule tombe en panne en 2006. Une expertise. L'acheteur assigne le vendeur en résolution sur le fondement des articles 1641 et suivants. Le vendeur est condamné par la cour de Versailles à restituer le prix d'achat. Le vendeur s'insurge, il considère que le véhicule a connu une dépréciation et que l'acheteur a usé gratuitement du véhicule entre la délivrance et la restitution. Moyen rejeté par la Cour de cassation. Le vendeur est tenu de restituer le prix qu'il avait reçu, sans diminution liée à l'utilisation de la chose vendue ou à l'usure en résultant]

L'acheteur peut préférer exercer l'action estimatoire. La vente est maintenue avec une réduction du prix. L'acheteur garde la chose, et il se fait rendre une partie du prix. Art. 1644.

La demande de dommages-intérêts, à raison du préjudice subi par la victime. L'action indemnitaire.

Si le vendeur connaissait les vices de la chose, il est tenu de tous les dommages et intérêts envers l'acheteur. Art. 1645.

Le vendeur professionnel ou le vendeur ayant contribué à la fabrication du produit est assimilé à un vendeur de mauvaise foi.

1° Civile, 25 novembre 2010, n° 09-68493 : accident d'ULM en 1984 dû à une défaillance technique, Raymond est blessé, vice de construction, condamnation du vendeur.

Dans l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt du 3 décembre 2013 cité supra, le vendeur Aerosport a été condamné sur le fondement de l'article 1645 à payer 42 600 euros à l'aéro-club au titre du préjudice d'exploitation lié à l'immobilisation de l'appareil à la suite de la panne de ce dernier.

Les clauses de non garantie.

Droit civil et droit commercial, ventes entre profanes ou entre professionnels ou entre un professionnel et un profane.

Les clauses de non-garantie sont licites en droit civil si le vendeur ignorait les vices et était ainsi de bonne foi.

Les clauses de non garantie sont inefficaces si le vendeur connaissait les vices, art. 1643.

Le vendeur professionnel ou celui qui a fabriqué le produit est assimilé à un vendeur de mauvaise foi. Même si la vente est consentie à un professionnel.

Licéité de la clause de non-garantie en présence d'une vente entre professionnels de la même spécialité.

Paris, 27 octobre 2010 : un accident d'hélicoptère le 5 avril 2003, il s'écrase à l'atterrissage, une passagère blessée. Le palonnier (commande de vol démontable) laissé en place à gauche côté passager était venu bloquer le palonnier du pilote qui a été gêné dans sa manœuvre. Ventes successives : l'appareil a été fabriqué en 1988 par un industriel américain Robinson, l'appareil a été vendu à un importateur Héli Europe qui l'a revendu en 1998 à un français Atlantique Hélicoptère (qui a eu recours au crédit-bail) : vente de l'hélicoptère en l'état où il se trouve avec une clause de non garantie. Un technicien choisi par l'acquéreur avait inspecté l'appareil.

Le manuel de vol recommandait de démonter le palonnier. Le rapport d'expertise relève que l'accident est dû à une difficulté de pilotage à la suite du blocage du palonnier causé par la rotation d'une pédale. Un vice de conception affectait la fixation du palonnier de l'appareil, négligence fautive du constructeur ; le vendeur de l'appareil Héli Europe tenu de la garantie des vices cachés, le vice de conception est demeuré caché à l'acheteur lors de la vente, clause de non garantie inopérante car vendeur et acheteur n'étaient pas des professionnels de même spécialité, responsabilité du vendeur sur le terrain du vice caché et du manquement à l'obligation d'information et au devoir de conseil. Condamnation in solidum du fabricant américain et de l'importateur français.

[Le code de la consommation présente des solutions voisines de celles du code civil : il concerne la vente de biens mobiliers corporels par un professionnel à un consommateur. L'acquéreur d'un petit aéronef est parfois un simple particulier, celui-ci pouvant alors être considéré comme un consommateur : le consommateur - à côté de la garantie légale de conformité de l'article L. 217-4 du code de la consommation, " Le vendeur livre un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance" - peut invoquer les solutions classiques du droit de la vente édictées par le code civil, art. L. 217-13]

[Le contentieux fondé sur la formation inadéquate des pilotes de la compagnie acquéreur de l'avion

Nous reprenons l'étude de cas d'espèce dont la chambre commerciale a connu, cf. supra l'arrêt du 12 juillet 2016.

Les tribunaux américains, avons-nous dit, se sont déclarés incompétents pour connaître de l'action en responsabilité intentée à l'encontre du formateur Airbus et de sa filiale américaine.

Une instance s'est cependant déroulée aux États-Unis, des dépenses liées à la procédure menée outre Atlantique ont été cependant engagées pour des montants dépassant l'entendement. Un cabinet américain a exigé 10 681 136 dollars pour défendre Airbus. Des frais d'experts ont été engagés pour 110 362 dollars. La procédure de Discovery nourrie par une banque de données a donné lieu à une facturation de 496 667 dollars. Des frais de sténo et de reprographie représentent 46 182 dollars. Un cabinet brésilien ayant conseillé Airbus pour les questions de compétence et de droit brésilien a reçu 774 976 dollars. Des salariés d'Airbus ont eu 17 000 dollars de frais de déplacement pour suivre la procédure.

Le contrat de vente des avions comportait une clause suivant laquelle le transporteur brésilien, bénéficiaire des prestations d'enseignement en faveur de ses pilotes, s'engageait à garantir Airbus et sa filiale américaine en cas de pertes liées à ces prestations de formation. Or, parmi les pertes, figuraient les frais de procédure.

C'est la raison pour laquelle Airbus, sa filiale et leur assureur Allianz (qui come assureur dommage d'Airbus avait accepté de régler les frais de défense liés à la procédure en responsabilité engagée par les ayants droit des victimes de l'accident) demandaient à la compagnie TAM devant le tribunal de commerce de Paris le remboursement des frais de procédure engagés aux États-Unis.

C'est la solution qui a été reçue en 2014 par la cour de Paris, octroyant 17 000 euros à Airbus et à sa filiale, 11 456 012 dollars pour les assureurs.

La cassation intervient pour défaut de base légale, c'est l'interprétation et la portée de la clause qui faisait difficulté en l'espèce.

La cour d'appel en avait adopté une interprétation large, elle avait considéré que la clause d'indemnisation visait de manière générale les réclamations formulées au titre des dommages causés par la fourniture de services de formation,

sans exiger que ces dommages résultent directement de la formation.

L'arrêt d'appel est censuré pour ne pas avoir constaté que les deux sociétés Airbus étaient intervenues dans la formation des pilotes de l'avion impliqué dans l'accident. Ce qui ne semblait pas être le cas.]

[On s'évade du droit aérien lorsque la société Sabena reproche à une entreprise de peinture des travaux défectueux dans des hangars où on peignait des avions, 3^e Civile, 9 octobre 2012, n^o 11-21274]

ii. La responsabilité délictuelle du fabricant

La responsabilité du fabricant est susceptible d'être engagée par des tiers, en cas d'accident, sur plusieurs fondements.

Le demandeur pourrait songer à faire appel aux solutions du droit commun.

Responsabilité à base de faute, en application des articles 1382 et 1383, devenus depuis 2016 les articles 1240 et 1241 du code civil.

Responsabilité du fabricant considéré comme ayant conservé la garde de la structure, article 1384 devenu article 1242 du code civil.

Le motoriste n'est pas responsable d'un accident causé par la défaillance d'un moteur, s'il a signalé à l'administration le programme d'entretien et de révision périodique et que l'exploitant n'a pas opéré les révisions préconisées. 2^e Civile, 28 février 2013, n^o 11-27699, motoriste américain, préconisations transmises à la FAA qui transmet à la DGAC et au constructeur de l'avion Cessna qui a informé les exploitants des appareils. Faute de la victime. Si l'information due n'avait pas été communiquée, la cour d'appel estimait que le motoriste conservait la garde de la structure du moteur. En l'espèce le transfert de la garde de la structure avait été opéré. Le débat est porté en termes de responsabilité délictuelle. Il n'y avait pas de relation contractuelle directe entre l'exploitant du Cessna et le motoriste américain.

La responsabilité délictuelle du fabricant pourrait être engagée, en cas d'accident mortel ou corporel imputable à une défectuosité de l'appareil aérien, par les passagers ou par leurs proches. Il peut y avoir chez l'avionneur une responsabilité à base de faute pour défaut de fabrication.

Il faut cependant noter que la jurisprudence donne la prééminence au régime spécifique de responsabilité du fabricant du fait des produits défectueux, cf. infra, et qu'elle interdit l'appel par le demandeur aux solutions classiques du droit commun ayant un fondement identique.

C'est ainsi que la 1^{re} chambre civile dans un arrêt du 11 juillet 2018, n^o 17-20154, édicte : Si, selon l'article 1245-17 du code civil, le régime de responsabilité du fait des produits défectueux ne porte pas atteinte aux droits dont la victime d'un dommage peut se prévaloir au titre du droit de la responsabilité contractuelle ou extra contractuelle ou au titre d'un régime spécial de responsabilité, c'est à la condition que ceux-ci reposent sur des fondements différents, tels la garantie des vices cachés ou la faute. Tel n'est pas le cas de l'action en responsabilité du fait des choses prévue à l'article 1242 alinéa 1^{er} du code civil qui, lorsqu'elle est invoquée à l'encontre du producteur après la mise en circulation du produit, procède nécessairement d'un défaut de sécurité.

(L'intérêt de la dispute relative à un éventuel concours d'actions concerne l'application du délai de prescription de l'action, 5 ans en droit commun, 3 ans dans le régime de responsabilité des produits défectueux issu d'une directive européenne : l'action en responsabilité du fait des choses (ex article 1384) intentée par la victime de la destruction d'un bâtiment incendié à la suite de l'explosion d'un transformateur électrique situé à proximité ne pouvait être considérée comme reposant sur un fondement différent de l'action en responsabilité du fait des produits défectueux. Ce régime de responsabilité était applicable au litige. L'action intentée plus de 3 ans après la connaissance de l'origine électrique du dommage était prescrite.)

b) Le dépassement des deux ordres de responsabilité : la responsabilité des fabricants de produits défectueux

Les dispositions issues d'une directive européenne du 25 juillet 1985 en matière de responsabilité du fait des produits

défectueux ont été transposées dans le droit français.

Avec l'ordonnance du 10 février 2016, les dispositions propres à la responsabilité du fait des produits défectueux figurent dans le code civil aux articles 1245 à 1245-17.

Le sous-titre II concerne la responsabilité extracontractuelle, le chapitre 1^o vise la responsabilité extra contractuelle en général, le chapitre II est relatif à la responsabilité du fait des produits défectueux, (tandis que le chapitre III traite de la réparation du préjudice écologique).

Ce régime spécial de responsabilité est impératif et exclusif (cf. supra, limitant le concours d'actions) lorsque le produit défectueux a causé un dommage.

Comme l'indique un arrêt, rendu le 7 juillet 2017, n^o 15-25651, par la Cour de cassation statuant en chambre mixte, dans une affaire concernant l'éventuelle responsabilité de Monsanto dans la distribution d'un herbicide, le juge est tenu, lorsque les faits dont il est saisi le justifient, de faire application des règles d'ordre public issues du droit de l'UE, telle la responsabilité du fait des produits défectueux, même si le demandeur ne les a pas invoquées.

Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime, décide l'art. 1386-1, qui est devenu début octobre 2016 l'article 1245 du code civil.

Un produit est considéré comme défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, cf. article 1245-3 du code civil.

Le responsable est un professionnel, il est le fabricant d'un produit fini ou le fabricant d'une partie composante, art. 1386-6, art. 1245-5. En cas de dommage causé par le défaut d'un produit incorporé dans un autre, le producteur de la partie composante et celui qui a réalisé l'incorporation sont solidairement responsables, art. 1245-7.

La victime est un contractant ou non du fabricant responsable.

La nature du dommage

Il peut s'agir d'un dommage consistant en une atteinte à la personne.

Ces dispositions sont intéressantes en ce qu'elles assurent la protection du consommateur en cas de mort ou de lésion corporelle du fait du produit défectueux. " Les dispositions du présent chapitre (chapitre II, La responsabilité du fait des produits défectueux) s'appliquent à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte à la personne", décide l'article 1245-1 al. 1^o.

Il peut s'agir d'un dommage matériel affectant un bien, autre que le produit défectueux.

Le dispositif légal peut être invoqué pour obtenir la réparation d'un dommage (de plus de 500 euros) causé aux biens, du fait d'un produit défectueux. Les dispositions en cause "s'appliquent également à la réparation du dommage supérieur à un montant déterminé par décret, qui résulte d'une atteinte à un bien *autre* que le produit défectueux", dit l'article 1386-2 alinéa 2, art. 1245-1 al. 2.

On en déduit que ce régime de responsabilité du fait des produits défectueux ne peut pas être invoqué par la victime, si elle agit pour demander réparation du dommage consistant en une atteinte au produit lui-même.

On exclut du domaine de mécanisme d'origine européenne le dommage causé au produit lui-même. On estime que la compétence doit continuer à relever du droit national de la responsabilité contractuelle.

Voir en droit terrestre, Bénédicte Girard, Le vaste champ d'application de la responsabilité du fait des produits défectueux, D. 2015.2227.

Le dispositif européen concerne le dommage causé *par* le produit défectueux.

Il ne concerne pas le dommage causé *au* produit défectueux. Qui continue de relever de la loi nationale en matière de vente.

(Voir en matière de fabrication d'un voilier : le navire appartient à un particulier, le voilier a démâté (rupture des tirants de

cadène) en baie de Bandol, le propriétaire a demandé réparation au fabricant (allemand) du voilier, qui n'était pas son vendeur immédiat. Le tribunal de Toulon et en appel la cour d'Aix avaient condamné le fabricant à réparer les dommages causés au propriétaire du voilier et constitués par le coût des travaux de remise en état du navire et par la perte de jouissance. L'arrêt est cassé pour violation de l'article 1386-2. Le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux ne s'applique pas à la réparation du dommage qui résulte d'une atteinte au produit défectueux lui-même. L'arrêt n'avait pas constaté que la défectuosité du produit consistait en un défaut de sécurité ayant causé un dommage à un bien autre que le produit défectueux lui-même, I° Civile, 14 octobre 2015, n° 14-13847, Revue des contrats, 1° juillet 2016, n° 2, p. 228, note Jonas Knetsch. Le demandeur ne demandait pas réparation pour atteinte à un bien autre le produit défectueux, la condamnation ne pouvait être fondée sur le fondement des dispositions issues de la directive européenne. C'est le navire lui-même qui était défectueux et son propriétaire avait dû engager des frais pour le réparer. Le demandeur ou l'arrêt aurait dû se fonder sur le droit national.) (Le droit issu de la directive aurait pu en revanche être invoqué si le mât du voilier était tombé sur un navire navigant à proximité qui aurait été endommagé par cette chute.)

La directive européenne n'envisage la responsabilité du fabricant de produits défectueux qu'en cas de dommages causés à des biens destinés à l'usage privé.

Le droit français, en revanche, a élargi le domaine de la responsabilité du fait des produits défectueux. Le législateur français a décidé d'étendre le bénéfice du mécanisme aux professionnels.

Les dispositions du code civil en matière de produits défectueux sont applicables si la victime subit une atteinte à des biens affectés à l'usage d'une profession.

Il est donc possible et même quasiment obligatoire - de faire appel à ces dispositions issues d'une directive européenne de 1985 et de mettre en cause l'industriel aéronautique si le dommage corporel ou matériel provient d'un défaut affectant un aéronef.

Le demandeur pour triompher dans son action fondée sur les articles 1245-8 et suivants du code civil doit établir : le dommage, le défaut du produit, le lien de causalité entre la défectuosité et la survenance du dommage.

Cf. I° Civile, 27 juin 2018, Bull., n° 17-17469 : un produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre, art. 1245-3 c. civil. La simple imputabilité du dommage au produit incriminé ne suffit pas à établir son défaut ni le lien de causalité entre ce défaut et le dommage. Le demandeur doit établir le défaut de sécurité du produit.

On relève des décisions récentes faisant état de demandes en justice fondées en matière aérienne sur la responsabilité du fait des produits défectueux. On était dans ces hypothèses en présence d'une atteinte corporelle.

La responsabilité d'un fabricant d'hélice

Deux professeurs d'un lycée de Poitiers ont en 1987 fabriqué un avion, propriété de l'établissement. Ils ont en 1999 remplacé le moteur et l'hélice, ils ont reçu l'approbation de l'administration qui a délivré un certificat de navigabilité modifié, l'entretien de l'avion incombant au producteur qui est aussi l'utilisateur. Les deux intéressés sont victimes en septembre 2002 d'un accident lors d'un vol de loisir à bord de cet aéronef de marque Pottier type 18 OS. L'avion s'est écrasé au sol à la suite de l'éjection de la pale de l'hélice fabriquée par la société Hélice. L'avion est détruit. Les pilotes sont blessés. Ils ont assigné cette société en se fondant sur les articles 1386-1 et suivants. La cour de Poitiers, 28 mars 2012, a exclu la responsabilité du fabricant de l'hélice du fait de la fourniture d'un produit défectueux. Aucun élément ne permettait en l'espèce de retenir la non-conformité ou la défectuosité de l'hélice. La cour a cependant retenu la responsabilité du fabricant de l'hélice comme ayant contribué pour un quart à la réalisation du dommage : ayant omis d'informer ses clients - après un accident de même type survenu en 2001 - de la nécessité de procéder à une vérification annuelle de l'hélice. La cassation intervient, au visa des articles 12 et 16 du CPC, I° Civile, 14 novembre 2013, n° 12-26697. La cour d'appel n'a pas précisé le fondement juridique de sa décision, distinct de celui que les parties invoquaient. La cour n'avait pas invité les parties à présenter leurs observations, il y avait violation du principe de la contradiction. La cour de Limoges a statué le 4 mars 2015 comme cour de renvoi, RG 14/00193, elle a reconnu la responsabilité pleine et entière de la société ayant fourni l'hélice. L'arrêt statue en matière de responsabilité des fabricants du fait des produits défectueux et applique les articles 1386-1 et suivants du code civil. L'accident est imputable au fabricant de l'hélice

affectée d'un défaut structurel consistant dans un comportement vibratoire non maîtrisé par suite de l'insuffisance d'essais, calculs et expérimentation. C'est la défectuosité du produit qui n'offrirait pas la sécurité à laquelle on pouvait légitimement s'attendre qui est la cause de l'accident.

La défectuosité des sondes Pitot

Dans l'affaire de l'accident du Rio-Paris, des proches des victimes ayant péri dans l'accident ont tenté, en vain, d'obtenir de la juridiction toulousaine des référés l'octroi de provisions à l'encontre d'Airbus, le constructeur de l'avion qui s'est écrasé dans l'océan Atlantique.

On peut lire à ce sujet les indications figurant dans le moyen produit devant la Cour de cassation, 1^o Civile, 11 février 2015, n^o 13-17231.

La cour de Toulouse, dans son arrêt du 12 mars 2013, avait rejeté la demande de provision. La demande était fondée sur la responsabilité des produits défectueux, art. 1386-1 et suivants. Les demandeurs succombent.

Il incombe à la victime, indique l'instance toulousaine, d'établir la défectuosité du produit, défectuosité qui consiste en une dangerosité anormale ou en une absence de sécurité normale du produit, étant entendu que la simple implication du produit dans la réalisation du dommage ne suffit pas à établir son défaut.

La défectuosité semble admise en l'espèce (mais était-elle imputable à l'avionneur ? Il s'agit non de vices d'origine, mais plutôt d'effet de la vétusté relevant d'une maintenance insuffisante : les sondes Pitot installées sur l'appareil étaient inadaptées et défectueuses en raison de leur ancienneté, de nombreuses protections de sécurité ont disparu.

Il appartient également au demandeur de prouver le lien de causalité entre le défaut et le dommage : les informations techniques sur les causes de l'accident relatives dans les conclusions du BEA attestent de l'existence de contestations sérieuses s'opposant à toute mise en œuvre de la responsabilité de plein droit de l'avionneur. Le lien de causalité entre les défauts et la survenance de l'accident n'était pas suffisamment caractérisé. Les investigations techniques et expertales (sic) sont toujours en cours. Les causes de l'accident ne sont pas déterminées avec une certitude suffisante. Le juge des référés ne pouvait que rejeter la demande dirigée en application de l'article 809 al. 2 du code de procédure civile contre SAS Airbus. Les contestations sérieuses font échec à la compétence du juge des référés.

L'accident du vol Surabaya-Singapour effectué par Air Asia.

La solution est favorable aux victimes agissant contre Airbus et Artus.

1^o civile, 28 novembre 2018, n^o 17-14356

L'exonération du producteur

Le défaut n'existait pas au moment où l'industriel a mis le produit en circulation. Art. 1245-10.

Le défaut est né postérieurement à la mise en circulation du produit par le producteur. Idem.

Les clauses de non responsabilité sont licites entre professionnels, art. 1245-14, alinéa 2.

L'incidence de la faute de la victime

La responsabilité du producteur peut être réduite ou supprimée, compte tenu de toutes les circonstances, lorsque le dommage est causé conjointement par un défaut du produit et par la faute de la victime ou d'une personne dont la victime est responsable, art. 1386-13 devenu art. 1245-12.

Dans l'affaire soumise à la cour de Limoges, citée supra, celle-ci a admis l'absence de faute des victimes, constructeurs-fabricants amateurs de l'avion. Aucune de faute n'est relevée contre le pilote qui a été capable de faire atterrir de toute urgence l'appareil privé d'hélice et victime d'un arrêt du moteur. L'hélice avait été démontée pour examen lors de la visite après 100 heures de vol.

Les délais

Ils ne sont pas forcément favorables à la victime, mais plutôt au fabricant.

Sauf faute du producteur - la responsabilité du producteur, fondée sur les dispositions du présent chapitre, est éteinte

10 ans après la mise en circulation du produit même qui a causé le dommage ... Article 1245-15 du code civil.

La prescription triennale. Article 1245-16 c. civil.

L'action en réparation fondée sur les dispositions du présent chapitre se prescrit dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu ou aurait dû avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur. Le droit commun, lui, connaît la prescription quinquennale, qui est donc écartée en cas de dommage aux personnes et aux biens résultant d'une défectuosité du produit.

2° hypothèse. La désignation d'une loi étrangère

L'obtention des preuves

Aux États-Unis, le système est accusatoire et se trouve entre les mains des parties. Si les tribunaux américains se déclarent compétents, ils utilisent des procédés très lourds et très audacieux pour la recherche de vérité et pour déterminer les causes de l'accident. On cite un arrêt de la Cour suprême des États-Unis du 15 juin 1987 permettant de contraindre l'Aérospatiale poursuivie aux États-Unis pour fabrication défectueuse de produire les pièces qu'elle détenait sur son site industriel français. Voir Bureau et Muir Watt, Droit international privé, tome I, Thémis, n°198.

Les États ont organisé la riposte et ont organisé des procédés pour bloquer les investigations sur leur sol.

On cite à ce sujet un arrêt de la chambre criminelle du 12 décembre 2007, n° 07-83228, faisant application dans l'affaire Executive Life du dispositif français sur la protection des données.

(Dans les contentieux d'ordre économique mettant en cause des données à caractère confidentiel, celles-ci ne sont pas en principe divulguées, voir une décision du tribunal de l'UE du 25 mars 2015, T-456/13)

Voir l'article de Laurence Idot, Vers une plus grande protection des secrets des affaires ? Europe décembre 2014, alerte 41. La directive du 8 juin 2016 prévoit la protection du secret des affaires dans le cadre des procédures judiciaires.

Il faut tenir compte en France de la loi du 30 juillet 2018 sur la protection du secret des affaires.

Le secret des affaires n'est pas opposable lorsque l'obtention, l'utilisation ou la divulgation du secret est requise ou autorisée par le droit de l'UE, les traités ou accords internationaux ou le droit national, notamment dans l'exercice des pouvoirs d'enquête, de contrôle, d'autorisation ou de sanction des autorités judiciaires ou administratives. Article L. 151-7 du code de commerce. Il y a place pour une interprétation a contrario. L'industriel français peut opposer le secret des affaires, si la divulgation n'est pas admise par un traité ou par le droit interne ou européen.

On se demande aux États-Unis pour apprécier la responsabilité du fabricant aéronautique, si la solution relève du droit fédéral ou du droit d'un État fédéré.

Un arrêt de la cour d'appel des États-Unis du 3^e circuit du 19 avril 2016, Sikkelee v. Precision Airmotive Corp., opte, en matière de responsabilité du fait des produits de l'aviation, pour la compétence du droit de l'État fédéré, et non pour la compétence du droit fédéral, même si la FAA a délivré le certificat de navigabilité, Condon & Forsyth du 19 avril 2016, par Sigda et Nadel. Voir également le bulletin du 28 octobre 2016.

La Cour suprême des États-Unis a refusé le 28 novembre 2016 de délivrer dans cette espèce le Writ of Certiorari. Voir le bulletin de Condon / Forsyth du 30 novembre 2016 par Jane Sigda et Andrew Nadel.

On se demandait, dans cette affaire, également si le constructeur, qui avait construit la pièce conformément au certificat de type agréé par la FAA, pouvait échapper à toute responsabilité. Voir le bulletin du cabinet américain Condon & Forsyth du 20 novembre 2015, par J. Sidga et A. Nadel, concernant un accident mortel affectant un pilote dont l'avion Cessna s'était écrasé dès le décollage. C'est la fabrication du moteur par Lycoming - titulaire du certificat de type du moteur - qui est mise en cause dans cette affaire Sikkelee. Le carburateur dont le défaut serait à l'origine de l'accident était fabriqué par un autre industriel. Le fabricant tente, semble-t-il, de s'exonérer en soutenant avoir respecté la norme fédérale. La délivrance du certificat de type constituerait l'équivalent d'un fait justificatif.

L'application du droit américain dans le procès consécutif à la collision entre deux avions au-dessus du lac de Constance : La compétence du droit de l'Arizona et du New Jersey a été établie, ces États étant le siège des fabricants ; les industriels ont été condamnés par un tribunal de Barcelone.

Le fabricant n'apprécie pas forcément de se voir assigné à la suite d'un accident ayant fait des dizaines de victimes, il préfère alors transiger et indemniser les proches des victimes dans une relative discrétion. C'est ainsi qu'à la suite de deux accidents survenus en Indonésie et en Éthiopie, ayant fait au total 346 morts, Boeing annonce verser, en juillet 2019, 100 millions de dollars aux familles. C'est le système anti décrochage qui est mis en cause dans ces accidents concernant des avions B. 737 Max.

II. La constitution de partie civile devant les juridictions répressives

Il est possible que l'accident ait une incidence pénale, il y a mort d'homme ou blessure. Le procureur met en œuvre l'action publique pour obtenir la condamnation pénale du fabricant ou de ses ingénieurs. Les victimes du dommage peuvent alors à titre accessoire exercer l'action civile devant la juridiction répressive, elles bénéficient en ce cas de l'aide des autorités publiques (police, gendarmerie, juge d'instruction) pour la détermination de l'origine et de la cause de l'accident corporel.

Responsabilité civile et pénale d'un président et d'une société constructeur d'un para moteur ayant fait effectuer une réparation par un mécanicien ignorant de ce genre d'intervention, le dirigeant constructeur a laissé un mécanicien spécialisé en matière de moteur procéder au montage et au remontage des arceaux alors qu'il n'avait jamais effectué cette opération antérieurement, le pilote ayant effectué correctement la visite de pré- vol. La cause de l'accident était l'absence de fixation de l'arceau droit qui était seulement emboîté, le défaut de montage n'était pas visible en l'absence de marquage au ras du châssis. Le travail n'a pas été contrôlé, le constructeur aurait dû faire mettre des repères visuels sur l'appareil, accident similaire en 2005. Il y a une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité, avarie, chute de 20 mètres, l'engin s'écrase au sol, blessures du pilote et du passager du para moteur, si la cour d'appel condamne pénalement elle doit statuer sur les intérêts civils, elle n'a pas à renvoyer devant les premiers juges, Criminelle, 1^o septembre 2010.

Procès de la catastrophe du Concorde : la responsabilité du constructeur et la responsabilité de la compagnie américaine ayant effectué le remplacement d'une lamelle endommagée ont été engagées.

Il y a l'éventuelle responsabilité civile du constructeur et de ses ingénieurs, il y a également celle de la compagnie américaine et de ses deux techniciens au titre de la réparation fautive à l'atelier de réparation de Houston. Il y a la condamnation proprement dite à des dommages intérêts. Il y a à titre accessoire pour le condamné au civil l'obligation à payer une somme d'argent au titre des frais irrépétibles engagés par les parties poursuivantes.

Dans cette affaire du Concorde, le tribunal correctionnel de Pontoise a rendu un jugement le 6 décembre 2010, le constructeur EADS Airbus a été relaxé au pénal, mais il a été condamné sur les intérêts civils pour faute d'imprudence de deux responsables du programme du Concorde, il leur a été reproché une faute de négligence dans le traitement du risque incendie, 1/3 des indemnités versées à certaines parties civiles, 60 000 euros.

Le procès est venu en appel à partir du 23 janvier 2013 pour cet aspect du dossier concernant deux ingénieurs, dont un décédé, et EADS France comme civilement responsable. La grande presse a cité un arrêt du 25 octobre 2013 de la cour de Versailles. Elle n'a pas évoqué l'aspect civil, si ce n'est le désistement des parties civiles quant à leur appel. Une transaction a dû vraisemblablement intervenir.

Voir l'incidence de l'arrêt Lagardère rendu par la cour européenne des droits de l'homme, 12 avril 2012 : quid lorsqu'un prévenu meurt en cours d'instance, l'action publique est éteinte, le prévenu n'est plus justiciable de la justice des hommes, il ne peut plus être condamné pénalement ni même relaxé. Quel est alors le sort de l'action civile qui est normalement l'accessoire de l'action publique ? La juridiction répressive demeure - t - elle compétente pour statuer sur les intérêts civils, l'éventuelle condamnation pécuniaire pesant sur les héritiers du défunt ? L'action civile a une coloration vindicative, elle ne devrait pas être recevable devant l'instance d'appel. La jurisprudence ancienne l'admet cependant. L'arrêt Lagardère pourrait remettre en cause cette solution. Jean-Luc Lagardère avait été poursuivi pénalement

pour abus des biens sociaux.

Il est relaxé en première instance et en appel au titre de la prescription. Il meurt.

L'arrêt est cassé, la prescription ne joue que partiellement.

La cour de renvoi a considéré que le défunt avait commis une infraction pénale et accorde des dommages intérêts aux victimes, la réparation incombant au fils et héritier du défunt.

La cour européenne considère qu'il y a eu violation du principe du procès équitable et de la présomption d'innocence

Quant à la juridiction civile, elle est certes compétente pour statuer sur les intérêts civils au titre d'une faute civile ayant contribué à la production du dommage, il est possible que pour des raisons pratiques et de convenance les victimes hésitent en matière aérienne à poursuivre les héritiers du défunt, d'autant que l'employeur est civilement responsable de la faute d'imprudence de son préposé.

Dans ce procès du Concorde, a été également mise en cause la responsabilité de la compagnie américaine ayant fait effectuer dans ses ateliers une réparation mineure, le changement de la bande d'usure, le technicien ayant fabriqué lui-même la pièce dite en anglais Wear Strip. La maintenance était ainsi une auto maintenance, et non un travail d'entretien opérée par une entreprise tierce.

La cour de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, a reconnu les fautes imputables au tôlier et au chef mécanicien sur le terrain des articles 1382 et 1383, la compagnie américaine Continental est civilement responsable de ses deux préposés. La cour avait relaxé au pénal, l'imprudence pénale dans l'échelle des fautes est placée au-dessus de l'imprudence civile, la cour a statué sur les intérêts civils à raison de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Les trois intéressés, la compagnie et ses deux salariés, sont condamnés à payer des dommages intérêts d'un montant considérable aux victimes : les proches des victimes tuées au sol, des victimes témoins de la catastrophe, des syndicats de pilotes, la FENVAC.

Les deux techniciens américains sont également condamnés, comme auteurs de fautes civiles, à payer aux familles des victimes parties civiles des sommes importantes au titre des frais irrépétibles, art. 475-1 CPP (l'équivalent pénal de l'art. 700). Cette condamnation frappe l'auteur de l'infraction ou la personne qui est condamnée civilement en application de l'art. 470-1.

La compagnie américaine y échappe à raison de l'absence de faute personnelle. La condamnation de la compagnie n'est pas possible, elle est certes civilement responsable de ses deux préposés, mais cette condamnation ne résulte nullement de fautes civiles propres à sa charge en tant que telle, déclare l'arrêt.

Autre victime : Air France.

Air France est considérée comme ayant subi un préjudice moral découlant de l'accident du Concorde du fait de la perte de 9 membres d'équipage, de 100 passagers et de 4 employés de l'hôtel détruit par l'avion : 500 000 euros sont alloués à ce titre.

[L'arrêt mentionne très discrètement les difficultés d'exploitation et les multiples incidents de l'appareil - sans aller jusqu'à mettre l'accent sur l'imprudence de la victime à poursuivre dans ce contexte l'exploitation].

La compagnie nationale obtient également 500 000 euros au titre du préjudice résultant de l'atteinte à l'image et à la réputation.

La compagnie française obtient à la charge des deux techniciens de Houston 80 000 euros au titre des frais irrépétibles exposés en première instance et en appel (art. 475-1 CPP).

§ II. Les solutions du droit spatial

L. Ravillon, Les contrats de l'industrie spatiale à l'épreuve du contentieux étatique et arbitral, Revue de jurisprudence commerciale, juillet août 2013, p. 281

Anais Lagelle & Marc Borello, La répartition contractuelle des risques dans les contrats internationaux de vente de satellites à l'aune du droit français, RFDA 2014.5.

A. Rabiki, Les clauses réciproques d'abandon de recours et de garanties dans les contrats de l'industrie spatiale, Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 143

Laurence Ravillon (sous la direction de), Le règlement des différends dans l'industrie spatiale, Colloque, Dijon, 9 et 10 octobre 2015

INTRODUCTION

Le risque domine l'ensemble de la filière spatiale, qu'il s'agisse de la construction des fusées, des satellites, de leur

lancement ou de leur exploitation. La technologie spatiale est fragile, les appareils sont exposés dans l'espace à des conditions dures de chaleur et de pression. On crée au cours des essais au sol les conditions de l'environnement spatial. L'activité spatiale plus que toute autre activité humaine est caractérisée par l'aléa, d'autant qu'à partir du lancement l'influence humaine est confinée à des opérations limitées. Le satellite défectueux risque de devenir un satellite inutile. Il ne saurait être question d'envoyer un mécanicien dans l'espace pour faire la réparation pour surmonter la panne. Pour améliorer la fiabilité du satellite, on a souvent recours à des redondances en ce qui concerne le pilotage, la télécommande ou la télémétrie, les équipements sont dupliqués, de telle sorte qu'en cas de défaillance l'équipement redondant se substitue à l'équipement initial.

Le constructeur du satellite et ses sous-traitants et équipementiers risquent-ils de supporter les conséquences des défauts de construction ou de conception de l'engin tant à l'égard des acheteurs qu'à l'égard de l'opérateur du lancement si l'échec du lancement trouve sa cause dans l'une des déficiences du satellite ?

Il arrive que les constructeurs travaillent pour les États et les entités de droit public. Le contrat obéit alors, qu'il s'agisse de la France ou de pays étrangers, aux cahiers des charges imposés par les codes nationaux des marchés publics.

Les constructeurs travaillent également pour des entreprises du secteur privé, on applique alors les règles de droit privé.

L'opération contractuelle de construction d'un objet spatial présente fréquemment un caractère international. Le contrat désigne presque toujours quelle est la loi nationale applicable à l'opération ; le contrat est international, il est la chose des parties, celles-ci ont la maîtrise de leurs intérêts, c'est la loi d'autonomie propre au droit international privé qui leur donne le choix de la loi interne compétente.

L'application de la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur les contrats de vente internationale de marchandises est douteuse, la convention certes n'exclut pas formellement les ventes d'objets spatiaux de son emprise, elle exclut cependant de son champ d'application les meubles immatriculés que sont les bateaux, les navires et les aéronefs. L'exclusion devrait valoir a fortiori pour les objets spatiaux qui sont les meubles immatriculés derniers en date et qui sont des biens ultra complexes. La pratique semble ne pas s'y référer. Le contrat en exclut souvent l'application.

Les contractants désigneront la *lex contractus*, il peut s'agir du droit français à moins qu'ils préfèrent opter, ce qui est fréquent, pour le droit anglais ou le droit américain.

Cf. Gilles Cuniberti, *La faible attractivité internationale du droit français des contrats*, Mélanges Bernard Audit, 2014, p. 253

Le tribunal en cas de litige ou l'arbitre aura probablement tendance à tenir compte des us et pratiques du commerce mondial d'objets spatiaux et à se référer à l'occasion au *mos mercatoria spatialis*. Le contrat a pu prendre la précaution de s'y référer.

Quid si le contrat de construction de la fusée ou du satellite relève du droit français ?

Nous savons qu'en droit terrestre le législateur et la jurisprudence manifestent de l'hostilité à l'égard des clauses de non responsabilité et de non recours que les fabricants vendeurs pourraient inscrire dans leurs conditions contractuelles types. La jurisprudence est plus accueillante pour les clauses limitatives de responsabilité présentes dans les contrats d'entreprise.

Cette hostilité se retrouve-t-elle en droit spatial où les clauses de non responsabilité sont de règle ?

- a. Le rappel de l'enseignement tiré des solutions acquises en droit terrestre concernant les efforts des professionnels d'écarter ou de limiter en cas de défaut leur responsabilité

En matière de vente, les clauses de non responsabilité sont pourchassées, le vendeur professionnel est assimilé à un vendeur de mauvaise foi.

La jurisprudence est plus libérale lorsque les clauses de non responsabilité (ou limitatives de la réparation) sont insérées dans des contrats liant des professionnels de la même spécialité. Sauf qu'en matière spatiale le fabricant et son client ne sont pas de la même spécialité, même si l'acquéreur peut être conseillé et assisté par des ingénieurs et techniciens compétents en matière d'industrie spatiale.

L'article L. 442-6, I, 2° du code de commerce engage la responsabilité de l'industriel qui soumet son partenaire commercial à des obligations créant un déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties.

La jurisprudence était traditionnellement plus avenante en matière de contrat d'entreprise. Le débat contemporain concerne la validité des clauses de non- responsabilité ou de non- réparation ou limitatives de responsabilité relevées dans les contrats d'entreprise. Manquement à une obligation essentielle. Absence de cause. On ne peut pas reprendre d'une clause ce qu'on a promis de l'autre. Mise à l'écart des clauses de non-responsabilité qui excluent la responsabilité du débiteur, alors même qu'il est avéré qu'il n'a pas exécuté son obligation essentielle. Une telle clause frappe l'obligation essentielle d'inconsistance. Inspiration causaliste. C'est l'idée qu'on ne peut s'engager et simultanément ne pas s'engager. Le principe de non- contradiction y fait obstacle.

Les clauses limitatives de responsabilité (ou limitant le montant de la réparation)

Philippe Delebecque, thèse Aix, 1981, Les clauses allégeant les obligations dans les contrats

La jurisprudence du 1^o arrêt Chronopost de la chambre commerciale du 22 octobre 1996, est témoin de ce courant d'idée. Il s'agissait d'un transport effectué par un transporteur rapide, le client voulait participer à une adjudication, il fallait remettre le pli avant une certaine date. Le contrat précisait cependant que la réparation due par le transporteur ne pouvait pas dépasser le prix du transport. La haute juridiction avait décidé que la clause devait être réputée non écrite, car elle contredisait la portée de l'engagement pris. Sur le fondement de l'art. 1131 du code civil

La jurisprudence française a évolué et s'est récemment faite moins hostile à ces clauses limitatives. La jurisprudence postérieure à l'arrêt Chronopost a tenu compte du fait que les clauses limitatives de responsabilité peuvent être le fruit d'une répartition négociée des risques d'inexécution. Le raisonnement juridique est subtil, un effort intellectuel s'impose et l'interprétation des arrêts ne relève pas de l'évidence pour le profane.

On peut évoquer la jurisprudence Faurecia II, Com. 29 juin 2010, D. 2010.1832 note Denis Mazeaud : un contrat entre Oracle et Faurecia relatif à l'installation de logiciels, difficultés de fonctionnement, présence dans le contrat d'une clause limitative de réparation, la clause fixait un plafond d'indemnisation égal au montant du prix payé par Faurecia au titre du contrat des licences.

« Seule est réputée non écrite la clause limitative de réparation qui contredit la portée de l'obligation essentielle souscrite par le débiteur ». En l'espèce la clause limitative de réparation ne vidait pas de toute substance l'obligation essentielle de la société Oracle : Oracle avait certes manqué à une obligation essentielle du contrat, mais le montant de l'indemnisation avait été négocié, il n'est pas dérisoire, les prix reflètent la répartition du risque et la limitation de responsabilité qui en résultait, Oracle a offert un taux de remise de 49 %.

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26412, Revue des contrats, juillet 2014, n° 2, p. 176, note Thomas Genicon :

On était en matière de contrat de transport terrestre ou plus exactement en matière de commission de transport, le contrat contenait une clause qui fixait le montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison à une somme égale au coût du transport. Le contrat concernait l'expédition de lots de vêtements de prêt à porter qu'il fallait livrer à une date rigoureuse. Le délai était de rigueur. La livraison avait été tardive et le destinataire avait refusé la marchandise livrée hors délai. Il y avait donc une perte sévère pour l'expéditeur. Le commissionnaire était tenu du fait du transporteur. La responsabilité du transporteur et donc celle du commissionnaire étaient certaines.

Le débat concernait le montant de la réparation. Le contrat contenait une clause limitative très répandue. Qui figure d'ailleurs dans le contrat-type. Guère avantageuse pour le créancier, victime du dommage. La cour d'appel avait refusé d'appliquer la clause limitative de réparation et avait condamné le transporteur à réparer l'entier préjudice subi par l'expéditeur, la livraison constituait l'obligation essentielle du contrat de transport, l'application de la clause limitative de responsabilité ne pouvait conduire à vider le contrat de son obligation essentielle. L'arrêt est cassé pour défaut de base légale au visa des articles 1131 et 1134 du code civil. Ce qui théoriquement n'interdirait pas à la cour de renvoi d'invalider la clause.

Certains auteurs estiment que pour franchir l'obstacle de la validité, deux éléments sont à prendre en considération.

Le contrôle de la contradiction : la clause serait illicite et le montant qualifié de dérisoire du moment qu'il est indifférent au débiteur d'exécuter ou non.

Le contrôle du déséquilibre : le fait que la clause limitative ait été librement négociée et consciemment élaborée serait un élément allant dans le sens de la validation.

Les clauses de non- responsabilité

Le débat se déporte, on peut se demander ce qu'il est de la juridicité de la clause excluant toute responsabilité du débiteur contractuel. Certains pensent que de telles clauses de non- responsabilité sont licites, du moment que certains éléments du contrat en représentent la contrepartie et constituent sa cause.

M. Ph. Delebecque commentait, à la Revue des contrats, septembre 2015, 112^e8, l'article 1168 figurant dans le projet de réforme du droit des obligations : Toute clause qui prive de sa substance l'obligation essentielle du débiteur est réputée non écrite. Cette nouvelle disposition tend à consacrer la jurisprudence Faurecia. L'auteur estime qu'il aurait été préférable de viser le concept d'obligation fondamentale, car il peut y avoir plusieurs obligations essentielles. Le texte n'est qu'une illustration de la cause contrepartie, en dépit de la volonté des réformateurs d'abandonner l'exigence de la cause. La clause ne sera écartée que si elle prive l'obligation de sa substance. Ce texte devrait concerner les clauses modelant le contenu des obligations, la clause de répartition des risques, la clause de non-responsabilité, la clause limitative de responsabilité, la clause limitative de réparation. Ce qui est condamné, c'est la clause portant atteinte aux racines du contrat.

L'ordonnance du 10 février 2016 a donné la rédaction suivante à l'article 1170 du code civil :
"Toute clause qui prive de sa substance l'obligation essentielle du débiteur est réputée non écrite."

Le savant auteur se demande si cet article se justifie du moment que l'article suivant, 1169, pourchasse les clauses abusives caractérisées par un déséquilibre significatif entre les droits et les obligations des parties.

M. Ph. D. préférerait que le législateur n'introduise pas un dispositif aussi large qui risque d'alimenter la répulsion de certains opérateurs internationaux envers le droit français. Une réforme faisant du droit français un droit provincial serait une œuvre contestable.

Le code civil dispose désormais à l'article 1171 :

" Dans un contrat d'adhésion, toute clause qui crée un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties au contrat est réputée non écrite.

L'appréciation du déséquilibre significatif ne porte ni sur l'objet principal du contrat ni sur l'adéquation du prix à la prestation ".

Les milieux d'affaires devraient être partiellement satisfaits. Les contrats négociés et conclus entre professionnels devraient échapper au risque du non scriptum prévu par l'article 1171. Les contrats d'adhésion sont seuls concernés. Le législateur chante indirectement un hymne en faveur de la liberté et de la négociation contractuelles.

L'incidence de la faute dolosive. Question distincte. À supposer admise la validité de la clause de non-responsabilité ou limitative de responsabilité, on peut se demander si elle peut être invoquée par le professionnel en cas de faute dolosive de l'entrepreneur ? Le maître de l'ouvrage peut-il se la voir opposer ? La réponse est positive, mais le demandeur doit établir la preuve du dol ou de la faute lourde imputable au débiteur contractuel. « La faute lourde [qui tiendrait en échec la clause limitative de réparation] ne peut résulter du seul manquement à une obligation contractuelle fût-elle essentielle mais doit se déduire de la gravité du comportement du débiteur », indique l'arrêt Faurecia.

b. La pratique des affaires et les solutions légales en matière spatiale

Les solutions propres à la construction spatiale s'inspirent-elles de celles acquises en droit terrestre ?

Multiplécité d'intervenants

Le fabricant achète des pièces et des équipements qui seront incorporés dans l'objet spatial à ses équipementiers et sous-traitants. Des contrats de fabrication de pièces sont conclus entre le fabricant du satellite et ses sous- traitants et équipementiers.

Les composants du lanceur ou du satellite sont en général fabriqués par les sous-traitants selon des instructions écrites très strictes, le sous- traitant en livrant les pièces doit attester le respect des procédures.

Les contrats de construction de satellites sont conclus entre le constructeur et son client, l'acquéreur du satellite, celui qui

entend acquérir la propriété et la maîtrise de l'objet spatial

Le fabricant des fusées lanceurs met celles-ci à la disposition des agences de lancement.

On doit se référer aux contrats tels qu'ils sont âprement négociés et conclus.

La pratique contractuelle dépend des rapports de force économique entre les contractants, elle est évolutive.

Les propos qui ont été dits et écrits il y a 10 ou 20 ans ne concordent plus forcément à ce qui se fait actuellement.

Il faudrait pour se trouver à jour avoir une bonne connaissance des pratiques des industriels et qu'on n'oppose pas trop rapidement à l'universitaire étranger à ce milieu professionnel le secret des affaires. Les fabricants constructeurs de satellites ne sont plus en position de force comme jadis. Le marché serait désormais plus favorable à l'acheteur.

Anais Lagelle, La répartition contractuelle des risques dans les contrats internationaux de vente de satellites à l'aune du droit français, sous la direction de Marc Borello, RFDA 2014 p. 5-37

Le contrat conclu entre le fabricant du satellite et son client (comme un opérateur de télécommunications) allie des composantes de la vente de chose future et du contrat d'entreprise.

Un problème de qualification peut se poser. Il n'a jamais été entièrement résolu.

La garantie des vices cachés n'est pas applicable en droit interne français à l'entrepreneur, Labarthe et Noblot, Le contrat d'entreprise, LGDJ, n° 669. Dans les contrats d'entreprise de droit commun, il n'y a pas de garantie, on applique le dispositif de droit commun de la responsabilité, ibidem, n° 66.

Certains estiment que le débat sur la qualification n'est pas déterminant et manque d'intérêt, le contrat étant en général très détaillé et décrivant avec minutie les obligations respectives du constructeur (qu'il soit dit vendeur ou entrepreneur) et de son client, qu'il soit qualifié d'acheteur ou de maître de l'ouvrage.

On pourrait soutenir que les dispositions spécifiques du code civil français relatives à la vente et au contrat d'entreprise ne concernent que les opérations terrestres et que les opérations spatiales - indépendamment de leur caractère aléatoire - au nom de l'autonomie et du particularisme du droit spatial n'y sont point soumises. Nous songeons en particulier aux dispositions internes de droit écrit ou de droit prétorien relatives aux clauses de non garantie des vices cachés et à la protection du consommateur ou du professionnel acquéreur qui n'est pas de la même spécialité que le vendeur qui ne devraient pas être invoquées en matière spatiale, secteur qui a ses propres impératifs, sa propre spécificité, ses propres pratiques coutumières.

Édouard Richard, À l'orée du droit des marchands : les parères, Revue d'histoire des facultés de droit et de la culture juridique, 2013, n° 33, p.155

I. LE CONTRAT

Les relations contractuelles entre le fabricant et son client

- i. Les obligations du constructeur fabricant : le constructeur doit fabriquer l'objet spatial. Il s'agit d'un travail d'assemblage mené par des techniciens éprouvés. Le contrat prévoit le respect des normes professionnelles les plus élevées. Le satellite doit avoir la capacité de résister au choc du lancement.

Plusieurs longs mois, voire des années, sont nécessaires pour que la fabrication soit menée à son terme. Des événements perturbateurs peuvent survenir durant ce laps de temps.

Le contrat prévoit des clauses de force majeure qui libèrent le constructeur : ex. si le gouvernement empêche l'exploitation ou retire les autorisations et licences.

On relève dans certains contrats des clauses de résiliation discrétionnaire du contrat.

C'est ainsi que la NASA avait conclu un contrat avec 4 contractants pour la construction de la station spatiale internationale, Boeing, McDonnell Douglas, Rockwell et Northrop. La NASA décide ultérieurement que Boeing devrait

être le contractant principal, les trois autres devenant des sous-traitants de Boeing. Le travail obtenu par Northrop a été moins important que prévu. Le contrat a ensuite été résilié en novembre 1993. Le constructeur élève un contentieux, il a été débouté, car une réorganisation était nécessaire. L'auteur de la rupture serait condamné en cas de rupture effectuée de mauvaise foi. RFDA 2001.433

Le contrat contient parfois une clause de garantie prévoyant que si on relève des dysfonctionnements sur un satellite du même type ou du même modèle que celui qui est actuellement en construction à terre, le constructeur fera à terre les réparations utiles sur le satellite à lancer. Cette garantie prenant fin par définition lors du lancement effectif.

Le transfert de propriété de l'engin spatial s'opère en principe au moment du décollage, soit à l'ouverture des crochets, soit à l'allumage i.e. à la mise à feu intentionnelle des moteurs ou au moment de la commande de mise à feu.

ii. Les obligations de l'acquéreur du satellite

Le paiement du prix convenu au contrat. Le calcul du prix est complexe. Il peut varier selon différents paramètres. Le paiement peut être étalé dans le temps. Certains dispositifs contractuels sont susceptibles de se traduire par une modulation du prix qui sera pour finir à la charge du client.

Les clauses d'Incentive Payments sont des clauses incitatives : on insère souvent dans les contrats, en particulier dans les ventes de satellites de télécommunications, des clauses de primes de performance, il est prévu que le fabricant de satellites recevra des primes en fonction du respect des performances du satellite, primes qui s'ajoutent au prix d'achat. C'est un complément de prix qui sera dû durant le fonctionnement du satellite. Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 26. On récompense le fabricant en cas de bon fonctionnement de l'objet spatial. C'est une portion du prix qui sera perçue par le fabricant si les critères de performance prévus au contrat sont atteints. Le fabricant a tout intérêt au bon fonctionnement du satellite. Il est en quelque sorte associé à son bon fonctionnement.

Si le satellite fonctionne très mal, le fabricant ne recevra pas les primes de performance. Il perdra en fait une partie du prix.

Mme Lagelle fait une distinction opérée par la pratique.

Dans un premier groupe d'hypothèses, le contrat prévoit un étalement du paiement postérieurement au lancement selon un calendrier prévu à l'avance, on parle de Pay out. Le paiement est lié aux performances de l'objet.

On rencontre également une autre possibilité prévue par les contrats, le Pay back. Le client paie le tout dès le début.

Compte tenu de la minceur des performances, le fabricant devra restituer une partie du prix.

Le contrat interdit parfois au fabricant de prendre une assurance pour se couvrir contre le risque de ne pas percevoir la totalité du prix. Il s'agit de solliciter une plus grande diligence chez le fabricant dans le travail de construction du satellite. (Le contrat interdit parfois au constructeur de prendre une assurance pour se couvrir contre le risque de ne pas être en droit d'exiger la prime de performance)

Madame Ravillon, Revue Jurisprudence Commerciale, 2013.284, cite une espèce opposant le constructeur Lockheed Martin au luxembourgeois SES. Il y avait eu une anomalie sur les antennes d'un satellite A2100. Comme SES n'avait pas eu la volonté d'utiliser la capacité montante (affectée par l'anomalie), le tribunal arbitral a condamné l'exploitant à payer la totalité des primes de performance au fabricant, soit 11,7 millions de dollars.

Les contrats de vente de satellites contiennent souvent en sens inverse des clauses (Liquidated Damages Clauses) (voir Yves Wehrli, Revue des contrats, 2015, p.817) prévoyant une honnête évaluation forfaitaire (les clauses pénales sont interdites en droit anglais) du préjudice à la charge du constructeur en cas de non-respect des délais contractuels de mise à disposition du satellite.

On prévoit également des dommages en cas de dépassement du poids du satellite.

Le contrat peut prévoir des clauses de résiliation du contrat si le constructeur se rend coupable d'un trop grand retard dans la livraison.

Dans d'autres hypothèses, une clause interdit à l'acquéreur de demander la résolution du contrat pour inexécution, une fois le lancement réalisé.

II. LA RESPONSABILITE DU CONSTRUCTEUR A L'EGARD DE SES PARTENAIRES

Même si on relève la non-conformité ou la défectuosité du produit spatial, l'appel au droit de la responsabilité est en droit spatial exceptionnel.

Le cantonnement du mécanisme de la responsabilité du fabricant et des équipementiers est opéré aussi bien par la pratique contractuelle que par le dispositif législatif.

a. La pratique contractuelle

Les contrats interdisent communément tout recours a posteriori de la victime d'un dommage contre les autres industriels et prestataires de services de la même chaîne contractuelle ou para contractuelle, chaîne lanceur ou chaîne satellite.

i. Les dommages relevés au sol, avant lancement.

L'engin spatial peut connaître des défauts de fabrication. Il est fréquent qu'avant le lancement l'équipe des ingénieurs et techniciens de l'acquéreur examine l'état du satellite qui va être livré et s'efforce de déterminer l'éventuelle présence de défectuosités. Si les non conformités et les défauts sont décelés avant le lancement, le client peut normalement les faire valoir.

Mme Ravillon cite, in Revue de jurisprudence commerciale 2013.286, une sentence arbitrale de 2001. Le satellite était resté au sol, un incendie survient dans la chambre d'essais reproduisant les conditions d'un vol extra-terrestre.

Le fabricant est Alcatel Space, le client Eutelsat. Le client se prévaut d'une faute lourde du fabricant. Le tribunal arbitral rejette la plupart des reproches, pour défaut de preuves

ii. Les pannes et défauts relevés à partir de la mise à feu.

Les opérateurs se sont inspirés de la réglementation propre à la NASA. Ils entendent que le contrat puisse prendre en compte l'aléa et le risque propre à l'espace, l'objet spatial navigue dans un milieu hostile, le vide, l'apesanteur, le rayonnement solaire, les radiations ionisantes, le risque de collision avec un débris spatial ou une météorite ... Déjà en droit terrestre les contrats aléatoires chassent les protections les plus éprouvées ; si les parties ont accepté un risque en connaissance de cause elles doivent en assumer les conséquences juridiques. Les garanties à la charge du vendeur s'évanouissent.

Jacques Mestre, Petit regard juridique sur le hasard, Mélanges Patrick Serlooten, p. 381

La solution est donc empruntée à la pratique contractuelle américaine. Les dispositions contractuelles sont farcies de renonciations à recours ou d'interdiction des recours. L'acheteur de l'objet spatial se trouve dans la quasi-impossibilité d'invoquer le manquement à l'obligation de conformité ou la garantie des vices cachés lorsque le défaut est révélé en orbite. Il est d'ailleurs délicat de déterminer lorsqu'une panne survient sur un objet spatial si l'origine de cet incident consiste dans une erreur de fabrication ou de conception ou si la cause réside dans le fait externe représenté par les risques de la navigation dans le cosmos. Le constructeur s'engage classiquement à livrer, à terre, à son client qui effectue les derniers contrôles, un objet spatial donnant satisfaction au client au moment de la délivrance, i.e. au moment où le satellite est placé sur le lanceur. Le constructeur n'entend pas classiquement s'engager au-delà, il ne veut pas garantir le bon fonctionnement de l'objet spatial dans le temps, il n'entend pas garantir l'objet contre les vices cachés, il insère une clause de non obligation pour les faits survenant à partir du lancement. Il n'est pas en droit commun interdit aux parties de déterminer le contenu et le domaine des obligations assumées par le débiteur, voir François Terré et Yves Lequette, Droit civil, Les obligations, Dalloz, n° 609. Le constructeur entend échapper à toute responsabilité, sitôt les premiers temps du lancement.

D'où l'appel fréquent à l'assurance à la charge du client acquéreur.

Pertes sérielles affectant certains satellites de la famille 702 fabriqués par Boeing. Pertes de puissance à raison des panneaux solaires. Arbitrage conduit à Paris favorable à Boeing, faute de preuve. Le client (plus exactement les assureurs subrogés dans les droits de l'assuré) reprochait le non-respect de l'obligation de correction des défauts constatés en orbite sur les satellites encore au sol.

Eutelsat fait lancer en octobre 2010 un satellite de télévision par Arianespace, le satellite de plus de 5 tonnes au décollage a été construit par Thales Alenia Space, le satellite a été placé sur une orbite de transfert géostationnaire, le satellite est

perdu à raison d'une anomalie de fonctionnement observée sur le sous- système de propulsion. Eutelsat publie un communiqué pour exprimer sa déception, mais la société affirme qu'elle est couverte contre toute perte financière, les risques d'échec au lancement ayant fait l'objet de garanties.

Le litige concerne parfois les équipementiers auxquels on reproche des défauts dans la fourniture des panneaux solaires ou de pièces fissurées.

b. La loi française du 3 juin 2008 conforte la pratique contractuelle.

Les solutions de la loi française

La loi parle de la production d'un objet spatial. On ne peut nier que le constructeur et que les sous-traitants produisent ou ont contribué à la production de l'objet spatial. Ils sont des producteurs.

Il semble qu'on puisse parler de dommage subi par l'engin si celui-ci comporte des vices de conception ou de construction au sens de l'article 1° de la loi. Il y a atteinte aux biens.

i. La règle de principe

Du moment qu'il s'agit d'un dommage entrant dans les prévisions et le domaine d'application de la loi du 3 juin 2008, il n'y a pas place pour une action en responsabilité entre les participants à une opération spatiale. L'article 20 de la loi du 3 juin 2008 n'est pas d'une parfaite limpidité. Il est clair pour le dommage lié au lancement, il est moins net en ce qui concerne les défauts de fabrication, il évoque la victime d'un dommage, il semble bien que la disposition légale interdise à la victime de rechercher la responsabilité de son cocontractant.

« En cas de dommage causé par une *opération spatiale* ou la *production d'un objet spatial* à une personne participant à cette *opération* ou à cette *production*, la responsabilité de toute autre personne participant à l'opération spatiale ou à la production de l'objet spatial à l'origine du dommage et liée à la précédente par un contrat ne peut être recherchée à raison de ce dommage. »

Le texte vise dans le premier membre de phrase la situation de la victime et lui interdit dans un second temps d'engager la responsabilité de son cocontractant. La victime est privée de recours.

Le texte envisage comme hypothèse un dommage causé par une opération spatiale ou par la production d'un objet spatial. L'objet spatial est encore à terre ou il se trouve lancé dans l'espace.

Le dommage affecte une personne participant à l'opération spatiale ou à la production de l'objet spatial.

Il semble raisonnable d'y inclure l'acquéreur de l'objet spatial, même s'il est difficile de dire qu'il participe à la fabrication de l'objet spatial. Le client ne fabrique pas, il ne peut être dit participer à la fabrication qu'en le voyant créancier de la délivrance du produit à fabriquer.

L'article 20 interdit à la victime du dommage de rechercher la responsabilité de toute autre personne participant à la production de l'objet spatial se trouvant à l'origine du dommage. Alors que l'article 19 concerne l'indemnisation des tiers, l'article 20 concerne le cercle contractuel. L'article 1° de la loi ne considère pas comme des tiers l'opérateur spatial et ses clients. Il ne dit mot, cependant, du fabricant constructeur producteur.

Le client acquéreur du satellite n'est pas opérateur spatial au titre du lancement, ce n'est pas lui qui lance le satellite, il n'est cependant pas un *penitus extraneus* vis-à-vis de l'opérateur spatial, il est un client, il a contracté avec l'opérateur spatial comme client, il n'est pas un tiers à l'opération spatiale, il y participe en tant que bénéficiaire, il a commandé à ses frais le lancement.

On peut tenter de tenir le même discours à propos du client du constructeur, il n'est pas un tiers à l'opération dans sa composante de production, puisqu'il a suscité cette fabrication. Il ne peut engager la responsabilité, pour dommage subi par lui, du fait du producteur.

On interprète le texte comme signifiant que le client, acheteur ou maître de l'ouvrage, ne peut pas se prévaloir contre le fabricant d'un vice caché ou d'un défaut de conformité du produit. Il ne peut non plus agir en responsabilité contre les équipementiers. Le rapporteur au Sénat Henri Revol, rapport n° 161, séance du 15 janvier 2008, indique que le régime d'exonération s'étend aux parties d'un contrat de construction d'un objet spatial. L'acquéreur est incontestablement partie au contrat de construction. Le constructeur est également partie au contrat de construction vis-à-vis de ses équipementiers et sous-traitants. Chaque intervenant supporte ses propres dommages et ne peut recourir contre les autres personnes

prenant place dans le processus de construction de l'objet spatial, de son lancement dans le cosmos et de son maintien dans l'espace. Chaque intervenant ne répond pas de sa faute. L'institution de la responsabilité civile est neutralisée. Le fabricant, les équipementiers sont à l'abri de toute action en responsabilité par le client. La solution légale peut se justifier par le caractère aléatoire de la réussite ou de l'échec total ou partiel du programme spatial. L'aspect économique ne saurait être dissimulé, le prix à payer par le client est minoré compte tenu de ce dispositif paralysant le jeu de la responsabilité. Le client n'a pas à payer une garantie qui lui est refusée.

ii. Les tempéraments à la règle

Ce n'est que dans des hypothèses exceptionnelles que le droit commun de la responsabilité va se trouver restauré. Il faut faire place à la faute intentionnelle, la loi dans deux cas autorise la prévision contractuelle.

α) La clause contraire

La loi du 3 juin 2008 réserve dans deux cas le jeu d'une stipulation expresse contraire portant sur les dommages causés

- soit pendant la phase de production de l'objet spatial destiné à être maîtrisé dans l'espace extra atmosphérique : donc à terre, avant le lancement
- soit pendant sa maîtrise en orbite.

[La solution légale est en revanche impérative en ce qui concerne les dommages survenant durant la phase de lancement, la loi interdit aux contractants d'insérer au contrat une clause autorisant les recours entre les entreprises membres de la chaîne lancement. Le lancement est un moment critique, il est possible que le satellite endommage le lanceur et réciproquement. L'opérateur de lancement ne peut pas recourir contre le fabricant et ses équipementiers. Le constructeur, ainsi que le client, acquéreur de l'objet spatial et bénéficiaire du lancement, se voient interdire d'agir contre l'organisme de lancement. Cf. infra]

β) Le dol

La loi du 3 juin 2008 réserve également le cas de la faute intentionnelle. On peut se demander si l'équipementier commet une faute intentionnelle en modifiant unilatéralement les caractères des pièces qu'il fournit et qui sont destinées à être incorporées dans l'objet spatial. La plupart du temps les pièces sont fabriquées compte tenu d'indications écrites très strictes de conformité.

L'opération est en fait très largement aléatoire pour l'acquéreur du satellite ou le maître de l'ouvrage. L'opération spatiale a pour le client un coût, si le projet échoue en tout ou en partie, le dommage reste à sa charge. Les autres participants au programme spatial ne répondent envers la victime ni de leur faute de négligence, qu'elle soit considérée comme une faute légère ou comme une faute lourde.

Si on fabrique un satellite, si on procède à son lancement grâce à une fusée lanceur, si on le met en orbite autour de la terre, le but ultime n'est ni la fabrication ni le lancement de l'engin. La fabrication, le lancement, la mise sur orbite ne sont que des opérations préalables, pour permettre à l'acquéreur du satellite de l'exploiter, d'en retirer les utilités, qu'il s'agisse de faire des observations scientifiques, des observations météorologiques, d'étudier l'état des océans et des fleuves, de faire de l'observation militaire, d'utiliser l'objet comme un satellite de télécommunications. Le satellite une fois devenu opérationnel doit remplir sa fonction pendant plusieurs années. Que se passe-t-il si le but recherché ne peut être obtenu ?

La loi du 3 juin 2008 indique expressément qu'elle ne régit pas le dommage lié aux « conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial pour les utilisateurs ». La solution figure à l'article 1° de la loi. La règle légale générale prohibitive de la responsabilité concerne-t-elle les situations où le satellite ne peut émettre ou n'émet qu'en partie des signaux en direction du sol. Que le satellite n'émette pas de signaux au grand dam de son

acqureur ne semble pas entrer dans l'expression légale conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial.

En revanche la loi française de 2008 reste étrangère aux dommages économiques résultant du mauvais fonctionnement du satellite de télé communication une fois celui-ci placé sur orbite. Les commentateurs déclarent que la loi de 2008 ne concerne pas les *applications spatiales / applications des techniques spatiales*. Mireille Couston, Droit spatial, p. 124. C'est ainsi que la règle légale interdisant d'engager la responsabilité de l'opérateur ou du fabricant ne joue pas dans les rapports entre l'exploitant du satellite et ses propres clients.

L'éventuel contentieux au cas exceptionnel où l'action en justice serait ouverte : le client tentant de recourir contre le fabricant ou contre l'un des équipementiers, ou bien l'assureur indemnisant l'assuré et subrogé dans les droits de La pratique dénote le recours quasi systématique à l'arbitrage donnant lieu à des sentences arbitrales rendues à Londres, à Paris ou aux États-Unis, l'assuré recourant contre l'industriel.

Il est délicat pour le tribunal arbitral de connaître des appels à garantie formulés à l'encontre d'entreprises tierces qui ne seraient pas liées par le contrat d'arbitrage. Infirmité de la procédure arbitrale en comparaison avec la procédure menée devant les tribunaux étatiques

Le contentieux donnant lieu à des décisions rendues par les juridictions étatiques est exceptionnel, sauf peut-être aux États-Unis.

Voir Laurence Ravillon, RFDA 2008.337, faisant état d'un litige entre Astrium et l'un de ses sous- traitants américains Conax. Astrium avait acquis 406 pyrovalves à cette société américaine, fabricant de composants en matière de propulsion satellitaire, à construire entre 2001 et 2005. Un satellite voit sa durée de vie réduite de 5 ans, on aurait relevé des fissures sur les pyrovalves, donc non conformes. Arbitrage. Londres. CCI.

Laurence Ravillon, RFDA 2009.260 : perte du satellite Thuraya à la suite de pertes de puissance du modèle de satellite 702. Procédure d'arbitrage menée auprès de la chambre de commerce internationale de Paris. Le droit applicable était celui d'Abu Dhabi. Dysfonctionnement des panneaux solaires. Boeing invoquait des limites contractuelles de responsabilité, le demandeur invoquait la faute lourde. Demandeur débouté.

III. LE CONSTRUCTEUR ET LES TIERS

La responsabilité du producteur à l'égard des tiers peut-elle être établie ?

A priori, en cas de dommage à un tiers, durant la phase de lancement ou durant la phase de maîtrise, c'est sur la tête de l'opérateur spatial que la responsabilité est canalisée. A priori, la victime tierce ne détient d'action en responsabilité que contre l'opérateur spatial, art. 13 L. 2008, le constructeur ne peut être poursuivi en tant que tel ... du moins si la loi française est applicable au litige.

SECTION III. LA MAINTENANCE ET L'ENTRETIEN DES AÉRONEFS

MRR, services de maintenance, réparation et révision.

La maintenance et l'entretien des appareils peuvent être confiés à une entreprise indépendante.

Il existe des entreprises de maintenance qui reçoivent des appareils en provenance du monde entier.

Certaines entreprises se déd00ient à l'assistance d'aéronefs au sol.

Le contrat de maintenance est alors conclu entre l'atelier de maintenance et la compagnie propriétaire ou utilisatrice des aéronefs.

Un litige peut alors s'élever entre les deux partenaires sur le principe même du contrat.

Voir à titre d'exemple, l'arrêt de la chambre commerciale du 9 juillet 2019, n° 18-12680. Un contrat de maintenance de la flotte de Transavia avait été conclu avec Derichebourg Atis Maintenance. L'entreprise augmente le prix de ses

prestations, sous menace de la résiliation du contrat. Transavia soutient avoir donné son accord à un avenant sous l'empire de la contrainte et en demande l'annulation, qui lui est accordée pour violence (ancien art. 1112 c. civ.) par un arrêt de la cour de Paris. Cassation pour défaut de base légale.

[cf. art. 1130 civil nouveau : la violence vicie le consentement lorsqu'elle est de telle nature que sans elle l'une des parties n'aurait pas contracté ou aurait contracté à des conditions substantiellement différentes. Art. 1140 : Il y a violence lorsqu'une partie s'engage sous la pression d'une contrainte qui lui inspire la crainte d'exposer ...sa fortune ...à un mal considérable. Article 1143 : Il y a également violence lorsqu'une partie abusant de l'état de dépendance dans lequel se trouve son cocontractant à son égard, obtient de lui un engagement qu'il n'aurait pas souscrit en l'absence d'une telle contrainte et en tire un avantage manifestement excessif.]

[L'arrêt de la chambre commerciale du 6 octobre 2015, n° 13-20381, donne un exemple de prestations portant sur un aéronef. La société américaine Wells Fargo avait confié des prestations de maintenance aéronautique sur un avion Boeing 767 immatriculé aux États-Unis à la société Europe aviation. Cet avion se trouvait sur l'aérodrome de Châteauroux. La société de maintenance avait donné mandat à un commissionnaire en douane de procéder aux formalités douanières. Le commissionnaire a fait placer l'appareil sous le régime douanier de l'admission temporaire et a facturé les frais correspondants à son mandant. La société Wells Fargo a refusé de rembourser ces frais à la société Europe aviation, estimant que l'admission temporaire de l'appareil sur le territoire français avait été inutile, car avant son transfert en France l'aéronef avait fait l'objet d'une déclaration d'importation temporaire sur le territoire européen. Le commissionnaire a engagé des poursuites et procédé à une saisie de compte. La cour d'appel a admis la créance du commissionnaire, à concurrence de 60 000 euros, à la faillite de l'entreprise de maintenance. Le pourvoi est rejeté. La chambre commerciale approuve la motivation de l'arrêt de la cour d'appel. Le commissionnaire en douane est tributaire des informations données par son mandant. Celui-ci connaissait la provenance de l'avion quand il a atterri à Châteauroux. Une copie du document autorisant l'aéronef à circuler librement dans l'UE aurait dû se trouver en permanence dans l'avion, seule Europe aviation pouvait fournir ce document au commissionnaire, qui pouvait ignorer qu'un commissionnaire en douane britannique avait effectué les formalités douanières et conservait l'original chez lui depuis deux ans.]

Les techniciens et les ouvriers peuvent être négligents dans leur travail.
Les défaillances peuvent avoir de conséquences graves voire catastrophiques.

§ 1. La responsabilité pénale

Il peut y avoir place pour la RESPONSABILITE PÉNALE du prestataire de services si l'entretien défectueux de l'appareil qui se trouve à l'origine de décès accidentels ou de blessures lui est imputable.

Criminelle, 8 mars 2005, n° 04-84918 : une société mène une activité d'entretien d'aéronefs, un accident survient à un hélicoptère affecté à des évacuations sanitaires au SAMU d'Arras. Condamnation pour blessures involontaires des présidents successifs de la société effectuant l'entretien de l'appareil, l'hélicoptère avait été acheté en Angleterre, chute de l'hélicoptère provoquée par la défaillance d'un moteur dont la société avait la maintenance

Responsabilité pénale du constructeur de para moteur n'ayant pas bien surveillé le mécanicien débutant ayant procédé à une réparation, Cour de cassation, chambre criminelle, 1^{er} septembre 2010, n° 09-88429.

Un para moteur est un aérodyne, il est doté d'une voile de parapente et d'un moteur léger intégré à une cage de protection portée sur le dos du pilote. Une hélice offre la poussée nécessaire, dicit Wikipédia.

Un para moteur transportait le pilote et un passager, il fait une chute de vingt mètres et s'écrase au sol, les intéressés sont blessés. La cause est une mauvaise fixation d'un arceau lors d'un remontage de l'appareil effectué quelques jours auparavant par un employé de la société Adventure constructeur du para moteur, salarié qui a procédé au démontage et au remontage des arceaux. Sont condamnés pénalement en première instance le préposé, le président de cette société ainsi que la société du chef de blessures involontaires. La société et son président font appel, ils sont condamnés par la cour d'appel de Paris à une amende. Le président est en faute pour avoir confié le travail à un professionnel qui n'était pas formé pour ce genre d'intervention, il travaillait pour la première fois sur ce type de para moteur, le dirigeant n'avait pas assuré le contrôle du travail effectué, il y avait faute caractérisée de sa part. Absence de faute du pilote.

Condamnation pénale pour homicide involontaire d'un professionnel de l'entretien d'aéronef régulièrement agréé par l'autorité : cf. Criminelle, 11 juin 2014, n° 13-81282, faisant état de l'arrêt de condamnation de la cour de Nîmes du 10 janvier 2013. L'accident était dû à la perforation du pot d'échappement gauche. Lors de la visite des 100 heures, le professionnel avait constaté la présence de la perforation dans le pot d'échappement, situé sur la partie supérieure du coude à l'arrière. Nonobstant cette constatation, le professionnel avait délivré l'APRS pour l'avion, il avait mentionné que l'examen détaillé n'avait pas révélé de corrosion ni de criques. Il avait l'obligation de pousser plus avant la recherche de la défektivité potentiellement catastrophique. L'APRS, approbation pour remise en service, ne peut être prononcée que si l'aéronef ne présente pas de défaut pouvant mettre en cause son inaptitude au vol. Il aurait dû déclarer l'appareil inapte au vol à la suite de la visite d'entretien effectué dans ses ateliers. Il avait la volonté de transgresser la réglementation.

§ II. Responsabilité civile

A. Le contentieux civil devant la juridiction civile

Contentieux intenté en termes de responsabilité contractuelle

Le mécanicien garagiste réparateur du droit terrestre est tenu d'une obligation de résultat qui emprunte à la fois présomption de faute (preuve contraire admise) et présomption de causalité entre la faute et le dommage. Certains parlent d'une obligation de moyens renforcée. La faute est présumée en cas de défektivité, mais le réparateur peut s'exonérer en établissant son absence de faute.

On relève en droit aérien les obligations de l'entreprise chargée de l'entretien périodique des aéronefs. Elle a l'obligation de déceler les défektivités et d'en informer le client. Il y a là une obligation de résultat incombant au professionnel.

Com. 17 janvier 1987, RFDA 1990.213, avarie de moteur, défaillance de deux sociétés ayant participé à l'entretien de l'appareil, la première est à l'origine de l'avarie, elle n'a pas mis en œuvre les moyens techniques nécessaires pour assurer selon les règles de l'art, lors de la visite des 100 H de vol, la mise en place efficace de la plaquette de freinage de la pointe de freinage d'injecteur, à l'origine de l'avarie. La seconde est intervenue 11 mois plus tard, elle est coupable de la faute de ne pas avoir remédié à la défaillance au cours de la vérification des moteurs qu'elle a opérée, les essais n'avaient pas été faits alors que le manuel de maintenance du constructeur le prévoyait.

Les propriétaires d'un Cessna chargent une société de refaire la peinture extérieure de l'avion, l'entrepreneur confie le travail de décapage préalable du revêtement de la cellule, aéronef endommagé, responsabilité contractuelle de l'entreprise de peinture et délictuelle du sous-traitant, tribunal de commerce de Paris 10 mai 1994, RFDA 1994.488

Toulouse, 3 novembre 2005 : la société Star a reçu de Guillermo Poole le 1^{er} avril 2002 un aéronef monomoteur pour une révision générale dite grande visite, réparations effectuées en 2002 et 2003, accident d'avion le 12 février 2004 lors d'un vol de contrôle opéré par la société Star près de l'aérodrome de Lasbordes, l'avion a été obligé de faire un atterrissage d'urgence moteur coupé, l'appareil a été endommagé, le propriétaire de l'avion demande une provision. La société Star chargée d'une révision générale de l'aéronef longue et coûteuse est tenue d'une obligation (de résultat) de restituer l'avion en bon état dans des délais raisonnables, sauf à prouver qu'elle n'a commis aucune faute ou que les dommages subis par l'aéronef ne trouvent pas leur origine dans les travaux qu'elle a réalisés.

Agen, 9 octobre 2007, n° 05/01593 : une séance d'entraînement de voltige se déroule à Auch, un avion appartenant à l'association Midi Pyrénées Voltige s'écrase au sol et le pilote est tué. Le tribunal d'Auch a déclaré le GIMA (groupement interclub de maintenance aéronautique) responsable de l'accident, l'avion était devenu incontrôlable, la rotule de la bielle de la tringle du gouverneur de profondeur avait été placée - lors du remontage après révision - à côté de l'écrou reliant les deux cornières du guignol alors qu'elle aurait dû être traversée par cet écrou. Le remontage avait été effectué par un mécanicien salarié du GIMA. En appel, le GIMA entendait mettre en cause le successeur du constructeur quant à la non-communication des documents d'entretien. Le grief n'est pas retenu. Les textes n'imposent pas à un repreneur de reprendre et de réviser l'ensemble de la documentation établie par l'ancienne société pour des avions qui ne sont plus fabriqués.

Voir, 2^o Civile, 9 avril 2015, n° 13-19902 (avion endommagé par l'explosion de l'un des moteurs, l'exploitant EAGLE

Aviation engage la responsabilité d'Eads SECA qui avait effectué une révision générale de l'avion ainsi que celle du constructeur du moteur (Pratt & Whitney Canada) et du constructeur de l'avion (ATR) ; contentieux concernant la validité de l'assignation, le demandeur se trouvant en faillite. Irrecevabilité de l'action formée par les assureurs de l'exploitant qui n'avaient pas produit aux débats la police d'assurance et qui n'avaient pas administré la preuve du paiement de l'indemnité d'assurance)

Com. 29 novembre 2017, n° 16-22344 : la société grenobloise d'investissement confie l'entretien de l'aéronef à la société Salba, à laquelle succède Blue Aero ; celle-ci réclame à son client le paiement d'une facture. Le client riposte en formant une demande reconventionnelle en dommages et intérêts pour manquement à l'obligation contractuelle d'entretien : dépose et stockage d'un moteur ; il est débouté en appel. La cassation partielle intervient sur ce dernier point pour non réponse à conclusions.

L'incidence éventuelle de la faute du maître de l'ouvrage : si le client est en faute, l'entrepreneur est exonéré ou n'est tenu qu'à une réparation partielle.

(La faute est niée en l'espèce) : 1° Civile, 28 juin 2012, n° 11-14269 : un Cessna 172 est mis en service en 1977, il est acquis en 1997 en aviation générale par Jean-Marie qui assure lui-même l'entretien de l'avion. En 1999 celui-ci confie à la société Rectimo la révision générale du moteur que le propriétaire a ensuite remonté sur la cellule, en 2003 le moteur tombe en panne durant un vol, atterrissage d'urgence hors -piste et dégâts à l'appareil, l'expertise révèle que la panne avait pour origine une fuite d'huile du moteur provoquée par la présence d'un adaptateur de filtre à huile incompatible avec la cellule sur laquelle le moteur était monté, le propriétaire assigne Rectimo. La cour de Nancy retient une faute de Rectimo, mais admet une exonération partielle à raison de la faute commise par le propriétaire de l'avion qui devait veiller à sa navigabilité, s'assurer de la conformité du moteur dès son acquisition et attirer l'attention de Rectimo sur l'anomalie constatée. L'indemnisation est réduite à hauteur de 20% du dommage total, 11 509 euros.

La censure intervient sur ce point : il ne pouvait être reproché à Jean-Marie dans ses rapports avec Rectimo, agréée à la fois pour assurer l'entretien de ce type de moteur et des cellules Cessna 172, et à laquelle il avait confié l'inspection et la révision du moteur, de ne pas avoir attiré son attention sur l'anomalie. C'est à Rectimo qu'il incombait de la déceler et d'informer Jean-Marie de la nécessité de remplacer le support de filtre à huile dans le cas où le moteur serait remonté sur sa cellule d'origine, cassation au visa de l'article 1147 du code civil

(Il est possible que l'atelier de réparation assume des obligations contractuelles annexes, comme expédier l'élément une fois réparé chez son client ou auprès du propriétaire. Voir à titre d'exemple, Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342 : la société Air Méditerranée (Nîmes) avait pris un moteur d'avion en location. Elle l'avait confié à la société TAT Industries Osiris (Dinard) pour qu'elle procède avant restitution au loueur aux vérifications d'usage, le moteur a été ensuite confié à un transporteur pour qu'il soit acheminé à Londres, l'arrimage sur le plateau du camion a été mal réalisé, le destinataire a refusé de réceptionner l'envoi car l'arrimage défectueux avait empêché le bon fonctionnement des dispositifs d'amortisseurs de vibration. Le locataire a alors décidé de poursuivre la location du moteur, mais sous surveillance engendrant des frais. Le locataire la société Air Méditerranée (et son assureur le GIE La Réunion aérienne) ont assigné la TAT (et son assureur Axa) en paiement, ces derniers ayant refusé de prendre en charge le sinistre. L'atelier de réparation et son assureur ont été condamnés par la cour de Paris à payer une somme de plus de 112 000 euros.

La Cour de cassation rejette sur ce point la thèse des auteurs du pourvoi : la société TAT était chargée d'assurer l'arrimage des marchandises, elle était chargée du conditionnement du moteur pour son transport, sa manutention et son chargement.

La cassation intervient pour une raison propre au droit des assurances ; l'assureur avait indemnisé son client, la victime du sinistre ; l'assureur se présentait au procès comme un créancier subrogé dans les droits de l'assuré à hauteur du paiement effectué. Les parties adverses contestaient la recevabilité de l'action subrogatoire du GIE. Un défaut de base légale est relevé. La cour d'appel aurait dû préciser si le paiement fait par l'assureur avait été fait en exécution de la police ou non ; si la réponse était négative, la subrogation légale était exclue.)

Contentieux fondé en termes de responsabilité du fait des produits défectueux

1^o Civile, 14 novembre 2018, n^o 17-23668 : un avion de transport se trouve au sol le 25 mai 2007 lors d'une opération d'assistance. Un groupe électrogène (construit en 2001 par un industriel qui a disparu) est utilisé pour alimenter l'appareil en électricité. Une surcharge électrique se produit, l'avion est endommagé. Le 31 mai 2010, AXA (assureur de la locataire du groupe électrogène) indemnise, après déduction de la franchise contractuelle, la propriétaire de l'avion. Le 30 avril 2013, Axa et la locataire du groupe électrogène assignent en responsabilité la société ayant donné l'appareil en location (loueur).

La cour de Paris considère l'action prescrite (prescription triennale de l'article 1245-16 du code civil). L'existence d'une surtension dans le groupe électrique caractérise un défaut qui compromet la sécurité de l'utilisateur du produit. D'où l'application exclusive dans ce litige du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux.

Les auteurs du pourvoi contestent l'application des dispositions contenues dans le code civil concernant la responsabilité du fait des produits défectueux. La directive du 25 juillet 1985 ne concerne pas les dommages causés à une chose destinée à un usage de transport professionnel de personnes.

L'argument ne prospère pas. Le législateur français – allant au-delà de la directive – n'a pas limité le champ d'application des nouvelles dispositions à la seule réparation du dommage causé à un bien destiné à l'usage privé.

Cette position a été admise par la CJUE. Le droit européen ne s'oppose pas à la solution française permettant à la victime d'invoquer les dispositions sur la responsabilité du fait des produits défectueux lorsque le dommage affecte une chose destinée à l'usage professionnel. L'article 1245-1 s'applique au dommage causé à un bien destiné à l'usage professionnel. La cassation va cependant être prononcée à raison de la seconde branche du moyen pour défaut de base légale.

Le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux n'exclut pas l'application d'autres régimes de responsabilité contractuelle ou extra contractuelle, pourvu que ceux-ci reposent sur des fondements différents de celui d'un défaut de sécurité du produit litigieux, tels la garantie des vices cachés ou la faute.

Il est reproché à l'arrêt de la cour de Paris de ne pas s'être expliqué sur le caractère exclusif conféré à l'applicabilité du régime de la responsabilité du fait des produits défectueux, qui était contesté par l'assureur et la locataire, ceux-ci invoquant le bénéfice du régime de responsabilité de la garantie des vices cachés et de celui de la responsabilité extracontractuelle pour faute.

B. Constitution de partie civile devant la juridiction répressive

[Dans l'affaire de para moteur dont a traité la chambre criminelle dans son arrêt du 1^o septembre 2010, précité, la cour d'appel avait renvoyé le dossier aux premiers juges pour qu'ils statuent sur les intérêts civils. La cassation intervient sur ce point. La cour avait été saisie de l'appel des dispositions civiles, il lui appartenait de se prononcer elle-même sur les demandes des parties civiles, l'affaire était dévolue à la cour d'appel compte tenu de l'appel formulé par les prévenus condamnés en première instance qui avaient fait appel des dispositions pénales et civiles du jugement.]

[Nous n'évoquons que pour mémoire les conflits de droit du travail pouvant s'élever entre le constructeur et l'un de ses salariés.

Sociale, 17 janvier 2018, n^o 16-15124, conflit entre Embraer Europe et une dame, Thaïs, chef de service administratif et marketing de la division aviation affaires basée à Villepinte : la dame est mise au placard, licenciement, 15 000 euros alloués en appel pour harcèlement moral ; la cassation intervient à raison de la méconnaissance des dispositions concernant la durée raisonnable du travail. La salariée bénéficiait de la convention collective des entreprises de commission, de courtage et de commerce intracommunautaire et d'importation exportation de France métropolitaine.]

TITRE III. LES EXPLOITANTS

Nombre d'exploitants d'appareils aériens et spatiaux sont des entreprises qui recherchent un profit et un bénéfice. Ils déplacent moyennant finance des passagers et des marchandises.

Il faut cependant faire un sort particulier à l'aviation d'affaires, ainsi qu'à l'aviation légère et sportive où domine la recherche de l'exploit et du plaisir de naviguer et de voler dans l'air.

Il convient cependant de relever à l'époque contemporaine un amenuisement quant aux conditions d'exploitation des aéronefs, de la distinction entre une exploitation à caractère lucratif au profit d'une clientèle et une exploitation à caractère ludique, de plaisir ou de loisir. Si la sécurité est en jeu, les mêmes règles tendent à se rapprocher, voire à se confondre. La césure qui affleure tend à opposer l'exploitation des gros appareils à celle des petits, où la réglementation peut se faire plus avenante.

SOUS- TITRE I. L'EXPLOITATION À CARACTÈRE ÉCONOMIQUE

Il faut distinguer le monde de l'air et celui de l'espace.

Les entrepreneurs aériens déplacent, contre rémunération ou à titre onéreux, à travers les airs, des personnes, des marchandises ou du courrier. Ils font des activités de transport. Les entreprises qui font du travail aérien contre rémunération ou non relèvent d'un autre régime juridique. On en traitera plus tard, infra 4° partie. Il convient cependant de noter que dans la législation récente des règles communes en matière de sécurité sont imposées à tous les exploitants, commerciaux ou non. On ne distingue pas.

Dans l'espace interviennent les opérateurs du lancement d'objets spatiaux dans l'espace extra atmosphérique ainsi que les exploitants de satellites comme les entreprises exploitant des satellites de télé- communications.

Chapitre I. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN : LES TRANSPORTEURS AÉRIENS COMMERCIAUX

Les transporteurs professionnels les plus connus effectuent du transport régulier, caractérisé par une suite de vols, la périodicité de la desserte des lignes, la publicité des horaires.

Certaines compagnies ne font que du transport occasionnel, du transport non régulier ouvert à des déplacements touristiques ou autres.

Il y a des gros transporteurs et des petits... Les gros disposent de filiales.

[Les textes connaissent pour le soumettre à un statut indulgent pour la réglementation de la durée du travail le service de taxi aérien, qui correspond à une exploitation à des fins de transport aérien commercial non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposition d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers MOPSC inférieure ou égale à 19, voir règlement n° 83/2014 du 29 janvier 2014, modifiant le règlement n° 965/2012]

Les compagnies européennes sont sur les lignes internationales en concurrence avec les compagnies étrangères, parfois choyées par les États dont elles dépendent. Certaines se plaignent d'actes de concurrence déloyale imputables à ces dernières.

Il existe différentes instances de défense des intérêts des transporteurs.

L'IATA, International Air Transport Association, regroupe 260 compagnies de 117 pays effectuant 83 % du trafic mondial, elle défend les intérêts des transporteurs aériens à l'échelon mondial. Elle a travaillé à l'utilisation du billet électronique qui remplace le billet papier. Elle propose les règles applicables aux entreprises de handling (manutention) dans leurs relations avec les transporteurs. Elle a son siège à Montréal et un autre à Genève. Son influence est indéniable. Pascal Dupont, Droit aérien, n° 8 et suivants.

Il existe l'association des compagnies européennes de navigation aérienne.

La FNAM, fédération nationale de l'aviation marchande, fédère des groupements professionnels, comme la chambre syndicale du transport aérien qui représente les compagnies aériennes françaises. Le SCARA est le syndicat des compagnies aériennes autonomes.

Les transporteurs traditionnels exploitent, chacun, un réseau en étoile. Ils desservent des lignes reliant leurs plates-formes.

Les compagnies européennes

On peut consulter le rapport du commissariat général à la stratégie et à la prospective, publié en juillet 2013 sous l'intitulé « Les compagnies aériennes européennes sont-elles mortelles ? Perspectives à vingt ans ». Rapport de la mission présidée par Claude Abraham.

On peut également consulter l'avis du comité économique et social européen sur une politique européenne intégrée de l'aviation, JOUE du 15 janvier 2016, C 13/169.

L'industrie européenne du transport aérien permettait en 2012 l'emploi de 2,6 millions de personnes. Les touristes américains, chinois, japonais, brésiliens etc. venant en Europe d'autres régions du monde stimulent l'activité économique européenne.

La plupart des États avaient adopté une conception étatiste, dirigiste et monopolistique du transport aérien, ils s'étaient souvent dotés au XX^e siècle d'une compagnie nationale, contrôlée par des capitaux publics.

Nombre d'États demeurent fidèles à cette pratique.

(Une compagnie de Trinité et Tobago, Caribbean Airlines, dont la majorité du capital est détenue, ès qualités, par le ministre de cet État, est considérée comme une entité gouvernementale et dans une instance aux États-Unis obtient l'immunité d'un procès devant jury, voir l'article publié le 26 août 2015 par le site du cabinet Condon & Forsyth, faisant état d'un arrêt rendu le 20 août 2015 par la cour d'appel US du 11^e circuit)

Les États-Unis faisaient exception à la règle.

Les privatisations des compagnies nationales

L'époque contemporaine a connu dans les pays développés un processus de privatisation des compagnies nationales.

Le droit européen ne s'oppose pas en principe au processus de privatisation, totale ou partielle, des compagnies nationales à capitaux publics.

L'affaire C-563/17, Associação Peço a Palavra et alii c. Conselho de Ministros, concerne le processus d'un projet de privatisation de la société TAP initié le 21 mai 2015. Le Portugal prévoyait de céder à un repreneur 61 % du capital social.

Le cahier des charges de la privatisation prévoyait pour l'entreprise prenant le contrôle de TAP l'obligation de maintenir au Portugal le siège et la direction effective de cette compagnie, les postulants devaient établir leur capacité à respecter les obligations de service public, ils devaient s'engager à maintenir et à développer le centre opérationnel national.

Des opposants ont demandé l'annulation du cahier des charges.

Le tribunal suprême administratif a demandé à la CJUE si ces conditions prises par le conseil des ministres portugais le 15 janvier 2015 étaient compatibles avec le droit de l'UE.

[L'État portugais a changé de politique avec l'arrivée au pouvoir fin 2015 d'un premier ministre socialiste, il a limité le champ de la privatisation, il a en mai 2016 racheté au repreneur - le groupe Gateway - un certain nombre d'actions pour parvenir à détenir la majorité du capital, l'État contrôle actuellement, via la société des participations publiques, 50 % du capital de TAP. Gateway détient 45 %.]

Le débat devant la CJUE présente ainsi un certain caractère platonique, même si l'arrêt rendu est appelé à faire jurisprudence.

Le débat consiste à savoir si les exigences posées par le Conseil des ministres portugais méconnaissent ou non le droit européen.

Nous disposons dans un premier temps des conclusions de l'avocat général Manuel Campos Sanchez-Bordona présentées le 21 novembre 2018.

L'avocat général estime que l'opération de privatisation n'était pas soumise à la directive 2006/123 sur les services, qui ne concerne pas les services dans les transports et qui ne s'applique pas à la privatisation d'organismes publics prestataires de services.

Si le droit européen est neutre en ce qui concerne le régime de la propriété dans les États membres, art. 345 TFUE, la liberté d'établissement y figure. Or le cahier des charges imposait le maintien de la direction effective de la société au Portugal. L'avocat général estime que l'obligation faite à la compagnie d'assurer les services aériens, en particulier sur les liaisons entre le Portugal continental et les régions périphériques (Açores, Madère) est une raison d'intérêt général suffisante pour justifier une restriction à la liberté d'établissement.

L'obligation du maintien de l'entreprise au Portugal peut être justifiée pour garantir l'exercice des droits de trafic accordés par des accords bilatéraux conclus entre le Portugal et des États tiers ayant des liens historiques et linguistiques avec lui.

L'avocat général se montre en revanche hostile à la disposition du cahier des charges obligeant de maintenir et développer le centre opérationnel national (portugais) (hub). Ce motif économique n'autorise pas une restriction à la liberté d'établissement.

L'arrêt a été rendu le 27 février 2019 par la CJUE.

Il reprend très largement les analyses et les conclusions de l'avocat général.

La TAP a pour activité principale une activité de service dans le domaine des transports. La directive 2006/123 ne lui est pas applicable.

Sur les OSP. Le cahier des charges exige le respect par le nouvel actionnaire des obligations de service public imposées sur la base du règlement européen. La mesure nationale est conforme au droit de l'union.

Sur le maintien du siège de la compagnie au Portugal : les exigences du cahier des charges doivent être appréciées au regard de la liberté d'établissement. Elles constituent une restriction à la liberté d'établissement. La TAP ne peut transférer son siège en dehors du Portugal. L'arrêt se fait indulgent. Il convient d'assurer les liaisons aériennes régulières avec les États ayant des liens avec le Portugal comme l'Angola, le Mozambique, ou le Brésil, il y a là une raison impérieuse d'intérêt général pouvant justifier une entrave à la liberté d'établissement. La compagnie qui quitterait le Portugal risquerait de perdre ses droits de trafic avec ces pays lusophones. La TAP peut toujours créer en dehors du Portugal des établissements secondaires.

Sur l'obligation du maintien et du développement du centre national existant (hub) : l'arrêt est négatif. L'exigence irait au-delà de ce qui est nécessaire pour satisfaire l'objectif de connectivité avec ces États tiers.

On constate également un mouvement de concentration entre transporteurs, les plus faibles ne pouvant survivre face à la concurrence et aux coûts.

À côté des compagnies classiques s'adressant à une clientèle relativement fortunée, on voit se développer les compagnies à bas coût, au confort plus sommaire, qui desservent des liaisons sur des distances courtes ou moyennes, voire, mais avec parfois des échecs, des longs courriers.

A. Les compagnies classiques

Elles feraient 38 % en parts de sièges, concurrencées par les compagnies à bas coûts.

1. La France

Grosses et petites compagnies de transport aérien coexistent. Air France est la compagnie effectuant plus de la moitié du trafic commercial.

AIR FRANCE

La société holding Air France - KLM, est, depuis 2004, une société anonyme, ayant son siège à Paris 7^e, rue Robert Esnault Pelterie, elle est cotée en bourse.

On a relevé ces dernières années ou ces derniers mois plusieurs changements dans la composition du capital, traduisant souvent des querelles de pouvoir et des divergences d'opinion portant sur les décisions de gestion à prendre.

L'État français détient 14,30 % du capital social, avec 23 % des droits de vote. Les actionnaires fidèles, comme l'État,

bénéficient en effet d'un vote double.

Sont entrées en 2017 dans le capital, à raison de 8,80 % chacun, Delta (Atlanta) et Eastern Airlines Industry (Luxembourg) (filiale de la compagnie chinoise China Eastern) ; chacune ayant 5 % des droits de vote.

L'État néerlandais en février 2019 a fait l'acquisition d'une participation représentant 14 % du capital. Ce qui fait 11,9 % des droits de vote. Ce qui a suscité des réactions négatives de la part du gouvernement français. Les Pays Bas ont déclaré ne pas envisager leur montée dans le capital.

The Capital Group Companies (fonds de pension, Los Angeles) détenait 6,14 % du capital et 5,22 % des droits de vote. Il y a eu cession de la quasi-totalité des actions détenues en février 2019. Cet investisseur déclare avoir conservé 24 actions de la société Air France KLM !

Le personnel salarié détient 3,90 % du capital social.

UBS : 3,35 %

Goldman Sachs : 3,34

DNCA (gestionnaire d'actifs, contrôlé par Natixis) : 3,18

Natixis : 2,79

Un fonds de pension, Marshall, spéculait à la baisse.

Consulter le site de l'autorité des marchés financiers pour être informé des transactions significatives et des mouvements de capitaux affectant AF KLM.

Si des actionnaires agissent de concert alors qu'ils contrôlent 30 % de capital social, ils sont obligés de lancer une OPA sur le reste du capital non détenu.

L'État français et l'État néerlandais pourraient éventuellement se trouver dans cette obligation, s'ils persistaient trop ouvertement dans leur intention affichée début mars 2019 d'agir pour fixer en commun les grands principes de la gestion de la société AF- KLM et pour peser sur les décisions de la direction.

Le président Alexandre de Juniac avait quitté la direction l'été 2016 pour devenir président de l'IATA.

Le président suivant fut Jean-Marc Janaillac, né en 1953, diplômé d'HEC, ancien élève de l'ENA, démissionnaire, à la suite d'un conflit salarial, début mai 2018.

Le conseil d'administration a désigné le 16 août 2018 comme directeur général, un australo- anglo- sino- canadien, Benjamin Smith, né en 1971, venant d'Air Canada.

Mme Anne Marie Couderc, née à Aubusson en 1950, ancien ministre, est présidente du conseil d'administration.

La compagnie Air France, fondée en 1933 et issue d'une fusion de quatre compagnies, étagée en 1945, est en France depuis cette date le transporteur historique.

Cette compagnie subsiste, mais elle est désormais une filiale de la société Air France-KLM.

Son siège social a pour adresse rue de Paris à Roissy CDG, il se trouve en réalité à l'extrémité Nord du territoire de la commune de Tremblay en France, dans le département de Seine-Saint Denis. Directeur général, Benjamin Smith.

La compagnie Air France, de siège français, détient à son tour plusieurs filiales qui se livrent au transport aérien commercial, comme (Air France) HOP ! Qui est le nom d'une compagnie, filiale d'Air France, qui dessert des lignes régionales.

La société néerlandaise KLM, Koninklike Luchtvaart Maatschappij, est, aux Pays Bas, le transporteur historique. Elle est désormais une filiale de la société Air France- KLM. Président : Pieter Elbers.

Air France KLM Martinair Cargo fait du cargo. Réduction de la flotte. Secteur en sur capacité. Le transport de fret se déplace vers le transport dans les soutes des avions de passagers.

Air France a transporté en 2016 503 milliers de tonnes de fret.

Les compagnies dépendant du groupe de sociétés Air France KLM effectuaient, en 2012, 7,3 % du trafic international mondial.

Les autres transporteurs français.

Certains font du transport en avion, d'autres en hélicoptères. La plupart font du transport de passagers, d'autres se

spécialisent dans le transport du fret. Certains évoluent en France métropolitaine, d'autres en outre-mer ou avec les pays du soleil.

Air Caraïbes, du groupe Dubreuil

Dreamjet fait du Paris New York.

XL Airways dessert des lignes touristiques, Dakar, Antilles, Los Angeles, Océan Indien, et travaille pour des voyageurs. C'est un transporteur long courrier. Elle ne se considère pas comme une compagnie à bas coûts, même si elle en a certains traits. Les clients seraient fort serrés. Il y a des départs depuis Toulouse pour Punta Cana.

Aigle Azur est une filiale de GOFAST, cette compagnie fait du transport avec le Maghreb, la Turquie, l'Iran.

Air Austral a sa base dans l'île de la Réunion. Société contrôlée par une société d'économie mixte composée de collectivités territoriales et de la CCI de la Réunion. Des difficultés financières. Détient 51% d'EWA Air, qui dessert Mayotte.

Corsair est une filiale de TUI, grand voyageur ayant son siège à Hanovre. Cette compagnie dessert des liaisons avec Montréal, les Antilles, Abidjan, l'Océan Indien. Cette compagnie aurait des difficultés financières et son actionnaire souhaiterait en céder le contrôle.

ASL Airlines France : des liaisons avec l'Algérie. Travaille la nuit pour la Poste. Sous filiale d'une compagnie maritime belge et d'une banque de Belgique et des Pays Bas.

Une compagnie domine en France le transport du fret : FEDEX, qui a transporté, en 2016, 481 milliards de tonnes, principalement sur le marché domestique et sur le marché européen

Certaines publications évoquent un certain déclin de la part du pavillon français, Journal de l'aviation, 29 février 2016. La Cour des comptes a adopté en septembre 2016 un rapport sur l'État et la compétitivité du transport aérien, rapport présenté comme une communication à la commission des finances du Sénat.

2. L'Allemagne

La Deutsche Lufthansa et ses nombreuses compagnies filiales, Austrian A., Brussels Airlines, Swiss... forment, en Europe, le groupe de transport aérien commercial le plus important. Plus 31 milliards de chiffre d'affaires en 2016.

Air Berlin était le second transporteur allemand, effectuant la desserte de stations touristiques. ETIHAD en a détenu jusqu'à 29 % du capital. Cette compagnie a été lâchée par son principal actionnaire. La compagnie a disparu, certains de ses actifs ont été repris par la Lufthansa. EasyJet a également acquis certains actifs d'Air Berlin.

DHL, initiale des trois fondateurs, est une filiale de la Deutsche Post, qui a son siège à Bonn.

3. L'Angleterre, l'Irlande, l'Espagne et le Portugal

IAG est une société holding, International Consolidated Airlines Group SA, cotée en bourse, ayant son siège à Madrid et sa direction à Londres. Qatar Airways détient indirectement plus de 21,42 % des droits de vote. Les autres principaux actionnaires sont des investisseurs institutionnels. Directeur : Willie Walsh, irlandais.

Ce groupe aurait, en 2015/16, atteint une remarquable rentabilité.

British Airways et Iberia sont des compagnies respectivement anglaise et espagnole qui sont des filiales de la société holding IAG. L'irlandaise Aer Lingus est entrée dans l'orbite d'IAG en 2015.

TAP, Transportes Aereos Portugueses, est la compagnie nationale du Portugal.

4. L'Italie

Alitalia est la compagnie italienne.

Début 2014 la presse évoquait la possibilité d'une entrée dans le capital social de la part d'ETIHAD, compagnie des Émirats arabes unis. Air France y détenait, début 2014, 7 % du capital. Cette entrée s'était réalisée. La société d'Abou Dhabi, ETIHAD, contrôlait au 1^{er} janvier 2015, 49 % du capital de la nouvelle Alitalia-SAI, les 51 % étant contrôlés par Alitalia-CAI, l'ancienne compagnie. Les capitaux majoritaires étaient ainsi européens, les principes posés par la réglementation européenne étaient saufs.

Etihad s'est ensuite retirée en 2017.

Énormes difficultés financières chroniques. 2017, nouvelle rechute, appel à l'État italien.

La compagnie fait l'objet depuis avril 2017 d'une procédure de sauvegarde.

Certains évoquaient une reprise partielle par la Lufthansa, qui élèverait des difficultés en ne souhaitant prendre le contrôle que d'une partie de l'activité du transporteur italien. Le repreneur risque de licencier une partie du personnel, ce que le gouvernement italien entendait éviter principalement.

On évoquait en avril 2018 l'intérêt, outre de Lufthansa, d'EasyJet ou de Wizzair.

Le gouvernement italien Conte voudrait – juillet 2018 – une compagnie avec 51 % de capitaux italiens. On parle en janvier 2019 comme éventuels actionnaires des chemins de fer italiens (FS), du Trésor, de Delta et d'Air France. La solution serait renvoyée au mois de février 2019.

La viabilité de l'entreprise est douteuse. Un investisseur prudent hésiterait à s'engager.

5. La Scandinavie et les pays baltes

La Scandinavian Air System (SAS) est un groupe dont la Scandinavian Airlines est l'ensemble le plus connu, elle possède son quartier général à Stockholm et son hub à Copenhague, elle a en 2011 transporté 22,9 millions de passagers, le capital est à 50 % entre les mains des États, Suède, Danemark, Norvège. Le principal investisseur privé est la fondation Wallenberg. Cette société scandinave a des difficultés financières depuis plusieurs années.

Air Baltic (Lettonie)

6. Les compagnies nord-américaines

Les États-Unis se sont toujours caractérisés par la présence d'une pluralité de compagnies aériennes, les unes ne faisant vu l'immensité du pays que du transport domestique, d'autres se livrant au transport international.

Beaucoup de compagnies se sont trouvées en difficultés financières, nombre d'entre elles ont disparu, d'autres n'ont survécu qu'au prix de sévères restructurations.

Delta Airlines a placé son siège à Atlanta

(Cette compagnie détient 49 % du capital de Virgin Atlantic, de Manchester ; elle détient une participation dans le capital d'Air France)

United Airlines

Cette compagnie a fusionné avec Continental Airlines qui a ainsi disparu.

American Airlines fusionne avec US Airways, la base est à Dallas / Fort Worth.

Le gouvernement américain avait porté en 2013 l'affaire en justice, la concentration peut se réaliser d'après la presse du moment que les deux compagnies ont accepté de faire des concessions et d'abandonner des créneaux horaires sur

l'aéroport Reagan de Washington. Il s'agirait de la 1^o compagnie mondiale.

Fedex est une société américaine, créée en 1971, qui a son siège à Memphis et qui se consacre dans le monde entier au transport du fret. Roissy est son hub en Europe.

UPS, United Parcel Service

Air Canada

7. Le Proche Orient

Les compagnies comme Turkish Airlines, la compagnie libanaise et la compagnie israélienne El Al.

8. Le Moyen Orient

Les compagnies du golfe persique, Emirates Airlines (hub à Dubaï), ETIHAD (hub à Abou Dhabi), Qatar Airways (à Doha) sont considérées comme fort dynamiques, bien placées pour desservir les lignes entre l'Europe, les émirats, les Indes et l'Extrême Orient.

9. Les compagnies asiatiques

Pakistan

Inde

L'Extrême Orient

Thaïlande

Thai Airlines, avec Bangkok comme hub

Malaisie

Malaysia Airlines

Singapour

Singapore Airlines

Chine

Cathay Pacific a son siège à Hong Kong

Air China détient son siège à Pékin

China Eastern Airlines, appartient à l'entreprise publique chinoise China Eastern Air Holding, elle a son siège à Shanghai.

Xiamen Airlines est une filiale de China Southern

Corée

Korean Air

Asiana Airlines

Japon

Japan Airlines JAL

ANA All Nippon Airways

10. Les compagnies d'Australie et d'Océanie

Qantas
New Zealand Airlines

11. Les compagnies sud-américaines

LATAM : TAM Brésil et sa filiale Lan Chile
Aerolineas Argentinas, nationalisées en 2008

12. Les compagnies d'Afrique

Ethiopian Airlines, Air Maroc, Air Algérie, Kenya A, South African Airways, Air Mauritius

Les grandes compagnies sont entrées à la fin du XX^e siècle dans des Alliances internationales comme Sky Team, Star Alliance et Oneworld, les transporteurs aériens commerciaux les plus importants, américains et européens en particulier, n'agissent plus isolément, ils nouent entre eux des formes diverses de collaboration et arrivent à fonctionner en réseau.

B. Les compagnies à bas coût

Les compagnies à bas coûts détiennent environ 44 % du marché du transport de passagers. Le bas coût n'est pas une catégorie juridique, c'est un mode de gestion commercial visant une clientèle de jeunes, de retraités ou d'actifs soucieux d'économies.

On connaît également l'hybride, des compagnies veulent constituer un modèle intermédiaire entre le haut coût et le bas coût.

Certaines font du transport régulier, d'autres transportent principalement les clients des agences de voyages vers les Caraïbes ou l'Asie.

Myriam Decker, Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts, Le Harmattan

Il est recommandé par la commission d'enrichissement de la langue française de dire, non pas low cost, mais à coûts réduits, à bas coûts, JO du 25 mars 2018, texte 61.

Les compagnies indépendantes

Ce sont des compagnies qui compriment les prix, le billet donne droit au seul transport, ces compagnies font payer, en sus aux clients demandeurs, tous les services et toutes les prestations distinctes du transport proprement dit.

Les compagnies à bas coût, Low Cost, sont parfois accusées de cannibaliser les compagnies traditionnelles. Elles pratiquent des prix inférieurs ; toute prestation autre que le transport est payante, repas, boissons, journaux, bagages pondéreux. Ces compagnies détiennent en général des avions d'un seul avionneur, tout Airbus, tout Boeing. Les pilotes n'ont pas des salaires aussi élevés que ceux des compagnies classiques. Les exploitants ont souvent la volonté de soumettre le personnel à des législations moins protectrices. Ces compagnies sont cependant tenues d'observer les mêmes règles de sécurité que les compagnies classiques. C'est le confort qui est plus réduit, voire spartiate. Une partie de la clientèle, soucieuse de ses deniers, apprécie.

Le modèle du Low Cost est venu d'une compagnie américaine, South West Airlines, fondée en 1971 à Dallas. Cette

compagnie est aujourd'hui le principal transporteur aérien américain.

South West Airlines (Dallas), major des Low Cost américaines, opère aux États-Unis, au Mexique, en Amérique centrale et au Caraïbes.

Ryanair est une compagnie irlandaise fondée par Tony Ryan. Actuel dirigeant, Michael O'Leary. Les principaux actionnaires sont des fonds de pension ou des investisseurs financiers américains. La flotte est composée de Boeing 737-800, 189 sièges. Ce qui facilite la maintenance. Cette société a été fort critiquée pour sa politique sociale envers ses salariés. Elle est connue pour mener ou faire l'objet d'une activité contentieuse importante, en demande ou en défense, c'est une compagnie habituée des prétoires. Cette compagnie opère souvent à partir d'aérodromes secondaires, comme Beauvais, Carcassonne ou Charleroi, où les redevances sont plus faibles. La clientèle est constituée principalement de retraités et d'étudiants, les hommes d'affaires sont moins intéressés. Cette compagnie en 2017 connaît des difficultés avec ses pilotes, nombre d'entre eux jugent leurs revenus insuffisants et passent au service d'autres transporteurs. 6,5 milliards de chiffre d'affaires en 2016. Grève des pilotes durant l'été 2018. La compagnie est contrainte de placer ses pilotes sous le régime prévu par la loi et d'abandonner le renvoi systématique à la loi irlandaise.

EasyJet est une compagnie fondée par un natif d'Athènes, de nationalité britannique, Stelios Haji-Joannou. Le siège est à Londres. Le transporteur exploitait, en 2015, 241 appareils, dont 26 basés en France. La compagnie cultive les hommes d'affaires, dessert les grands aéroports et ferait de l'hybride, mi Low Cost, mi niveau supérieur. Le directeur est suédois. La compagnie dispose d'une filiale en Suisse, elle a constitué une société en Autriche pour contrer le risque de sortie de l'UE du Royaume Uni. Les compagnies bénéficiant de la liberté commerciale dans l'UE doivent en effet être détenues par des capitaux à majorité UE et contrôlés par des investisseurs UE.

Norwegian est une importante compagnie scandinave ayant son siège dans la banlieue d'Oslo. La 5^e compagnie low cost du monde. Le groupe est constitué de plusieurs sociétés : entre autres, deux sociétés norvégiennes, une autre irlandaise, Norwegian International, NAI. Cette dernière avait eu des difficultés pour obtenir des droits de trafic avec les États-Unis, ce qui aurait constitué de la part des USA un manquement à l'accord aérien USA/Europe. A été ouverte en août 2016 une liaison entre Paris et New York. Les pilotes auraient des contrats de travail soumis au droit de Singapour ou de Thaïlande. La Norwegian UK, NUK, ne pouvait pas obtenir l'accès aux États-Unis. La presse aéronautique évoque l'énorme endettement de Norwegian, 2 milliards d'euros. La compagnie a été contrainte d'abandonner certaines liaisons, de céder des avions ou d'annuler des commandes. Une banque du secteur public norvégien, pour éviter la faillite, a souscrit à une augmentation de capital de la société.

Wizz Air, basé à Budapest (Hongrie)

Volotea, un siège dans les Asturies, une base à Nantes, une base à Venise. Effectue par ex. des vols entre Pise et Toulouse.

Air Arabia, compagnie à bas coûts, siège dans l'un des petits émirats du golfe.

Indigo, compagnie à bas coûts, a son siège près de Delhi, détient 32 % du marché indien, gros acquéreur d'Airbus 320.

On relève l'entrée sur le marché de French Bee, du groupe vendéen Dubreuil qui contrôle déjà Air Caraïbes. Cette compagnie a été autorisée en juillet 2016 à desservir, outre des services non réguliers, la liaison Paris - Punta Cana. Un arrêté de janvier 2018 confère à French Bee des droits de trafic sur les lignes entre Paris et San Francisco, et Paris et Tahiti. Punta Cana, le 1^{er} vol a été effectué en septembre 2016. La compagnie dessert La Réunion en 2017.

Les transporteurs classiques faisant du low cost par filiales interposées

Certaines compagnies classiques, pour lutter contre la concurrence faite par les transporteurs à bas coûts, contrôlent ou ont créé à leur tour au sein de leur groupe des compagnies à bas coût.

Germanwings est une filiale de la Lufthansa, basée à Cologne, spécialisée en transport court et moyen-courrier.

Eurowings, autre dépendance de la Lufthansa, effectue des vols long courrier sans escale, à partir d'octobre 2015, au départ de Cologne - Bonn. Siège à Düsseldorf. Un seul bagage est admis si le passager prend le service basique, il n'aura

pas droit à un repas. Une partie des pilotes serait d'origine turque.

Vueling est basée à Barcelone et appartient, comme Iberia, au groupe IAG.

NIKI Lauda prend le contrôle de Niki, venue des débris d'Air Berlin.

Transavia, filiale de KLM, a son siège près de l'aéroport de Schiphol.

Transavia France, filiale de Transavia et d'Air France, a son siège à Paray Vieille Poste. Elle effectue depuis Orly des transports réguliers et non réguliers dans la zone méditerranéenne.

Joon

Air France, qui n'était pas dans une excellente situation, avait lancé une nouvelle compagnie, à mi-chemin entre la compagnie classique et la compagnie à bas coût. On parlait d'une compagnie à coûts réduits. C'était le projet Boost, qui avait vocation de faire du transport long et moyen-courrier. Les lignes déficitaires d'Air France étaient destinées à être ainsi desservies. Le montage était complexe. On prévoyait que les pilotes seraient des pilotes d'Air France. L'équipage de cabine en revanche était rémunéré à un taux plus faible que celui pratiqué sur Air France. Boost serait frère et mettrait l'avion à la disposition d'Air France. Le commandant de bord serait d'Air France. Les syndicats hostiles parlaient de marchandage, qui est un délit, art. L. 8231-1 du code du travail. Le projet est confirmé en juillet 2017. On parle d'un lancement effectif fin 2017 avec des lignes en direction Barcelone, Berlin, Porto et Lisbonne. Fin mars 2018, il aurait des vols en direction des Seychelles et de Fortaleza. Air France dénierait à cette compagnie nommée Joon la nature d'un Low Cost. Licence d'exploitation délivrée en novembre 2017. Était ciblée la clientèle des 18-35 ans. Cette compagnie est avec l'arrivée du nouveau directeur d'Air France-KLM appelée à disparaître. Retrait du CTA, abrogation de l'arrêté ayant octroyé la licence d'exploitation, A. du 28 juin 2019.

Certains grands voyageurs contrôlent un transporteur aérien – qui ne fait pas alors forcément du transport régulier - en assurant le déplacement des clients de l'organisateur de voyages.

La TUI, Touristik Union International, est un voyageur allemand. Elle contrôle TUIfly, qui a son siège à Hanovre, et qui organise des vols charters et des vols réguliers à bas prix.

Les grands groupes de l'industrie du transport aérien sont : American A., Delta, United, Deutsche Lufthansa, Air France KLM, Emirates, IAG, Southwest, China Southern, Air China, China Eastern, Air Canada, Turkish A., Cathay Pacific, Singapour A.

La rentabilité de l'activité de transporteur aérien varie dans le temps.

Coûts énormes : l'achat ou la location des appareils, les frais de fonctionnement, le coût de la maintenance des avions, le coût du kérosène (en dépit des faveurs fiscales) (avec les variations du change), les salaires élevés du personnel, les taxes diverses éventuellement reportées sur la clientèle.

Les compagnies, ou du moins certaines d'entre elles, font de belles affaires sous l'angle financier.

18 milliards de bénéfices nets avaient été en 2010 réalisés par les compagnies membres de l'IATA.

Les compagnies aériennes européennes ont fait, en 2011, 0,5 milliard de dollars de bénéfices. On attendait en 2012 des pertes de 1,1 milliard de dollars.

Les transporteurs aériens ont en 2016 transporté 3,8 milliards de passagers. 150 millions de passagers en ce qui concerne la France. En ce qui concerne le transport du fret, le trafic mondial en 2016 aurait porté sur 52,6 milliards de tonnes de marchandises transportées. Une vive concurrence existe entre transporteurs. Du fait de la baisse du prix du pétrole, les compagnies devraient en 2015 faire plus de 29 milliards de dollars de bénéfices. Les compagnies américaines feraient le plus de bénéfices. Les compagnies européennes soumises à des taxes élevées auraient un bilan moins brillant. Les

compagnies des principautés et émirats du golfe persique sont en plein essor.

La 72^e assemblée annuelle de l'IATA tenue à Dublin début juin 2016 faisait état, pour les transporteurs, d'une rentabilité historique.

Après un certain tassement en 2018, 35 milliards de bénéfices sont escomptés en 2019 pour l'ensemble des compagnies mondiales.

Ryanair et EasyJet sont plus rentables que les compagnies traditionnelles, comme Air France.

Sous - Chapitre I. Les conditions requises pour effectuer des transports aériens à titre onéreux

Si la France connaît dans l'ordre interne le principe de la liberté d'entreprise et celui de la liberté du commerce et de l'industrie, le transport aérien était classiquement soumis à un régime d'économie dirigée. L'activité de transporteur commercial de passagers et de marchandises est étroitement réglementée : le transporteur doit pour exercer licitement détenir un certain nombre d'attestations ou de documents pour se livrer à l'activité de transporteur.

Il existe toute une réglementation européenne pour l'exploitation d'avions et d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial : il s'agit d'exploiter un aéronef pour transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux. On entend par exploitation commerciale l'exploitation d'un aéronef contre rémunération ou à tout autre titre onéreux. L'exploitation est à la disposition du public, ou bien elle est exercée en vertu d'un contrat entre un exploitant et un client, celui-ci n'exerçant aucun contrôle sur l'exploitant.

Il convient en particulier que le transporteur atteste de sa capacité technique et financière.

Les textes européens traitent des conditions de délivrance des certificats d'exploitants d'aéronefs pratiquant le transport aérien commercial.

Les transports internationaux reposaient sur une logique d'absence de liberté de la concurrence. Le nombre des transporteurs qui exploitaient les lignes internationales était depuis la fin de la deuxième guerre mondiale volontairement restreint. Cette hyper réglementation a fait place depuis une trentaine d'années à une certaine déréglementation dans les relations aériennes entre les États adeptes du capitalisme libéral (tempéré).

§ I. LE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

Nous traitons dans ce développement, quasi exclusivement, du transport de passagers ou de fret assuré par des aéronefs avec un équipage à bord.

Le transport de marchandises ou de passagers par des aéronefs sans pilote à bord devient cependant progressivement une réalité. L'UE a légiféré en ce domaine, en particulier avec le règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 consacré aux règles applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Certains types d'exploitation sont soumis à autorisation.

L'EXPLOITATION D'AÉRONEFS AVEC UN ÉQUIPAGE À BORD

On parle en anglo-américain d'Air Operator Certificate ou d'Air Operator's Certification, AOC.

Il s'agit pour l'État qui délivre le CTA d'attribuer, sous l'angle technique, la certification des exploitants de transport aérien commercial.

Avec le CTA, il s'agit principalement pour l'autorité publique de s'assurer du sérieux du requérant et d'attester la *sécurité* de l'exploitation.

Le CTA est défini à l'art. 2, point 8, du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 comme le certificat délivré à une entreprise attestant que le transporteur aérien possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer la sécurité des types d'exploitation mentionnés dans le certificat...

Les exploitants des États tiers, s'ils détiennent le CTA délivré par leur autorité nationale, doivent pour atterrir en Europe obtenir une autorisation destinée à vérifier qu'ils respectent les conditions de sécurité de vol.

Sous Paragraphe I. Les exploitants européens

A. La norme

La législation est complexe, elle est imbriquée, très technique, elle est mouvante, il y a un principe, des tempéraments et des exceptions, on doit tenir compte des enseignements du droit européen que le droit national vient conforter, amender ou compléter, d'autant qu'il faut combiner les dispositions récentes du code des transports avec celles plus anciennes du code de l'aviation civile. La partie réglementaire du CAC demeurée en vigueur opère des renvois à des dispositions législatives abrogées du CAC ainsi qu'à des dispositions de règlements européens auxquels de nouveaux ont succédé. Il peut ainsi y avoir des doutes ou on peut facilement commettre des contre sens en ce qui concerne le domaine, la portée et l'empire de la norme. Les règlements européens sont fréquemment modifiés, il n'est pas toujours facile d'accéder au règlement en vigueur dans une version consolidée fiable.

I. Le principe : Le caractère obligatoire du CTA

L'exploitant commercial est astreint pour naviguer à détenir le certificat de transporteur aérien.

Le CTA est rendu obligatoire dans le transport commercial (c'est à dire à titre onéreux ou contre rémunération) aussi bien par le droit européen que par le droit interne.

Le droit européen

Un certain nombre de règlements européens concernent, réglementent ou traitent du CTA que doivent détenir les exploitants d'avions et hélicoptères opérant contre rémunération ou à titre onéreux.

On pouvait partir du règlement n° 216/2008 du 20 février 2008 fixant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile.

Il est remplacé à compter du 11 septembre 2018 par le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Le règlement n° 859/2008 du 20 août 2008 modifie le règlement n° 3922/91 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial en avion. Il comporte une nouvelle annexe III. Cette annexe comporte une sous partie C "Agrément et supervision de l'exploitant" comportant des dispositions relatives au certificat de transporteur aérien requis pour l'exploitation d'un avion.

Le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établit des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Outre la définition du CTA, art. 2, chiffre 8, le règlement subordonne la délivrance d'une licence d'exploitation à la détention d'un CTA en cours de validité précisant les activités couvertes par la licence d'exploitation, art. 6. Il a été modifié par le règlement 2018/1139.

Le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012, avec ses annexes, détermine les exigences techniques et les procédures

administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement n° 216/2008. Ce règlement établit des règles détaillées pour l'exploitation d'avions et d'hélicoptères à des fins de transport aérien commercial. Voir l'art. 7. Voir annexe II, ARO.OPS.100, renvoyant à ORO.AOC.100.

Ce règlement est considéré comme le texte de référence, avec ses annexes, pour la délivrance du CTA. Ce sont les annexes II et III qui sont les plus importantes en ce qui concerne le CTA.

L'annexe donne un formulaire de certificat de transporteur aérien.

Ce règlement a été plusieurs fois modifié.

[Le règlement modificatif n° 800/2013 du 14 août 2013 inclut des règles concernant les exploitations non commerciales. Avions et hélicoptères à motorisation complexe

L'exploitant fait une déclaration suivant laquelle il se conforme à la réglementation, art. 5 § 3 du règlement. La demande de certification de l'exploitant n'est pas requise. Il fait l'objet d'une surveillance.

Les exploitants d'avions et hélicoptères à motorisation non complexe et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII. Art. 5 § 4.

Le règlement crée l'annexe VII intitulée Exploitation d'avions à motorisation non complexe à des fins non commerciales, pour laquelle le CTA n'est pas requis.]

Le règlement n° 379/2014 du 7 avril 2014 – voir le rectificatif publié au JOUE du 8 juin 2017, L 145/26 - modifie à son tour le règlement n° 965/2012.

Il instaure des règles pour les exploitations spécialisées d'avions, hélicoptères, ballons et planeurs.

Il est dit, dès l'art. 1°, que le règlement établit des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance des certificats d'exploitants d'aéronefs effectuant des opérations de transport aérien commercial.

L'art. 5 indique au § 1 que les exploitants n'exploitent un aéronef à des fins de transport aérien commercial (CAT) qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV.

Quant au § 1 bis, il prévoit que les exploitants effectuant des opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performance B ou des hélicoptères à motorisation non complexe doivent respecter les dispositions applicables des annexes III et IV.

L'annexe VII (NCO) est modifiée.

Est créée une annexe VIII Exploitations spécialisées.

Les exploitants n'exploitent un avion, un hélicoptère, à des fins de transport aérien commercial (CAT) qu'en se conformant aux exigences des annexes III et IV. Art. 5 § 1, du règlement n° 965/2012.

Les anciens CTA doivent être remplacés par des CTA délivrés conformément à l'annexe II, art. 7

Le règlement 2016/1199 du 22 juillet 2016 modifie le règlement n° 965/2012.

Le règlement n° 1321/2014 du 26 novembre 2014, qui est un texte de refonte, est relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs ; dans son annexe I (partie M) il reprend le principe. Dans le transport aérien commercial, l'exploitant est responsable du maintien de la navigabilité de l'aéronef qu'il exploite et doit être agréé, conformément au certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité compétente, conformément à la section A, sous partie G, de la présente annexe (partie M) pour l'aéronef qu'il exploite ...

La réglementation européenne sur la sécurité prend ainsi de l'ampleur, elle concerne l'exploitant aérien qui non seulement effectue des opérations de transport aérien commercial (CAT) ou des exploitations spécialisées commerciales (SPO) (il n'y a pas transport) (pour lesquelles la certification ne s'impose pas) mais aussi des exploitations spécialisées d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales.

C'est le besoin de sécurité des vols qui justifie cette législation.

L'entreprise qui demande une licence d'exploitation doit être titulaire d'un CTA en cours de validité

. délivré conformément au règlement 2018/1139

. par une autorité nationale d'un État membre,

. par plusieurs autorités nationales d'États membres agissant conjointement,

ou par l'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne.

Cf. art. 4, point b), version 2018, du règlement n° 1008/2008.

Avant de commencer l'exploitation d'aéronefs à des fins commerciales, l'impétrant dépose une demande pour obtenir le CTA. Il doit établir qu'il détient les aptitudes techniques, art. R. 133-1-1 CAC. Il fournit de nombreuses informations dans sa demande : la description de l'exploitation qu'il se propose, le nombre d'aéronefs qu'il va exploiter, il indique si ces aéronefs disposent du certificat de navigabilité, il décrit son système de gestion, il délivre une copie de son manuel d'exploitation. ORO.AOC.100

L'exploitant doit respecter certaines exigences en matière de personnel, il doit avoir des membres de son personnel qui supervisent les opérations de vol, la formation des équipages, les opérations au sol, le maintien de la navigabilité. Le personnel doit être en nombre suffisant, il doit être correctement formé, il doit être conscient de ses responsabilités. L'exploitant doit être en mesure d'adresser des instructions opérationnelles.

L'autorité publique examine la demande ; elle délivre, après enquête, le CTA si la demande correspond aux exigences légales.

Le droit européen a commencé par réglementer le transport en *avion* : il exige que le transporteur détienne le CTA, s'il se livre à l'exploitation d'avion à des fins de transport aérien commercial. Le certificat spécifie les types d'avion autorisés pour l'exploitation.

Le droit européen ne concernait pas jadis le transport par hélicoptère, les transporteurs effectuant du transport aérien public par *hélicoptère* se trouvaient régis quant à la délivrance du CTA par le droit interne, par l'arrêté du 23 septembre 1999, modifié par arrêté du 23 avril 2004. Le droit européen pose désormais l'exigence du CTA en matière de transport commercial.

L'arrêté du 23 avril 2004 porte des dispositions en matière de transport aérien public au moyen d'hélicoptères (OPS 3R). Arrêté modifié par l'arrêté du 25 octobre 2017. Le droit interne régit l'exploitant d'hélicoptère ayant pour seule activité de transporteur aérien public, le vol local, en VFR de jour, avec un hélicoptère monomoteur, mono pilote, de moins de 3175 kg, avec un maximum de passagers au nombre de 6 lors d'un transporteur aérien public, pour lequel un certificat de transport aérien et une licence d'exploitation sont requis.

Certaines opérations de transport commercial présentent certains dangers, aussi l'art. 5 § 2 du règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012 effectue un renvoi à l'annexe V qui exige dans certains cas un *agrément spécifique* de l'exploitant :

Avions ou hélicoptères :

Navigation fondée sur les performances

Les opérations qui respectent les spécifications de performances minimales de navigation

Les opérations dans un espace aérien avec un minimum de séparation verticale réduit

Les opérations de faible visibilité

Avions et hélicoptères utilisés pour le transport de marchandises dangereuses

Avions bimoteurs utilisés pour des opérations long-courrier

Hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial avec l'assistance de systèmes d'imagerie nocturne

Hélicoptères dans le cas d'opérations d'hélicoptère

Hélicoptères des services médicaux d'urgence

(La Norvège obtient, au profit d'un transporteur, une dérogation aux règles communes en matière de sécurité aérienne - franchissement d'obstacles au décollage - dans deux petits aéroports norvégiens ; il pourra effectuer des virages avec un angle d'inclinaison latérale de 25° maximum. Dérogation au règlement n° 965/2012, JOUE du 13 octobre 2010)

Le droit interne

Le droit français est largement à la remorque du droit européen.

L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien délivré par l'autorité administrative, art. L. 6412-2 du code des transports.

Pour les entreprises effectuant les activités de transport aérien public, l'agrément des aptitudes techniques résulte de la délivrance du certificat de transporteur aérien, art. R.133-1-1 CAC.

L'art. R. 330-1-1 CAC décide qu'hormis les exceptions, l'activité de transport aérien public est subordonnée, en ce qui concerne les garanties techniques, à la détention par l'entreprise de transport concernée d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité conformément aux dispositions des règlements européens.

Le transport gratuit n'est pas concerné par cette réglementation. Il relève du transport privé. Les dispositions contenues aux articles L. 6412-1 et suivants ne s'appliquent qu'au transport effectué à titre onéreux. Art. L. 6412-1 CT.

Les vols circulaires effectués au moyen de certains avions et hélicoptères.
L'exploitant qui réalise des opérations de transport aérien commercial au moyen d'avions de classe de performances B ou d'hélicoptères à motorisation non complexes au départ et à destination du même site ou aérodrome (vols circulaires) est visé par l'art. 2 de l'arrêté du 9 février 2015. Cet article 2 figure au titre I° : transport aérien commercial réalisé au moyen de certains avions et hélicoptères lors de vols circulaires.

Il doit demander le certificat de transporteur aérien.

Le CTA devient en principe obligatoire à compter du 21 avril 2017 pour le transport aérien commercial réalisé par les avions de classe de performances B ou d'hélicoptères à motorisation non complexes au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation. Ces vols sont soumis aux annexes I à V du règlement n° 965/2012.

L'arrêté du 12 mai 1997 est relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions par une entreprise de transport aérien public (OPS 1), arrêté modifié par un arrêté du 25 octobre 2017.

Lorsque la détention du CTA est requise, son absence tombe sous le coup de la loi pénale, article L. 6232-26 du code des transports.

Voir l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt de la chambre criminelle du 4 juin 2019, n° 18-83789 : un pilote exerce en Guyane sous l'enseigne Prest air en méconnaissance de nombre de dispositions encadrant l'exercice du transport aérien professionnel. L'intéressé ne disposait entre 2003 et 2007 ni du certificat de transporteur aérien ni d'une licence d'exploitation pour les trois aéronefs utilisés. Il avait recours à l'affrètement. Il n'avait pas l'autorisation pour faire du transport de fret postal. Il n'observait pas les règles en matière d'entretien et de maintenance des avions utilisés. Un vol avec un pneu défaillant. Une fuite d'hydraulique à une jambe du train d'atterrissage. L'intéressé pilotait un Cessna immatriculé aux États-Unis, appareil entretenu par un mécanicien non agréé par les autorités américaines, le certificat de navigabilité était caduc. Il travaillait pour le rectorat, pour l'EDF ... L'arrêt ne fait état d'aucun accident ! Il a été condamné par la cour de Cayenne à 6 mois d'emprisonnement avec sursis et 15 000 euros d'amende. Le débat devant la Cour de cassation porte sur une infraction de travail dissimulé. Le condamné obtient la cassation sur la peine : la cour d'appel ne s'était pas expliqué sur la situation personnelle du prévenu, ni sur le montant de ses ressources. Tout arrêt doit comporter les motifs propres à justifier la décision.

II. Les exceptions

Le législateur, aussi bien européen que français, dispense, dans certains cas, le transporteur aérien effectuant certaines opérations de transport, à titre onéreux ou contre rémunération, de la détention du CTA.

Des dispositions spécifiques existent parallèlement pour certains types d'aéronefs, comme les ballons et les planeurs.

Les règles générales

Le législateur envisage des opérations marginales, étrangères au transport aérien classique à finalité commerciale. On peut être en matière d'aviation légère et sportive. On y voit l'exploitant recevoir une rémunération, un prix en argent, un avantage matériel, mais il est dispensé de la détention du CTA.

(On retrouvera ces questions- là dans le développement consacré à l'aviation légère et sportive, en particulier en ce qui concerne les vols dits de découverte)

Le droit européen

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, art. 2 § 3, lettre d), a pour objet le maintien de la sécurité, il concerne l'exploitation des aéronefs, il exclut en principe de son domaine d'application l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I. Les règles européennes quant à la délivrance du CTA ne les concerne pas. Les dispositions contenues dans le règlement s'appliquent cependant si un certificat a été délivré pour l'un de ces aéronefs.

Le règlement n° 965/2012 du 5 octobre 2012 est le texte de principe en matière de CTA. Il délimite son propre domaine d'application, il concerne les exploitants exploitant un ou des aéronefs, avions et hélicoptères, à des fins de transport aérien commercial, c'est à dire contre rémunération ou à titre onéreux, il contient une annexe II et une annexe III qui prévoient une réglementation propre au CTA.

Certains modes de transport échappent cependant à l'obligation de la détention du CTA.

L'art. 6 § 2 du règlement n° 965/2012 fait un sort particulier pour des petits appareils qui échappent en principe à certaines prescriptions du règlement n° 216/2008 (annexe II) : il s'agit de certains appareils à caractère historique, certains aéronefs construits par des amateurs, des appareils n'ayant pas plus de 2 places et ayant une faible masse maximale au décollage et une faible vitesse en vol. Le CTA n'est pas requis, mais s'il y a transport commercial ces appareils ne peuvent être exploités que conformément à une décision C (2009) 7633 de la Commission du 14 octobre 2009.

L'article 6 § 3 du règlement n° 965/2012 décide que sont exploités selon les conditions fixées par les législations nationales les vols pour convoyer un avion, un hélicoptère, pour réparation, livraison, exportation, à condition qu'il n'y ait à bord ni passager ni marchandise.

Avions et hélicoptères à la motorisation non complexe.

L'article 6, paragraphe 4 bis, dans la version qui remonte au règlement n° 379-2014 du 7 avril 2014, modifié par le règlement 2018/394 du 13 mars 2018, prévoit dans 3 rubriques la possibilité d'échapper à la certification obligatoire, même si l'exploitant reçoit une rétribution.

La solution libérale ne concerne que les avions et les hélicoptères dont la motorisation n'est pas complexe. Ceci concerne les vols à frais partagés, les vols effectués lors d'une manifestation aérienne et les vols de compétition, ainsi que les vols de découverte.

Citons le texte. Nous en ferons ensuite la glose.

" Par dérogation à l'article 5 § 1 à 6, les exploitations suivantes d'avions et d'hélicoptères motorisés autres que complexes, peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII :

a) Vols à frais partagés effectués par des *particuliers*, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six. Ces vols sont soumis à l'annexe VII.

On considère alors que le transporteur échappe ainsi à l'obligation de détention du CTA, bien que le vol donne lieu une remise de somme d'argent par le ou les particuliers, bénéficiaires du vol, au pilote exploitant de l'aéronef. Ces vols ne poursuivent pas des fins commerciales.

b)

Vols effectués lors d'une *manifestation aérienne* (qui est une activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public) ou de *compétition* (courses, concours), à condition que la rémunération ou toute autre rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente.

Une rémunération mesurée est donc licite, la détention du CTA n'est pas imposée, mais l'organisateur obéit à l'annexe VII.

c)
Vols de *découverte*,
Vols de largage de *parachutistes*,
Vols de *remorquage de planeurs*, ou
Vols *acrobatiques*
effectués,
Soit par un organisme de formation dont le principal établissement se trouve dans un État membre et agréé conformément au règlement n°1178/2011,
Ou par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir,
- à condition que cet organisme exploite l'aéronef en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue,
- que le vol ne produise pas de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme
- et que les vols concernant des personnes non membres de l'organisme ne représentent qu'une activité marginale de celui-ci.

Le règlement européen n° 965/2012 ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons captifs et dirigeables, ni aux vols avec ballons captifs, art. 1° § 6 nouveau.

Le droit interne est tributaire du droit européen, il transpose, voire ajoute un complément.

Vols à frais partagés

Conformément au règlement européen n° 965/2012 du 5 octobre 2012, article 6 § 4 bis, l'article 2 de l'arrêté du 9 février 2015 fait échapper, sous certaines conditions, le transporteur, à la réglementation sur le CTA, du moment qu'il s'agit de vols à *frais partagés* effectués par des particuliers.

Le ministère a publié un arrêté en date du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement n° 965/2012 modifié. Ces vols sont soumis aux dispositions des articles figurant au titre II de l'arrêté.

Le coût direct doit être réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote.
Par coût direct, on entend les dépenses correspondant au vol, comme l'essence, les frais d'aéroport, le coût de la mise à disposition de l'aéronef s'il est pris en location. Le coût d'amortissement de l'appareil aérien ne fait pas partie des coûts directs.
On n'est pas en présence d'un transporteur qui perçoit une rémunération. Le pilote prend sa part dans les frais, les autres personnes à bord également.
M. Tosi nous fait remarquer que cette somme ne peut être déterminée qu'une fois le vol accompli.

Les personnes supportant le coût direct ne doivent pas dépasser le chiffre de 6.

Le règlement modifié n° 1321/2014, article 2, lettre p, point i, parle d'exploitation limitée et n'y voit pas une exploitation à des fins de transport aérien commercial.

Si ces conditions sont remplies, ces vols ne sont pas considérés comme relevant du transport commercial, ils relèvent des dispositions relatives aux opérations à des fins non commerciales, art. 2 de l'arrêté du 9 février 2015.
La possession du CTA ne s'impose pas.

Il existe deux types de vols à frais partagés : les vols organisés entre parents, amis et connaissances, les vols organisés entre inconnus sollicités via internet.

. Le vol à frais partagés organisés par le pilote avec des personnes que le pilote connaît déjà.

La pratique du vol à frais partagés est ancienne. Son caractère licite n'a jamais été contesté lorsqu'elle intervient entre parents, amis et connaissances. La participation aux frais n'est pas analysée comme un prix exigé pour le passage. Il n'y a

pas transport aérien public.

. Les vols à frais partagés organisés avec des tiers via une plate-forme internet.

La question a été disputée lorsque le pilote prend à son bord des passagers qu'il ne connaît pas et qu'il a attirés à lui par la publicité en ligne. De tels vols quittent le monde de la fantaisie et de l'amitié pour entrer dans celui de la programmation.

Voir l'étude approfondie du cabinet Chevrier, site internet Droit aérien.

Les esprits déliés et inventifs ont voulu user des facilités offertes par les nouvelles règles du droit européen, dans lesquelles ils voient une véritable déréglementation permettant à tout pilote de se faire vendeur de vols à frais partagés. La DGAC s'est insurgée contre la pratique du coavionnage lorsqu'elle prend des traits de professionnalisation. Certains sites sont accessibles sur internet, ils se proposent de mettre en relation des pilotes privés avec des candidats au voyage aérien, les intéressés partageant les frais du vol à venir. Certains pilotes font des offres directes de transport au public, ils parlent de transport aérien privé, ils exigent une participation aux frais, le site affiche directement un prix. Le pilote prend l'initiative du vol, il n'entend pas promener à petit prix que ses amis, il propose à des tiers inconnus de lui de se joindre à son expédition pour le vol envisagé et de payer leur écot participatif. On pourrait dire que les intéressés font une société en participation ou une société créée de fait. Des apports. Le pilote apporte l'avion et son industrie. Les passagers font un apport en numéraire. L'intention de profiter d'une économie.

Le site Wingly a été lancé par un pilote, polytechnicien, Emeric de Waziers. Le site propose des promenades aériennes pour 40, 60, 100 euros.

Un autre site COAVMI est également consultable.

On signale également une société Offwefly, ayant son siège à Saint Denis.

CONTRA

La DGAC s'était dit hostile dans un premier temps à cette pratique et la considérait, dans un communiqué du 14 janvier 2016, comme illégale.

Elle considérait que seul un vol privé accompli par un pilote privé, qui prend quelques passagers de sa connaissance, parents, amis, pouvait être licitement accompli à frais partagés.

Elle considérait en revanche qu'avec le coavionnage on entrait dans le domaine du transport public et que des pilotes non professionnels ne pouvaient pas s'y livrer. Elle considérait que les sites de coavionnage devaient se procurer le certificat de transporteur aérien pour exercer, ainsi qu'une licence d'exploitation. Elle mettait en avant l'impératif de sécurité des vols. La FAA, aux États-Unis, a également une position hostile. La DGAC entendait accompagner les sites pour discuter sur les spécificités de leur activité, un groupe de travail devait être constitué. Plusieurs sites permettant la diffusion d'offres de vols par des pilotes donnant le sentiment d'offrir un service, comme le ferait un professionnel, avaient manifesté leur intérêt.

L'hostilité manifestée par la direction générale de l'aviation civile aurait entraîné une baisse importante des activités.

Est-on toujours, avec ces déplacements proposés sur ces sites, en présence d'un vol effectué « entre particuliers » ? On pouvait en douter, du moment que le pilote a recours au truchement d'une société de services et fait ainsi via internet une offre de déplacement urbi et orbi. Quand on prend un ami en particulier, on a avec lui une conversation privée ne tombant pas dans le domaine public. Le législateur ne serait fait libéral qu'à la condition que la pratique du vol à frais partagés demeure, certes non clandestine, mais feutrée, limitée, restreinte à un cercle étroit de personnes. Il y aurait incompatibilité entre la publicité sur une vaste échelle et des relations à caractère particuliers. La thèse de la DGAC n'était pas sans quelque fondement.

PRO

Certains sites contestaient cependant l'analyse du ministère, ils considéraient qu'on voulait leur imposer des sacrifices financiers disproportionnés, l'obtention du CTA et de la licence nécessite des frais importants, certains parlent de

23 000 euros. Certains avaient décidé d'opérer depuis l'étranger.

Quand le texte parle de vols à frais partagés effectués entre particuliers, on peut soutenir qu'on oppose les particuliers, pilote et passagers, à des transporteurs professionnels. Le dispensateur du vol à frais partagés ne fait pas de profit, il conserve à sa charge une partie du coût du déplacement. C'est un pilote non professionnel, il a la passion de l'aviation, il aime voler et doit voler pour assurer le maintien de ses aptitudes, il accepte de prendre à bord des personnes qui en échange du déplacement sont disposées à prendre à leur charge une partie des frais engendrés par l'opération aérienne. En posant la dérogation, le législateur entend faire un geste de faveur envers l'aviation légère, ce qui est louable. Du moment que la sécurité est assurée et que le pilote titulaire des licences et des brevets respecte les règles de l'air inscrites à l'annexe VII, il n'y a aucune raison de faire la fine mouche.

Un communiqué est dépourvu de valeur normative, ce n'est qu'un document présentant la position d'une administration. Celle-ci doit respecter les dispositions d'origine européenne, la France ne peut pas aller contre une disposition libérale d'origine européenne.

Le site COAVMI se prévalait d'une lettre de l'agence européenne de la sécurité aérienne affirmant la conformité de sa pratique au droit européen, la réponse n'était pas datée, elle était partiellement publiée, elle répondait à une lettre du 10 février 2016.

La position de la direction générale de l'aviation civile a évolué et s'est largement adoucie.

Le directeur général de l'aviation civile avait pris une décision en date du 22 août 2016 portant consigne opérationnelle relative aux opérations de coavionnage organisées au travers d'une plate-forme internet ou tout autre moyen de publicité, JO du 24 août 2016.

Cette décision s'appliquait aux vols à frais partagés effectués au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé en France. La décision, outre le respect de l'annexe VII (NCO) du règlement n° 965/2012, posait certaines conditions destinées à assurer la sécurité du vol. La décision posait des restrictions, elle ajoutait des conditions que le droit européen ignore.

En ce qui concerne les vols circulaires (durée de moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage, l'aéronef ne devait pas s'éloigner plus de 40 km de son point de départ),

La décision permettait un vol effectué de jour, en conditions de vol à vue VMC,

Le pilote devant détenir une licence (soit une licence PPL, avec une expérience de vol de 200 heures, et 25 heures lors des 12 mois précédents ; soit une licence CPL ; soit une licence ATPL).

En ce qui concerne les autres vols,

Le vol devait être effectué de jour, en conditions météorologiques de vol à vue VMC

Le pilote devant détenir une licence

Soit une licence PPL (avec une expérience de 200 heures de vol depuis l'obtention de la licence, 25 heures de vol au cours des 12 mois précédents, une qualification permettant de dispenser une instruction au vol sur aéronef ou une qualification permettant l'exercice d'opérations aériennes en IFR)

Soit une licence CPL

Soit une licence ATPL.

L'aéronef devant disposer au moins de tous les instruments de vol et de navigation et équipements associés,

"Listés" pour les avions au a et au b de paragraphe NCO.IDE. A.120 du règlement n° 965/2012,

Ou "listés" pour les hélicoptères au § NCO.IDE. H.120.

Le Conseil d'État dans une décision du 22 juin 2017, n° 404619, a annulé la décision du directeur général de l'aviation civile du 22 août 2016. Juris tourisme 2017, n° 200, p. 13 obs. Xavier Delpech.

Un particulier avait demandé l'annulation pour excès de pouvoir.

L'arrêt indique que cette réglementation des opérations de coavionnage qui consistent à partager les frais de vol entre les passagers d'un organisé par un pilote privé, lorsque ces opérations sont montées au travers d'une plate-forme internet.

L'arrêt met en exergue la limitation imposée par la décision de la DGAC : les vols organisés (par publicité via internet) ne doivent pas dépasser 30 minutes (entre décollage et atterrissage) et ne doivent pas s'éloigner à plus de 40 km du point de départ.

Cette limitation prévue par la France ne figure pas dans le texte européen.

Pour établir cette restriction, l'administration s'était fondée sur l'article 14 § 1 du règlement du 20 février 2008 fixant des règles communes en matière d'aviation civile, prévoyant que le dispositif européen ne faisait pas obstacle à la réaction immédiate d'un État membre face à un problème de sécurité en relation avec un produit, une personne ou un organisme

auxquels les dispositions du règlement sont applicables.

Le ministre faisait valoir pour justifier les contraintes imposées aux vols à frais partagés organisés via une plate-forme internet un risque d'accident supplémentaire. Le pilote subirait une pression psychologique pour l'obtention de l'objectif fixé lors de l'organisation du vol.

Les études avancées ne confirmaient pas l'existence d'un risque accru.

Le ministre ne pouvait donc prendre les mesures litigieuses sur le fondement du règlement du 20 février 2008.

La décision du directeur est ainsi annulée.

Wingly publie sur son site une lettre du 19 juillet 2017 que la DGAC lui a adressée. L'administration s'incline devant la décision de la haute juridiction administrative et ne semble pas disposée à prendre au moins pour l'instant des mesures restrictives en matière de coavionnage allant au-delà des conditions fixées par le règlement européen.

La plupart des plateformes ont adhéré à une Charte sur la sécurité des vols non commerciaux en aviation légère du 5 avril 2017, proposée par l'agence européenne de la sécurité aérienne. Elles s'engagent à informer les passagers sur les différences de niveau de sécurité entre les vols commerciaux et les vols non commerciaux et à fournir des conseils aux pilotes.

X. Delpèch, *Juris tourisme*, n° 202, p. 27 (favorable à cette activité en devenir)

(La pratique du coavionnage entre inconnus ne suscite pas forcément l'enthousiasme : elle présente un coût non négligeable, le vol est annoncé à l'avance, mais l'expédition est tributaire des intempéries, il existe un risque d'annulation du vol si les conditions météo s'annoncent mauvaises, le confort est spartiate, il n'y a pas de toilettes à bord ! Il s'agit dans certaines hypothèses d'une course que projette un pilote amateur, il organise de la publicité autour de ce vol pour que des inconnus montent à bord à ses côtés et financent en partie l'expédition. Un homme d'affaires préférera en ce cas prendre un vol régulier ou aura recours à un appareil en location)

La plate-forme de coavionnage

Les pilotes qui recherchent le concours financier d'amateurs de voyages pour un projet de vol déterminé sont, de fait, contraints de passer par un site informant les internautes de l'existence du projet de vol et de ses conditions.

Il faut distinguer le sort de l'entité gérant le site qui présente les offres qui lui sont adressées par des pilotes amateurs et la condition juridique du pilote non entièrement désintéressé, qui se propose de faire un vol en compagnie de tiers qui apportent leur contribution financière.

La plate-forme de coavionnage exige ordinairement des honoraires ou une commission, ne serait-ce que pour assurer son maintien et sa diffusion. C'est par l'intermédiaire de la société gérant le site que se réalisent souvent les paiements.

La France peut parfaitement réglementer les sites, qui sont des sites d'offres et qui n'ont pas la qualité de transporteurs aériens.

L'administration serait bien inspirée d'imposer, en pensant à l'accident mortel toujours possible, des conditions d'assurance d'un montant convenable, indépendamment de toute faute du pilote.

La décision dans son article 3 se contentait d'indiquer que l'entité organisant des opérations de coavionnage - s'agit-il de la structure gérant le site internet ? - informe les passagers que les règles de sécurité prévues à l'art. 2 de la décision ne sont pas les mêmes que celles applicables au transport public. Une indemnité d'un maximum de 115 000 euros en cas d'accident mortel nous semble insuffisante.

(Certains sites offrent une garantie à concurrence d'1 million d'euros par sinistre, déduction faite de l'assurance obligatoire)

Vols de compétition

Le droit européen admet l'octroi de prix aux vainqueurs de compétitions. L'État français limite le montant des prix pouvant être accordés lors des compétitions.

Ballons.

Le montant de chaque prix attribué pour les vols de compétition (b du § 2 de l'article 3 du règlement 2018/395 du 13 mars 2018 concernant l'exploitation des ballons) n'excède pas 10 000 euros. Arrêté du 26 mars 2019.

Planeurs

Le montant de chaque prix n'excède pas 10 000 euros. Règlement 2018/1976 du 14 décembre 2018 et arrêté du 26 mars 2019.

Vols de découverte

Les vols de découverte

Les "vols de découverte" sont effectués par un organisme de formation ou par un organisme qui promeut l'aviation sportive et de loisir, ils échappent eux aussi à la réglementation du transport commercial.

Le vol est pourtant susceptible d'être organisé contre rémunération ou à un titre onéreux.

On entend par vol de découverte un voyage aérien de courte durée, avec aller et retour au même aéroport.

Il s'agit, pour les autorités publiques, de promouvoir l'aviation légère et sportive et d'attirer des stagiaires ou des adhérents.

Définition donnée à l'article 2, 1^o alinéa, chiffre 9 du règlement n° 965/2012, reprise à l'article 1^o de l'arrêté du 9 février 2015.

3 conditions doivent être remplies.

La première, l'organisme est propriétaire de l'aéronef ou il le prend en location coque nue,

La seconde, l'absence de distribution de bénéfices à l'extérieur de l'organisme,

La 3^o, le caractère marginal de l'activité si les vols concernent des personnes qui ne sont pas membres de l'organisme.

Ces vols sont alors soumis aux dispositions concernant les opérations à des fins non commerciales, figurant au titre II de l'arrêté.

L'arrêté du 18 août 2016 réaffirme et complète la réglementation.

Cf. le développement concernant l'aviation légère et sportive.

L'arrêté du 9 février 2015 range les vols de parade et de compétition, ainsi que les vols de largage de parachutistes parmi les exploitations spécialisées. Il n'y a pas transport aérien commercial.

Les règles spéciales

Ballons et planeurs obéissent à des règles similaires.

L'exploitation des ballons

L'article 2, point 1 bis), du règlement n° 965/1012, entend par ballon un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à l'air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud.

On peut faire état de deux textes de 2018 portant la même date.

Le règlement 2018/394 du 13 mars 2018 porte sur la suppression des exigences d'exploitation aérienne applicables aux ballons.

Les ballons échappent en principe aux dispositions du règlement n° 965/2012.

Ce règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées par des dirigeables, art. 1^o, § 6.

Le présent règlement – n° 965/2012 – ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons.

Le CTA n'est donc pas exigé de l'exploitant d'un ballon contre rémunération.

Toutefois, ces opérations aériennes effectuées avec des ballons – autres que des ballons à gaz captifs (c'est-à-dire, les ballons munis d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation) – sont soumises aux exigences en matière de surveillance prévues à l'article 3. Règlement n° 965/2012, art. 1°, § 7.

Si l'exploitant d'un ballon, style montgolfière ou dirigeable, est dispensé de la détention du CTA, il peut être astreint à effectuer une déclaration pour exercer.

L'autorité qui reçoit la déclaration s'assure qu'elle contient toutes les informations requises.

Le règlement 2018/395 du 13 mars 2018 est d'une plus grande ampleur, il établit des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons.

L'exploitant peut se livrer à des opérations commerciales, comme le transport de personnes ou de fret.

Les exploitants sont l'objet de la surveillance exercée par l'autorité publique.

L'exigence de certification prévue par l'article 8 § 2 du règlement n° 216/2008 ne s'applique pas aux exploitants effectuant des opérations commerciales avec des ballons. Article 3 § 2.

La Déclaration

Ces exploitants ne sont autorisés à effectuer de telles opérations commerciales qu'après avoir déclaré à l'autorité compétente qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation du ballon.

(Certains exploitants sont même dispensés de cette déclaration, même s'il y a rémunération : les exploitants effectuant des opérations à frais partagés, les exploitants effectuant des vols de compétition, les exploitants effectuant des vols de découverte, les exploitants effectuant des vols d'entraînement dans le cadre d'un organisme de formation, voir article 3 in fine).

Soumission du plan de vol.

Restrictions à l'atterrissage ou au décollage nocturnes.

Les ballons sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire, SSR.

L'annexe II, sous-partie ADD, pose des exigences supplémentaires relatives aux opérations commerciales.

Compétence des membres d'équipage.

L'exploitant qui effectue la déclaration et indique le type d'exploitation notifie la liste des moyens de conformité alternatifs qu'il a l'intention d'utiliser pour démontrer la conformité. Il y a place pour des actions correctives.

Le ballon doit être pourvu d'un certificat de navigabilité.

La composition de l'équipage de conduite correspond au minimum à celle définie dans le manuel de vol de l'aéronef. Les membres de l'équipage détiennent une licence et des qualifications. Un indépendant ou un travailleur à temps partiel peut être s'il a de l'expérience membre de l'équipage.

Des documents sont embarqués lors de chaque vol, au moins en copie : la déclaration, le plan de vol, des informations propres à la zone de vol concernant les services de sauvetage. La liste des passagers est détenue à terre.

Les exploitations commerciales spécialisées de ballons sont soumises à certaines exigences.

L'appendice donne le modèle de déclaration.

L'exploitation des planeurs

Le règlement 2018/1976 du 14 décembre 2018 établit des règles détaillées concernant l'exploitation de planeurs.

Ce règlement d'exécution est pris en application du règlement 2018/1976.

Le planeur est motorisé ou non.

Ce règlement concerne les planeurs, qui sont des aéronefs remplissant les conditions de l'article 2 § 1, points b).I) et b.11) du règlement 2018/1139.

Les opérations commerciales effectuées avec des planeurs ne requièrent en principe qu'une déclaration préalable à l'autorité. Le règlement contient un formulaire à remplir. L'exploitant effectuant des opérations commerciales déclare avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation du planeur.

Cette déclaration ne s'impose même pas pour certaines opérations comportant une rémunération pour l'exploitant :

Opérations à frais partagés

Vols de compétition ou manifestations aériennes

Vols de découverte, de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs ou vols acrobatiques effectués

Soit par un organisme de formation

Soit par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir (planeur en propriété ou en location coque ne, absence de distribution de bénéfices à l'extérieur, activité marginale)

Vols d'entraînement effectués par un organisme de formation

Les détails concernant le planeur, son équipage et chaque voyage sont consignés dans le journal de bord.

Les planeurs sont équipés d'un transpondeur de radar de surveillance secondaire, SSR.

B. Les conditions légales à réunir pour l'obtention du CTA : attester de la *sécurité* de l'exploitation

Le postulant doit convaincre l'autorité de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

Il décrit le type d'exploitation, les types d'avion, la région d'exploitation, les marques d'immatriculation des avions.

Il faut consulter l'annexe III, ORO.AOC de 100 à 150, du règlement n° 965/2012.

ORO.AOC.100 c) : Les postulants doivent démontrer qu'ils satisfont aux exigences de l'annexe IV du règlement n° 216/2008, de l'annexe III, de l'annexe IV (partie CAT) et l'annexe V (partie SPA) du règlement n° 965/2012.

Les privilèges de l'exploitant sont indiqués dans les spécifications techniques du certificat. Il faut se référer à l'annexe V.

L'exploitant doit requérir des agréments particuliers :

Pour l'exploitation reposant sur une navigation fondée sur les performances PBN (navigation dans un espace aérien particulier, ou sur une route)

Pour l'exploitation selon les spécifications de performances minimales de navigation MNPS

Pour les opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit

Pour les opérations par faible visibilité

Pour l'exploitation long courrier d'avions bimoteurs

Pour le transport de marchandises dangereuses

Pour l'exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne

Pour les opérations d'hélicoptère

Pour les opérations de service médical d'urgence par hélicoptère

Il existe des conditions spécifiques d'utilisation imposées aux exploitants de ballons libres, lorsqu'ils sont tenus de détenir un CTA et qu'ils font du transport aérien public, arrêté et instruction du 4 janvier 2011

C. La délivrance du CTA

La délivrance du CTA est assurée par l'autorité nationale de l'établissement principal de l'exploitant.

C'est le système du home country control.

En France, c'est le ministre chargé de l'aviation civile qui délivre en principe le CTA, art. R. 330-1-2 CAC.

La compétence est celle de l'administration centrale en ce qui concerne les entreprises exploitant une flotte d'appareils dont la somme des masses maximales certifiées au décollage excède 5000 tonnes.

Le directeur régional de l'aviation est compétent dans les autres hypothèses.

Annexe II, point ARO.OPS.100, règlement n° 965/2012 : L'autorité délivre un CTA lorsqu'elle a la certitude que l'exploitant a démontré qu'il est en conformité avec les éléments exigés au point ORO.AOC.100.

Le demandeur peut alors commencer l'exploitation.

La durée de validité.

Le certificat fait mention de la zone géographique autorisée.

L'acte de délivrance du CTA n'est pas publié au JO, celui-ci publie seulement l'arrêté attribuant la licence d'exploitation. Celui-ci mentionnant que le demandeur détient le CTA.

On conserve à bord une copie du CTA.

L'exploitant établit un manuel d'exploitation qui s'impose au personnel de l'exploitant.
L'exploitant tient un carnet de route sur lequel on mentionne les détails relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, ORO.MLR.110

Le rapport du BEA sur l'accident du Rio - Paris de juillet 2012, indique p. 134 qu'il existe 106 compagnies françaises détentrices d'un CTA, elles ont réalisé en 2009 près de 700 000 vols, Air France réalise plus de la moitié de ces vols.

La redevance d'exploitant d'aéronef prévue par l'art. L. 611-5, IV, CAC, est due par tout transporteur aérien postulant à la délivrance du CTA, ainsi que par le titulaire de certificat de transporteur aérien, art. R. 611-3 CAC.

La surveillance

Si une non-conformité est détectée par rapport aux exigences fixées par le règlement n° 216/2008 (et ses modalités d'exécution), par rapport aux conditions du certificat ou par rapport au contenu d'une déclaration pouvant mettre en danger la sécurité du vol, l'autorité compétente émet une constatation de niveau 2, ARO.GEN.350 c) de l'annexe II du règlement n° 965/2012.

La suspension ou le retrait du CTA est encouru en cas de manquements, article R. 330-12 et R. 330-12-1 CAC.

L'EXPLOITATION D'AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

Nous assisterons dans les années à venir au développement des activités de transport effectués par des aéronefs dépourvus de pilote à bord. Certains exploitants déplacent des marchandises, ils déplaceront des passagers. Ces opérations accomplies par des engins plus ou moins puissants, bruyants et pondéreux, présentent des risques et pour les usagers et pour les tiers. Elles peuvent se dérouler sous le signe de la gratuité. Soyons réalistes, les exploitants exigeront le plus souvent un prix de la part des usagers. Une réglementation est inéluctable. Le législateur européen entend garantir la sécurité des personnes au sol et des autres usagers de l'espace aérien.

Dans l'exploitation en vue directe, VLOS, le pilote à distance maintient le contact visuel continu avec l'aéronef, il contrôle la trajectoire de vol afin d'éviter les collisions.

Dans l'exploitation hors vue, BVLOS, le type d'exploitation d'UAS ne s'effectue pas en vue directe.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 a posé des règles générales concernant les aéronefs sans équipage à bord.

Le règlement d'exécution 2019/947 détermine trois catégories d'exploitation : « ouverte », « spécifique », « certifiée ».

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « ouverte » ne sont soumises à aucune autorisation d'exploitation préalable. Ni à une déclaration d'exploitation d'exploitant d'UAS avant l'exploitation.

L'article 4 du règlement d'exécution pose cependant un certain nombre de conditions concernant les exploitations d'UAS de la catégorie « ouverte ».

L'UAS appartient à l'une des classes définies par le règlement délégué 2019/945, ou il a été construit à titre privé, ou il remplit les conditions de l'article 20 (droit transitoire relative à certains types d'UAS non conformes au règlement délégué, mais mis sur le marché avant le 1^{er} juillet 2022)

La masse maximale au décollage est inférieure à 25 kg.

Une distance de sécurité doit être maintenue par le pilote à distance entre l'aéronef et les personnes, il ne survole pas de rassemblement de personnes.

Le pilote à distance conserve à tout moment une vue directe sur l'aéronef (sauf s'il vole en mode suivez-moi, - l'UAS suit constamment le pilote à distance dans un rayon prédéterminé - ou s'il utilise un observateur d'aéronef).

L'aéronef pendant le vol est maintenu à moins de 120 mètres de la surface de la terre.

L'aéronef ne transporte pas de marchandises dangereuses, il ne laisse tomber aucune matière.

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « ouverte » respectent, selon l'article 7 § 1, les limites d'exploitation énoncées dans la partie A de l'annexe.

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « ouverte » sont réparties en trois sous-catégories, soumises aux exigences énoncées dans la partie A de l'annexe. Sous-catégorie A1, sous-catégorie A2, sous-catégorie A3.

L'annexe dans la partie A, propre aux UAS relevant de la catégorie « ouverte », contient des dispositions d'ordre technique quant à l'exploitation d'UAS.

Est réglementée la distance maximale au-dessus du sol. Il y a une disposition propre aux planeurs sans équipage.

UAS.OPEN.020. Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A1.

L'aéronef ne doit pas survoler de rassemblement de personnes.

Dans la sous-catégorie A2.

UAS.OPEN.030. Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A2.

UAS.OPEN.040. Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A3.

Il s'agit d'aéronefs appartenant aux classes 2, 3, 4.

Exploitation à une distance d'au moins 150 mètres par rapport aux zones résidentielles, commerciales, industrielles, récréatives.

L'enregistrement des exploitants

Certains exploitants d'aéronefs sans équipage à bord doivent être enregistrés s'ils exploitent

.Un aéronef qui en cas d'impact peut transférer à un être humain une énergie cinétique supérieure à 80 joules ou

.Un aéronef dont l'exploitation présente des risques pour le respect de la vie privée, la protection des données à caractère personnel, la sûreté ou l'environnement, ou

.Un aéronef dont la conception est soumise à certification.

At. 4.2 de l'annexe IX du règlement 2018/1139.

L'article 14 du règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 concerne l'enregistrement des exploitants d'UAS.

Chaque État établit et tient des systèmes d'enregistrement pour les exploitants d'UAS dont l'exploitation peut présenter un risque pour la sécurité, la sûreté, la protection de la vie privée et des données à caractère personnel ou l'environnement. Le règlement indique les mentions qui y figurent. Comme le numéro de la police d'assurance exigée, les autorisations d'exploitation, les certificats allégés d'exploitant.

L'article 14 § 5 reprend l'obligation pour les exploitants d'UAS de s'enregistrer.

Cette obligation d'enregistrement pèse sur les exploitants, dans le cadre de la catégorie « ouverte », d'un aéronef sans équipage à bord dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 250 grammes – ou qui en cas d'impact peut transférer à un être humain une énergie cinétique supérieure à 80 joules

Idem pour les exploitants d'UAS équipés d'un capteur pouvant recueillir des données à caractère personnel (sauf si l'aéronef est conforme à la directive 2009/48).
L'obligation de s'enregistrer concerne également les exploitants qui exploitent, dans la catégorie « spécifique » un aéronef sans équipage à bord de n'importe quelle masse.
Les exploitants s'enregistrent dans l'État membre où ils ont leur résidence ou leur établissement principal.
L'État délivre un numéro d'enregistrement.

La certification

Selon l'article 3 du règlement d'exécution, les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « certifiée » nécessitent la certification de l'exploitant.
L'aéronef doit être également en ce cas certifié, les pilotes à distance doivent être titulaires de licences.
L'article 6 est plus précis. Il pose des conditions pour qu'une exploitation soit classée exploitation d'UAS et relève de la catégorie « certifiée ».
Il faut que l'UAS soit certifié conformément à l'article 40, § 1, points a b c, du règlement délégué 2019/945.
Il faut que l'exploitation implique le survol de rassemblements de personnes, ou qu'elle implique le transport de personnes, ou qu'elle implique le transport de marchandises dangereuses ...
Les exploitations d'UAS sont également classées dans la catégorie « certifiée » lorsque l'autorité, sur la base de l'évaluation des risques, considère que le risque de l'exploitation ne peut être atténué de manière suffisante sans la certification de l'UAS et celle de l'exploitant d'UAS.

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « certifiée » sont soumises aux exigences opérationnelles fixées par des règlements des années 2011 et 2012, article 7 § 3.

L'autorisation d'exploitation

Les exploitations d'UAS relevant de la catégorie « spécifique » nécessitent, selon l'article 3 du règlement d'exécution 2019/947, une autorisation d'exploitation auprès de l'autorité de l'État dans lequel il est enregistré,
La partie B de l'annexe contient des dispositions propres aux exploitations d'UAS relevant de la catégorie « spécifique ».
L'exploitant d'UAS fournit à l'autorité une évaluation du risque opérationnel pour l'exploitation envisagée.
Plusieurs possibilités se présentent.
L'exploitant soumet une déclaration lorsque le point UAS.SPEC.020 s'applique (à moins qu'il soit titulaire d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS (LOC) lui accordant les privilèges appropriés.

Soit, dans les circonstances définies à l'article 5 § 5, une déclaration de l'exploitant d'UAS
(L'autorisation d'exploitation n'est pas en ce cas requise, il s'agit d'une exploitation conforme à un scénario standard)
UAS.SPEC.020 Déclaration d'exploitation : L'exploitant en ce cas soumet à l'autorité une déclaration d'exploitation, il se conforme alors à un scénario standard. L'autorité reçoit la déclaration, fait une vérification, et confirme la réception.
Dès réception de la confirmation, l'exploitant peut démarrer l'exploitation. Les exploitants titulaires d'un certificat allégé d'exploitant d'UAS ne sont pas tenus de soumettre la déclaration.

En droit commun, l'exploitant demande une autorisation d'exploitation délivrée par l'autorité compétente conformément à l'article 12 (il faut procéder à une évaluation des risques) (autorisation donnée si les risques de l'exploitation sont atténués de manière suffisante)

UAS.SPEC.030 Demande d'autorisation d'exploitation. Dans cette hypothèse, avant de commencer l'exploitation, l'exploitant obtient une autorisation d'exploitation de la part de l'autorité nationale. Celle-ci délivre l'autorisation si les conditions fixées sont réunies. Les informations requises ont été données. L'autorité peut autoriser une personne à accéder à l'UAS et aux installations.

Le règlement prévoit également une autorisation reçue conformément à l'article 16.

L'autorisation d'exploitation ou la déclaration n'est pas requise pour les exploitants d'UAS titulaires d'un « certificat allégé d'exploitant d'UAS » leur accordant des privilèges appropriés. Article 5 § 6 du règlement d'exécution. La partie C de l'annexe contient des dispositions relatives au LUC, certificat allégé d'exploitant d'UAS. La demande de LUC est faite par une personne morale.

UAS.LUC.030. Système de gestion de la sécurité. Il doit y avoir au sein de l'organisme un responsable qui veille à ce que les activités soient menées conformément aux normes applicables. Il doit y avoir un personnel de sécurité d'encadrement pour faire appliquer la politique de sécurité.

UAS.LUC.040 Manuel LUC. Le titulaire du LUC fournit à l'autorité un manuel LUC décrivant l'organisme, les procédures applicables et les activités exécutées.

UAS.LUC.050. conditions d'agrément du titulaire d'un LUC. Si l'exploitant respecte les points ci-dessus, l'autorité délivre le LUC.

UAS.LUC.090. Accès. La personne autorisée par l'autorité doit être admise par le titulaire du LUC à accéder à l'installation pour vérification.

Des limites d'exploitation sont prévues, article 7 § 2.

L'autorité de surveillance

Chaque État doit désigner une autorité pour faire appliquer la réglementation européenne et surveiller son observation. Articles 17 et 18.

Cette autorité contrôle l'application du règlement d'exécution 2019/947.

Elle est responsable de la délivrance des certificats des exploitants d'UAS – et des licences des pilotes à distance exploitant des UAS de la catégorie « certifiée ».

Elle est responsable de la délivrance aux pilotes à distance d'une attestation de réussite d'un examen théorique en ligne – ainsi que de la délivrance des brevets d'aptitude des pilotes à distance.

Elle est responsable de la délivrance des autorisations d'exploitation – et des certificats allégés d'exploitant d'UAS, ainsi que de la vérification de l'exhaustivité des déclarations nécessaires pour effectuer des exploitations d'UAS relevant de la catégorie « spécifique ».

Elle est responsable de la tenue des registres, rapports, déclarations, certificats allégés.

Elle est responsable de la mise au point d'un système de surveillance fondé sur les risques.

Elle est responsable – sauf pour les exploitations de la catégorie « ouverte » - de l'établissement d'un plan d'audit fondé sur le profil de risque, le niveau de conformité, les performances en matière de sécurité ...

Elle est responsable – sauf pour les exploitations de la catégorie « ouverte » - de la réalisation d'inspections auprès des exploitants d'UAS ...

Elle est responsable de la mise en œuvre d'un système de détection et d'examen des cas de non-conformité ...

Elle est responsable de la diffusion d'informations et d'orientations à l'intention des exploitants d'UAS

Elle est responsable de la tenue de systèmes d'enregistrement et d'immatriculation pour les UAS dont la conception est soumise

à certification – et pour les exploitants d'UAS dont l'exploitation peut présenter un risque ...

Chaque exploitant rend compte à l'autorité de tout événement lié à la sécurité. Art. 19 § 2.
Informées, l'Agence pour l'UE et l'autorité nationale prennent les mesures pour traiter des problèmes de sécurité, art. 19 § 4.

Sous- Section II. Les exploitants non européens voulant faire du transport aérien en Europe

Les compagnies qui n'ont pas leur siège dans l'un des États membres de l'Union européenne détiennent normalement le CTA délivré par leur administration nationale en conformité avec la législation locale et la réglementation internationale.

(Si ces compagnies non européennes entendaient faire du transport commercial avec l'Europe, celle-ci avait édicté pour des raisons de sécurité une réglementation à leur intention figurant dans le règlement n° 452/2014 du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers.)

La section VIII du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 est propre aux aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de l'Union.

Ces aéronefs, leur personnel navigant, leur exploitation sont soumis aux normes de l'OACI, art. 59.
En l'absence de normes OACI, l'UE impose les exigences essentielles contenues dans le règlement.

L'article 60 impose une certification de l'exploitation qui s'accompagne d'une autorisation.

(Cette exigence s'impose ainsi au transporteur non européen voulant exploiter en Europe, comme loueur, un aéronef dans le cadre d'un contrat de location avec équipage, voir Laurent Chassot, Le contrat de location d'aéronef avec équipage – le Wet Lease, in Le droit du financement, n° 150 p. 94).

L'Agence joue le rôle de superviseur, art. 82 du règlement 2018/1139.

Le processus d'autorisation doit être simple, proportionné, efficace
La demande d'autorisation est présentée au moins 30 jours avant le début de l'exploitation.
Il y a des règles moins strictes pour les vols non réguliers s'il y a un besoin opérationnel imprévu, l'exploitant adresse une notification à l'agence et demande l'autorisation dans les 10 jours.
C'est la préoccupation de sécurité qui importe.
Les agents de l'Agence et ceux des États membres peuvent monter à bord des aéronefs de ces exploitants ayant atterri en Europe pour contrôler les documents se trouvant à bord et effectuer une inspection.
Les exploitants doivent respecter les normes contenues dans les annexes à la convention de Chicago.
Si l'État d'immatriculation a introduit des différences avec les normes de l'OACI, l'Agence peut admettre ce qu'on appelle des mesures d'atténuation, l'essentiel est qu'un niveau équivalent de sécurité soit obtenu.
Ces exploitants exploitent des aéronefs assortis du certificat de navigabilité (COFA) délivré en principe par l'État d'immatriculation.
Le demandeur doit établir que son État l'autorise à effectuer des opérations à destination de l'Union européenne.
La demande d'autorisation peut être rejetée, si l'évaluation est négative quant à la performance de l'exploitant en matière de sécurité.
[À titre d'exemple, aucun transporteur vénézuélien n'a obtenu d'autorisation d'exploitant de pays tiers, voir règlement 218/1866 du 28 novembre 2018]
L'Agence de l'UE assure la supervision des exploitants d'aéronefs de pays tiers, art. 82.
L'agence évalue périodiquement le maintien de la conformité des exploitants.
Il y a des constats de non-conformité par gravité décroissante. Une action corrective est éventuellement ouverte.
L'autorisation peut être limitée, suspendue ou retirée.

[Les exploitants qui se contentent de survoler l'espace aérien européen ne sont pas soumis à cette réglementation, article

60 § 3. Exception faite de l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.]

[La certification est également exigée, si l'exploitation ne relève pas du transport aérien commercial. Les actes délégués peuvent cependant se contenter d'une déclaration de l'exploitant attestant qu'il a la capacité et les moyens d'assumer ses responsabilités. Voir le développement relatif au travail aérien.]

§ II. LA LICENCE D'EXPLOITATION

La détention de la licence d'exploitation est principalement destinée à attester la capacité financière de l'exploitant relié à l'Europe.

(Certains craignent le développement de pavillons de complaisance)

Le droit européen exige en principe la détention, par l'exploitant, de la licence d'exploitation.

Certains transports échappent au droit européen, mais relèvent alors du droit national.

A. La norme : la licence d'exploitation est en principe exigée

La licence d'exploitation est obligatoire pour toute entreprise établie dans l'UE, avec ou sans but lucratif, désireuse d'effectuer des transports aériens à titre onéreux, règlement CE n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, art. 3 § 1 et art. 4 point b).

La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un CTA en cours de validité précisant les activités couvertes par cette licence d'exploitation, art. 6, §1, règlement n° 1008/2008, version 2018.

Article L. 6412-2 du code des transports.

L'exploitant dépourvu de licence encourt une sanction pénale, R. 330-13 et -15 CAC.
Sanction administrative à l'encontre de celui qui effectue un transport aérien public sans être titulaire d'une licence d'exploitation de transporteur aérien en cours de validité lorsque celle-ci est requise, R. 330-20 point 1 et -22 CAC.
L'exploitant encourt la mise sous séquestre des avions, art. L. 6432-1 du code des transports.

Les contrats de concession de service de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens de l'article L. 6412-2 ne relèvent pas de l'ordonnance du 29 janvier 2016 sur les contrats de concession.

II. Les tempéraments

La licence d'exploitation n'est pas requise pour effectuer certains transports de faible importance économique. Il faut combiner droit européen et droit interne. Ces exceptions concernent certains vols effectués par des aéronefs sans organe moteur et certains vols locaux.

Le droit européen se fait libéral au sujet des services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur, par des ULM, ou pour les entreprises effectuant des vols locaux.

Le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, article 3 § 3, ne soumet pas ces exploitants à la détention d'une licence d'exploitation en cours de validité.

«...Les catégories suivantes de services aériens ne sont pas soumises à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité :

a) les services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés ;
Et b) les vols locaux." »

L'article 3 § 3 réserve cependant toute autre disposition applicable du droit (de l'Union), du droit national ou du droit international.

Il faut donc appliquer, lorsqu'elles existent, les autres dispositions européennes légiférant en matière de licence d'exploitation.

À défaut, la balle est dans le camp du droit interne qui peut exiger ou dispenser l'exploitant commercial de la détention de la licence d'exploitation. On parle de licence nationale.

Le droit interne français pose des exigences et accorde des dispenses.

Art. L. 6412-2 al. 2 modifié par l'ordonnance du 24 février 2011 : l'exploitation des services aériens mentionnés par le 3 de l'article 3 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 n'est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation [et d'un certificat de transporteur aérien] que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par décret en Conseil d'État.

Le droit français n'exige la licence d'exploitation pour les aéronefs non entraînés par un organe moteur (comme les ballons) que si la capacité d'emport est supérieure à 4 personnes ou à 400 kg de charge. À contrario, en deçà elle n'est pas requise. Art. R.330-1, III, CAC.

Le droit français exige également la licence pour les vols locaux (retour au point de départ, absence d'escale) (définition à l'art. effectués au moyen d'avions à turboréacteurs, ou pour les vols de plus de 30 minutes ; en s'éloignant de plus de 40 km, si la capacité d'emport excède 5 personnes, 3 pour les giravions. Remarque identique : la licence n'est pas requise si le seuil n'est pas atteint. Art. R. 330-1, III, CAC.

Cf. affaire C-382/08, Neukirchinger : il s'agissait d'un allemand de Passau qui exploitait, muni d'une licence allemande d'exploitation, une entreprise de vols en ballon à air chaud en Allemagne, mais qui avait été sanctionné par les autorités

autrichiennes pour avoir réalisé un vol en Autriche et conféré un baptême de l'air le 19 juin 2007 ; le droit autrichien exige que le transporteur détienne des licences de droit autrichien et qu'il réside en Autriche. L'avocat général Paolo Mengozzi dans ses conclusions du 7 septembre 2010 estimait que le droit de l'Union s'opposait à ce que le droit autrichien exige que le transporteur établi en Bavière ait une résidence en Autriche pour y organiser des vols commerciaux en ballon. Le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que l'État autrichien exige que l'allemand titulaire de licence dans son pays doive obtenir de nouvelles licences en Autriche, à la condition que l'Autriche prenne en considération les garanties que l'exploitant a déjà fournies en Allemagne ; la sanction administrative de 3630 euros d'amende doit être inappliquée du moment que le droit autrichien subordonne la délivrance des licences à une résidence en Autriche.

L'arrêt de la Cour de justice du 25 janvier 2011, Revue de droit des transports nov. 2011, commentaire 68 Loïc GRARD, prononce : l'art.12 du traité C.E. interdit toute discrimination en raison de la nationalité, le transport par des ballons à air chaud n'entre pas dans le domaine d'application du règlement n° 2407/92, mise à l'écart de la législation autrichienne.

B. Les conditions requises pour obtenir la délivrance de la licence d'exploitation

1. L'entreprise doit, en premier, détenir le *certificat de transporteur aérien (CTA)* : c'est un préalable posé par les articles 4 et 6 du règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008.

S'il y a exonération du CTA, même s'il y a rémunération, la licence d'exploitation n'est pas non plus nécessaire. Nous songeons à l'hypothèse du transport effectué à frais partagés entre particuliers. La dispense du CTA implique, semble-t-il, celle de la licence. Il n'y a pas rémunération, mais seulement partage des frais, il n'y a pas transport commercial, ce qui écarte normalement l'obligation de détention de la licence.

2. L'entreprise est spécialisée dans l'exploitation de services aériens : c'est son activité principale. La compagnie peut cependant se livrer à la réparation et à l'entretien d'aéronefs ou à une autre exploitation commerciale d'aéronefs.

3. Il doit s'agir d'une entreprise à *capitaux majoritairement européens et contrôlée effectivement par des européens*.

- Détention du capital. Les États européens, des particuliers ou des investisseurs européens doivent détenir dans la compagnie de transport une participation de plus de 50 % dans le capital social.
- Contrôle effectif. Les États ou les investisseurs européens doivent contrôler effectivement l'entreprise de transport aérien.

(Sous réserve d'un accord international, comme l'accord aérien semi libéral conclu entre l'UE et les États-Unis)

4. La détention d'engins de transport : l'exploitant doit détenir un aéronef ou plusieurs aéronefs en *propriété* ou en *location coque nue*.

5. L'immatriculation des engins de transport.

Les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France ne peuvent exercer une activité de transport aérien public qu'au moyen d'aéronefs inscrits au registre d'immatriculation français, décide l'article R. 330-4 CAC.

Un arrêté ministériel peut déroger à la règle.

Le droit européen est consentant.

Les aéronefs utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, *au choix de l'État membre dont l'autorité compétente délivre la licence d'exploitation*, soit sur son registre national, soit dans le registre national d'un autre État membre, art. 12 § 1 du règlement n° 1008/2008, version du 4 juillet 2018.

Lorsque les aéronefs sont utilisés dans le cadre d'un contrat de location sans équipage ou d'un contrat de location avec équipage, ces aéronefs peuvent être immatriculés dans le registre national soit de l'un des États membres, soit d'un pays tiers ; *ibidem*.

6. La condition d'*honorabilité*

7. Des *capacités financières* strictes

(Les petits transporteurs bénéficient d'un régime simplifié)

C. La délivrance de la licence

La licence est délivrée par le ministère chargé de l'aviation civile en ce qui concerne les entreprises de transport aérien ayant en France leur principal établissement. La compagnie doit avoir son principal établissement dans l'État de délivrance de la licence.

La licence d'exploitation est délivrée par le préfet de région en ce qui concerne les petits transporteurs, art. R. 330-19 CAC

Pour un motif de bonne administration, la délivrance d'une licence d'exploitation-aviation civile ne peut être demandée par voie électronique, voir décret n° 2015-1408 du 5 novembre 2015. Qui ne dit rien de la demande du CTA.

Il ressort de l'article 6 du règlement n° 1008/2008, version 2018, que l'autorité compétente pour l'octroi des licences est éventuellement distincte de l'autorité compétente pour le CTA. Ces deux autorités échangent entre elles. Article 6 § 3. Si intervient une modification du CTA d'un transporteur aérien communautaire, cette modification est reproduite, lorsque cela est pertinent, dans sa licence d'exploitation, art. 6, § 2, règlement n° 1008/2008, version 2018. L'autorité compétente pour le CTA (compétente pour la supervision de la sécurité) signale à l'autorité compétente pour l'octroi des licences toutes modifications pertinentes qu'il est proposé d'apporter au CTA, *ibidem*.

D. Le suivi de la licence d'exploitation

La licence d'exploitation reste valable aussi longtemps que le transporteur aérien européen satisfait aux exigences du règlement européen. Voir art. 8 § 1.

L'autorité qui a délivré les licences surveille avec soin le respect des exigences légales. Elle vérifie en particulier le respect de ces exigences deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, art. 8 § 2, lettre a.

C'est ainsi que la Commission européenne avait fait respecter le dispositif européen lors de la prise de participation majoritaire de capitaux en provenance de la compagnie des émirats ETIHAD dans le capital d'Alitalia. L'investisseur des émirats ne détenait finalement qu'une participation qui était seulement de 49 %. Les principes étaient saufs, même si l'actionnaire qui détient 49 % du capital est, le plus souvent, face à des investisseurs moindres et dispersés, peut-être européens, le maître de l'affaire.

La Commission européenne a publié, au JOUE du 16 juin 2017, C 191/1, 2017 /C 191/01, des lignes directrices concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens de l'UE.

[Le code des transports contient des dispositions d'esprit nationaliste destinées à faire respecter le principe suivant lequel la majorité du capital des sociétés françaises de transport aérien cotées en bourse et titulaires d'une licence d'exploitation doit être détenue par des français ou tout le moins par des européens, art. L. 6411-2.

Les statuts d'Air France KLM contiennent des dispositions pour interdire la présence au sein du capital de la société de plus de 45 % d'actionnaires non européens. En clair le capital doit être détenu par au moins 55 % d'actionnaires français ou plus largement européens, UE et EEE. Les actionnaires étrangers en surnombre s'exposent à une mesure de cession forcée de leurs titres.

Cette société comporte cependant depuis 2017 deux importants actionnaires américain et chinois]

E. Le retrait des licences

La suspension et le retrait des licences sont encourus si les conditions d'octroi ne sont plus remplies, article R. 330-12 dernier alinéa.

Si le capital social de la société transporteur n'est plus détenu à 50 %, par des européens et si la société de transport n'est plus contrôlée effectivement par des européens, la licence d'exploitation doit en principe être suspendue ou retirée par l'autorité nationale qui l'avait délivrée. La Commission peut saisir l'autorité nationale à cette fin.

En cas de suspension ou de retrait du CTA d'un transporteur aérien communautaire, l'autorité suspend ou retire immédiatement la licence d'exploitation, art. 9, § 5 du règlement n° 1008/2008.

Si une mesure coercitive est nécessaire, l'autorité compétente pour le CTA et celle pour l'octroi des licences se concertent avant l'instauration d'une telle mesure. Elles s'informent mutuellement sur la décision prise, art. 6 § 3 bis, règlement n° 1008/2008, version 2018.

Les pouvoirs publics surveillent le maintien des capacités financières des entreprises de transport.

Les entreprises en difficulté encourent la suspension, voire le retrait de la licence d'exploitation.

Exemple de suspension de licence d'exploitation : au détriment d'Atlantique Air Assistance, arrêté du 19 octobre 2017. Cette société était à Nantes en redressement judiciaire. La suspension n'est pas le retrait de la licence. Il s'agissait d'une solution d'attente.

Si la société de transport aérien est en liquidation judiciaire, le ministre procède au retrait de l'arrêté ayant octroyé la licence d'exploitation. A du 14 déc. 2017, abrogeant l'arrêté ayant conféré la licence d'exploitation à Atlantique Air Assistance, mise en liquidation judiciaire le 6 décembre 2017.

La licence temporaire. Le contrôle opéré par la Commission.

La Commission publie en application de l'article 10 du règlement n°1008/2008 des informations transmises par les États membres concernant :

Les licences d'exploitation délivrées, les licences délivrées à titre temporaire, les licences d'exploitation remises en vigueur, les licences d'exploitation suspendues, les restitutions volontaires qui sont une renonciation, les licences retirées, le changement de nom du titulaire de la licence d'exploitation, les changements d'adresse du titulaire de la licence, les changements de catégorie, les changements de l'autorisation de transporter.

La catégorie A vise les licences auxquelles ne s'applique pas la dérogation définie à l'article 5 § 3 du règlement n° 1008/2008 et la catégorie B est relative aux licences auxquelles s'applique la dérogation.

Voir, au JOUE du 10 avril 2019, la publication, opérée par la Commission européenne, page C 113/14, des décisions prises par les États membres de délivrer, de suspendre ou de retirer des licences d'exploitation.

§ III. L'AUTORISATION D'EXPLOITER DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN. LES DROITS DE TRAFIC

À l'ancienne césure entre transports internes (transports domestiques entre aéroports français) et transports internationaux (transports entre la France et un État tiers) a succédé la distinction entre les transports effectués à l'intérieur de l'Union européenne / et les transports opérés entre les aéroports des pays membres de l'UE et les États extérieurs à l'UE.

À l'intérieur de l'espace européen, le principe de liberté, moyennant quelques exceptions, domine. Le transporteur européen qui est titulaire d'un CTA et d'une licence d'exploitation est de plein droit habilité à effectuer des transports commerciaux entre aéroports européens.

En revanche, dans les relations entre aéroports européens et aéroports étrangers, en dépit d'une certaine libéralisation des échanges aériens, on est dans le domaine de l'économie dirigée. La concurrence entre transporteurs ne s'exerce pas en

toute liberté. L'initiative économique est tributaire des accords aériens bilatéraux conclus entre les États.

Vincent Correia, L'UE et le droit international de l'aviation civile, Bruylant, 2014

Xavier Rostan, La libéralisation du transport aérien, thèse, Paris I, juin 2015

Sous-Paragraphe I. La libéralisation des transports intra-européens

Historique

Les transports internes ou domestiques relevaient jadis, sous sanction pénale, du régime strict de l'autorisation administrative préalable. Réglementation très étroite de l'activité de transporteur aérien public. Le privilège de pavillon s'exerçait, les transports internes étaient réservés aux transporteurs français.

Les transports avec les aéroports des autres États membres de la communauté économique européenne étaient considérés primitivement comme des transports internationaux et étaient ainsi opérés sur le fondement des accords aériens bilatéraux conclus par la France avec chacun des États étrangers.

Le droit aérien a reçu l'influence progressive du droit issu du traité de Rome : la politique commune des transports aériens était alors tributaire d'un accord unanime des États. On considérait cependant depuis 1974 que les transports communautaires étaient soumis au droit issu du Traité et que les tarifs réalisateurs d'entente anti concurrentielle étaient prohibés. C'est ce qui avait été décidé par l'arrêt de la Cour de justice ASJES et Gray dit Nouvelles Frontières du 30 avril 1986, suscité par le tribunal de police de Paris appelé à connaître de poursuites à l'encontre de transporteurs aériens ou d'agences de voyages pour non-respect des tarifs homologués par le ministère des transports.

Les gouvernements se sont alors résolus à agir et à mettre en place très progressivement une politique commune des transports en matière aérienne, d'autant que depuis l'acte unique de février 1986, la majorité qualifiée - et non plus l'unanimité - étant suffisante pour légiférer en matière de politique des transports. Art. 100 § 2 TFUE.

On a ainsi assisté à la libéralisation du marché intérieur et à la déréglementation qui a été opérée par plusieurs règlements du 23 juillet 1992.

Le droit positif est représenté par le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008

A. Le principe de liberté offert à l'ensemble des transporteurs européens

Les transporteurs aériens européens, titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par l'autorité d'un État membre, sont autorisés à exploiter des services aériens à titre onéreux à l'intérieur de l'Union. La détention de la licence leur confère les droits de trafic dans le cadre de celle-ci. Les États ne peuvent plus exiger une permission ou une autorisation. Le transport aérien est libéralisé à l'intérieur de l'Europe en faveur des transporteurs européens.

En France, les grandes lignes sont en fait desservies par un ou deux transporteurs, les réseaux régionaux sont desservies par des compagnies spécialisées, il s'agit parfois de lignes réglementées exploitées en exclusivité avec ou sans compensation, fonctionnent des services locaux.

Les liaisons avec la Corse obéissent à un régime particulier, l'assemblée de Corse impose des obligations de service public sur les liaisons avec Paris, Marseille et Nice, cf. infra.

B. Les restrictions à la liberté du transport

Les transporteurs ont l'obligation de respecter les dispositions relatives à la sécurité, à la sûreté, à la protection de l'environnement et à l'attribution des créneaux horaires.

I°) L'imposition, sur certaines liaisons aériennes, d'obligations de service public, O.S.P.

Certaines liaisons, de faible fréquentation, méritent au nom de l'intérêt général d'être desservies pour le service du public. Les transporteurs qui sont des commerçants soucieux de dégager un certain profit ont la tendance naturelle de ne desservir que les lignes rentables.

Ils ne sont pas en général disposés à desservir une relation entre une métropole et une région reculée.

L'intérêt commercial est nul.

Les pouvoirs publics peuvent prendre, au nom de l'intérêt général, une initiative pour que la ligne soit desservie.

Le Conseil d'État dans un arrêt du 15 décembre 2017 parle de liaisons aériennes non rentables.

Les pouvoirs publics peuvent alors réduire à un le nombre des transporteurs et éventuellement accorder au transporteur sélectionné pour desservir la relation aérienne une aide financière.

Sur quelles lignes les pouvoirs publics peuvent-ils imposer des obligations de service public ?

C'est l'aéroport de destination qui est déterminant.

Le point de départ de la liaison est un aéroport situé dans l'Union européenne.

Le point de destination est un aéroport relevant de l'État membre qui prend la décision d'imposer des obligations de service public.

Il s'agit

- soit d'une liaison à destination d'un aéroport desservant une *zone périphérique* ou de développement,
- soit d'une liaison à *faible trafic*, si la liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région.

La liaison peut être une liaison interne.

Il peut s'agir également d'une liaison avec un autre État européen. Il y a alors une consultation avec les autres États membres concernés.

La réglementation ne concerne que des relations aériennes à l'intérieur de l'UE.

La liaison est déjà exploitée ou non.

On est en matière de services aériens réguliers.

L'objectif est destiné à assurer sur la liaison une prestation minimale de services aériens réguliers.

(Marion Hiriart, Modernisation du transport public aérien français : service public et hélicoptère civil, Annales de droit aérien et spatial, 2013, volume 38, p. 177 à 200, qui plaide pour l'établissement de liaisons régionales subventionnées desservies par hélicoptère)

Lignes directrices en matière d'obligations de service public, communication de la Commission, 2017/C 194/01, JOUE du 17 juin 2017, C 194/1

179 liaisons étaient en 2017 desservies sous OSP dans 13 États membres de l'UE. 40 concernent la France. La plupart sont des liaisons intérieures. 136 reçoivent une subvention.

Cette réglementation n'a pas suscité de contentieux porté devant la CJUE.

On relève en France quelques rares décisions émanant des juridictions administratives.

a) Les lignes réglementées tributaires d'obligations de service public avec maintien de la concurrence, OSP libre

Les pouvoirs publics peuvent décider d'imposer sur certaines liaisons des obligations de service public aux transporteurs desservant la ligne ou envisageant de la desservir. Article 16 § 1 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

Ces obligations mises à la charge des transporteurs portent sur les fréquences, les horaires, les capacités, les tarifs.

L'administration peut par exemple prévoir une fréquence journalière ou hebdomadaire, elle peut établir des tarifs plafonnés.

La détermination de l'autorité publique prenant la décision d'imposer sur une relation des obligations de service public.

L'article 16 § 1 du règlement du 24 septembre 2008 désigne l'État : un État membre, qui mène des consultations préalables avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs qui exploitent la liaison (s'ils existent ...).

Si nous nous référons à la situation française, c'est la DGAC qui joue le premier rôle. Il convient cependant de tenir compte du décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 (donc antérieur au règlement de 2008 et pris sur le fondement du règlement de juillet 1992) qui confère aux collectivités territoriales (comme une communauté de communes ou une région) ou à des personnes publiques intéressées (comme une chambre de commerce) un pouvoir d'initiative ou d'action. Cf. infra pour l'attribution des subventions. L'article L. 6412-4 du code des transports décide d'ailleurs que l'État peut déléguer l'organisation des services de transports aériens intérieurs soumis à des OSP à une collectivité territoriale ou à une autre personne publique l'ayant demandé.

Si l'État décide d'imposer sur une liaison une obligation de service public, il communique le texte de la mesure envisagée : à la Commission, aux autres États concernés, aux aéroports concernés, aux transporteurs aériens assurant la liaison en question, art. 16 § 4 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

La mesure imposant des OSP donne lieu, par la Commission, à publicité au JOUE, art. 16 § 4.

Cet avis désigne les deux aéroports reliés par la liaison en cause et les éventuelles escales.

Une publicité effectuée a posteriori sur le bulletin officiel de l'État en cause est possible.

Lorsque le trafic envisagé est inférieur à 10 000 voyageurs par an, l'État peut faire publier l'avis au JOUE ou sur son propre bulletin officiel. Il a le choix.

Le transporteur qui compte exploiter la liaison peut dans certaines hypothèses devoir prendre l'engagement d'exploiter la liaison pendant une certaine période, art. 16 § 2. « Au cas où d'autres modes de transport ne peuvent assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes ».

Si plusieurs transporteurs acceptent de desservir la liaison, tous sont soumis aux obligations imposées, art. 16 § 7 et 8.

La libre concurrence est à ce stade théoriquement maintenue. La ligne reste libre. Le transporteur aérien européen – il s'agit du premier prestataire décidé à desservir la ligne ou qui le dessert déjà - doit pouvoir procéder à la vente de sièges. Tout autre transporteur aérien européen est à tout moment autorisé à commencer des services aériens réguliers qui répondent à toutes les exigences fixées dans l'obligation de service public

Une amende administrative est encourue par celui qui ne respecte pas les obligations de service public imposées, article R. 330-20 point 2 CAC.

Une obligation de service public a été ainsi imposée sur les liaisons

Entre Dijon et Toulouse, A. 3 déc. 2013, JORF du 13 déc. 2013,

Entre Strasbourg et Prague, JOUE du 30 septembre et du 8 octobre 2015,

Entre Pointe à Pitre, et Marie Galante, les Saintes, la Désirade, JORF du 29 octobre 2015 et JOUE du 2 décembre 2015

Entre les îles de l'archipel des Canaries, JOUE du 16 décembre 2015

Entre Lannion et Paris Orly, JOUE du 27 septembre 2017

Entre Castres et Lyon,

Entre Rodez et Lyon, JOUE du 11 février 2017

Entre Brive et Paris Orly, modification des obligations, JOUE du 30 mars 2017

Entre Brno et Munich, JOUE du 5 décembre 2017

Entre Badajoz et Madrid et entre Badajoz et Barcelone, JOUE du 9 mars 2018

Entre Limoges et Lyon, JOUE du 19 juin 2018

Entre Aurillac et Orly, JORF du 17 juillet 2018 et JOUE du 9 août 2018

Entre Vilnius et Londres, JOUE du 10 août 2018

Entre Minorque et Madrid, JOUE du 16 août 2018

Entre Strasbourg et Munich, JORF du 16 septembre 2018

Entre Castres et Orly, JOUE du 21 août 2018 et JORF du 17 octobre 2018

Entre Strasbourg et Amsterdam, Madrid et Munich, JOUE du 3 octobre 2018
Entre La Rochelle, Poitiers et Lyon, JOUE du 6 mars 2019
Entre Quimper et Paris, JO du 6 mars 2019, JO du 24 avril 2019, JOUE du 1^o avril 2019
Entre Brest Guipavas et l'île d'Ouessant, JOUE du 2 juillet 2019

Hypothèse positive : un ou plusieurs transporteurs décident de desservir la liaison sur laquelle des OSP ont été imposées.

L'OSP est éteinte, si aucun service aérien régulier n'a été exploité dans les 12 mois, article 16 § 11.

b) La sélection d'un seul transporteur

Le règlement européen envisage l'hypothèse où aucun transporteur n'a commencé de services durables sur la liaison sur laquelle des obligations dites de service public ont été imposées.
Article 16 § 9.

Une carence est ainsi relevée.

i. Les appels d'offres

L'autorité publique déplore cette situation, elle estime que la desserte est vitale pour l'économie nationale ou régionale et relance le processus. Elle va susciter des offres de desserte auprès des transporteurs aériens, article 17.

La puissance publique peut lancer un appel d'offre destiné à susciter des candidatures pour desservir la ligne affectée d'OSP, art. 17 § 1.

Une publicité est prévue à l'article 17 § 4.

(La liaison entre Lorient et Lyon, JOUE du 30 septembre 2016, C 359/9)
(La liaison entre Lannion et Orly, JO du 27 septembre 2017, C 320/9)
(La liaison entre Brive et Paris, JOUE du 30 mars 2017, C 99/7)
(La liaison entre Périgueux et Paris Orly, JOUE du 22 décembre 2017, C 441/18)
(La liaison entre Tarbes et Paris Orly, JOUE du 7 novembre 2017, C 375/2)
(La liaison entre Le Puy et Orly, JOUE du 16 avril 2018)
(La liaison entre Agen et Paris Orly, JOUE du 4 juillet 2018)
(La liaison entre Limoges et Lyon, JOUE du 19 juillet 2018)
(La liaison entre Limoges et Paris Orly, JOUE du 19 juillet 2018)
(La liaison entre Vilnius et Londres, JOUE du 10 août 2018)
(La liaison entre Minorque et Madrid, JOUE du 16 août 2018)
(La liaison entre Aurillac et Orly, JOUE du 25 octobre 2018)
(La liaison entre Castres et Orly, JOUE du 14 novembre 2018)
(La liaison entre Quimper et Orly, JOUE du 24 avril 2019)
(La liaison entre La Rochelle, Poitiers et Lyon, JOUE du 24 avril 2019)
(La liaison entre Rodez et Paris, JOUE du 17 mai 2019)
(La liaison entre Brest et Ouessant, JOUE du 7 août 2019)

Les suites de l'initiative de la puissance publique.

1^o possibilité. Aucune offre n'a été présentée. Le marché est alors défaillant.

2^o possibilité. Une seule offre est présentée. Le transporteur effectuera la liaison grevée d'OSP.

3^o possibilité. Deux ou plusieurs offres se manifestent.

Une sélection peut être opérée pour départager les différentes offres présentées. La puissance publique choisit alors quel sera le transporteur qui assurera la desserte de la liaison grevée d'OSP, art. 17 § 7.

Le règlement parle d'accès limité, article 16 § 9.

La Commission parle de contrat exclusif de concession de service.

La puissance publique peut ainsi accorder une *exclusivité* sur la ligne pendant quatre ans (voire 5 ans s'il s'agit de desservir l'aéroport d'une région ultra périphérique) au transporteur sélectionné.

La Commission n'exclut pas la possibilité d'une sous-traitance.

La Commission est informée des résultats de l'appel d'offre et de la procédure de sélection, article 17 § 9.

La Commission peut demander à l'État en cause la communication des documents relatifs à la sélection.

Si ces documents ne sont pas communiqués, la Commission peut suspendre l'appel d'offres, art. 17 § 10.

La contestation de la procédure

Le décret du 16 mai 2005 n'indique nullement que c'est le DGAC qui réalise et orchestre en France la procédure de l'appel d'offre ; l'article 7 indique seulement qu'un représentant de l'État assiste à la procédure de sélection de la meilleure offre. L'appel d'offre est réalisé à l'initiative d'une collectivité ou d'une autre personne publique intéressée. Dans l'affaire portant sur la contestation de l'attribution de la desserte de la ligne Lannion - Paris, ayant donné lieu à l'arrêt du Conseil d'État du 15 décembre 2017, n° 413193, il est indiqué que c'est le syndicat mixte de l'aéroport de Lannion qui avait lancé la procédure de passation en vue de la conclusion d'une convention entre l'État, le syndicat mixte et le transporteur retenu.

Le Conseil d'État considère que ces contrats d'attribution de la desserte d'une ligne à un transporteur exclusif sont des contrats de concession au sens de l'ordonnance du 29 janvier 2016, même si l'article 13 décide que les contrats de concession de service de transport aérien ne sont pas soumis aux règles que cette ordonnance fixe.

De tels contrats sont qualifiés de contrats de délégation de service public, soumis aux règles posées par le code général des collectivités territoriales.

Le juge des référés du tribunal administratif de Rennes avait qualifié la convention confiant à son cocontractant l'exploitation d'une ligne aérienne de délégation de service public.

La contestation de sa passation relevait de la compétence du magistrat administratif, conformément à l'article L. 551-1 du code de justice administrative. Le président du tribunal administratif (ou son délégué) peut être saisi en cas de manquement aux obligations de publicité et de mise en concurrence auxquelles est soumise la passation par les pouvoirs adjudicateurs de contrats administratifs ayant pour objet ... la délégation d'un service public.

Un tel contrat pour l'exploitation en exclusivité de la liaison Lannion-Paris est un contrat de concession de service de transport aérien conclu sur le fondement du règlement européen, répondant à la qualification de délégation de service public, il est soumis aux principes d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. La personne publique doit apporter aux candidats l'ensemble des informations et documents pertinents, parmi lesquels une information sur les critères de sélection des offres. Ni l'avis de publicité, ni le dossier de consultation adressé aux candidats ne comportait d'information suffisamment précise sur les critères de choix du délégataire. Ces critères n'avaient pas été mentionnés durant la phase de négociation et ne pouvaient se déduire des questions posées par le syndicat mixte.

Est donc rejeté le pourvoi formé par le syndicat mixte de l'aéroport de Lannion demandant l'annulation de l'ordonnance du juge du référé pré contractuel, ayant annulé la procédure de passation.

ii. L'octroi d'une subvention au transporteur sélectionné

La puissance publique peut faire bénéficier le transporteur élu d'une *compensation financière* : lui permettant de couvrir les coûts et de réaliser un bénéfice raisonnable. Art. 17 § 8. Les textes européens parlent de compensation.

La pratique indique qu'en présence d'une OSP restreinte la compensation financière est systématique.

Une certaine critique se forme pour contester le coût pour les finances publiques.

Le décret n° 2005-473 du 16 mai 2005 prévoit les conditions d'attribution des compensations financières aux

transporteurs aériens. L'État peut accorder des compensations financières, article 1°. Ces compensations prennent la forme de subventions. Elles sont financées dans la limite des crédits disponibles, art. 2.

L'octroi de la subvention s'opère en deux temps.

Premier temps. La collectivité territoriale ou la personne publique intéressée saisit le ministre de l'aviation civile. Celui-ci vérifie si la liaison remplit les conditions réglementaires.

Deuxième phase. La collectivité ou la personne publique fait la demande de compensation financière. Le ministre prend la décision dans les quatre mois.

Quand l'État décide de participer financièrement, une convention de délégation de service public est conclue entre l'État, la collectivité ou la personne publique intéressée et le transporteur retenu.

(L'État apporte un financement aux lignes d'aménagement du territoire : Aurillac, Brive, Le Puy, Rodez direction Paris ; La Rochelle en direction de Poitiers et de Lyon)
(L'État finance la desserte de Strasbourg, depuis Amsterdam, Madrid et Prague)

L'instance débitrice de la compensation. Le contexte indique que l'État participe pour partie à la compensation financière, l'autre part étant prise, apparemment, en charge par la personne publique concernée.

L'article 10 du décret indique que la participation financière de l'État est fixée en fonction du niveau d'accessibilité des territoires desservis et de l'existence ou non d'obligations tarifaires.

Absence d'obligations tarifaires dans les OSP : la participation financière de l'état représente au plus 70 % de la participation financière accordée.

Présence d'obligations tarifaires dans les OSP : la participation étatique représente au plus 60 % de la compensation financière.

À côté de la collectivité débitrice de la compensation, l'État apporte sa part.

Voir à propos de la liaison entre Brest et l'île d'Ouessant, CAA Nantes 4 octobre 2013, annulation de la décision de l'État de refus d'apporter sa participation financière au département du Finistère.

Il faut se demander s'il faut tenir compte des règles concernant les marchés publics. Une directive concerne l'attribution de contrats de concession de services. Le transporteur supporte généralement le risque d'exploitation. L'article 10 § 3 de la directive 2014/23 exclut l'application de la directive en ce qui concerne les concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation.

La législation en matière d'aide d'État s'applique parallèlement.

Si une compensation financière est prévue, s'applique la décision du 20 décembre 2011 sur les aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général lorsque le trafic en direction des îles n'a pas dépassé 300 000 passagers. La compensation n'a pas alors à être notifiée à la Commission. L'éventuel contrôle de légalité se réalise devant le juge national. Voir Grand, Revue droit transports, janvier 2012 Chr. 1. Cf. infra en ce qui concerne les aides d'État en faveur des transporteurs.

La compensation peut être rangée parmi les aides de minimis pour la prestation de SIEG : une compensation pour un montant n'excédant pas 500 000 euros sur une période de 3 exercices fiscaux n'est pas rangée parmi les aides d'État. Cf. le règlement n° 360/2012.

La compensation peut être analysée comme ne constituant pas une aide d'état en application de la jurisprudence de l'arrêt Altmark.

Une compensation soumise à l'obligation de notification peut être déclarée par la Commission compatible avec le marché commun en application de l'article 106 § 2 TFUE.

La Corse.

Les liaisons entre la France continentale et la Corse obéissent à un statut spécifique. Entrent en jeu les compétences de la

collectivité de Corse. La collectivité territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité et dans les conditions de l'article L. 4425-4 du code général des collectivités territoriales, les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs, art. L. 4424-19 CGCT.

La Corse peut imposer des obligations de service public sur certaines lignes et sélectionner les transporteurs. Ainsi sur les liaisons entre les aéroports corses et ceux d'Orly, Marseille et Nice, voir JO de l'UE du 1^{er} février 2019.

L'office des transports de la Corse est un établissement public de la collectivité territoriale à caractère industriel et commercial, il est sous la tutelle de la collectivité territoriale corse. Il conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons à OSP des conventions de délégation de service public. Ces conventions définissent les tarifs. L'office répartit les crédits entre les transporteurs. L'État français accorde un soutien financier important au titre de la continuité territoriale.

En cas d'interruption, soudaine et inattendue, du service par le transporteur qui avait été sélectionné, l'État concerné peut en cas d'urgence désigner un autre transporteur, art. 16 § 12.

L'État peut sélectionner, à la condition de respecter la transparence et l'absence de discrimination, un autre transporteur pour exploiter la ligne pour 7 mois maximum. La Commission est informée.

La commission pourrait suspendre la procédure d'urgence, si celle-ci avait été exercée à tort.

Un nouvel appel d'offre doit être lancé immédiatement.

La situation sera réexaminée au bout de 4 ans, 5 ans dans certains cas.

La solution d'exclusivité sera reconduite ou la ligne redeviendra libre.

(Par exemple : L'État espagnol rétablit la libre concurrence dans les liaisons entre des aéroports des îles composant l'archipel des Canaries. Il considère que, si aucun transporteur ne soumet un programme conforme aux obligations de service public qu'il a imposées, il limitera l'accès de ces lignes régulières à un seul transporteur, JOUE du 16 décembre 2015, C 418/16.)

(L'État finance la desserte de Saint Pierre et Miquelon et des lignes internes de Guyane)

2°) Le refus (ou les restrictions) des droits de trafic en cas de problèmes graves en matière d'environnement, art. 20.

Ce refus est de durée limitée.

3°) Le refus (ou en mineur, des restrictions ou des conditions) de l'exercice des droits de trafic sont possibles en présence de circonstances imprévisibles et inévitables, engendrant des problèmes inopinés de courte durée, art. 21.

De telles mesures restrictives doivent être de brève durée.

SOUS-PARAGRAPHE II. LES LIAISONS INTERNATIONALES

Les passagers européens ne voyagent pas qu'à l'intérieur de l'Union européenne, ils empruntent des vols entre l'Europe et le reste du monde : (par ordre décroissant) les États-Unis, la Turquie, la Suisse, la Norvège, l'Égypte, la Russie, les Émirats ... Les compagnies françaises et plus largement européennes peuvent-elles effectuer des liaisons aériennes en toute liberté avec l'Afrique, l'Amérique, l'Asie ou l'Océanie ? La réponse est négative, l'industrie du transport aérien ne bénéficie pas à l'échelle mondiale du principe de la libre entreprise, les États pratiquent en ce domaine des atteintes plus ou moins larges aux principes du libéralisme, le dirigisme économique subsiste même s'il se fait moins strict depuis quelques décennies.

Introduction

L'évolution historique

La souveraineté de chaque État sur son espace aérien a été affirmée dès les premières décennies du XX^e siècle.

Chaque État gouverne et contrôle les relations aériennes commerciales s'effectuant dans son espace aérien, qu'il s'agisse du survol d'avions commerciaux, de leur atterrissage ou de leur décollage pour prendre en particulier de la clientèle ou

pour la débarquer.

La liberté du commerce du transport aérien à titre onéreux n'a jamais existé dans l'ordre international.

À la fin de la II^e guerre mondiale, les États-Unis se disaient favorables à la liberté du commerce du transport aérien. C'était leur intérêt, le reste du monde subissant les séquelles de la guerre.

La Grande Bretagne excluait un régime de liberté et prônait une réglementation étroite.

La Conférence de Chicago.

L'accord de transit, annexé à la convention de Chicago de 1944, est un accord par lequel les États s'accordent réciproquement les deux premières libertés de l'air : la liberté de survol, et la liberté d'atterrir pour des motifs techniques (sans pouvoir embarquer ou débarquer des passagers ou des marchandises) (droit d'escale technique). 130 États sont liés par l'accord de transit.

Large échec de l'accord multilatéral relatif au transport aérien international régulier par lequel les États s'échangeaient mutuellement les libertés commerciales de l'air : la liberté de débarquer des passagers et des marchandises, la liberté d'embarquer, la liberté d'embarquer et de débarquer. Échec du multilatéralisme. L'accord, entré en vigueur le 8 février 1945, ne lie que 11 États, dont les Pays-Bas, la Grèce et la Turquie.

Cet accord faisait donc état de cinq libertés de l'air, deux techniques, trois commerciales.

(Voir Naveau, Godfroid et Frühling, n°36 et suivants ; Pascal Dupont, n° 21)

Mise en place au lendemain de la deuxième guerre mondiale du bilatéralisme en ce qui concerne les services réguliers, qui sont ainsi très étroitement réglementés.

L'accord des Bermudes conclu en 1946 entre les États-Unis et le Royaume Uni a longtemps servi de modèle. L'accord aérien détermine les routes commerciales, les points d'origine, les points intermédiaires, les points de destination, les points au-delà. Les gouvernements procèdent à la bi désignation de compagnies bénéficiaires des droits de trafic. Ces accords segmentent le marché aérien en limitant l'offre.

La France avait ainsi conclu avec un grand nombre d'États une multiplicité d'accords bilatéraux : la France autorisait le transporteur désigné par le gouvernement étranger à faire des transports réguliers entre ce pays et la France, l'État étranger contractant autorisait le transporteur désigné par la France (la compagnie nationale Air France communément) à faire des transports réguliers entre la France et le pays étranger. Clause de nationalité.

Système super- réglementé. Réglementation des capacités, des tarifs, des fréquences, des aéroports desservis, des escales, des points de desserte autorisés en amont ou en aval. Absence totale de libre concurrence. Restriction de l'offre de transport.

Les accords bilatéraux étaient emboîtés les uns les autres.

Le statut des transports aériens non réguliers.

Ils sont soumis à la réglementation locale, celle du lieu d'embarquement et celle du lieu de débarquement.

Article 5 de la convention de Chicago. Les appareils effectuant de tels vols ont le droit de survol et de faire des escales techniques. Les aéronefs assurant le transport de passagers, marchandises, courrier contre rémunération en dehors des services aériens réguliers auront le privilège d'embarquer ou de débarquer des passagers, marchandises courrier, *sous réserve* du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article L. 6412-3 du code des transports : l'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire français est soumise à l'autorisation préalable de l'autorité administrative. Ces services sont donc soumis à autorisation ponctuelle. Les transports non réguliers ne doivent pas constituer des séries systématiques de vol.

Article R. 330-6 CAC.

En France, c'est par arrêté ministériel que des compagnies reçoivent l'autorisation d'exploiter des services aériens non réguliers.

L'accord Bermudes I est remplacé en 1977 par Bermudes II.

L'évolution historique. Les temps changent.

Le transport aérien se « popularise », il devient un phénomène de masse, il n'est plus l'apanage d'une clientèle fortunée. Certains gouvernements, les compagnies, une partie de la clientèle incitent à ouvrir et à accroître l'offre de transport. La politique à l'instigation des États-Unis de déréglementation des transports aériens à partir des années 1980 sous les présidences Carter (déclaration du 21 août 1978) (Airline Deregulation Act du 24 octobre 1978) et Reagan. Les États-Unis souhaitent l'instauration à l'échelon mondial d'un marché du transport aérien placé sous le signe de la liberté de la concurrence. Conclusion par les États-Unis et plusieurs États européens dans les années 1992 /1993 d'accords bilatéraux dits de ciels ouverts (open skies) d'inspiration libérale. Accords avantageux pour les transporteurs américains pouvant desservir des lignes à l'intérieur de l'Europe. Accord aérien franco-américain de 1998, amendé en 2002.

La querelle de pouvoir et de compétence s'est élevée, au sein de la Communauté européenne, entre la Commission et les gouvernements des États membres.

La controverse entre la Commission européenne et les gouvernements des États membres quant à la compétence pour la conclusion des accords bilatéraux : les États souhaitent conserver le pouvoir de les conclure, la Commission au nom de la Communauté européenne revendiquait la compétence externe exclusive pour conclure les accords avec les États étrangers.

Il était à peu près admis que les États membres ne devaient plus négocier avec les États tiers dans les domaines couverts par la réglementation communautaire.

La Commission a mis en cause la validité des accords ciel ouvert conclus par plusieurs gouvernements avec les États-Unis, elle a ouvert une procédure pour infraction au droit communautaire à l'encontre de plusieurs États signataires d'accords bilatéraux ciels ouverts avec les États-Unis. Ces accords créeraient des distorsions de concurrence au sein du marché intérieur, octroi de droits de trafic de 5^e liberté au sein de la C.E. à des transporteurs américains, discriminations entre des transporteurs communautaires sur le fondement de la nationalité empêchant ainsi l'exercice de la liberté d'établissement.

Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, n° 97

Vincent Correia, L'union européenne et le droit international de l'aviation civile, qui consacre, n° 48, un chapitre préliminaire à l'apport des arrêts Open Skies.

La CJCE, le 5 novembre 2002, a rendu des arrêts semblables contre la Suède, le Royaume Uni, le Danemark, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche, l'Allemagne. La cour se comporte en nouveau Salomon en ne donnant entièrement raison ni entièrement tort à la Commission ni aux États : la compétence en matière d'accord aérien est partagée : certaines matières visées par les accords bilatéraux sont désormais de la compétence communautaire, en particulier les tarifs pratiqués par les transporteurs, les systèmes informatisés de réservation, les créneaux horaires ; les autres questions continuent à relever de chaque État.

La Cour de justice condamnait les clauses de nationalité.

Ces accords conclus avec les États-Unis réservaient l'octroi des droits de trafic à la société ou aux sociétés ayant leur siège dans le pays correspondant, avantage dont ne profitaient pas les autres compagnies d'un autre État membre mais ayant dans le pays en cause un établissement stable. La liberté d'établissement était méconnue.

Un arrêt similaire a été rendu le 24 avril 2007 par la CJUE contre les Pays Bas dans le cadre d'une procédure en manquement : ceux-ci avaient maintenu leurs accords de 1957, 1978, 1987, 1992 avec les États-Unis, accords contenant des dispositions contraires au droit communautaire, la Commission demandait une dénonciation. Les compagnies communautaires, autres que les néerlandaises, peuvent en particulier subir des discriminations, elles n'ont pas le traitement national.

Le système actuel

Il n'est pas interdit de continuer à opposer les transports réguliers aux transports à la demande, même si la distinction n'a

plus l'importance qu'elle possédait jadis.

A. Les transports réguliers

Les transports réguliers sont soumis à un bilatéralisme renouvelé. Les États tiers, soit continuent à conclure des accords aériens avec chacun des États membres de l'Union, soit concluent des accords bilatéraux avec l'Union et l'ensemble des États membres de celle-ci.

L'organisation des liaisons internationales entre les États de l'Europe et les États tiers relèvent d'accords bilatéraux conclus entre l'Europe (UE et/ou États membres) et l'État non européen concerné.

La situation est complexe du fait de compétences enchevêtrées et d'une certaine méfiance de certains États tiers, comme la Russie, qui voient surgir l'Union dans les négociations d'accords aériens.

On peut lire sur ce point la thèse monumentale de Vincent Correia.

i. Les sources du droit international

Avec qui les États tiers concluent-ils les accords bilatéraux ?
Contractent-ils avec l'UE ou avec l'un ou l'autre des États membres de l'Union ?
On connaît les deux cas de figure : soit l'accord est conclu entre un État membre de l'UE et un État étranger, soit l'accord sur les services aériens est conclu entre l'UE (et ses États membres) et l'État étranger.

. 1° possibilité. La négociation de l'accord aérien à l'échelon de l'un des États membres de l'UE

La négociation et la conclusion de l'accord bilatéral peuvent continuer à être menées au niveau de chaque État : chaque État membre de l'UE conserve la possibilité de conclure - dans le cadre de sa compétence - des accords bilatéraux avec des États tiers. La Commission est informée, elle peut imposer des clauses types pertinentes. En ce qui concerne la désignation des transporteurs, la clause nationale réservant la desserte à un transporteur dépendant de l'État membre partie à l'accord bilatéral est prohibée, les droits de trafic doivent être, si le nombre des transporteurs est limité, répartis entre transporteurs communautaires selon une procédure non discriminatoire et transparente. Voir le règlement n° 847/2004 du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers.

La France continue à conclure avec des États extra européens - comme des États d'Afrique ou d'Asie - des accords aériens dans le cadre de sa compétence.
Ces accords négociés par l'exécutif supposent une loi autorisant la ratification.

L'accord aérien entre la France et l'Algérie date du 16 février 2006.

On peut citer un protocole à un accord de 1995 signé à Manama en 2007 entre la France et Bahreïn. JORF du 17 décembre 2014. Ce protocole contient des dispositions sur les tarifs, sur les taxes et droits de douane ainsi que sur l'assistance en escale.

L'accord relatif aux transports aériens entre la France et le Liban signé le 11 février 2008. Attente d'une clarification du cadre bilatéral en matière d'enveloppe de droits de trafic.

Ou bien l'accord aérien conclu entre la France et le Turkménistan le 2 mars 2013, une loi en a autorisé la ratification, accord publié par décret du 19 octobre 2015, JO du 21 octobre 2015, p. 19510. La France désigne un ou plusieurs transporteurs susceptibles d'effectuer la liaison France - Achgabat, le Turkménistan lui ou leur accordant alors les autorisations d'exploitation. Le ou les entreprises de transport désignées par la France doivent être "établies" sur le territoire de la République française, elles doivent y avoir leur siège ou à tout le moins un établissement. Elles doivent être contrôlées par des capitaux européens, elles doivent être titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un État

faisant partie de l'UE.

L'amendement à l'accord du 9 novembre 1967 entre la France et la Nouvelle Zélande. Accord du 22 septembre 2015 publié par un décret du 29 décembre 2015 publié au JORF du 31 décembre 2015. Amendement sous forme d'échange de lettres signées à Auckland le 2 mai 2016, JO du 7 octobre 2016 : l'annexe donne le tableau des routes. Il y a les routes pour les entreprises de transport aérien désignées par la France, il y a les routes pour celles désignées par la Nouvelle Zélande. L'amendement concerne en particulier les routes avec la Nouvelle Calédonie.

La France a conclu le 18 juin 2015 avec l'Afrique du Sud un accord dans le domaine des transports, accord publié au JO du 19 mars 2016. La coopération en matière d'aviation civile entre les deux États s'opère dans le cadre d'un arrangement technique du 31 mai 2001.

Une loi du 26 janvier 2017 autorise la ratification d'un accord, entre la France et le Gabon, du 27 novembre 2012 en matière de services de transport aérien. Le décret n° 2019-192 du 15 mars 2019 publie cet accord fait à Paris le 27 novembre 2012.

Une loi du 2 août 2017 autorise l'approbation d'un accord conclu le 22 août 2014 à Moroni entre la France et l'Union des Comores en matière de services de transport aérien. L'accord a été publié par un décret du 2 janvier 2018, JO du 4 janvier 2018.

Une loi du 2 août 2017 autorise l'approbation d'un accord conclu à Paris le 17 septembre 2014 entre la France et les Philippines et le décret du 13 mars 2018 publie l'accord relatif aux services aériens entre France et Philippines.

La France et la Côte d'Ivoire ont conclu le 28 avril 2016 un accord relatif aux services aériens. Le JO du 31 juillet 2019 donne le décret du 29 juillet 2019 en assurant la publication. Chaque État donne le droit à l'autre État d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe à l'accord. Une entreprise de transport désignée par une partie contractante a également le droit d'effectuer des escales sur le territoire de l'autre partie aux points mentionnés pour ces routes afin d'embarquer ou de débarquer des passagers ou du fret à destination ou en provenance de la 1^{re} partie contractante. L'entreprise de transport désignée par la France est établie sur le territoire de la République française. Le cabotage est interdit : l'accord ne confère pas au transporteur d'une partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie contractante, moyennant location ou rémunération, des passagers, leurs bagages ou du fret, à destination d'un autre point situé sur le territoire de l'autre partie contractante. Les entreprises françaises et ivoiriennes désignées par chaque État doivent disposer de possibilités équitables et égales de concurrence. Chaque État n'accorde pas de subventions ou d'aides publiques qui fausseraient la concurrence loyale et équitable. Sous menace de révoquer, au pire, les autorisations d'exploitation.

Les autres États membres de l'UE font de même.

La Commission conteste en date du 19 mai 2011 l'attitude de la Roumanie qui a conclu avec la Russie un accord aérien. Ces accords bilatéraux, en ce qui concerne les dispositions propres à la désignation des transporteurs, doivent concerner tous les transporteurs de l'Union et pas seulement les compagnies de l'État européen signataire. La difficulté vient en partie de la Russie qui refuse de considérer que tous les transporteurs européens doivent bénéficier du même traitement. La Commission a adressé des mises en demeure semblables à l'encontre de nombreux États membres de l'Union. Ces accords devraient normalement être renégociés et purgés des clauses d'inspiration nationaliste, ils devraient au pire être dénoncés, ce qui aurait l'inconvénient de mettre fin pendant plusieurs mois aux échanges aériens en attendant la conclusion d'un accord sans faille. La question est plus politique que juridique.

. 2^o possibilité. La négociation et la conclusion de l'accord aérien à l'échelon de l'Union européenne

L'Union européenne - en concours avec ses États membres - conclue dans une telle hypothèse des accords bilatéraux en matière aérienne avec les gouvernements étrangers.

La Commission encourage le processus. Le Parlement européen souhaiterait peser sur les négociations. Les accords auxquels l'UE est partie sont plus ou moins complets, ils sont dits horizontaux ou globaux.

1° modèle : l'accord horizontal

L'UE est appelée à conclure des accords ne concernant qu'un nombre limité de points relevant de la compétence de l'Union.

On parle alors d'*accords horizontaux* sur certains aspects des services aériens. On peut citer l'accord horizontal sur certains aspects des services aériens, conclu par l'UE avec la Moldavie, Singapour, Inde, Nouvelle Zélande, Union économique et monétaire ouest africaine UEMOA, Macao, Sri Lanka ... : en particulier il s'agit de purger les accords bilatéraux classiques des dispositions d'esprit nationaliste condamnées par la jurisprudence de la Cour de justice. 55 États ont conclu de tels accords avec l'Union. Certains États tiers refusent encore de reconnaître le principe de la désignation UE dans les accords bilatéraux. Les accords bilatéraux entre chaque État membre et l'État tiers subsistent pour le surplus. C'est ainsi qu'est entré en vigueur l'Accord, conclu à Marseille le 28 septembre 2008 entre la Commission européenne et l'Inde sur certains aspects des services aériens, le 21 février 2018, JOUE du 26 mars 2018.

Une décision du Conseil de l'UE du 26 juin 2018 autorise la signature d'un accord entre l'UE et la RP de Chine. Il s'agit de mettre les accords bilatéraux existant entre 27 États membres et la Chine en conformité avec le droit de l'Union. L'UE a conclu un accord avec les Philippines sur certains aspects des services aériens, voir la décision du Conseil d'approbation de l'accord du 14 mai 2019, JOUE du 23 mai 2019.

2° modèle : l'accord aérien global

Ces modèles d'accords sont conclus par l'Union ainsi que par chacun des États membres de l'UE, puisqu'on est en présence d'une compétence partagée. Ces accords sont habituellement d'esprit libéral et remplacent les accords bilatéraux antérieurs négociés au niveau de chaque État.

La Commission est favorable à la conclusion d'"*accords aériens globaux*".

Citons quelques -uns de ces accords aériens globaux.

- avec les États des Balkans, Albanie, Macédoine, Bosnie Herzégovine, Monténégro, Serbie, Kosovo, ainsi qu'avec l'Islande et la Norvège, création d'un espace commun européen, 9 juin 2006.

La Commission européenne pressait en mai 2013 la Belgique et la Grèce de ratifier l'accord. Elle menaçait de saisir la CJUE. Question relevant du droit européen : ces États ont-ils l'obligation juridique de ratifier ? La commission faisait valoir le principe de coopération loyale.

L'accord multilatéral, approuvé par le conseil de l'UE le 9 octobre 2017, est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2017, la dernière ratification ayant été donnée le 25 octobre 2017. JOUE du 14 janvier 2017.

La Communauté des transports a été instituée par un traité signé le 9 octobre 2017 entre l'Albanie, la Bosnie H., la Macédoine du Nord, le Kosovo, le Monténégro, la Serbie d'une part et l'UE d'autre part. Traité approuvé par le Conseil le 4 mars 2019, JOUE du 13 mars 2019, L 71/1.

- avec le Maroc

L'accord signé le 12 décembre 2006, approuvé au nom de l'Union le 22 janvier 2018, est entré en vigueur le 19 mars 2018. JOUE du 9 janvier 2019.

Le décret du 24 mai 2018, JORF du 27 mai 2018, texte n° 4, porte publication de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la communauté européenne et ses États membres, et le royaume du Maroc, signé à Bruxelles le 12 décembre 2006.

Cet accord ne s'applique pas au territoire du Sahara occidental, de telle sorte que le front Polisario n'a pas qualité pour contester la décision UE approuvant la conclusion de l'accord conclu entre l'UE et la Maroc, ordonnance du Tribunal du 30 novembre 2018, affaire T – 275/18. La praxis est peut-être en sens contraire.

- avec les États-Unis

On ne saurait trop insister sur l'importance de la liaison Nord Atlantique reliant la vieille Europe au Nouveau Monde.

L'accord a été conclu en deux temps

. L'accord de première étape, conclu les 25-30 avril 2007, donne lieu à application à titre provisoire depuis le 30 mars 2008.

Les transporteurs européens peuvent organiser des services aériens internationaux entre les aéroports européens et tous points des États-Unis.

Les transporteurs de l'Union ne peuvent pas faire de cabotage sur les lignes intérieures américaines, (ils ne sont guère demandeurs), art. 3 § 6 lettre b ; ils sont contraints de conclure des accords de partage de code avec des transporteurs américains pour proposer à leurs clients des vols avec correspondance aux États-Unis, les investisseurs européens ne peuvent pas détenir plus de 25 % des droits de vote dans une société américaine de transports aériens.

Les transporteurs américains peuvent faire des services aériens entre les États-Unis et un ou plusieurs États membres. Ils peuvent ainsi faire un vol commercial entre deux États européens, ils ne le peuvent pas pour un vol à l'intérieur d'un seul État européen. Article 3 § 6 lettre a.

. L'accord de seconde étape

Un accord provisoire du 25 mars 2010 et le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010, qui a donné lieu à application à titre provisoire à partir de cette date.

Les transporteurs américains ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'UE et de 5 pays, sans desservir de point sur le territoire des USA. Cette disposition contenue au nouvel article 21 § 3 de l'accord suppose que les dispositions de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les ressortissants de l'autre partie. Il faudrait donc pour que la disposition entre en vigueur que des ressortissants américains puissent détenir une participation majoritaire dans le capital d'un transporteur européen et qu'ils puissent en prendre le contrôle. Il faudrait également que les ressortissants européens puissent détenir une participation majoritaire et prendre le contrôle effectif d'un transporteur américain. Ce qui ne semble pas être le cas actuellement.

Les transporteurs aériens de l'UE ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des États-Unis et de 5 autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'UE. C'est le comité mixte qui dresse la liste de ces pays. Nouvel article 21 de l'accord, § 4. Cette disposition suppose l'entrée en vigueur de règles concernant l'imposition de restriction, que la Commission européenne ait le pouvoir d'évaluer le processus avant que ces mesures restrictives ne soient imposées et qu'elle ait le pouvoir d'engager une action judiciaire à l'encontre des mesures projetées avant leur imposition (par l'autorité nationale). Cette condition semble remplie avec le règlement n° 598/2014 à l'entrée en vigueur fixée au 13 juin 2016. L'accord fait jouer un rôle important au comité mixte pour l'application concrète de ces dispositions.

Les transports cargo bénéficient d'un régime plus libéral. Article 3 § 1 lettre c de l'accord.

Les transporteurs américains peuvent faire les services tout-cargo entre tout État européen et d'autres points, y compris un autre État européen.

Les transporteurs européens peuvent accomplir des services tout-cargo entre les États-Unis et tout point ou tous points.

L'accord de transport aérien de Luxembourg et d'Oslo des 16 et 21 juin 2011 étend, avec quelque amodiation, cet acquis diplomatique UE / EU à la Norvège et à l'Islande. Un accord annexe a été conclu ayant pour objet de maintenir le caractère bilatéral de l'accord États-Unis / Union européenne.
(Une loi du 15 mars 2018 autorise la ratification de cet accord, JORF du 16 mars 2018)

Ces accords ont la nature d'accords mixtes. L'UE ainsi que les États ont la qualité de parties contractantes à l'accord mixte UE/États européens/USA.

[

Droit institutionnel européen : le processus d'adoption de l'accord aérien USA/ UE et ses États membres

La Commission a contesté, au regard du droit institutionnel de l'UE, la façon dont cet accord d'adhésion et l'accord

annexe ont été conclus au sein de l'Europe.

C'est par une unique décision « hybride » émanant à la fois du Conseil et des représentants des gouvernements prise le 16 juin 2011 que ces deux accords avaient été par consensus approuvés.

L'avocat général Paolo Mengozzi avait estimé le 29 janvier 2015, C-28/12, que la procédure suivie était irrégulière et ne respectait pas les dispositions de l'article 218 TFUE. Il aurait fallu prendre deux actes distincts, l'un à l'échelon du seul Conseil, un autre relevant de l'inter-gouvernemental. L'avocat général admet cependant qu'un acte formellement unique aurait été envisageable, du moment que l'accord aurait mentionné que la procédure de votation à la majorité qualifiée avait été respectée et que l'Union comme acteur de la vie internationale avait adopté une décision qui lui était propre.

L'arrêt a été rendu mardi 28 avril 2015 par la CJUE, RTD Européen 2015.617 obs. Catherine Flaesch- Moigin, il suit la thèse de la Commission, il annule la décision du Conseil et des représentants des gouvernements.

Les traités fondateurs de l'union ont instauré un nouvel ordre juridique au profit duquel les États ont limité dans des domaines de plus en plus étendus leurs droits souverains !

Chaque institution doit agir dans la limite des attributions qui lui sont conférées.

Cette décision prise fusionne deux actes différents, l'acte relatif à la signature des accords au nom de l'Union et un acte relatif à l'application provisoire de ces accords par les États membres.

L'acte aurait dû être adopté par le seul Conseil.

Les deux actes différents ne sauraient être adoptés dans le cadre d'une procédure unique.

Il y a lieu d'annuler la décision.

Mesure transitoire : les effets de la décision attaquée sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur dans un délai raisonnable d'une nouvelle décision devant être adoptée par le conseil en vertu de l'article 218 § 5 et 8 TFUE.

]

Le Conseil d'État des Pays Bas avait fait le 7 septembre 2015 une demande de décision préjudicielle concernant l'interprétation de cet accord de transport aérien, C-470/15, JOUE du 30 novembre 2015, C 398/17. L'affaire a été radiée, ordonnance du 15 décembre 2015, JOUE du 29 février 2016.

L'accord instaure un comité mixte, composé de représentants des États-Unis, de la commission européenne et des États membres, chargé de la mise en œuvre de l'accord.

Tout différend concernant l'application ou l'interprétation de l'accord donne éventuellement lieu à arbitrage.

- avec le Canada

Accord du 17 décembre 2009

La loi du 22 novembre 2012 autorise la ratification de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la communauté européenne signé à Bruxelles.

Cet accord, par une décision du Conseil, est approuvé le 15 avril 2019 au nom de l'Union.

Il est entré en vigueur le 16 mai 2019.

Le JORF du 18 août 2019 contient le décret du 16 août 2019 portant publication de l'accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres signé à Bruxelles le 17 décembre 2009.

Les entreprises de transport aérien bénéficient de la libre fixation des prix sur la base d'une concurrence libre et loyale.

Les autorités aéronautiques discutent des prix revêtant un caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire.

L'accord économique et commercial global, AECG, du 30 octobre 2016 conclu entre le Canada, l'UE et ses États membres, JOUE du 14 janvier 2017, contient, noyées dans une myriade de règles, quelques dispositions concernant les services aériens.

- avec la Géorgie, un accord a été signé à Bruxelles le 2 décembre 2010, application provisoire, JOUE du 20 novembre 2012

- avec la Jordanie, accord paraphé le 17 mars 2010, signature 15 décembre 2010

- accord avec la Moldavie du 26 juin 2012 sur la création d'un espace aérien commun entre l'UE et ses États membres et la Moldavie.

La loi n° 2016-945 du 12 juillet 2016 autorise la ratification par la France de cet accord.

- accord avec l'État d'Israël : accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne d'une part et le gouvernement de l'État d'Israël d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013. Application à titre provisoire.

Libéralisation progressive étalée sur 5 ans. Au terme de la période transitoire, les appareils européens pourront ainsi sur une route spécifiée décoller d'un aéroport européen avec des passagers, faire des escales en Europe et atterrir en Israël. Idem par réciprocité pour les transporteurs d'Israël. Refus du cabotage interne : les appareils israéliens ne pourront pas embarquer des passagers à Toulouse pour les déposer à Paris. Concurrence loyale, refus des subventions. Israël s'engage à observer la réglementation européenne en matière d'aviation civile, sécurité aérienne, sûreté, gestion du trafic, environnement. Accord étendu à la Croatie.

(Une loi du 15 mars 2018 en autorise la ratification)

- avec le Brésil, un accord avait été paraphé en mars 2011, le Brésil en a demandé la renégociation.

- avec l'Azerbaïdjan

Le Conseil de l'UE souhaite l'ouverture de négociations avec la Turquie, l'Inde, la Russie, les pays du Golfe Persique, les pays du Sud Est asiatique ASEAN, la Chine.

On avait évoqué en février 2014 la conclusion d'un accord de ciel ouvert entre l'UE et l'ANASE lors d'une réunion tenue à Singapour. Il faudrait pour cela que la commission européenne obtienne un mandat de négociation de la part du conseil de l'UE regroupant les 28 ministres des transports des États membres. L'ANASE regroupe Brunei, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, la Birmanie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam.

La Commission a publié en décembre 2015 un paquet aviation, elle demande aux États des mandats de négociation.

Le Conseil a autorisé la Commission à entamer des négociations en matière de services aériens avec l'ASEAN, la Turquie, le Qatar et les Émirats arabes unis.

Les accords aériens sont enregistrés auprès de l'OACI.

ii. L'attribution des droits de trafic aux transporteurs aériens internationaux

α)

Comment un transporteur français ou européen peut-il assurer des services aériens commerciaux réguliers entre un aéroport européen et un aéroport extra-européen ?

Les choses se font en deux temps : une désignation, une autorisation.

Premier temps. La désignation.

Le transporteur (français ou européen) commence par demander à être désigné.

Il demande - en application de l'accord aérien bilatéral conclu avec l'État étranger - l'exercice des droits de trafic à l'État (dont il dépend).

Cet État désigne ainsi à l'autre partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

Les gouvernements ont publié au JOUE des dispositions indiquant leur mode de procéder, en particulier lorsque l'accord bilatéral contient des dispositions restrictives concernant le nombre de transporteurs désignés, les fréquences et les capacités.

(La Pologne a été condamnée le 7 novembre 2013 par la CJUE, C-90/12, pour carence : lorsque l'État en cause conclut des accords bilatéraux limitant l'utilisation des droits de trafic ou limitant le nombre des transporteurs européens admis à faire valoir les droits de trafic, cet État doit dans les délais élaborer et publier le dispositif prévu. La Pologne prétendait pour échapper à la condamnation qu'elle n'avait pas à publier un tel dispositif, car elle n'était pas liée par des accords de cette nature. Le moyen de défense ne prospère pas devant la Cour, l'inexistence en Pologne de cette situation ne la libérait pas de l'obligation de transposer la réglementation européenne dans son droit interne, voir le commentaire de L. GRARD, Revue de droit des transports janvier 2014, commentaire 9)

En France, l'arrêté du 22 janvier 2007 est relatif à l'exploitation des services aériens réguliers, entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne, par des transporteurs aériens européens établis en France. Il indique les conditions dans lesquelles un transporteur (de siège français titulaire d'une licence délivrée par l'autorité française ou titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par un autre État européen) ayant un établissement en France peut effectuer des services réguliers entre la France, point de départ ou escale, en direction d'un pays tiers. Le transporteur doit recevoir une autorisation d'exploitation par arrêté ministériel. S'il y a des demandes concurrentes et si les droits de trafic sont limités, l'arrêté fixe les critères de choix. Sont retenus comme critères de choix les fréquences offertes, la politique tarifaire, la qualité du service, la performance en matière de lutte contre les nuisances sonores, le nombre de correspondances offertes aux passagers. Il y a des critères subsidiaires, ancienneté de la demande, contribution à l'aménagement du territoire, développement du tourisme en France, paiement des taxes et redevances, adéquation des appareils à la situation des aéroports français.

[La compagnie Air Méditerranée a été mise en liquidation judiciaire, elle était titulaire de droits de trafic sur des liaisons entre la France et l'Algérie, Israël, le Liban et le Sénégal. Différents avis, publiés au JO du 25 mars 2016, textes 78 à 81, informent les transporteurs aériens européens établis en France que ces droits sont disponibles. Les intéressés sont invités à faire acte de candidature.]

(Un avis publié au JO du 8 juillet 2016 fait état de la disponibilité de droits de trafic entre la France et Cuba. Les transporteurs aériens communautaires établis en France peuvent faire acte de candidature)

(Absence de clarification dans les relations aériennes entre la France et le Liban, non attribution de nouveaux droits de trafic, JO du 19 juillet 2016, texte 74)

Un arrêté du 27 février 2007 concerne les autorisations demandées par les transporteurs communautaires qui ne sont pas établis en France, mais voulant exploiter des services avec au moins une escale en France.
Arrêté du 3 juin 2008
Article 15 du règlement n° 1008/2008

L'État qui a effectué la désignation en informe l'autre État, habituellement par la voie diplomatique.

Second temps. L'autorisation.

La compagnie européenne « désignée » qui souhaite opérer avec un État non européen doit ensuite obtenir l'autorisation du gouvernement étranger.

Cette autorisation donnée au transporteur désigné est ordinairement donnée sans formalité et dans des délais brefs.

Si nous prenons à titre d'exemple l'accord aérien franco-philippin, entré en vigueur le 1^o mars 2018, il y est indiqué que : Dès réception d'une désignation effectuée par l'une des parties contractantes, et sur demande de l'entreprise de transport désignée, les autorités de l'autre partie contractante accordent, dans les délais les plus brefs, les autorisations d'exploitation appropriées.

Plusieurs conditions sont posées.

À condition, dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République française, que l'entreprise soit établie sur le territoire de la République française.

Que le contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'UE responsable de la délivrance de son certificat de transport aérien et que les autorités aéronautiques compétentes soient clairement identifiées dans la désignation.

Que l'entreprise de transport aérien soit détenue, soit directement, soit par participation majoritaire, par des États

membres de l'UE et ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États, et soit soumise à un contrôle effectif de ces États ou des ressortissants de ces États.

On retrouve des termes identiques dans nombre d'accords conclus par la France.

Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, sous réserve de respecter les dispositions de l'accord aérien.

Les autorisations ne sont pas toujours accordées sans difficultés.

On cite le cas de la compagnie norvégienne NAI, Norwegian Air International Limited. Cette compagnie se fonde sur l'accord de ciel ouvert conclu entre l'Europe et les États-Unis, l'accord ayant été étendu à la Norvège, pour obtenir cette autorisation de la part des autorités américaines. Les autorités américaines ont refusé pendant deux ans d'accorder l'autorisation, le département américain des transports a finalement le 15 avril 2016 donné par provision l'autorisation. La demande concerne une filiale de la compagnie norvégienne incorporée en mars 2013, en Irlande, pays dont la législation du travail ne serait pas trop exigeante pour l'employeur. Cette autorisation est vigoureusement contestée aussi bien par des transporteurs européens et américains que par des associations de pilotes, l'Irlande étant taxée de conférer un pavillon de complaisance à une compagnie à bas coûts se constituant en Irlande pour échapper à l'application du droit norvégien et faire gérer le personnel par une société implantée à Singapour.

Les opposants font état de l'article 17 bis de l'accord Europe - États-Unis :

"1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes de travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.

2. Les principes énoncés au paragraphe 1 doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes."

Les autorités des États-Unis ont estimé que l'article 17 bis ne fournissait pas un fondement suffisant pour rejeter la demande émanant de la société norvégienne ou irlandaise, déjà habilitée par son autorité nationale.

Cette décision du département américain des transports a suscité la critique des syndicats et de membres du congrès.

La décision du département des transports est susceptible de recours jusqu'au 6 mai 2016. L'affaire sera ensuite dévolue au président des États-Unis pour approbation dans les 60 jours.

On peut consulter sur ce point le bulletin du 2 mai 2016 du cabinet Condon / Forsyth, signé par John Maggio et Zachary D. Greoendyk.

β) Comment une compagnie non européenne peut-elle ouvrir une ligne régulière entre son pays et un aéroport situé en France ?

Il faut tenir compte de l'accord bilatéral liant la France avec cet État étranger.

La compagnie dépose une demande, l'État (non européen) du transporteur procède à la désignation, l'autre partie (européenne) accorde ensuite les autorisations et agréments dans les termes et sous les réserves de l'accord aérien bilatéral.

B. Les transports non réguliers : les transports à la demande

La notion de transports non réguliers ou transports à la demande (charters)

On parle transport non régulier lorsqu'il n'y a pas de la part de l'exploitant de vente individuelle de chaque billet à chaque passager, il n'y a pas d'horaire régulier, il n'y a pas de liaisons régulières systématiques faites en série, ce sont des liaisons occasionnelles.

Les accords bilatéraux des temps anciens n'en traitaient pas.

L'art. 5 de la convention de Chicago sous des accents très libéraux (les aéronefs étrangers n'assurant pas des services

réguliers ont le droit de pénétrer dans l'espace aérien, ils peuvent le traverser sans avoir besoin d'une autorisation) énonce toutefois que ces aéronefs peuvent embarquer et débarquer des passagers ou des marchandises, l'État d'embarquement ou de débarquement pouvant imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Ces transports non réguliers sont libéralisés à l'intérieur de l'Union européenne.

Ils ne le sont pas s'il s'agit d'un vol entre l'Europe et un État tiers.

Ces transports occasionnels ou saisonniers sont de fait soumis à la double autorisation de l'État de l'aérodrome de départ et de l'État de l'aérodrome d'arrivée.

Article R. 330-8, III, du CAC, libéral pour les transporteurs modestes.

Des restrictions continuent à exister à l'échelon national concernant les liaisons entre un État tiers et un État européen, destinées à être assurées par un transporteur européen ayant une nationalité différente de celle de l'État de destination. On se demande si cette réglementation nationale est compatible avec les principes du droit européen.

On peut recueillir sur ce point les enseignements tirés de l'affaire International Jet Management, C-628/11.

Les faits concernent une compagnie autrichienne effectuant des transports à la demande entre Moscou ou Ankara d'une part, et l'Allemagne d'autre part. La compagnie autrichienne détient les autorisations et certificats requis par le droit autrichien. Le droit allemand exige qu'une telle compagnie (non allemande) reçoive une autorisation des autorités allemandes pour pénétrer dans l'espace aérien allemand pour effectuer des vols privés en provenance d'États tiers à destination de l'Allemagne. La demande d'autorisation pour des vols non réguliers avec atterrissage à des fins commerciales (vols occasionnels) doit être introduite à l'avance, de 2 jours à 4 semaines, avant le décollage des vols envisagés auprès du ministère fédéral des transports. En l'espèce, cette société autrichienne avait violé l'interdiction d'entrer dans l'espace aérien allemand, d'où le prononcé d'amendes à son encontre. Le transporteur aurait dû produire une attestation suivant laquelle aucun transporteur allemand n'était disposé à effectuer ces vols à des conditions comparables.

Le transporteur invoque le règlement n° 108/2008 qui lui conférerait le droit de pénétrer dans l'espace européen sans autorisation. Il invoque le principe de non-discrimination prévu par l'article 18 TFUE pour contester le prononcé des amendes. La règle allemande serait contraire à l'article 56 TFUE qui prône la libre prestation des services dans l'Union.

L'avocat général Yves Bot dans ses conclusions déposées le 30 avril 2013 fait remarquer que le législateur européen n'a pas libéralisé les liaisons aériennes entre les pays tiers et les États membres de l'Union. Ces liaisons faute d'avoir été libéralisées sont-elles cependant soumises au principe de non-discrimination ? L'article 100 § 2, propre à la politique commune des transports et au transport aérien et maritime, n'écarte pas le transport aérien du champ d'application du traité. L'avocat général estime qu'on peut faire appel à l'espèce à l'article 18 qui interdit les restrictions imposées par les réglementations nationales. La règle allemande distingue selon le siège du transporteur et l'autorité ayant délivré la licence d'exploitation. Les transporteurs allemands ne sont pas visés, les autres transporteurs européens si. L'autorisation n'aurait pas été requise si l'avion venant de Moscou avait fait escale à Vienne avant de se rendre à Berlin. L'avocat général conclut qu'on est en présence d'une discrimination fondée sur la nationalité.

La CJUE a rendu dans cette affaire International Jet Management son arrêt le 18 mars 2014, RTD Européen 2015.411 obs. L. Grard, en fondant sa solution sur la violation de l'article 18 TFUE par la réglementation allemande. Il y a discrimination à l'égard du transporteur autrichien soumis à autorisation, car, si c'était un transporteur allemand qui avait effectué la liaison, l'Allemagne n'aurait pas exigé de lui une autorisation. La législation allemande imposant au transporteur autrichien qu'il obtienne l'autorisation de pénétrer dans l'espace aérien allemand pour effectuer des vols privés non réguliers en provenance d'un État tiers et à direction de l'Allemagne est contraire à l'article 18 TFUE, d'autant que l'Allemagne exigeait pour accorder cette autorisation l'attestation que les transporteurs allemands n'étaient pas disposés à effectuer de tels vols.

L'arrêt indique cependant que l'UE n'a pas libéralisé les services de transport aérien concernant les liaisons entre les États membres et les tiers. Implicitement, cette absence permettrait à l'État allemand de soumettre à autorisation tous les transports à la demande effectués entre un État tiers et l'Allemagne, en prenant soin de ne pas faire de discrimination entre transporteurs allemands et transporteurs européens de siège extra-germanique. Les États membres sont en droit en application de l'article 58 § 1 d'imposer certaines restrictions à la fourniture des services de transports aériens pour les liaisons entre les pays tiers et l'Union dans la mesure où le législateur européen n'a pas exercé la compétence que lui reconnaît l'article 100 § 2 pour libéraliser ce type de services. Les États n'en demeurent pas moins soumis au principe

L'accord aérien USA/UE libéralisant les services aériens entre les deux rives de l'Atlantique a une portée générale, qu'il s'agisse de services réguliers ou non. Une disposition mentionne vols réguliers et affrétés, art. 3 § 4.

L'accord aérien entre l'UE et le Canada comporte également des dispositions propres aux vols affrétés/vols non réguliers, art. 13 § 16 et 17. Lorsqu'elles reçoivent une demande d'exploitation de vols affrétés et d'autres vols non réguliers, les parties (contractantes) délivrent dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments sollicités au transporteur aérien concerné.

La politique de libre échange et de libéralisation des services est poursuivie par l'organisation mondiale du commerce, OMC.

L'accord de Marrakech institue l'OMC, 15 avril 1994, annexe 1 B, accord général sur le commerce des services AGCS, annexe sur les services de transport aérien, l'accord ne concerne pas les droits de trafic, en revanche il s'applique aux services de réparation des aéronefs, à la commercialisation des services, aux systèmes informatisés de réservation
Caroline Breton, Une invocabilité contestée : l'exemple de l'invocabilité des accords de Marrakech dans l'ordre juridique de l'Union européenne, Mélanges Daillier, p. 631

L'OMC a élaboré un projecteur sur les accords en matière de services aériens. C'est au minimum une pièce d'information et de documentation.

§ IV. Les capacités et les programmes d'exploitation

Les accords bilatéraux réglementaient les capacités : le nombre de passagers kilomètres et de tonnes kilomètres admis à bord était contingenté. Même si cela n'était pas tout à fait vrai, on devait grosso modo parvenir à un partage approximatif du trafic moitié moitié entre les deux compagnies désignées.

Si on prend à titre d'exemple l'accord franco-philippin, il indique que le programme d'exploitation de l'entreprise désignée par un État peut être soumis à autorisation par les autorités aéronautiques de l'autre État. Le programme d'exploitation précise les horaires, la fréquence des services, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public.

Emirates dessert Paris, Lyon et Nice. Cette compagnie demande à assurer une desserte plus fréquente de la ligne entre les Émirats et Lyon, la liaison existe depuis 2012 avec Dubaï, il y a 5 vols par semaine, mais la compagnie réclamerait un vol quotidien. Il convient de se référer à l'accord bilatéral France- Émirats arabes unis de 1993. L'État français est hostile, il peut contrôler la fréquence des services, il refuse. Les mauvais esprits parlent d'une politique de faveur envers Roissy et Air France. La question de l'attribution des créneaux horaires se pose en sus à Lyon, qui est un aéroport coordonné. Air France qui a une liaison avec l'émirat depuis Roissy se plaint d'une concurrence inégale avec la compagnie Emirates, qui recevrait une aide importante de la part de son gouvernement, ce que nie la compagnie des émirats. Il y a, en mars 2018, au sein de la commission des transports du parlement européen, une initiative destinée à priver de leurs droits de trafic les compagnies étrangères auteurs d'actes de concurrence déloyale.

Lorsque le ministre chargé des transports délivre la licence d'exploitation de transporteur aérien, il est précisé dans l'arrêté que la compagnie doit conduire son exploitation en conformité avec les articles R. 330-8 et 330-9 CAC. Voir à titre d'exemple l'arrêté du 19 août 2019 octroyant une licence d'exploitation à la société Intaairline, JO du 24 août 2019.

L'article R. 330-8 CAC impose le dépôt auprès de ministre chargé de l'aviation civile des programmes d'exploitation des services aériens de transport public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national.

L'article R. 330-9 CAC est relatif au transporteur contractuel qui fait effectuer le déplacement par un transporteur de fait. De tels accords commerciaux nécessitent, du moment que ces transporteurs sont titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France, une autorisation ministérielle.

§ V. Les tarifs

Les tarifs désignent en matière aérienne non seulement le coût du transport mais plus largement les conditions du contrat entre la compagnie et ses clients, passagers, expéditeurs. Les tarifs étaient, pendant une longue période, déterminés dans des conférences de trafic tenues à l'échelon des grandes régions mondiales sous l'égide de l'IATA.

La réglementation imposait aux compagnies de déposer leurs tarifs afin d'en obtenir l'homologation. Il y avait contravention pour le transporteur de ne pas les observer.

La liberté de la tarification est introduite en droit européen avec l'article 22 du règlement n° 1008/2008 : les transporteurs aériens européens fixent librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret, sous réserve de la réglementation des liaisons soumises à des obligations de service public. Idem en ce qui concerne les transporteurs aériens des pays tiers sur la base de la réciprocité

Il eût été préférable d'indiquer que dans une économie de marché et de liberté économique le prix du transport résultait du jeu de l'offre et de la demande et qu'il était librement déterminé par les parties contractantes. On peut nous objecter que le contrat de transport de passagers relève des contrats d'adhésion et que le passager ne discute guère ordinairement le montant des tarifs des billets. La disposition en réalité ne relève pas du droit privé mais du droit public économique. Le législateur européen entend uniquement signifier que la fixation des tarifs ne relève pas de la compétence des États, mais de celle des opérateurs aériens.

La loi n°2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à l'outremer prévoit un rapport du gouvernement au Parlement analysant le niveau des différents prélèvements et taxes applicables aux liaisons aériennes et au fret aérien. Les transporteurs doivent communiquer des données statistiques sur les structures des coûts et sur les prix. Art. L. 6700-2 du code des transports

(L'accord USA/UE de 2007 indique, dans son article 13, que les tarifs des services aériens exploités en vertu de cet accord aérien sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur dépôt ne peut être imposé. Les autorités peuvent cependant demander à être informées sur les tarifs anciens, actuels et futurs)

La lutte contre les prix anormalement bas : **Les prix prédateurs**

Certains transporteurs pourraient avoir la tentation de mener temporairement une politique de prix prédateurs pour éliminer leurs concurrents, et pratiquer ensuite, la concurrence écartée, des prix très élevés au détriment de leurs clients.

Le droit de la concurrence sanctionne les pratiques anti-concurrentielles, au titre des ententes ou de l'abus de position dominante. Cf. infra, à propos des coopérations entre transporteurs. Certains transporteurs aériens voient leur politique tarifaire contestée par les consommateurs sur le fondement du droit antitrust.

Cette contestation peut également être élevée par une compagnie aérienne, prétendant souffrir d'un manque à gagner du fait de la politique agressive menée par un transporteur concurrent.

On relève, à titre d'exemple, les mentions suivantes dans l'accord franco-gabonais de 2012 à l'article 15. Les autorités aéronautiques des deux parties contractantes peuvent désapprouver des tarifs qui sont déraisonnablement discriminatoires, exagérément élevés ou restrictifs en raison d'un abus de position dominante, ou artificiellement faibles en raison de subventions ou d'aides directes ou indirectes, ou qui sont susceptibles d'entraîner une situation de dumping.

Le conflit entre la compagnie lithuanienne en faillite et le transporteur letton Air Baltic

[Dans le conflit que nous allons maintenant évoquer, on avait relevé une procédure préliminaire de demandes de mesures provisoires, cf. plus loin dans le développement consacré aux aides publiques. C'est la reconnaissance à Riga de la décision prise à Vilnius qui faisait débat.]

Un contentieux oppose la compagnie Lithuanian Airlines, en liquidation, à l'aéroport de Riga et à Air Baltic.

La compagnie lithuanienne, qui effectuait des vols depuis Vilnius capitale de la Lituanie, se prétend victime sur certains vols de prix prédateurs résultant d'une entente prohibée entre l'aéroport de Riga et le transporteur letton, l'ayant mené au défaut.

La compagnie lithuanienne organisait des vols depuis Vilnius.

La compagnie lettone Air Baltic desservait elle aussi l'aéroport lithuanien. Elle aurait pratiqué des tarifs prédateurs sur les vols qu'elle organisait pour évincer son concurrent du marché.

Air Baltic aurait bénéficié à l'aéroport de Riga de remises portant sur les redevances de décollage et d'atterrissage.

La compagnie lithuanienne en liquidation a agi devant les juridictions lithuanienes (Vilnius) en responsabilité contre l'aéroport de Riga et la compagnie lettone Air Baltic (qui a son siège à Riga).

La compagnie en liquidation entend plaider devant les juridictions de son pays, l'État lithuanien, et non devant celles de l'État letton, où se trouve le siège social de son concurrent dont les pratiques l'auraient menée à l'insolvabilité.

Une demande de décision préjudicielle a été posée le 19 janvier 2017 par une cour de Lituanie, portant sur l'interprétation de la disposition du règlement Bruxelles I, n° 44/2001, offrant au demandeur une option de compétence en matière délictuelle. Le débat concerne, non pas le fond du droit, mais la compétence juridictionnelle pour connaître de cette action en responsabilité. La matière ne relève que façon indirecte du droit aérien.

La compagnie lithuanienne est-elle en droit de se prévaloir de l'option de compétence offerte en matière délictuelle pour agir devant les juridictions de Lituanie contre deux entités ayant leur siège en Lettonie ?

L'avocat général Michal Bobek a présenté dans cette affaire ses savantes et subtiles conclusions le 28 février 2018.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 5 juillet 2018, C-27/17.

Le principe du règlement de Bruxelles I, c'est que le demandeur assigne le défendeur devant les juridictions de l'État européen où le défendeur a son domicile. Article 4 de la nouvelle version, 1).

Les sociétés et personnes morales sont domiciliées là où est situé leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur principal établissement, article 63 de Bruxelles I nouvelle version.

Le règlement établit, à côté du chef de compétence principale, des options de compétence, il fixe des compétences spéciales.

L'arrêt entend faire une interprétation stricte des règles de compétence spéciale, attendu 26.

Une règle de compétence spéciale existe en matière délictuelle.

Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre en matière délictuelle ou quasi délictuelle devant *le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit* ..., art. 5 § 3 du règlement n° 44/2001, Bruxelles I. [Article 7, 2) du règlement Bruxelles I, version n° 1215/2012 du 12 décembre 2012]

La question de la compétence internationale, pour trancher le fond du litige, des juridictions lithuanienes est ainsi posée.

Le lieu où le fait dommageable s'est produit désigne dans la jurisprudence constante de la CJUE aussi bien le lieu de l'évènement causal qui est à l'origine du dommage que le lieu de la matérialisation du dommage.

Le demandeur peut ainsi assigner son adversaire devant le tribunal de l'un ou de l'autre de ces lieux.

La compétence du tribunal du lieu de « l'évènement causal à l'origine du dommage »

(En droit français interne, on dirait le lieu de commission de la faute ou du fait dommageable, *forum loci culpae*)

L'avocat général estime qu'en matière de prix prédateurs, c'est le lieu où les prix prédateurs ont été proposés et appliqués qui est le lieu de l'évènement causal. Ce qui désigne Vilnius et autorise la compétence des juridictions de la Lituanie.

L'arrêt examine la question.

Il semble qu'il y ait eu en l'espèce un accord anticoncurrentiel conclu à Riga entre l'aérodrome de Riga et la compagnie lettone Air Baltic, l'aérodrome faisant bénéficier la compagnie lettone de rabais préférentiels sur les services de décollage et d'atterrissage. Riga peut apparaître comme le lieu de l'évènement causal à l'origine du dommage.

En ce qui concerne les prix prédateurs, et si on considère que leur pratique constitue une infraction distincte, la juridiction du lieu où ce comportement a été mis en œuvre doit être considérée comme compétente. Il y aurait abus de position dominante imputable à la compagnie lettone, l'entreprise dominante profitant de sa situation dominante pour appliquer des prix prédateurs sur le marché des vols aériens concernant Vilnius.

La cour conclut :

La notion du lieu où le fait dommageable s'est produit peut être comprise comme étant, soit le lieu de la conclusion d'un acte anticoncurrentiel contraire à l'article 101 TFUE, soit le lieu où les prix prédateurs ont été proposés et appliqués si ces pratiques étaient constitutives d'une infraction punie par l'article 102 TFUE.

Le chef de compétence du tribunal du lieu de « la matérialisation du dommage »

Lex loci damni.

L'avocat général estime que ce lieu est celui où le demandeur allègue une perte des ventes. Il doit s'agir d'un dommage spécifique, subi par le demandeur, celui dont il demande réparation. Dans ce contentieux, ce qui est mis en cause, c'est le comportement anticoncurrentiel ayant pour effet d'évincer l'entreprise du marché (du transport aérien). Une entreprise qui se livre à des activités anticoncurrentielles doit s'attendre à être atraite dans les lieux où ses actions ont des répercussions sur le marché. Ce qui est à prendre en considération, c'est le lieu où s'est matérialisée la perte des ventes alléguée. (Un préjudice financier résultera ultérieurement de la perte de ventes). La perte des ventes se concentre vraisemblablement à Vilnius, point de départ et de destination des liaisons effectuées par la compagnie lithuanienne. Le lieu de matérialisation du dommage serait la Lituanie.

L'arrêt indique qu'il faut s'en tenir au dommage initial découlant directement de l'évènement causal pour justifier l'application de la règle de compétence spéciale.

Des conséquences préjudiciables ultérieures ne peuvent pas fonder une attribution de compétence.

La question est alors de savoir si le manque à gagner dont se prévaut le transporteur lituanien victime des tarifs prédateurs de son concurrent letton peut être qualifié de dommage initial.

Le manque à gagner consiste dans les pertes subies du fait de ne pas pouvoir exploiter de façon rentable les vols au départ et à destination de Vilnius. Ce manque à gagner peut être qualifié de dommage susceptible de fonder la compétence du tribunal de l'état sur le territoire duquel le fait dommageable s'est produit.

Le dommage existe. Le marché concerné est celui où la compagnie effectue l'essentiel de ses activités, le marché lituanien. Le marché affecté par le comportement anticoncurrentiel se trouve dans l'État sur le territoire duquel le dommage est survenu.

Le règlement européen prévoit la compétence du tribunal du lieu de la succursale.

Le règlement Bruxelles I, n° 44/2001, article 5, 5) [article 7, 5), du nouveau Bruxelles I] donne compétence, s'il s'agit d'une contestation relative à l'exploitation d'une succursale / agence / établissement, au tribunal du lieu de leur situation. Air Baltic dispose d'une agence ou d'une succursale à Vilnius. La succursale est la prolongation d'une maison mère. Elle doit être dotée d'une direction, elle doit être matériellement équipée pour négocier avec les tiers.

La juridiction de Vilnius est compétente si cette succursale a joué un rôle, de façon effective et significative, dans la fixation ou dans la proposition des prix prédateurs.

Le site du cabinet américain Condon & Forsyth fait état, le 5 juin 2017, dans ses publications, d'un arrêt rendu en 2017 aux États-Unis par la cour d'appel fédérale du 9^e circuit, dans une affaire Wortman contre All Nippon Airways. Des transporteurs aériens d'Asie orientale sont suspectés d'ententes en matière de fixation des tarifs, tarifs réduits, suppléments pour l'augmentation du prix de l'essence. Ces transporteurs sont l'objet d'un recours collectif formé auprès du tribunal du district Nord de Californie pour manquement à la loi Sherman. Ils invoquent en vain pour leur défense la solution selon laquelle ils ne pourraient être poursuivis, ayant déposé leurs tarifs auprès du département des transports, DOT. Les parties ont été invitées à solliciter l'avis du DOT concernant l'étendue de ses pouvoirs de contrôle en matière de tarifs.

§ VI. LE FINANCEMENT PUBLIC DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Les aides d'État et les subventions

Les pouvoirs publics de manière directe ou indirecte entourent les opérateurs de transport aérien - en particulier à l'égard de ceux dont le capital est totalement ou partiellement public - de toute leur sollicitude, ils les font bénéficier d'aides diverses, aides à l'achat d'aéronefs, garanties d'emprunt, compensations financières alias subventions pour les lignes déficitaires, faveurs fiscales.

La fiscalité des **carburants** est favorable aux exploitants titulaires d'une licence d'exploitation.

Cette faveur émanant d'un règlement européen est vivement critiquée par certains, qui en demandent la suppression. Une étude commandée par la direction générale des transports de la Commission préconise de taxer le kérosène utilisé par les avions commerciaux. 33 centimes d'euros par litre de carburant. La taxe serait incluse dans le prix des billets, qui augmenterait de 10 %. Les moins riches prendront moins l'avion. On réduira ainsi la circulation aérienne et la pollution de l'atmosphère.

Une proposition d'initiative citoyenne « Mettre fin à l'exonération fiscale du carburant d'aviation en Europe » a été enregistrée par la Commission, décision 2019/720 du 30 avril 2019.

Le monde

La convention de Chicago, dans son article 24, en matière de transport international, indique que le carburant et les huiles lubrifiantes sont exempts des droits de douane et des autres droits et redevances similaires.

Cf. Conseil d'État, 30 juillet 2015, n° 391648

L'Europe

Une directive du 27 octobre 2003 a restructuré le cadre communautaire de la taxation des produits énergétiques. Il est prévu que les États membres exonèrent, de la taxation, les produits énergétiques fournis en vue d'utilisation comme carburant pour la navigation aérienne [autre que l'aviation de tourisme privée].

Cette directive a été, en ce qui concerne l'aviation, transposée à l'article 265 bis, 1, b) du code des douanes. Les produits énergétiques mentionnés à l'article 265 sont admis en exonération de la « taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques », TICPE, lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme carburant ou combustible à bord des aéronefs. L'exploitant, titulaire du certificat de transporteur aérien, est exonéré du moment qu'il agit à fins commerciales, notamment pour les besoins d'opérations de transport de personnes ou de marchandises, ou pour accomplir des prestations de services à titre onéreux. Pour être exonéré, l'exploitant doit réaliser une activité commerciale caractérisée par une prestation de service à titre onéreux au moyen de l'aéronef. Ce qui est déterminant, c'est l'activité exercée par l'utilisateur final de l'aéronef, qu'il en soit propriétaire, locataire, ou utilisateur à tout autre titre.

Les carburants destinés aux moteurs d'avion, pour les essais, pour l'entretien, sont également exonérés de la taxe intérieure de consommation, art. 265 bis, 2.

Un arrêté du 17 décembre 2015 fixe les modalités d'application de l'article 265 bis du code des douanes. Un arrêté du 1^{er} avril 2016 - seulement publié au JO du 14 mars 2017 - modifie l'arrêté du 17 décembre 2015. Idem avec un arrêté du 17 octobre 2017, JO du 17 octobre 2017.

Comment les exploitants d'aéronefs s'approvisionnent-ils en carburant ?

Plusieurs possibilités sont ouvertes.

Les utilisateurs finals de carburant d'aviation font l'acquisition des carburants en exonération de taxe auprès des EFCA, entrepôts fiscaux de carburants et combustibles d'aviation. Ce statut est obligatoire pour les installations de stockage de plus de 150 m³. Les exploitants commerciaux peuvent s'approvisionner auprès des DSCA, dépôts spéciaux de carburants d'aviation. L'acquéreur fait l'opération d'achat de carburant pour les aéronefs autres que de tourisme.

Ou bien ils se constituent en stockages spéciaux du carburant d'aviation, SSCA, (dépôts autorisés par les douanes pour les besoins d'un unique opérateur). Le carburant est destiné à l'usage de celui qui stocke du carburant. Les quantités stockées ne doivent pas dépasser 50 m³.

Tous les exploitants n'utilisent pas ces possibilités. Ils s'approvisionnent en payant la taxe, ils demandent ensuite la restitution. Les utilisateurs qui bénéficient de l'exonération mais qui ont acquis des carburants d'aviation sous le régime des droits acquittés et ont ainsi payé la taxe peuvent en demander la restitution. Le contentieux est né à raison de l'arrêté du 14 avril 2015 qui prévoyait que la demande de restitution devait être accompagnée de la justification de l'impossibilité géographique de s'approvisionner en carburant exonéré, et de l'impossibilité de constituer un stockage spécial. Une filiale de Total, Total marketing France (qui approvisionne de nombreux petits aérodromes en carburants sous le régime des droits acquittés) a demandé l'annulation de l'arrêté.

Elle a d'abord demandé en référé la suspension de l'exécution de l'arrêté, qu'elle n'a pas obtenu à raison de l'absence d'urgence.

Le Conseil d'État a statué ultérieurement sur la demande d'annulation par excès de pouvoir contre l'arrêté. L'arrêt du Conseil d'État du 1^o juin 2016, n^o 391087, annule certaines dispositions de l'arrêté ministériel du secrétaire d'État au budget. Le ministère souhaite, certes, privilégier l'exonération à la source plutôt que la procédure de remboursement. Les dispositions attaquées et annulées ajoutaient illégalement des conditions pour bénéficier du droit à remboursement.

Ceux qui bénéficient de l'exonération et qui ont acquitté la taxe demandent le remboursement au bureau de la douane, en conformité avec l'article 352 du code des douanes, tel qu'il est précisé par un décret du 24 novembre 2014 et l'arrêté du 17 avril 2015, articles 7 et suivants.

Voir CJUE, 3 septembre 2013, C-526-13, pour la fiscalité et la TVA sur le carburant livré en Lituanie par des intermédiaires à des navires.

Cette exonération ne bénéficie pas aux opérateurs d'aéronefs de tourisme privé, art. 265 bis du code des douanes. Les exploitants non commerciaux doivent payer la TICPE et la TVA afférente.

L'activité de transport sanitaire

CAA Marseille, 17 janvier 2019, n^o 17MA00948 : la société Altagna exerce une activité de transport sanitaire de personnes dans le cadre d'un marché public, cette activité n'est pas de nature commerciale et n'intervient pas dans le secteur concurrentiel du transport de passagers, elle est cependant une activité de transport exclue du bénéfice du crédit d'impôt.

Le transport sanitaire est exclu de la taxe de l'aviation civile.

Le transport aérien est une entreprise à risque, aux coûts financiers très élevés, au rendement capitalistique incertain. Beaucoup de transporteurs à travers le monde étaient ou sont encore des compagnies nationales au capital détenu ou contrôlé par les États qui font des apports en capital et qui à l'occasion recapitalisent les compagnies connaissant d'énormes difficultés financières.

Sous-Paragraphe I. LE DROIT EUROPÉEN DES AIDES D'ÉTAT

Les États sont toujours intervenus pour favoriser et développer l'activité aérienne.

Il est avéré que les compagnies bénéficient, de façon directe ou indirecte, de certains avantages de la part de la puissance publique.

Certaines de ces aides sont suspectées de fausser le libre jeu de la concurrence, elles sont, soit interdites, soit sujettes à contrôle.

Articles 107 s. TFUE

La notion d'aide d'État : le transfert de valeur financière en provenance de l'État ou de personnes de droit public est frappé d'incompatibilité avec le marché intérieur si l'aide fausse le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Tout transfert financier en provenance de l'autorité publique en faveur d'un transporteur aérien ne reçoit pas systématiquement la qualification d'aide d'État prohibée.

i. Les services publics d'intérêt général

Une subvention publique, sous certaines conditions, ne constitue pas une aide si elle est accordée en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public, arrêt Altmark du 24 juillet 2003.

Quatre conditions sont requises pour écarter la qualification d'aide d'État au sens de l'article 107

- . L'exécution effective d'obligations de service public clairement définies ;
- . La compensation est calculée de façon objective et transparente : établissement de paramètres pour déterminer le montant de la compensation ;
- . La compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire ;
- . Le niveau de la compensation a été calculé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne aurait encourus pour exécuter ces obligations.

Si ces 4 critères ne sont pas respectés, il est possible qu'on soit en présence d'une aide d'État.
Communication de la commission du 20 décembre 2011 (COM (2011) 9404

- ii. La situation de l'investisseur en économie de marché : on n'est pas en présence d'une aide d'État si l'instance de droit public accorde un financement qu'aurait également fait tout investisseur opérant en économie de marché. Il n'y a pas en effet aide d'État, mais un investissement de type capitaliste fait par une entité de droit public agissant comme investisseur privé.

On relève cette justification dans la décision rendue par la Commission le 20 février 2014 concernant des facilités financières accordées par la société gestionnaire de l'aéroport de Berlin Schönefeld à différentes compagnies à bas coûts, JOUE du 1^o avril 2015, L 89/1. L'investisseur avisé n'aurait pas fermé l'aérodrome, il aurait attiré des compagnies à bas coûts, il leur aurait proposé des redevances attractives.

I. Les règles de fond en matière d'aides d'État

L'aide n'est pas interdite en soi.
C'est l'aide publique anti concurrentielle qui est en principe interdite.
Il existe un certain nombre d'exceptions, dérogations ou exemptions.

a) L'interdiction des aides, art. 107 § 1 TFUE

Quelle est l'aide interdite ?

Il faut, pour qu'il y ait aide interdite, qu'il y ait un transfert financier qualifié d'aide et qu'il soit anti concurrentiel.
L'aide illicite est un soutien financier accordé par l'État ou grâce à des ressources d'État, faveur envers certaines entreprises ou productions, concurrence faussée, affectation du commerce entre états membres.

L'aide est en principe soumise à notification.

De nombreuses décisions de la Commission établissent l'attribution, directe ou indirecte, ouverte ou déguisée, d'aides d'État prohibées à des transporteurs aériens.

Les aides accordées par l'Allemagne au transporteur de fret DHL transférant son hub de Bruxelles à Leipzig ont donné lieu à contentieux.

La Cour de justice, 21 juillet 2011, C-459/10 P, rejette le pourvoi formé par deux Länder allemands à l'encontre d'une décision du Tribunal du 8 juillet 2010 rejetant le recours tendant à l'annulation d'une décision de la Commission du 2 juillet 2008 : le débat concernait la légalité d'aides à la formation de 485 salariés du centre de logistique de DHL filiale de la Deutsche Post accordées par la Saxe et la Saxe Anhalt. Une partie de l'aide en réalité ne devait pas aller à des actions de formation mais couvrir des charges normales d'exploitation de l'entreprise, concurrence faussée

b) La justification de certaines catégories d'aides

Remarque liminaire. Il y a certaines aides octroyées sous forme de compensations de service public en faveur d'entreprises gérant des services d'intérêt économique général, que la Commission répute compatibles avec le marché intérieur et exemptes de notification, dans sa décision du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106 § 2, JOUE du 11 janvier 2011, L 7/3. Il s'agit de compensations de service public qui ne bénéficient pas de la jurisprudence Altmark, mais qui sont jugées compatibles avec l'article 106 § 2. Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles des traités, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie, déclare le traité. Il doit s'agir d'aide octroyée pour assurer la prestation de services d'intérêt économique général visés par l'art. 106. On vise en particulier les compensations octroyées pour des liaisons aériennes avec les îles, avec un trafic annuel moyen ne dépassant pas 300 000 passagers, article 2 § 1 lettre d. Cette disposition exige le respect parallèle du règlement n° 1008/2008. L'intérêt de la décision de la Commission de 2011 est d'apporter la dispense de la notification de l'aide.

Le règlement n° 651/2014 du 17 juin 2014 déclare compatibles avec le marché intérieur certaines catégories d'aides. Y figurent les aides sociales de transport (aérien ou autre) en faveur des habitants des régions périphériques.

- i. Les aides attribuées pour compenser les effets de la menace terroriste
- ii. Les recapitalisations, grâce à des fonds publics, d'entreprises de transport aérien en difficulté

La Commission distingue les aides au sauvetage et les aides à la restructuration.

Elles sont admises sous certaines conditions, elles ne doivent pas donner lieu à renouvellement.

La Commission européenne avait publié en 2004 des lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, une communication de 1994 était déjà relative aux aides d'état dans le secteur de l'aviation.

La Commission impose le principe de non-récurrence : une aide est admise pour une restructuration unique.

Il y a eu une communication de la commission « cadre communautaire temporaire pour les aides d'État destinées à favoriser l'accès au financement dans le contexte de la crise économique et financière actuelle », JOUE, C 7 du 4.2009 p. 1.

La Commission avait ordonné, 12 novembre 2008, à Alitalia de restituer un prêt de 300 millions d'euros accordé par l'état italien. La Commission en revanche avait considéré que la vente des actifs d'Alitalia ne constituait pas une aide d'État. Les actifs d'Alitalia avaient été repris par une société CAI, Compagnia Aerea Italiana, dont Air France KLM était actionnaire à hauteur de 25 %. Le Tribunal avait rejeté le recours formé par compagnie Low Cost irlandaise, le 28 mars 2012, T-123/09. Ryanair a formé un pourvoi qui a été rejeté principalement pour des motifs procéduraux par la CJUE, 13 juin 2013 C-287/12 P.

L'aide à la restructuration (500 000 000 euros) octroyée par l'Autriche à Austrian Airlines (cédée à la Lufthansa), avalisée par la Commission, 28 août 2009, décision 2010/137/CE, a été contestée par Nikki Luftfahrt, T-511/09. L'arrêt rendu le 13 mai 2015 par le Tribunal rejette le recours. Commentaire 270, Europe, juillet 2015, par Laurence Idot.

La Commission a demandé en date du 21 décembre 2010 des explications à l'État hongrois concernant des mesures en faveur de Malev Air Hongrie, État invité à présenter ses observations : achat de créance de prêt, ligne de trésorerie, report de paiement d'impôts et taxes, augmentation de capital, prêts, conversion de ces prêts en prise de participation ; nouvelle augmentation de capital, nouveau prêt d'actionnaire. La commission dans une décision du 9 janvier 2012, JOUE du 3 avril 2013, a ordonné à la Hongrie de récupérer l'aide d'État accordée illégalement à Malev Magyar. Qui aurait fait défaut et n'aurait jamais rien remboursé.

La Commission européenne avait ouvert le 23 février 2011 une procédure concernant des mesures d'aide à la restructuration de la compagnie tchèque Ceske Aerolinie, JOUE 23.6.2011, C 182/13

La commission a décidé que le prêt ne constituait pas une aide, 21 mars 2012, JOUE 19 octobre 2012. Le taux d'intérêt était conforme au marché.

La commission a pris le 19 septembre 2012 une décision concernant le plan de restructuration de la compagnie

(nationale) tchèque, JOUE du 3 avril 2013. Un prêt de 2,5 milliards avait été accordé à la compagnie, elle rembourse en attribuant des participations. Cette compagnie a été fragilisée par la crise économique. Trop grand nombre de destinations.

Hausse du prix des carburants. Moindre demande du côté des passagers. Baisse des recettes. La Commission constate une aide d'État. L'aide est conforme avec les conditions exigées par les lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration. L'aide est compatible avec le marché intérieur.

La Commission avait ouvert en date du 25 janvier 2012 une procédure conformément à l'article 108 § 2 TFUE concernant une aide accordée par Malte à la compagnie Air Malta PLC, JOUE du 21.2.2012, C 50/7 : Air Malta est une compagnie de petite envergure détenant 12 aéronefs, détenue majoritairement par le gouvernement maltais, déficitaire depuis de nombreuses années. Une aide de sauvetage autorisée en 2010. En 2011, les autorités maltaises ont notifié un plan prévoyant une aide à la restructuration

La Commission a rendu une décision négative en date du 27 juin 2012, publiée au JOUE du 30 octobre 2012. Dans un premier temps, la commission déclare que l'aide à la restructuration constitue une aide d'état au sens de l'art. 107 § 1 (octroi de 130 millions sous la forme d'un apport en capital)

Dans un second temps, elle déclare cette aide compatible avec le marché commun en vertu de l'art. 107 § 3 point c) TFUE : la commission fait application des critères figurant dans les lignes directrices S&R : l'entreprise est en difficulté, elle a perdu près de la totalité de son capital social, faible niveau des recettes ; il s'agit de favoriser le retour, à long terme, à la viabilité : licenciement d'une partie du personnel, abandon de certains avions, de certaines lignes, de créneaux d'atterrissage, vente de terrains ; le principe de non-réurrence est respecté. La décision est indulgente, la commission tient compte du caractère indispensable pour Malte de liaisons avec l'extérieur, en particulier pour l'accès des touristes.

La commission notifie le 20 novembre 2012 à la Lettonie sa décision d'ouverture d'une procédure, sont en cause les aides accordées à la compagnie Air Baltic en grandes quantités, JOUE du 8 mars 2013, C 69/40.

La commission valide ces mesures, décision 2015/1094 du 9 juillet 2014, JOUE du 10 juillet 2015, L 183/1. Un premier prêt ne constitue pas une aide d'État, le second prêt est constitutif d'une aide d'État, mais il y a compatibilité avec le marché commun.

Idem en ce qui concerne la Slovénie et la compagnie nationale Adria, lettre du 20 novembre 2012, JOUE du 8 mars 2013, C 69/53. La Commission, dans une décision du 9 juillet 2014, JOUE du 24 mars 2015, a fait preuve d'indulgence en validant les mécanismes financiers assurant le maintien en activité de cette petite compagnie en difficulté basée à Ljubljana.

La Commission, le 20 février 2013, a engagé la procédure prévue à l'article 108 § 2 TFUE pour des aides au sauvetage d'Estonian Air. JOUE du 29 mai 2013. La Commission conteste l'augmentation du montant d'un prêt de sauvetage accordé par l'Estonie à la compagnie Estonian Air, lettre du 16 avril 2013, JOUE du 29 mai 2013. L'Estonie a ensuite notifié une aide à la restructuration sous forme de prise de participation à hauteur de 40,7 millions d'euros afin de rétablir la viabilité à long terme de la compagnie estonienne. L'injection de capital constitue une aide à la restructuration. La Commission rappelle que ce type d'aide doit respecter le principe de non-réurrence. Celle-ci engage sur ce point la procédure de l'article 108 § 2 TFUE, lettre du 4 février 2014, JOUE du 9 mai 2014, C 141/47.

La Commission conteste les aides octroyées par Chypre à la compagnie CYPRUS Airways, en difficulté, l'État étant l'actionnaire majoritaire. Elle rappelle le principe de l'aide unique. JOUE du 30 mai 2013. La commission a ouvert la procédure, lettre du 4 février 2014. Restructuration de Cyprus Airways, l'État participe à une augmentation de capital de 31 millions d'euros, convertit un prêt en actions. Entreprise en difficulté. Il est douteux que soient remplies les conditions relatives au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté : en particulier quid du respect du principe de non-réurrence ? JOUE du 16 avril 2014. Décision 2015/1073 du 9 janvier 2015, JOUE du 8 juillet 2015 : la Commission ordonne la récupération d'une aide de 66 millions d'euros.

La commission européenne ouvre une procédure à l'encontre de la Suède et du Danemark, décision du 19 juin 2013 prise par l'autorité de surveillance de l'AELE, sur plainte de l'ELFAA association européenne des compagnies aériennes à bas coûts, elle conteste l'ouverture d'une ligne de crédit renouvelable accordée à la Scandinavian Airlines SAS, groupe qui est en mauvaise posture financière depuis plusieurs années. JOUE du 28 septembre 2013. Rectificatif, JOUE 5 octobre 2013.

La Commission, dans sa décision du 9 juillet 2014, JOUE du 20 décembre 2014, L 366/88, admet que la participation du

Danemark et de la Suède à la nouvelle ligne de crédit renouvelable ne constitue pas une aide d'état, la décision semble (sic) conforme au comportement d'un opérateur privé mû par la perspective d'un retour sur investissement normal, les États en leur qualité d'actionnaires de SAS ont été guidés par des perspectives de rentabilité raisonnables et réalistes.

Dans une décision du 29 juillet 2014, la Commission valide l'aide d'État que la Pologne se propose d'accorder à la compagnie Lot Polish Airlines SA, JOUE du 30 janvier 2015, L 25/1. Il s'agit d'une aide à la restructuration au profit d'une entreprise en difficulté, en respectant le principe de l'aide unique ou principe de non-récurrence. On croit (ou on feint de croire) au rétablissement de la viabilité à long terme de la compagnie (bien que les concurrents n'y croient guère).

La Commission, dans une lettre du 23 avril 2017, JOUE du 20 juillet 2018, C 256/4, conteste différents prêts accordés en 2017 et 2018 par l'État italien à la compagnie Alitalia. L'Italie est invitée, en application de l'article 108 § 2 TFUE, à présenter ses observations. Il y aurait d'après les plaignants (Ryanair, Adria, IAG) aide illégale et incompatible avec le marché commun.

iii. Les aides d'État à finalité régionale

Certaines aides peuvent trouver leur justification dans les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale. C'est ainsi qu'une décision de l'autorité de surveillance AELE du 10 juillet 2013, JOUE du 10 avril 2014, justifie pour trois ans une aide accordée à des voyageurs pour organiser des vols dans le Nord de la Norvège, qui est une région désavantagée et dépeuplée. C'est un instrument pour lutter contre les disparités régionales.

Les facilités accordées par les collectivités publiques ou les aéroports régionaux pour obtenir ou attirer la desserte de la part de certains transporteurs à bas coûts

α) L'histoire

La Commission avait fixé des lignes directrices sur les aides au démarrage pour les compagnies au départ d'aéroports régionaux, 2005/C 312/01, JO 9/12/2005. Succédant à des lignes directrices datant de 1994. Il était admis que l'aide pouvait être accordée pour les nouvelles routes ou les nouvelles fréquences, l'aide doit être dégressive et limitée dans le temps, la compagnie doit atteindre à terme le seuil de rentabilité, aide limitée à trois ans.

La Commission avait ouvert maintes procédures et rendu plusieurs décisions en ce domaine.

La Commission avait sanctionné certains avantages (rabais sur les taxes d'atterrissage) accordés par la Wallonie et l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud à la compagnie Ryanair lors de son installation à Charleroi. La décision du 12 février 2004 a été annulée par un jugement du Tribunal rendu le 17 décembre 2008. La région wallonne avait agi dans le cadre d'activités de nature économique, la fixation du montant des redevances d'atterrissage est une activité rattachable à la gestion des infrastructures aéroportuaires, ces activités ne se rattachent pas à l'exercice de prérogatives de puissance publique, la Commission a commis une erreur de droit en refusant d'envisager l'éventuelle application du principe de l'investisseur privé en économie de marché aux mesures prises par la région wallonne. La Commission, tenace, a repris la procédure, reprochant à la Wallonie de subventionner l'aéroport de Charleroi et d'accorder des aides à Ryanair, lettre du 21 mars 2012, JOUE du 17 août 2012, C 248/1. La Commission a statué par une décision du 1^o octobre 2014, publiée au JOUE du 30 novembre 2016, L 325/63. La décision refuse de qualifier d'aides d'État la plupart des mesures suspectées, en particulier celles concernant Ryanair. L'aide a contribué au développement de la région déprimée de Charleroi. Le Tribunal a rendu sa décision le 25 janvier 2018, le recours est rejeté.

Dans une décision du 27 janvier 2010, publiée au JO du 1^o février 2011, la Commission décide à propos d'un accord conclu par l'aéroport de Bratislava (à capitaux publics) avec Ryanair qu'une réduction sur le montant des redevances aéroportuaires ne constitue pas une aide d'État : un opérateur privé aurait décidé de conclure le même accord que celui conclu par l'aéroport avec Ryanair, c'est l'application du principe de l'investisseur privé dans une économie de marché. La commission compare le comportement de l'aéroport à celui d'un acteur privé motivé par des perspectives de rentabilité.

Ouverture d'une procédure par la Commission à l'encontre des autorités roumaines de l'aéroport de Timisoara, 24 mai 2011, la compagnie Wizz Air a conclu un accord de commercialisation avec l'aéroport et bénéficie d'un régime de remises (ou de non-recouvrement) sur les taxes aéroportuaires

Ouverture d'une procédure contre la France, 13 juillet 2011 : l'aéroport de Marseille est le plus important de France après ceux de Paris, Nice et Lyon ; la Commission avait mis en cause : des réductions de redevances aéroportuaires d'atterrissage de balisage de stationnement aux compagnies dans le cadre du démarrage de nouvelles lignes. La réduction de la redevance par passager pour les compagnies qui utilisent la nouvelle aérogare MP 2 mise en service en 2006 pouvait s'expliquer par des conditions de confort réduit concernant la clientèle bas tarif.

La Commission européenne dans sa décision du 20 février 2014 rendue publique au JOUE du 27 septembre 2016, a considéré que les modulations tarifaires ne constituaient pas une aide d'État, l'aéroport de Marseille s'étant comporté dans ses relations financières avec les utilisateurs de l'aéroport comme un opérateur avisé en économie de marché.

Il existe un contentieux entre les deux compagnies concurrentes que sont Ryanair et Air France, qui a formé en 2016 un recours contre la décision indulgente de la Commission. Le recours du transporteur français a été déclaré irrecevable par le Tribunal le 11 juillet 2019, T-894/16. Air France n'était pas individuellement concernée par les mesures tarifaires en cause.

Ouverture d'une procédure contre la France au titre d'aides accordées par les collectivités territoriales à l'aéroport de la Rochelle et d'aides par l'aéroport à la compagnie Ryanair, lettre du 8 février 2012, JOUE du 4.5.2012, C 130/10. Liaisons avec Paris, Lyon et l'Angleterre. CCI propriétaire et gestionnaire. Exonération de la redevance balisage. La France soutient que les petits aéroports accomplissent des services d'intérêt économique général. La commission soutient que l'aéroport de la Rochelle est en concurrence avec ceux d'Angoulême, de Rochefort et de Niort, que l'aide risque de fausser la concurrence. On réplique que les passagers dopent le tourisme local de l'île de Ré.

Ouverture d'une procédure contre la France, les collectivités aident l'aérodrome d'Angoulême et l'aéroport consent des aides à Ryanair pour desservir une ligne avec Londres, dont la desserte est vite abandonnée, lettre du 21 mars 2012. Décision du 23 juillet 2014, JOUE du 30 juillet 2015. Ryanair doit rembourser les aides reçues de la part du syndicat des aéroports de Charente. Les versements effectués par les collectivités locales en faveur de l'aéroport sont en revanche validés sur la base de l'article 106 § 2 du TFUE.

Ryanair a formé le 1^{er} mars 2015 un recours porté devant le Tribunal à l'encontre de la décision de la Commission, T-111/15, JOUE du 1^{er} juin 2015.

Ryanair a formé un pourvoi contre la décision du Tribunal du 13 décembre 2018, affaire C-202/19 P.

I

EXCURSUS

LES DIFFERENDS ENTRE AÉRODROME & COMPAGNIE AÉRIENNE : LE RECOURS À L'ARBITRAGE A L'ÉTRANGER

LES CONTRATS ADMINISTRATIFS INTERNATIONAUX

L'ARBITRAGE INTERNATIONAL

LE SIEGE DE L'ARBITRAGE : EN FRANCE OU À L'ÉTRANGER

Un contentieux s'est élevé entre Ryanair (et l'une de ses filiales) d'une part, et le syndicat mixte des aéroports de la Charente d'autre part, lors de la rupture de leurs relations. L'aérodrome est une personne publique, le transporteur est une société privée étrangère. Le contrat litigieux, un marché public.

Deux contrats soumis au droit français avaient été conclus le 8 février 2008 pour 5 ans entre l'aéroport et la compagnie

irlandaise, ils prévoyaient l'ouverture d'une liaison régulière entre Angoulême et Londres Stans Ted à partir du printemps 2008 ainsi que des prestations publicitaires. L'aéroport accordait une importante réduction des redevances aéroportuaires et versait à la filiale 925 000 euros pour les trois premières années d'exécution du contrat. La compagnie irlandaise s'engageait à faire de la promotion sur son site en faveur du département de la Charente. Ryan air notifie toutefois le 17 février 2010 sa décision de supprimer la ligne aérienne et résilie également la convention de services marketing.

Un contentieux s'élève entre les contractants.

Les conventions comportaient une clause compromissoire.

Un arbitrage était prévu à Londres, d'après le règlement de la cour internationale d'arbitrage de Londres, en cas de litige.

L'ARBITRABILITE DU LITIGE

Nous sommes, non en matière d'arbitrage interne, mais en présence d'un arbitrage international.

La matière relève du commerce international.

Le contrat, en sus, n'est pas un contrat de droit civil, c'est un contrat administratif.

Le recours à l'arbitrage international est-il dans ce contexte admis ?

Pierre Mayer, La neutralisation du pouvoir normatif de l'État en matière de contrats d'État, Choix d'articles, LGDJ, 2015, p. 243

Guyomar, RDP 2014.603

Malik Laazouri, L'arbitre international et les contrats administratifs français, Mélanges Pierre Mayer, Lextenso, 2015, page 431

M. Audit, L'arbitrabilité des litiges impliquant une personne publique française dans le nouveau contexte des affaires Inserm et Ryan air, Cahiers de l'arbitrage 2015.235

Les juridictions administratives françaises ont affirmé (tardivement) leur incompétence à raison de la présence au contrat d'une clause compromissoire.

Le syndicat mixte avait saisi le tribunal administratif de Poitiers pour obtenir réparation du préjudice résultant de cette résiliation avant terme. Le tribunal administratif, dans une décision du 20 juin 2013, avait reconnu son incompétence pour statuer sur cette demande en réparation.

La cour administrative d'appel de Bordeaux, dans un arrêt du 12 juillet 2016, n° 13BX02331, a jugé que les clauses d'arbitrage international introduites dans deux contrats conclus entre le syndicat mixte des aéroports de Charente et Ryan air et l'une de ses filiales étant licites, le juge administratif était incompétent pour connaître de ce litige contractuel survenu entre les parties.

Les personnes publiques ne peuvent pas en principe avoir recours à l'arbitrage.

La convention européenne sur l'arbitrage commercial international du 21 avril 1961 autorise cependant les personnes publiques à conclure des conventions d'arbitrage pour le règlement de litiges nés ou à naître d'opérations du commerce international. Les conventions en cause constituent un ensemble indissociable de contrats administratifs ayant la nature de marchés publics de services, elles génèrent un mouvement transfrontalier de personnes, de services, de biens et de capitaux, elles doivent être regardées comme portant sur des opérations du commerce international. Ces clauses sont licites, le juge administratif du contrat est incompétent pour connaître du litige contractuel.

LE SORT DE LA SENTENCE ARBITRALE

La sentence arbitrale a été rendue.

Les aéroports de Charente sont condamnés.

Peuvent-ils contester la sentence ?

La matière est complexe, on verra cependant que les solutions peuvent diverger, selon que l'arbitrage a été conduit en France ou à l'étranger. La solution finale a été rendue par le tribunal des conflits au terme d'un long méandre de décisions de deux ordres de juridiction statuant sur certains points de façon contraire.

Une sentence arbitrale avant dire droit est rendue à Londres le 22 juillet 2011, l'arbitre affirme sa compétence, une autre sentence est rendue sur le fond le 18 juin 2012. L'arbitre a estimé que les conventions avaient été valablement résiliées et a condamné le syndicat mixte à payer 100 000 euros à la compagnie irlandaise ainsi qu'à sa filiale.

Le syndicat mixte de la Charente a alors tenté d'échapper en France à l'exécution de la condamnation.

LE RECOURS EN ANNULATION

Une sentence arbitrale peut avoir été mal rendue, elle n'est pas à l'abri d'un recours devant les tribunaux étatiques.

LA COMPÉTENCE

Les juridictions administratives sont-elles compétentes pour connaître du recours en annulation de la sentence arbitrale ou ce contentieux relève-t-il des juridictions judiciaires ?

Il faut distinguer selon que la sentence a été rendue en France ou à l'étranger.

Sentence rendue en France

Donnons la solution, même si l'espèce n'en relève pas. C.E. et T.C. donnent la compétence à la juridiction judiciaire, avec un important correctif en faveur des juridictions administratives.

On est en matière de marchés publics, donc de contrats qui relèvent d'un régime administratif d'ordre public. Le litige est né de la rupture d'un contrat conclu entre une personne morale de droit public et des personnes privées étrangères.

Le tribunal des conflits s'était prononcé, même si le litige concernait un contrat administratif, dans une décision INSERM du 17 mai 2010, n° C3754, en faveur de la compétence judiciaire en ce qui concerne l'annulation d'une sentence arbitrale rendue en France dans un litige entre cet institut national de la santé et une association norvégienne. La décision retenait cependant la compétence de la juridiction administrative lorsque le recours impliquait le contrôle de la conformité de la sentence aux règles impératives du droit public français relatives à l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique et applicables aux marchés publics.

Dans une décision du 11 avril 2016, n° 4043, le tribunal des conflits a statué à propos d'une requête en annulation d'une sentence de la cour internationale d'arbitrage de la chambre de commerce internationale. Le litige concernait la construction d'un terminal méthanier sur la presqu'île de Fos. La commande émanait de Gaz de France, alors établissement public. Le contrat avait été attribué à un groupement momentané d'entreprises. Gaz de France, devenu société anonyme, avait cédé le contrat à une filiale. Une société italienne était entrée dans le groupement. Les parties, dans un avenant, avaient inséré au contrat une clause compromissoire. Une sentence a été rendue. L'une des filiales du Gaz de France a demandé au Conseil d'état l'annulation de la sentence arbitrale. Le TC a été saisi. La décision est intéressante, mais concerne l'arbitrage rendu en France. Le recours formé contre une sentence arbitrale rendue en France sur le fondement d'une convention d'arbitrage, dans un litige né de l'exécution ou de la rupture d'un contrat conclu entre une personne morale de droit public française et une personne de droit étranger, exécuté sur le territoire français, mettant en jeu les intérêts du commerce international, fût-il administratif, est porté devant la cour d'appel dans le ressort de laquelle la sentence a été rendue. Il en va autrement lorsque le recours implique le contrôle de la conformité de la sentence aux règles impératives du droit public français relatives à l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique. Ces contrats relevant d'un régime administratif d'ordre public, le recours contre une sentence arbitrale rendue dans un litige né de l'exécution ou de la rupture d'un tel contrat relève de la compétence du juge administratif.

Ce qui a été décidé en cette espèce.

Le C.E. a ensuite statué dans une décision du 9 novembre 2016, n° 388806. Il a repris la décision rendue par le TC et a affirmé sa compétence pour opérer le contrôle de cette sentence rendue en France en matière d'arbitrage international.

Sentence arbitrale rendue à l'étranger

C'est notre sujet. La sentence rendue contre les aéroports de Charente avait été rendue, en matière d'arbitrage international, à Londres.

Le syndicat mixte des aéroports demande au Conseil d'État l'annulation de la sentence rendue à Londres.

Le Conseil d'État a décidé, dans un arrêt du 19 avril 2013, n° 352750, D. 2013.1445, que la juridiction administrative était incompétente, lorsque la sentence avait été rendue par une juridiction arbitrale siégeant à l'étranger, pour connaître du recours porté contre la sentence.

Aucun recours n'était-il ouvert en France à l'encontre de la sentence ? Cette solution n'était pas soutenable. Si la juridiction administrative dénie sa propre compétence, la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire pour connaître du recours en annulation ne pouvait alors qu'être admise.

Le tribunal des conflits a été amené, dans une décision du 24 avril 2017, n° C4075, à prendre parti sur cette question de compétence judiciaire ou administrative pour connaître du recours contre la sentence arbitrale. La compétence est en principe dévolue à la juridiction judiciaire, étant toutefois décidé que la compétence de la juridiction administrative reparait dans certaines hypothèses.

En faveur de la juridiction judiciaire :

Lorsqu'une sentence arbitrale a été rendue sur le fondement d'une convention d'arbitrage dans un litige né de l'exécution ou la rupture d'un contrat conclu entre une personne morale de droit public française et une personne de droit étranger, *exécuté sur le territoire français*, mettant en jeu les intérêts du commerce international, Il appartient en principe à la juridiction judiciaire, statuant dans les conditions prévues au titre II du livre IV du code de procédure civile, de connaître d'un *recours* formé contre la sentence si elle a été *rendue en France*.

En faveur de la juridiction administrative :

Toutefois, dans le cas où le contrat à l'origine du litige sur lequel l'arbitre s'est prononcé est soumis aux règles impératives du droit public français relatives à l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique, le recours contre la sentence *rendue en France* relève de la compétence de la juridiction administrative.

On remarquera que la décision ne se statue pas sur l'hypothèse où la sentence a été rendue à l'étranger.

Soit le tribunal des conflits ne veut pas se prononcer et réserve l'avenir.

Soit on interprète la décision a contrario : si la sentence a été rendue à l'étranger, il n'y a place pour l'examen du recours formé contre la sentence que pour la compétence judiciaire. Ce qui constituerait une approbation de la jurisprudence du Conseil d'État du 19 avril 2013.

LA DEMANDE D'EXEQUATUR DE LA SENTENCE ARBITRALE

La partie qui a succombé peut d'elle-même exécuter la décision judiciaire qui la condamnait.

Quid si le condamné résiste et ne s'exécute pas ?

Celui qui a triomphé au prétoire va demander l'exequatur pour pouvoir en venir à l'exécution forcée.

(Les sentences arbitrales déclarées exécutoires par une décision non susceptible d'un recours suspensif d'exécution constituent des titres exécutoires, cf. art. L. 111-3 du code des procédures civiles d'exécution).

LA COMPETENCE POUR STATUER SUR LA DEMANDE D'EXEQUATUR

La détermination de l'ordre de juridiction compétent pour accorder l'exequatur

L'octroi de l'exequatur de la sentence rendue à Londres est-il de la compétence de la juridiction administrative ou de la juridiction judiciaire ?

La divergence de jurisprudence entre le Conseil d'État et la Cour de cassation

Les juridictions suprêmes des deux ordres de juridictions étaient en opposition quant à la détermination de l'ordre juridictionnel compétent pour accorder l'exequatur.

Le C.E. s'estimait compétent, la Cour de cassation affirmait la compétence judiciaire.

La position du Conseil d'État

Le Conseil d'État, dans son arrêt du 19 avril 2013, rendu sur le recours en annulation, indiquait que le juge administratif est toujours compétent - quel que soit le siège de la juridiction arbitrale ayant statué sur un litige relatif à un tel contrat administratif - pour connaître d'une demande tendant à l'exequatur de la sentence, l'exécution forcée ne pouvant être autorisée si la sentence est contraire à l'ordre public. La proposition était d'ordre théorique, le Conseil d'État n'étant pas saisi en l'espèce, à ce stade de la procédure, d'une demande d'exequatur par Ryanair.

La jurisprudence judiciaire

Ryanair avait obtenu le 21 mai 2012 du président du TGI de Paris une ordonnance d'exequatur relative à la sentence londonienne.

La cour de Paris avait infirmé, le 10 septembre 2013, la décision. Elle avait décliné la compétence des juridictions judiciaires au nom du principe de la séparation des autorités administratives et des autorités judiciaires. Elle avait affirmé la compétence du juge administratif. Le recours impliquait le contrôle de la conformité de la sentence aux règles impératives du droit français relatives à l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique et applicable aux marchés publics, aux contrats de partenariat et aux contrats de délégation de service public.

La Cour de cassation, 1^o chambre civile, rend un arrêt en sens contraire, le 8 juillet 2015, n^o 13-25846, D. 2015.2038 obs. Sylvain Bollée, D. 2015.2241 obs. Paul Cassia, Semaine Juridique G 26 octobre 2015.1164 note Brabant et Desplats, JDI avril 2016.8, note Pascal de Vareilles-Sommières.

Elle prend le contre-pied de l'affirmation du Conseil d'État concernant la détermination de l'ordre de juridiction compétent pour accorder l'exequatur à la sentence prise à Londres en matière de rupture d'un contrat administratif.

La chambre civile de la Cour de cassation casse l'arrêt de la cour d'appel de 2013, pour violation des textes constitutifs de l'ordre arbitral international, représentés par la convention de New York du 10 juin 1958 et l'article 1516 du code de procédure civile.

La sentence internationale, qui n'est rattachée à aucun ordre juridique, est une décision de justice internationale dont la régularité est examinée au regard des règles applicables dans le pays où la reconnaissance et l'exécution sont demandées. L'exequatur des sentences arbitrales rendues à l'étranger est exclusif de tout jugement sur le fond et relève de la compétence des juridictions judiciaires.

Les deux ordres de juridiction affirmaient ainsi leur compétence dans l'octroi de l'exequatur. Il y avait conflit positif. Il y a une contradiction patente entre la solution donnée par la Cour de cassation affirmant la compétence judiciaire pour accorder l'exequatur à la sentence rendue à l'étranger et l'obiter dictum de l'arrêt du Conseil d'État affirmant la compétence administrative pour l'accorder.

Le Conseil d'État persistait, à propos d'un arbitrage international, qu'il soit rendu en France ou à l'étranger, dans sa jurisprudence, avec un arrêt du C.E. du 9 novembre 2016, n^o 388806.

L'exécution forcée d'une sentence arbitrale ne saurait être autorisée si elle est contraire à l'ordre public. Un contrôle doit être exercé par le juge administratif lorsqu'il est saisi d'une demande tendant à l'exequatur d'une sentence arbitrale rendue dans un litige né de l'exécution d'un contrat administratif entre une personne morale de droit public et une personne de droit étranger, mettant en jeu les intérêts du commerce international et soumis à un régime administratif d'ordre public, qu'elle ait été rendue en France ou à l'étranger.

L'affaire, après cassation, avait été portée devant la cour de Paris qui dans un arrêt du 8 novembre 2016 a renvoyé au tribunal des conflits le soin de décider sur la question de compétence.

La jurisprudence du Tribunal des conflits

Le tribunal des conflits a rendu dans ce contentieux un jugement de Salomon, 24 avril 2017, n° C4075, et dirimé cette divergence de jurisprudence quant à l'octroi de l'exequatur.

La compétence de principe - pour accorder l'exequatur à la sentence étrangère - est dévolue à la juridiction judiciaire. Lorsqu'une sentence arbitrale a été rendue sur le fondement d'une convention d'arbitrage dans un litige né de l'exécution ou de la rupture d'un contrat conclu entre une personne morale de droit public française et une personne de droit étranger, exécuté sur le territoire français, mettant en jeu les intérêts du commerce international, Il appartient en principe à la juridiction judiciaire, statuant dans les conditions prévues au titre II du livre IV du code de procédure civile, ... de se prononcer sur une demande tendant à ce que la sentence rendue en France ou à l'étranger soit revêtue de l'exequatur.

La compétence de la juridiction administrative est toutefois reconnue sous certaines conditions : Toutefois, dans le cas où le contrat à l'origine du litige sur lequel l'arbitre s'est prononcé est soumis aux règles impératives du droit public français relatives à l'occupation du domaine public ou à celles qui régissent la commande publique, ... la demande d'exequatur relève de la compétence administrative.

Le TC avalise sur ce point la position du Conseil d'État de 2013 et de 2016 et ne retient pas la solution qui avait été donnée par la Cour de cassation dans l'arrêt de la première chambre civile du 8 juillet 2015.

Le TC statue sur les données de l'espèce et affirme la compétence des juridictions administratives pour statuer sur la demande d'exequatur : les deux conventions conclues le 8 février 2008, qui forment un ensemble contractuel destiné à répondre aux besoins d'une personne morale de droit public moyennant le versement d'une rémunération à ses cocontractants sont constitutives d'un marché public au sens de l'article 1° du code des marchés publics alors en vigueur. Le contrat étant ainsi soumis aux règles impératives relatives à la commande publique, il appartient à la juridiction administrative de se prononcer sur l'exequatur de la sentence rendue dans le litige né de la résiliation des conventions.

La demande de Ryanair et de sa filiale tendant à l'exequatur de la sentence arbitrale rendue (à Londres) le 18 juin 2012 (sic) relève donc de la compétence de la juridiction administrative.]

L'aéroport de Pau.

Demande d'informations formulées par la commission par lettre du 25 janvier 2012, JOUE du 31 mars 2012, C 96/22, concernant des aides attribuées à une filiale de Ryanair pour la desserte de l'aéroport de Pau : sont en cause des liaisons avec Londres Stansted, Charleroi, Bristol, Beauvais. Ryanair s'était engagé à faire du marketing en faveur de la région paloise et du Béarn. Sont en cause des contrats conclus par la chambre de commerce de Pau avec d'autres compagnies comme Transavia. Idem concernant des subventions d'équipement accordées par différentes autorités publiques pour financer des investissements, aérogare, réfection de piste, réfection du balisage, gare de fret. L'aéroport de Pau est la propriété d'un syndicat mixte composé de la région, du département et des communes de l'agglomération.

L'exploitation est assurée par la chambre de commerce.

Ryanair a arrêté ses vols en 2011.

80 % des vols sont assurés par Air France.

Décision du 23 juillet 2014. Aide illégale reçue de la chambre de commerce de Pau-Béarn. Les aides illégales doivent être récupérées, JOUE du 30 juillet 2015, L 201/109.

Un recours est introduit devant le Tribunal le 7 avril 2015, T-165/15, par Ryanair et Airport Marketing Services, JOUE du 13 juillet 2015, demandant l'annulation de certaines dispositions de la décision du 23 juillet 2014.

Un recours est introduit le 13 octobre 2015 par Transavia Airlines, siège à Schiphol, T-591/15, demandant l'annulation de certaines dispositions de la décision du 23 juillet 2014, JOUE du 30 novembre 2015, C 398/74.

Ryanair a formé un pourvoi contre la décision du Tribunal rendue le 13 décembre 2018, affaire C-203/19 P.

Ouverture d'une procédure à raison d'aides accordées par des actionnaires publics à l'aérodrome d'Altenbourg Nobitz, en Thuringe, et par l'aéroport en faveur de Ryanair bénéficiant de redevances réduites, lettre du 26 janvier 2012, JOUE 25 mai 2012.

La décision de la Commission a été rendue le 15 octobre 2014, elle a été publiée au JOUE du 4 mars 2016.

La Commission fait application des nouvelles lignes directrices.

L'aide en faveur du Flugplatz Altenburg Nobitz est compatible avec le marché commun, aide pour un financement d'investissements dans les infrastructures, financement des pertes d'exploitation. Un contrat avec Ryanair n'est pas une aide, contrat de services aéroportuaires contre contrat de services de marketing. Une autre, elle, est déclarée incompatible, Ryanair est condamné à rembourser, l'Allemagne doit récupérer l'aide.

Cet aérodrome ne connaît plus de transport régulier, il peut servir pour l'aviation d'affaires.

Ryanair a le 18 avril 2016 formé un recours, demandant au Tribunal d'annuler certaines dispositions de la décision rendue par la Commission, T-165/16. La décision du Tribunal a été rendue le 13 décembre 2018.

Ryanair a formé un pourvoi contre la décision rendue par le Tribunal le 1^o mars 2019, affaire C-205/19 P.

Ouverture d'une procédure contre la Suède, lettre de la Commission du 25 janvier 2012 ; les autorités suédoises accorderaient sur le site de l'aéroport de Västerås des aides à Ryanair sous la forme de redevances aéroportuaires réduites, l'aéroport est en pertes, JOUE du 16/6/2012, C 172/27. La décision de la Commission rendue le 1^o octobre 2014 est bienveillante, JOUE du 4 août 2015, L 207/40, il n'y a pas d'aide d'État

Idem à l'encontre de la Sarre concernant l'aéroport de Sarrebruck, lettre du 22 février 2012, aide à l'aéroport, remises aux compagnies, JOUE du 19 juillet 2012, C 213/1

Idem à l'encontre des autorités du Land de Rhénanie Palatinat concernant des aides en faveur de l'aéroport de Francfort-Hahn et de Ryanair, lettre du 13 juillet 2011, JOUE du 21 juillet 2012, C 216/1.

Le transporteur à bas coût bénéficiait d'un barème de redevances intéressantes.

La décision de la Commission du 1^o octobre 2014 est publiée au JOUE du 24 mai 2016, L 134/46. Il n'y a pas d'aide illicite, l'accord entre l'aérodrome et le transporteur irlandais pouvait améliorer à terme la rentabilité de la plate-forme aéroportuaire. Les coûts étaient couverts par les recettes.

La Lufthansa a, le 26 août 2015, introduit un recours pour demander au Tribunal d'annuler la décision rendue par la Commission le 1^o octobre 2014, JOUE du 3 novembre 2015.

Le JOUE du 22 février 2016 fait état d'un recours introduit le 29 décembre 2015 par Deutsche Lufthansa contre la Commission, demandant au Tribunal d'annuler la décision de la Commission du 1^o octobre 2014, T-764/15.

Le Tribunal de l'UE a rejeté le recours de la Deutsche Lufthansa, considéré comme irrecevable, T-492/15, dans un jugement du 12 avril 2019.

Idem, l'aéroport de Klagenfurt en Carinthie est soupçonné d'attribution d'aides illicites au profit de Ryanair (qui exploite une ligne avec Londres) et d'autres compagnies Air Berlin et TUIfly, aide d'état n^o SA.24221, JOUE 3 août 2012, C 233/28.

La Commission étend la procédure à certaines filiales de Ryanair, lettre du 23 juillet 2014, JOUE du 3 octobre 2014, C 348/36.

La Commission a statué par une décision du 11 novembre 2016, JOUE du 26 avril 2018.

La puissance publique épongeait les pertes d'exploitation de l'aérodrome. Il y a eu aide d'État au sens de l'article 107 § 1^o du TFUE.

La décision examine le régime incitatif de 2005. Des réductions sont accordées aux compagnies qui ouvrent de nouvelles lignes ou qui renforcent celles existantes. L'aéroport a ainsi agi en investisseur en économie de marché.

TUIfly forme un recours contre la Commission européenne, affaire T-619/18. Il y a querelle à propos d'un accès au dossier.

Idem concernant l'aéroport de Nîmes, lettre du 25 avril 2012, JOUE du 10 août 2012, C 241/11. Aéroport à usage principalement civil, affectation militaire secondaire, État propriétaire ; un établissement public SMAN réunissant les collectivités territoriales est gestionnaire domanial et autorité concédant l'exploitation de l'aéroport. L'exploitant de l'aéroport (auj. Edeis) était par une délégation de service public Veolia Transport. Qui a accordé certains avantages à Ryanair et à sa filiale Airport Marketing Services.

La Commission a relevé l'existence dans certains contrats d'une aide d'État dans une décision du 23 juillet 2014. Ryanair est condamné à rembourser plus de 6 millions d'euros.
Le Tribunal, dans une décision du 13 décembre 2018, T-53/16, a rejeté le recours formé par Ryanair.
(Des liaisons sont aujourd'hui entretenues entre Nîmes et Londres, Liverpool, Charleroi, Marrakech ou Fez.)
Ryanair a formé un pourvoi contre la décision du Tribunal rendue le 13 décembre 2018, affaire C-204/19 P.

Idem, la ville de Lübeck est soupçonnée d'octroyer des aides illégales au Flughafen Lübeck, aides en faveur de compagnies comme Ryanair : le prix du dégivrage des avions est inférieur aux coûts réels, on pratique des remises sur le barème des redevances aéroportuaires, lettre du 22 février 2012, JOUE du 10 août 2012, C 241/56.
Tribunal de l'UE, 9 septembre 2014, T-461/12, Hansestadt Lübeck c. Commission, RTD européen 2015.416 observations de Loïc Grard : le droit européen n'interdit que les aides sélectives, celles qui favorisent certaines entreprises ou certaines productions. Les avantages résultant de mesures générales applicables à tous les opérateurs économiques ne sont pas illicites. Les avantages en l'espèce étaient accordés à toutes les compagnies aériennes desservant Lübeck. Il n'y a pas d'aides illicites, même si de tels avantages ne sont pas accordés sur les aéroports voisins.
La Commission a formé un pourvoi à l'encontre du jugement du Tribunal, instance de plaidoirie 31 mai 2016, affaire C-524/14 P.
Une décision 201/2336 du 7 février 2017 de la Commission européenne, rendue à propos de certaines aides d'État accordées en faveur de l'aéroport et de Ryanair, ne prend pas de décision, la société gérant l'aéroport n'existant plus. L'éventuelle récupération des aides illicites serait impossible. Il n'est pas relevé d'aide d'État dans le calcul des redevances pour le dégivrage des avions.
Un repreneur voudrait reprendre les vols réguliers en 2018.

Idem concernant l'aérodrome de Carcassonne, lettre du 4 avril 2012, JOUE 23 août 2012, C 254/11, l'aérodrome appartient à la région, Veolia Transport assure la gestion depuis 2011 sur la base d'une convention de délégation de service public

Idem concernant l'aéroport de Dortmund, plaintes alléguant une aide d'État illicite octroyée à des compagnies aériennes, lettre de la commission du 21 mars 2012, JOUE du 5 septembre 2012, C 268/1
Mise en œuvre illicite d'un accord de compensation de résultats en violation de l'art. 108 § 3. Toutefois, l'aide à l'investissement ainsi que l'aide au fonctionnement, octroyées par l'intermédiaire de cet accord, sont compatibles avec le marché intérieur, art. 107 § 3 point c. Le barème de redevances ne constitue pas une aide d'État. Décision 2016/1944 du 23 juillet 2014, JOUE du 9 novembre 2016.

Idem, concernant l'aérodrome de Beauvais Tillé, ouverture d'une procédure, 30 mai 2012, JOUE 14 septembre 2012, C 279/23, avantages accordés à Ryanair (diminution sur les redevances aéroportuaires) et à d'autres transporteurs comme Wizzair.

La Commission soupçonne le gestionnaire de l'aéroport d'Alghero en Sardaigne d'attribuer des aides d'État illicites en faveur de Ryanair et d'autres transporteurs, elle demande un complément d'informations, lettre du 27 juin 2012, JOUE du 12 février 2013, C 40/15. La décision de la commission, 2015/1584, du 1^o octobre 2014, JOUE du 25 septembre 2015, considère que les subventions accordées pour les infrastructures sont certes des aides, mais des aides compatibles avec le marché intérieur. Les injections de capital pratiquées par l'Italie reçoivent le même sort. Les mesures prises pour Ryanair, Air one Alitalia, Volare, BMIBABY, Air Vallée et Air Italy ne sont pas des aides d'État. Le sont en revanche les mesures prises en faveur de Meridiana et de Germanwings.

Il est évident que si on applique le dispositif légal à la lettre, ces petits aéroports au trafic réduit sont appelés faute d'aides d'État à la fermeture. Est-il opportun d'engorger les grandes plate-formes ? On a l'impression que la Commission utilise le dispositif relatif aux aides d'État pour initier une planification à l'échelon de l'Union de l'implantation des aéroports affectés au transport commercial et éviter ainsi la constitution d'aéroports trop rapprochés vivant de la manne publique. Elle semble pénaliser les installations récentes, alors que des plate-formes voisines pourraient suffire pour donner satisfaction.

β) Le droit positif

Les nouvelles **lignes directrices** sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, annoncées dès le 20 février 2014, adoptées le 31 mars 2014, ont été publiées sous le numéro (2014/C 99/03) au JOUE du 4 avril 2014, C99/3 à C 99/34. Elles admettent, pour une durée limitée, une aide aux compagnies pour le démarrage d'une nouvelle ligne.

La Commission européenne a fait savoir que les procédures en cours seraient traitées en conformité avec les lignes directrices entrées en vigueur le 4 avril 2014, JOUE du 15 avril 2014, C 113/30.

Cette position est contestée par plusieurs, estimant que le caractère licite ou illicite d'une aide doit être apprécié au moment où celle-ci est accordée. L'application des nouvelles règles à des pratiques anciennes confère aux nouvelles lignes directrices un caractère rétroactif.

[On peut consulter l'avis qui a été donné sur la révision des lignes directrices par le comité économique et social européen le 9 juillet 2014, C (2014) 963 final, JOUE du 16 décembre 2014, C 451/123]

Voir l'étude du professeur Vincent Correia, Les nouvelles lignes directrices de la Commission européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, publiée au ZLW 2014 p. 411 à 441.

Une certaine publicité est assurée au nom de la transparence, voir la communication de la Commission, JOUE du 27 juin 2014, C 198/30

Les compagnies aériennes pourront bénéficier d'une aide couvrant jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pour toute nouvelle destination pendant 3 ans. Ce régime de faveur ne concerne que les liaisons avec les aéroports régionaux. Il ne concerne pas les liaisons entre aéroports des grandes capitales.

Les aides sont déclarées compatibles avec le traité, en ce qui concerne les lignes établies entre des aéroports recevant moins de 3 millions de passagers et d'autres aéroports européens.

La justification n'est admise qu'à titre exceptionnel si la ligne dessert un aéroport entre 3 et 5 millions de passagers. L'aide au démarrage peut être consentie pendant 3 ans.

Cette aide ne peut être cumulée avec les aides consenties au titre des compensations de service public.

Voir Vincent Correia, précité, p. 438.

Les liaisons desservant les aéroports des régions périphériques obéissent à des règles plus douces.

La Commission ouvre la procédure de l'art. 108 § 2, l'Espagne apporterait des aides à Ryanair ainsi qu'à d'autres compagnies pour faciliter la desserte des aéroports de Gérone et de Reus en Catalogne. Lettre du 16 octobre 2013, JOUE du 23 avril 2014, C 120/24. L'Espagne soutient qu'une telle action tend au développement du tourisme.

Les Deux Ponts.

Germanwings forme le 10 juillet 2015 un recours devant le Tribunal à l'encontre d'une décision prise par la Commission le 1^o octobre 2014 (publiée au JOUE du 10 février 2016, L 34/68) dans une affaire Aéroport de Zweibrücken, affaire T-375/15, JOUE du 12 octobre 2015. Le jugement a été rendu par le Tribunal le 27 avril 2017. Une partie de la décision de la Commission est annulée.

Ryanair a, le 19 février 2016, JOUE C 165/15 du 10 mai 2016, formé un recours pour demander au Tribunal l'annulation de certaines dispositions contenues dans une décision prise par la Commission le 1^o octobre 2014, affaire T-77/16. Le Tribunal a rendu sa décision le 13 décembre 2018.

Cet aéroport des Deux-Ponts a été mis en liquidation et fermé au trafic commercial.

La Commission a rendu le 20 février 2014 sa décision concerne l'aide qui aurait été illégalement accordée par la société aéroportuaire d'Aarhus (Jutland) à la compagnie Ryanair. La plainte, qui datait de 2005, émanait de SAS. JOUE du 6 janvier 2018, L 3/9. La compagnie bénéficiait, sur le fondement d'un accord de 1999, de redevances à un taux intéressant. L'accord est conforme au principe de l'investisseur en économie de marché. Il n'y avait pas d'aide d'État au sens de l'article 107 § 1 TFUE.

iv.

La mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires à certains transporteurs

Les pouvoirs publics accordent parfois des facilités à la compagnie nationale : ainsi faire financer un terminal à l'aéroport de Munich par des banques publiques allemandes et mettre le terminal à la disposition de la compagnie Lufthansa.

Contestation et plainte émanant de Ryanair, jugement du tribunal de l'UE du 19 mai 2011, affaire T - 423/07 : la commission européenne a ouvert une procédure formelle d'examen quant à l'aide prétendue en faveur de la Lufthansa qui bénéficie comme locataire avec ses partenaires de la Star Alliance de l'usage exclusif du terminal 2 de l'aéroport de Munich, d'autres compagnies utilisant le terminal 1.

La Commission européenne, dans une décision du 3 octobre 2012, C 38/08, JOUE du 29 novembre 2013, a décidé que deux prêts accordés par des banques publiques aux entités gestionnaires du terminal 2 (à capitaux publics et privés, Lufthansa) ne constituaient pas des aides d'État. Les taux d'intérêt sont conformes aux conditions du marché.

Dans une décision du 25 juillet 2012, C 25/07, publiée au JOUE du 19 novembre 2013, la Commission a conclu à l'absence d'aide d'État dans un dossier finlandais, le gestionnaire avait transformé un terminal de fret en terminal 2 réservé aux compagnies à bas coûts, Ryanair ayant l'usage du terminal 2 à l'aéroport de Tampere en Finlande. Le terminal 1 permet un service de qualité, le terminal 2 représente des locaux de qualité basique, sol en béton, quelques fenêtres. Le terminal 2 est donné en location à une filiale. Le gestionnaire ne reçoit aucune aide de l'État finlandais, il perçoit des redevances venant de l'usager. Finavia a agi comme investisseur privé en économie de marché, activité rentable. Sa filiale également en concluant un accord avec Ryanair.

c) Les dispositions procédurales

La matière aérienne ne présente guère de particularité, on y fait application du droit commun, national et européen.

La notification des aides

Les projets d'aides d'État doivent en principe être notifiés à la Commission. L'aide ne peut être mise en œuvre qu'avec le placet de la Commission.

Les sanctions des aides illicites

La procédure peut prendre une coloration quasi pénale de constatation d'un manquement ou non à la règle, ou être placée sous le signe du droit de responsabilité civile. Se pose la question de la restitution de l'aide si elle est suspecte ou déclarée irrégulière. Différentes instances sont susceptibles d'intervenir : la Commission ainsi que les juridictions nationales, en France les juridictions civiles commerciales ou administratives. Les protagonistes, ce sont le dispensateur de l'aide publique, le transporteur bénéficiaire, les concurrents qui se plaignent d'une concurrence illicite.

i. La répression administrative des actes illicites

La procédure auprès de la Commission européenne prend une coloration de constatation de l'illicite. La Commission est compétente pour apprécier s'il y a octroi d'une aide licite ou illicite. Contentieux objectif.

La procédure est longue et minutieuse, il s'agit d'une procédure administrative, plusieurs phases donnant lieu à des mesures intermédiaires – susceptibles d'incidents contentieux - se déroulent avant que la Commission ne prenne une décision définitive, elle-même susceptible de recours devant les juridictions européennes.

Le règlement 2015/1589 du 13 juillet 2015 porte modalités d'application de l'article 108 du TFUE. Il a été pris par le Conseil, sur proposition de la Commission et avec l'avis du Parlement européen.

Il faut instaurer une césure : les aides ont été ou non notifiées par l'État à la Commission.

α) La notification des aides projetées

Les aides notifiées
La phase préliminaire
La saisine de la Commission

Article 4 du règlement 2015/ 1589

La Commission prend rapidement une décision : ou la mesure n'est pas une aide, ou la Commission prend une décision de ne pas soulever d'objections, ou la Commission prend la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

Le silence conservé pendant 2 mois vaut en principe présomption d'autorisation.

La "procédure formelle d'examen" a été ouverte sur le fondement de l'article 108 § 3 TFUE. Article 6 du règlement 2015/1589

La Commission doute de la compatibilité de la mesure avec le marché intérieur. Les États et les personnes intéressées présentent leurs observations.

La mesure est attaquant du moment qu'elle emporte des effets juridiques autonomes.

Il y a une présomption d'illicéité.

La clôture de la procédure formelle d'examen par la Commission

Article 9 du règlement 2015/1589

La Commission doit prendre à la fin une décision : la "décision finale"

Soit la mesure notifiée ne constitue pas une aide

Soit l'aide est compatible avec le marché commun, il y a décision positive.

La Commission peut assortir la décision de condition. On parle de décision conditionnelle.

Soit l'aide notifiée est incompatible avec le marché intérieur, il y a décision négative. L' aide ne peut pas être mise à exécution.

β) La procédure en matière d'aides illégales

Il arrive assez fréquemment qu'une aide ait été attribuée par la puissance publique, qu'elle n'ait pas été notifiée à la Commission et que sa licéité soit mise en doute, alors que l'aide continue à être attribuée ou que la totalité du financement public ait déjà donné lieu à un entier paiement.

La Commission peut se saisir elle-même de l'affaire s'il y a un soupçon d'aide illégale, il y a la possibilité d'une auto-saisine.

Article 12 du règlement 2015/1589

La Commission reçoit des plaintes de la part de concurrents. Ce sont des plaintes des parties intéressées. Un formulaire leur est imposé. Articles 24 et 33 du règlement 2015/1589.

La Commission peut estimer que la plainte ne permet pas de déterminer à 1° vue l'existence d'une aide illégale, l'auteur de la plainte doit alors présenter ses observations. La plainte est censée retirée s'il ne répond pas.

La Commission ne doit pas cependant traiter les plaintes à la légère, elle doit apprécier leur sérieux. Sinon elle risque un recours en carence.

Ryanair agit en carence contre la Commission, celle-ci s'étant abstenue de prendre position sur une aide prétendument accordée par l'Allemagne en faveur de la Lufthansa et les autres compagnies de la Star Alliance pour l'usage exclusif du terminal 2 de l'aéroport de Munich. La plainte était de 2005, la Commission avait ouvert la procédure formelle d'examen en 2008. Le recours n'avait plus d'objet, la Commission ayant ouvert la procédure. Il n'y avait dans la plainte aucun élément permettant d'affirmer la présence d'un abus de position dominante du côté de l'aéroport. La Commission n'a pas été en carence, décide le Tribunal le 19 mai 2011.

Les juridictions européennes ont eu à connaître d'un autre contentieux initié par Ryanair qui avait adressé en 2005 et 2006 une plainte auprès de la Commission, la compagnie irlandaise faisait état d'aides attribuées par l'Italie à la compagnie Alitalia ainsi qu'à d'autres compagnies. Ces aides consistaient dans des faveurs diverses, comme des remises de dette

consenties à Alitalia, le paiement d'indemnités de licenciement pourtant dues par les compagnies, des remises de frais de carburant ou des réductions de redevances.

La Commission n'avait pas donné suite.

Ryanair a porté l'affaire pour carence devant le Tribunal qui a rendu une décision le 29 septembre 2011, T-442/07.

Un recours en carence n'est recevable que si l'institution a été mise en demeure d'agir par une mise en demeure suffisamment explicite et précise. La Commission peut estimer sur la base des informations reçues qu'il n'y a pas de motifs suffisants pour se prononcer sur le cas. La carence est admise en l'espèce sur certains points et exclue dans d'autres.

La CJUE a rejeté le 16 mai 2013, C-615/11 P, le pourvoi formé par la Commission.

La Commission européenne était saisie d'informations concernant une aide prétendument illégale. Elle était tenue d'agir en déclenchant la procédure préliminaire d'examen, et de clôturer cette phase préliminaire par une décision. La Commission si elle reste en état d'inaction se trouve en situation de carence.

Les mesures provisoires

Les injonctions de suspension, prises par la Commission, jusqu'à ce qu'elle statue sur la compatibilité avec le marché intérieur

Article 13 § 1 du règlement 2015/1589

Aide en cours d'exécution

Si l'aide n'a pas été notifiée et si elle est en cours d'exécution, l'aide doit être suspendue.

Les injonctions de récupération

Article 13 § 2 du règlement 2015/1589, une possibilité d'injonction est offerte à la Commission, ordonnant la récupération provisoire : absence de doute, urgence, risque pour un concurrent.

À côté des mesures prises par la Commission, il faut faire place aux procédures nationales.

La directive 2019/1 du 11 décembre 2018 tend à doter les autorités nationales de la concurrence de moyens leur permettant de mettre efficacement en œuvre les règles de concurrence.

Le règlement 2015/1589 consacre un article 29 à la coopération avec les juridictions nationales.

C'est le dialogue entre la Commission et les juridictions des États membres.

La juridiction nationale peut demander des informations à la Commission et un avis sur le régime des aides.

La Commission peut adresser des observations aux juridictions.

Mesure non notifiée

La juridiction nationale peut-elle à ce stade de la procédure, avant toute décision finale prononcer la suspension de l'octroi de l'aide non notifiée et ordonner la récupération des sommes versées ?

C'est ce que propose l'avocat général dans la procédure de question préjudicielle posée par la cour d'appel de Coblence à propos de l'aéroport de Francfort - Hahn. La Lufthansa avait agi contre l'aéroport pour qu'il cesse tout versement et qu'il procède à la récupération des aides procurées à Ryan air sous la forme de conditions et de redevances préférentielles.

Affaire C-284/12, JOUE du 8 septembre 2012, C 273/4. Le débat porte sur la sélectivité des aides.

L'avocat général Paolo Mengozzi a remis ses conclusions le 27 juin 2013 dans cette affaire Deutsche Lufthansa c.

Flughafen Frankfurt-Hahn. Il n'y avait pas (encore) de décision formelle de la commission constatant l'existence d'une aide d'État. Tant que la décision n'a pas été rendue, l'aide d'État ne doit pas être accordée. La mesure d'aide doit être suspendue du moment qu'est ouverte la procédure formelle d'examen.

L'arrêt rendu par la CJUE, le 21 novembre 2013, Deutsche Lufthansa c. Flughafen Frankfurt-Hahn GMBH, C-284/12, va en ce sens.

Le cadre : la Commission a ouvert la procédure formelle d'examen à l'égard d'une mesure étatique non notifiée en cours d'exécution. La juridiction nationale est saisie par un concurrent d'une demande de cessation et d'une récupération des aides.

C'est à la Commission qu'il appartient de décider si l'aide est compatible avec le marché intérieur. Les juridictions nationales veillent à la sauvegarde des droits des justiciables jusqu'à la décision finale de la commission. Les juridictions

nationales doivent remédier à l'exécution des aides pour le temps à courir jusqu'à la décision de la commission. Elles ne doivent pas prendre des décisions allant à l'encontre d'une décision de la Commission, même si elle revêt un caractère provisoire. Les juridictions nationales sont donc tenues de prendre des mesures. Elles peuvent ordonner la suspension de l'octroi de l'aide ainsi que la récupération des montants déjà versés. Elles peuvent également ordonner des mesures provisoires pour sauvegarder les intérêts des parties concernées.

L'ordonnance de la grande chambre de la CJUE du 4 avril 2014, C-27/13, Revue de droit des transports octobre 2014, commentaire 62, par L. Gard, reprend cet enseignement. L'aéroport de Lübeck avait accordé des avantages à une compagnie à bas prix, Air Berlin, cette mesure n'avait pas été notifiée à la Commission. La Commission a décidé d'ouvrir une procédure formelle d'examen. La juridiction nationale est saisie par un concurrent d'une demande de cessation et d'une récupération des sommes versées. Les juridictions internes ont l'obligation de se conformer à l'appréciation de la Commission. Elles ne doivent pas surseoir à statuer. Elles doivent ordonner la suspension de l'aide et enjoindre la récupération, ou bien ordonner des mesures provisoires de sauvegarde.

Si la juridiction nationale est en désaccord avec la commission sur l'ouverture de la procédure formelle d'examen et si elle doute qu'il y ait aide d'État, elle peut demander des éclaircissements à la Commission, elle peut aussi saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle pour apprécier la validité de l'aide.

Le cas de l'aide déjà pleinement exécutée

Le Tribunal de l'UE a eu à connaître - dans un contentieux concernant les aides accordées par des communes à des clubs de foot des Pays-Bas en difficulté - de la demande d'annulation, de la part d'une entité ayant un droit d'acquisition sur un complexe sportif, de la décision de la Commission d'ouvrir la procédure formelle d'examen, décision Gemeente Nijmegen c. Commission du 3 mars 2015, T-251/13. La Commission avait considéré provisoirement que l'opération de rachat constituait une aide d'État et que la compatibilité avec le marché intérieur était douteuse. Dans cette espèce, la mesure d'aide avait déjà été intégralement exécutée, l'aide ne continuait pas à être attribuée. La mesure d'ouverture d'une procédure formelle d'examen ne produisait pas alors d'effets juridiques autonomes. Il était donc hors de la question de suspendre l'aide. Il n'était pas possible d'exiger à ce stade que l'État exige la restitution de l'aide octroyée. Le requérant est irrecevable dans son recours ; il ne peut pas attaquer, à ce stade de la procédure, la décision de la Commission d'ouvrir la procédure.

La décision finale et définitive de la Commission.

Article 15 du règlement 2015/1589

Quand la décision finale est rendue,

La Commission conclut à la présence ou à l'absence d'aide illicite.

S'il y a constat d'aide illicite, l'auteur de l'aide est tenu de procéder à sa récupération. Article 16 du règlement 2015/1589. La Commission ne dispose cependant pas de pouvoir coercitif direct. L'État qui ne procède pas à la récupération manque à ses obligations. Il peut être condamné par la CJUE. Si le remboursement n'est pas opéré, la juridiction nationale saisie par un concurrent peut ordonner sous la contrainte la restitution à l'État. Il va de soi que cette récupération ne peut intervenir que si le bénéficiaire de l'aide est solvable.

La décision de la Commission peut faire l'objet d'une contestation devant la juridiction européenne, le Tribunal. La décision du Tribunal peut faire l'objet d'un pourvoi en cassation porté devant la CJUE.

ii. Le contentieux civil, commercial ou administratif, devant les instances nationales

Le concurrent qui s'estime lésé par l'aide illicite subit un préjudice, il est désavantagé, il peut agir devant la juridiction civile ou commerciale pour demander réparation de son préjudice financier. On est alors en matière de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle.

α) Il peut y avoir dans un premier temps une demande de mesures provisoires et conservatoires.

Il est possible que les demandeurs obtiennent une décision dans un État donné et qu'ils veuillent la faire exécuter dans un autre État. Qui peut être ou non un État membre de l'UE.

L'hypothèse où l'État requis est un État membre de l'UE.

Voir l'affaire AS Flyl-Lithuanian Airlines (en liquidation) contre Air Baltic et société à capitaux publics gérant l'aéroport de Riga, Vas Starptautiska Lidosta 'Riga', C-302/13.

Une décision lituanienne doit-elle pouvoir être exécutée en Lettonie ?

Nous disposons des conclusions de l'avocat général Juliane Kokott, présentées le 3 juillet 2014 concernant ce litige portant sur des mesures provisoires et conservatoires prises en Lituanie contre des intérêts lettons, aéroport et compagnie nationale.

La société lituanienne se prétend - à tort ou à raison - victime de désavantages en Lituanie et en Lettonie, face à Air Baltic, elle parle d'une situation concurrentielle déloyale. Elle a assigné la compagnie Air Baltic et la société à capitaux publics à 100 % gérant l'aéroport de Riga, réclamant des dommages-intérêts, devant le tribunal de Vilnius (Lituanie). Elle prétend qu'Air Baltic a bénéficié en Lettonie de redevances réduites et a pu ainsi pratiquer des prix de dumping à Vilnius. La cour d'appel de Lituanie a pris des mesures provisoires graves à l'encontre des défendeurs, la mise sous séquestre des biens des deux sociétés lettones à concurrence des sommes réclamées qui sont d'un montant considérable. Autour de 58 millions d'euros.

La société lituanienne a ensuite demandé au tribunal de Riga (Lettonie) la reconnaissance de l'arrêt rendu en Lituanie. Le tribunal du 1^o degré l'a accordé pour l'essentiel. Ainsi que la cour régionale de Riga.

L'affaire a ensuite été portée devant la cour suprême de Lettonie, qui est la juridiction de renvoi et qui pose la question préjudicielle.

Elle demande si on est en matière civile et commerciale et si le règlement européen sur la compétence n° 44/2001 (remplacé par le règlement n° 215/2012 du 12 décembre 2012 à compter du 10 janvier 2015) est donc applicable.

Se pose la question de la reconnaissance en Lettonie de la décision lituanienne.

Il est fait état de la conformité ou non de la décision lituanienne à l'ordre public de la Lettonie.

L'avocat général estime que cette action en indemnisation pour abus de position dominante relève de la matière civile et commerciale.

L'avocat général s'interroge sur l'éventuelle application de la clause d'ordre public qui permettrait à la juridiction lettone de refuser la reconnaissance à la décision lituanienne. Ce serait le cas face à la violation manifeste d'une règle de droit considérée comme essentielle dans l'ordre juridique de l'état requis ou d'un droit reconnu comme fondamental dans cet ordre juridique. La décision lituanienne voyait son chiffrage contesté. L'avocat général considère qu'il n'y a pas pour autant atteinte à l'ordre public, il n'y a pas de motifs sérieux pour refuser la reconnaissance.

L'arrêt de la CJUE rendu le 23 octobre 2014 est largement conforme.

L'action exercée en l'espèce vise à obtenir la réparation du préjudice résultant de violations du droit de la concurrence de l'Union, elle relève de la matière civile et commerciale.

Quant à la reconnaissance et à l'exécution des mesures provisoires et conservatoires : la procédure ne doit consister que dans un simple contrôle formel de la part de la juridiction de l'État requis pour l'attribution de la force exécutoire.

Certes, la décision n'est pas reconnue si la reconnaissance est manifestement contraire à l'ordre public de l'État requis.

Ce sont les États qui déterminent les exigences de leur ordre public, conformément à leurs conceptions nationales, mais il appartient à la CJUE de contrôler les limites dans le cadre desquelles le juge peut avoir recours à cette notion pour ne pas reconnaître la décision émanant du tribunal d'un autre État membre de l'UE. Le règlement prohibe la révision au fond. Le tribunal requis ne peut recourir au moyen de défense de l'ordre public que si la reconnaissance ou l'exécution de la décision heurtait l'ordre juridique de l'état requis et porterait atteinte à un principal fondamental.

On faisait état en l'espèce d'un défaut de motivation de la décision lituanienne. L'argument est écarté par la CJUE, il était possible de suivre le cheminement du raisonnement ayant conduit à la fixation du montant des sommes en cause. Les parties avaient la faculté d'un recours et elles en ont usé. Aucune violation de l'ordre public n'a eu lieu. Il n'y avait aucun motif de refuser en Lettonie la reconnaissance et l'exécution de la décision rendue en Lituanie.

β) Le contentieux portant sur le fond

La demande tend ordinairement à l'obtention de dommages-intérêts et à la cessation de l'illicite.

L'ordonnance du 9 mars 2017 régit les actions en dommages-intérêts du fait des pratiques anti-concurrentielles, elle introduit des articles L. 481-1 et suivants dans le code de commerce. Elle ne semble cependant viser que les pratiques anti-concurrentielles visées dans la législation française, ainsi que celles interdites par les articles 101 et 102 du TFUE, ententes et abus de positions dominantes. Un décret de la même date introduit dans la partie réglementaire du code de commerce un certain nombre de dispositions.

SOUS-PARAGRAPHE II. LES ATTEINTES À LA LOYAUTÉ DE LA CONCURRENCE IMPUTABLES À DES ÉTATS TIERS ET PROFITABLES À DES TRANSPORTEURS ÉTRANGERS

Si la France soutient plus ou moins discrètement ses transporteurs nationaux, les autres États font de même à l'égard de leurs ressortissants, ils leur accordent aides et subventions, ouvertes ou déguisées. Ces aides peuvent contribuer à perturber le jeu de la concurrence.

Les transporteurs européens se plaignent de la concurrence qui leur est faite par les compagnies du Golfe Persique. Ces États du Golfe sont cependant désormais influents, ils effectuent d'importants investissements en France, ils y achètent du matériel militaire et des avions civils. Il convient de les ménager.

Le multilatéral

Certains évoquent la possibilité pour l'OMC de s'emparer de ces dossiers, cf. l'intervention de M. Gard à Québec. D'autres évoquent l'OACI.

La convention de Chicago de 1944 reconnaît, dans son préambule, la nécessité pour les services internationaux de

transport aérien d'être établis sur la base de l'égalité des chances.

Le bilatéral

Les accords bilatéraux indiquent généralement qu'une concurrence loyale doit exister dans le domaine du transport aérien international.

Ainsi l'article 14 de l'accord aérien entre les États-Unis et l'UE de 2007. Si l'une des parties à cet accord estime qu'une aide d'État qu'accorde l'autre partie fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens peut présenter des observations à la partie qui dispense l'aide, elle peut demander la réunion du comité mixte USA/Commission/États membres.

L'unilatéral

Le droit européen établit le principe de la concurrence loyale entre agents économiques, les pratiques visant à fausser le marché sont interdites, l'égalité des chances et des conditions de concurrence équitables doivent régner entre transporteurs aériens de l'UE et transporteurs des pays tiers, opérant dans l'Union.

L'UE avait légiféré. Le règlement n° 868/2004 était cependant limité aux subventions et pratiques tarifaires déloyales et n'était pratiquement jamais mis en pratique.

L'Union européenne s'est dotée avec le règlement 2019/712 du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien d'un nouvel instrument permettant à la Commission de se livrer à des enquêtes et à prendre des sanctions à l'encontre des transporteurs étrangers ayant tiré profit d'une pratique faussant la concurrence.

Les pratiques illicites faussant le jeu de la concurrence

L'élément premier, c'est la présence, réelle ou supposée, au moins ab initio, d'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un État tiers.

Ces pratiques illicites, ce sont des subventions ou des discriminations. Article 2, chiffre 6, chiffres 8 et 9.

Les subventions : l'État étranger avantage ses entreprises de transport aérien par des prêts, des garanties de prêt, des participations capitalistiques, des compensations de pertes opérationnelles, des crédits d'impôts, un traitement fiscal préférentiel, l'apport de mécanismes de financement. Avantages qui sont supérieurs à ceux accordés par les États de l'UE aux transporteurs européens.

Les discriminations : l'État tiers avantage ses entreprises au niveau des redevances, dans l'usage des installations aéroportuaires, dans la fourniture du carburant, dans les services d'assistance en escale, dans les systèmes informatisés de réservation, dans la répartition des créneaux horaires. La discrimination est tout type de différenciation sans justification objective.

La pratique anticoncurrentielle, pour être condamnable, doit causer un préjudice (ou une menace de préjudice) à un ou plusieurs transporteurs de l'Union. Le transporteur européen est victime d'une différence de traitement. L'État étranger impose des procédures de dédouanement contraignantes, il fait bénéficier ses transporteurs nationaux de préférences dans l'octroi des créneaux horaires, il est désavantagé dans les services en escale, l'État étranger est peu libéral dans l'octroi des visas à attribuer au personnel du transporteur européen ...

L'article 12 du règlement contient des dispositions concernant la détermination du préjudice affectant les transporteurs européens.

L'aspect procédural

L'article 3 magnifie la fonction de la Commission.

La commission détermine l'intérêt de l'Union. Celui-ci est déterminé sur la base d'une analyse économique effectuée par la Commission.

La priorité est accordée à la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs et de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et l'Union.

Les plaintes

Une plainte peut être introduite par un état membre, un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union, une association de transporteurs aériens de l'Union.

La Commission peut également prendre l'initiative de la procédure.

L'enquête

Vient ensuite l'ouverture de la procédure.

Début l'enquête.

La commission peut même mener des enquêtes, avec son accord, sur le territoire d'un État tiers.

La Commission peut suspendre l'enquête dans certaines hypothèses : en particulier s'il est plus approprié pour lutter contre la pratique illicite en ayant recours aux procédures de règlement des différends prévues par un accord de transport aérien (ou de services aériens) auquel l'Union est partie ; ou si les États concernés préfèrent recourir aux procédures de règlement des différends prévues par les accords de transport aérien.

La commission communique à l'état tiers, au transporteur tiers à l'UE, au plaignant ..., les faits et considérations sur la base desquels elle entend adopter des mesures de réparation (ou clore la procédure).

La Commission clôt l'enquête, si les faits ne sont pas établis ou ont cessé.

La procédure est close si la prise de mesures de réparation irait à l'encontre des intérêts de l'Union.

Les sanctions

La Commission adopte des mesures de réparation, si l'enquête a démontré qu'une pratique faussant la concurrence adoptée par une entité tierce a causé un préjudice à des transporteurs aériens de l'Union.

La mesure de réparation est mise à la charge du transporteur étranger à l'UE ayant tiré profit de la pratique faussant la concurrence.

L'UE n'a pas l'audace de condamner l'État étranger favorisant trop ouvertement sa compagnie nationale.

Cette mesure prend la forme d'une obligation financière.

Qui est bénéficiaire de cette mesure de réparation en argent ? L'UE ou la compagnie lésée ? S'agit-il d'une amende administrative ou de dommages-intérêts à caractère indemnitaire ? Il est douteux que le règlement transforme de façon subreptice la Commission en juridiction civile ? La mesure financière semble avoir la nature d'une peine.

Elle peut également prendre la forme d'une suspension de droits du transporteur aérien.

Ces mesures ne peuvent pas consister dans une suspension ou une limitation des droits de trafic octroyés par un état européen à un état tiers. Ces mesures ne doivent pas violer les accords de transport aérien conclus avec l'État tiers.

Propos d'un ignorant : Ce règlement ne serait-il qu'un tigre en papier ? La Commission ira-t-elle jusqu'à sanctionner les compagnies du golfe persique ? Les transporteurs étrangers mis en cause ne manqueront pas de prétendre que certains États européens ne sont peut-être pas sans tâche.

De belles joutes en perspective.

SOUS-CHAPITRE II. LES COOPÉRATIONS ENTRE ENTREPRISES DE TRANSPORT

Les transporteurs pratiquent entre eux des formes variées de coopération à géométrie variable.
Les économistes parlent de coopération et de compétition entre les compagnies.
Ces formes de coopération sont mal connues du public. Elles apparaissent au prétoire seulement quand ces accords de coopération sont suspectés de contrevenir au droit anti-trust.
Romain Papy, L'aviation commerciale et le droit antitrust, thèse, direction L. Gard, Bordeaux, 2011

Le droit européen des pratiques anti-concurrentielles
Le règlement n° 487/2009 du 25 mai 2009 du Conseil concernant l'application de l'article [101] à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens.
Sont envisagées des exemptions par catégorie dans le domaine des transports aériens tant pour le trafic intracommunautaire que pour le trafic entre l'Union et les pays tiers.
C'est la Commission qui adopte les règlements d'exemption dans les domaines envisagés par l'article 2 § 1

SECTION I. LES COORDINATIONS ENTRE TRANSPORTEURS

Les compagnies échangent à l'occasion des relations de bons services réticentes à la systématisation.

- a. Les accords de représentation commerciale (une compagnie n'a pas dans un aéroport une présence permanente, elle confie sa représentation commerciale à une autre compagnie)

Les contrats d'agence

Les accords interlignes de trafic qui sont les ancêtres des alliances modernes : le voyageur projette un transport donnant lieu à plusieurs vols distincts à faire effectuer par des transporteurs distincts - l'accord interlignes permettait au passager de voyager sur un billet unique, les transferts d'avion sont simplifiés, les réservations faites à l'avance. Ainsi le passager part le matin sur un avion exploité par un transporteur A, il rentre le soir sur un avion exploité par B.

Messieurs Dimitri de Boumonville et Cyril-Igor Grigorieff définissent les accords d'Interlining, dans l'ouvrage collectif « Le droit du financement des aéronefs », et plus précisément dans l'article intitulé, Panorama de la diversité contractuelle, n° 30, p. 35. « Les contrats d'Interlining sont des accords conclus entre compagnies aériennes en vertu desquels une compagnie accepte de permettre à un passager d'une autre compagnie aérienne en correspondance de prendre place sur son vol sans devoir enregistrer à nouveau ses bagages et obtenir une nouvelle carte d'embarquement. »

Les différentes compagnies parties aux accords d'Interlining acceptent d'honorer les billets vendus par d'autres compagnies. Un mécanisme de compensation intervient en conséquence, cf. la thèse de Vincent Correia, n° 66 p. 115

- b. Programmation et coordination des horaires

La commission peut prendre de règlements d'exemption en matière de programmation conjointe et de coordination des horaires de compagnies aériennes.

- c. Consultations tarifaires pouvant déboucher sur des ententes tarifaires

La Commission sanctionne les transporteurs se rendant coupables d'ententes tarifaires, qui ont été dans le passé assez fréquentes.

C'est ainsi que le JOUE du 18 octobre 2014 publiait, page C 371/11, le résumé de la décision du 9 novembre 2010 par laquelle la Commission avait infligé des amendes d'un montant parfois considérable à des transporteurs ayant, en matière de transport de fret, prévu à la charge de leurs clients une surtaxe carburant forfaitaire par kilo sur tous les envois et une surtaxe sécurité. Il y avait eu à l'échelon mondial coordination des politiques tarifaires. Les augmentations s'appliquaient de façon coordonnée. La Lufthansa a bénéficié d'une immunité, d'autres de clémence.

KLM avait demandé, par un recours du 23 janvier 2011, l'annulation de la décision, la réduction de l'amende à titre subsidiaire, affaire T-28/11.

Un recours avait été également formé le 24 janvier 2011 par la compagnie Lan de Santiago du Chili, affaire T-40/11.

Un recours a été formé par la Japan Airlines, T-36/11.

Un autre par Cargolux, T-39/11.

Un autre par Cathay Pacific, compagnie de Hong Kong, T-38/11.

Un autre par British Airways, T-511/09. Cette compagnie avait été condamnée à payer une amende de 104 040 000 euros.

Un autre par Singapore A., T-43/11.

Un autre par la Deutsche Lufthansa, T-46/11.
Un recours formé par Air Canada, T-9/11.
Un recours émanant de SAS Cargo, T-56-11.
Un recours de Martinair Holland, T-67/11

Le Tribunal, dans 13 décisions rendues le 16 décembre 2015, avait annulé la décision de condamnation à l'égard des différents requérants.
La décision du Tribunal constate une contradiction entre les motifs de la décision qui décrivent une seule infraction unique et le dispositif qui constate, soit 4 infractions uniques et continues distinctes, soit une seule infraction unique imputable uniquement aux transporteurs qui sur certaines liaisons auraient participé aux comportements infractionnels. Des logiques contradictoires. Motifs non exempts de toute incohérence interne. Contradictions internes importantes des motifs. Vice de motivation justifiant l'annulation de la décision.
On relève quelques différences dans la rédaction des différentes décisions du Tribunal.

[La compagnie British Airways Plc a formé, le 26 février 2016, un pourvoi à l'encontre de la décision du Tribunal la concernant, affaire C-122/16 P.
L'avocat général Paolo Mengozzi a présenté ses conclusions le 30 mai 2017.
Dans la procédure concernant British Airways, cette société n'avait pas demandé, dans ses conclusions, l'annulation intégrale de la décision de la Commission, mais seulement une annulation partielle de celle-ci.
Le tribunal, dans sa décision, avait soulevé un moyen tiré de l'ordre public [contradiction entre les motifs et le dispositif, importantes contradictions internes au sein des motifs de la décision].
Mais le tribunal, s'estimant tenu par le principe interdisant de statuer *ultra petita*, s'était contenté de prononcer l'annulation partielle de la décision demandée par le requérant.
L'avocat général se prononce en faveur du rejet du pourvoi.
Lorsque le juge européen soulève d'office un moyen d'ordre public, il est en principe tenu par le principe *Ne ultra petita*, si le requérant a formé une demande d'annulation partielle de la décision de la commission, le tribunal ne peut pas prononcer une annulation totale de l'acte. Le principe *Ne ultra petita* est le corollaire du principe dispositif. Le juge ne peut aller au-delà des conclusions des parties. Le juge se prononce sur ce qui est demandé et seulement sur ce qui lui est demandé. *Neat judex ultra petita partium*. Le pouvoir d'annulation du juge est limité aux conclusions des parties. La partie de la décision qui n'a pas fait l'objet d'un recours continuera à produire des effets juridiques en dépit de son illégalité. Il revient aux parties de déterminer l'objet du litige sans que le juge puisse dépasser les limites tracées par celles-ci.
L'arrêt de la CJUE du 14 novembre 2017 va dans ce sens, le pourvoi est rejeté.]

La Commission ne s'est pas déclarée vaincue dans ce dossier.
Elle a en effet pris, le 17 mars 2017, n° C (2017) 1742, JOUE du 14 juin 2017, une nouvelle décision pour sanctionner l'entente anti-concurrentielle. Les transporteurs mis en cause sont sanctionnés pour avoir coordonné leurs politiques tarifaires en matière de fret aérien, en ce qui concerne la surtaxe carburant et la surtaxe de sécurité – ainsi que le paiement sur celles-ci. Ces transporteurs imposaient à leurs clients une surtaxe forfaitaire par kg sur tous les envois et les augmentations étaient réalisées de manière coordonnée.
Air France KLM et Air France ont ainsi été condamnés à une amende de 182 920 000 euros.

Les compagnies ont alors formé un recours devant le Tribunal de l'UE.
Ainsi, T-323/17, 29 mai 2017, recours de Martinair Holland, et d'autres.
Ainsi, T-337/17, 20 mai 2017, recours d'Air France-KLM, JOUE du 7 août 2017, C 256/32.
Ainsi, T-326/17, 29 mai 2017, recours d'Air Canada, plaidoirie le 19 juin 2019
Ainsi, T-338/17, 30 mai 2017, recours d'Air France, JOUE du 21 août 2017, C 277/46.

La Commission européenne peut prendre des règlements d'exemption concernant les consultations tarifaires pour le transport de passagers de bagages et de marchandises sur les services aériens réguliers.

c. Accords d'exploitation conjointe de services aériens. Accords de pool

La Commission peut prendre des règlements d'exemption à propos des accords d'exploitation conjointe sur des services

aériens réguliers nouveaux ou de faible densité

e. La répartition des créneaux horaires

La Commission peut exempter les accords relatifs à la répartition des créneaux horaires dans les aéroports et l'établissement des horaires.

f. Exploitation en commun de « systèmes informatisés de réservation » pour les disponibilités, la gestion des horaires, les tarifs, les réservations et éventuellement la délivrance des billets

Laurence Saglietto, L'émergence des systèmes informatisés de réservation au cœur du réseau des transports aériens, Revue d'économie industrielle, volume 98, 2002, p. 75-93.

Les compagnies possèdent leur système interne de réservation. Les clients réservent de plus en plus souvent en ligne, ils contractent alors directement avec la compagnie.

Il existe également depuis 40-50- 60 ans plusieurs sites, rivaux, centralisés regroupant les offres de différentes compagnies, gérés par des sociétés qui avaient été fondées initialement par des transporteurs, ceux-ci en étant, au moins dans un premier temps, actionnaires.

S.I.R., systèmes informatisés de réservation
C.R.S., computer reservation system

Sabre est la création, en 1960, d'American Airlines, le siège est à Southlake, au Nord-Ouest de Dallas, dans le Texas.

Galileo a été fondé en 1987 par des compagnies américaines et européennes. Mariage avec Appolo. Contrôlé par Travelport, ayant son siège à Langley, en Angleterre.
Worldspan avait été fondé par Delta, TWA et Northwest, entré dans le groupe Travelport.

Amadeus a été fondé par Air France, Iberia et Lufthansa. C'est une société ayant son siège à Madrid. Ses titres sont cotés en bourse. Les grandes compagnies ne semblent plus figurer parmi les principaux actionnaires.
Opodo serait une filiale.

Le système suppose pour fonctionner : une base de données délivrées par les compagnies, un management des données, un système de traitement des données et un accès à une connexion globale de télécommunication. Ce qui implique un coût important.

Nombre de réservations en matière de transports aériens continuent à s'effectuer par les systèmes de réservation par voie informatique dits SIR, CRS en anglais.

Les personnes qui y ont accès par abonnement - en particulier les agences de voyages pour le compte de leurs clients - se voient communiquer par affichage une information sur les services offerts par les transporteurs, les horaires, les tarifs, les places disponibles et elles font leurs choix.

Les transporteurs fondateurs et propriétaires de ces systèmes se sont parfois livrés à des pratiques restrictives de concurrence, les transporteurs fondateurs et contrôlant ces systèmes procédaient à l'affichage en priorité de leurs propres vols, les tarifs d'accès étaient parfois très élevés, les agences de voyages grosses utilisatrices bénéficiaient de certains avantages financiers, ce qui a entraîné face à ces dérives, outre celle du pouvoir américain ou du gouvernement canadien, l'intervention du législateur européen.

Un règlement du 24 juillet 1989 avait été publié. Le code de conduite de 1989 avait été modifié plusieurs fois. Il est abrogé.

Le règlement européen n° 80/2009 du 14 janvier 2009 instaure un code de conduite pour l'utilisation des SIR.

Le règlement envisage la présence de plusieurs protagonistes.

Le « vendeur de système » est celui qui exploite son SIR.

Le vendeur de système est astreint à un audit tous les quatre ans pour exposer son actionariat et son mode de gouvernance.

Les « transporteurs associés » sont des transporteurs aériens qui exercent le contrôle sur le vendeur de système. Ils sont les actionnaires de la société vendeur de système qui gère le SIR.

Le vendeur de système doit indiquer quels sont les transporteurs aériens qui entrent dans la composition de son capital. La réglementation européenne exige une stricte neutralité et impartialité de la part des « transporteurs associés ».

On nomme « transporteur participant » le transporteur qui accepte d'assurer la distribution de ses produits de transport par l'intermédiaire d'un SIR. Le SIR ne doit pas le faire bénéficier d'un traitement particulier. Tous les transporteurs participants doivent être placés sur un pied d'égalité.

Les transporteurs aériens dits participants paient un prix au vendeur de système pour être référencés.

Chaque transporteur qui a recours au SIR peut se lier avec un autre SIR, il peut également conserver son propre système de réservation par internet.

Un « abonné » - par exemple une agence de voyages - est une entreprise qui est liée par contrat au SIR, elle réserve pour le compte d'un client des produits de transport aérien.

Un abonné peut également s'abonner avec d'autres vendeurs de système.

L'abonné peut résilier le contrat le liant au vendeur de système. Plus facilement s'il est une petite entreprise, art. 6 § 2.

L'affichage principal.

C'est l'information qui est donnée à l'abonné qui utilise et consulte le système. L'affichage mentionne ordinairement les prix, tarifs, redevances et taxes. Les escales doivent être mentionnées. Les services réguliers sont indiqués, les services non réguliers le sont éventuellement.

L'abonné, s'il est d'accord, passe commande ; il effectue la réservation pour le compte du consommateur, son client.

L'annexe I contient les règles applicables aux affichages principaux.

Il convient d'imposer un affichage initial qui soit neutre sans favoriser un transporteur participant au système au détriment d'un autre. Il faut accroître la transparence des services de transport proposés par les transporteurs participants, sans influencer indûment les agences et les clients.

L'art. 7 du règlement de 2009 contient des dispositions concernant les données relatives à la commercialisation, aux réservations et aux ventes. Ces données sont portées à la connaissance du vendeur de système. Celui-ci peut les diffuser auprès de tous les transporteurs participants (et associés). Ceux-ci cependant ne doivent pas les utiliser pour influencer le choix des abonnés. L'identité de l'abonné n'est pas en principe révélée. Encore moins celle des personnes physiques ayant acheté un billet ou effectué une réservation.

La Commission veille à l'application des dispositions du règlement, elle a un pouvoir d'enquête et de sanction.

Au-delà des SIR, ces systèmes se sont diversifiés et ont élargi leur rayon d'action, ils se sont transformés en GDS, Global Distribution System. Ce sont des plateformes électroniques permettant aux agences de voyages de connaître en temps réel les vols disponibles, les chambres d'hôtel disponibles, les voitures en location. Le métier ne concerne plus seulement la réservation de places d'avion, mais s'étend à la réservation de billets de train et à l'hôtellerie et plus largement aux pratiques du tourisme de masse.

Ces différents systèmes sont concurrencés, sur le net, auprès des voyageurs et de la clientèle privée, par des centrales de réservation facilitant la distribution des billets d'avion.

g. Les accords d'échange de matériel volant. La banalisation

SECTION II. LES ASSOCIATIONS et ENTENTES ENTRE TRANSPORTEURS

Les formules rencontrées dans la pratique sont diversifiées, les liens noués entre transporteurs sont d'intensité variable, ils peuvent aller d'une association à portée limitée jusqu'à la constitution d'une entreprise unique.

- constitution de coopératives d'achat de matériel aéronautique
- constitution d'une structure commune pour l'entretien des appareils aériens et l'achat des pièces de rechange

SOUS-SECTION I. LES FRANCHISES

La franchise est une relation où un franchiseur donne à un franchisé un savoir commercial plus ou moins original. Le franchisé entre dans le réseau du franchiseur. Le franchiseur est en général une compagnie importante, le franchisé est souvent une compagnie régionale (ou une filiale) qui assure un trafic local sous la marque, sous les couleurs et sous le logo du franchiseur.

Le franchiseur se fait rémunérer les services qu'il rend au franchisé.
Mise en commun éventuellement des programmes de fidélisation de la clientèle pour les grands voyageurs.

Voir sous l'angle de la soumission à la TVA (billets émis et non utilisés) les relations entre Air France et Brit Air, question préjudicielle posée par le Conseil d'État en date du 12 juin 2014, C-289/14, JOUE du 11 août 2014.

(L'accord aérien États-Unis/Europe de 2007 contient une annexe 5 concernant le franchisage et la marque. Ces accords sont reconnus licites. La capacité du transporteur à exister en dehors de la franchise ne doit pas être mise en danger. Il faut assurer la communication aux consommateurs de l'identité du transporteur exploitant le service. Le franchisé utilise la marque du franchiseur. On affiche sur l'aéronef du franchisé les couleurs et le logo de la marque du franchiseur. L'accord prévoit des frais de licence. On prévoit la participation des passagers volant sur les aides du franchisé aux programmes de fidélisation pour grands voyageurs prévus par le franchiseur. Le franchiseur et le franchisé ont le droit de dénoncer l'accord de franchise. Les accords de franchise sont distincts de l'accord de partage de code.)

SOUS-SECTION II. LES ALLIANCES

On assiste à l'époque contemporaine sous le nom d'alliance à la mise en place d'un petit nombre de réseaux de transporteurs opérant dans les principales régions du monde : les transporteurs participant à l'Alliance conservent leur personnalité, les prises de participation capitalistique par un transporteur européen dans une entreprise américaine était interdite, réciproquement une entreprise américaine ne pouvait pas prendre le contrôle d'un transporteur européen. L'Alliance doit donner le sentiment auprès de la clientèle qu'il s'agit d'une entreprise unique, gérant un réseau unifié, effectuant des transports aériens dans le monde entier par l'intermédiaire de transporteurs nationaux.

Les grandes alliances mondiales regroupent des transporteurs européens, américains, asiatiques ... et effectueraient près de 3/4 du trafic des passagers au niveau mondial.
Certaines compagnies entrent dans une alliance et passent dans une autre quelques années plus tard.
Les principales compagnies à bas coûts n'entrent pas dans ces structures.

Sky Team réunit une vingtaine de membres autour d'*Air France-KLM* et de Delta, Aeroflot, Aerolineas Argentinas,

Kenya A, Middle East A, Saudia, China Eastern.

Le siège du management se trouve à Schiphol.

Certains membres de l'alliance détiennent des participations dans le capital d'autres partenaires de la même alliance, c'est le cas d'Air France KLM ayant Delta et China Eastern dans son capital.

Star Alliance est constituée de 26 membres autour de la *Lufthansa* / Air Canada / United Airlines / LOT / TAP / SAS / ADRIA / Thai Airlines / Asiana / Air China / ANIPPONA / Avianca Brasil. Le support de l'alliance fondée en 1997 est une société de siège allemand implantée à Francfort.

C'est des alliances existantes, celle qui réunit les transporteurs faisant le trafic le plus élevé.

OneWorld Alliance

C'est une alliance formée de *British Airways* / Iberia / American Airlines / Cathay Pacific / Japan A., Tam Linhas et Lan Chile / Qatar Airways.

Le support est une société ayant son siège à New York.

L'alliance peut constituer dans certains cas un éventuel préliminaire à des opérations futures de fusions ou de concentration d'entreprises.

Le fonctionnement des alliances

1. Le fonctionnement interne de l'alliance de transporteurs aériens

. Le fondement juridique de l'alliance : les solutions varient, l'alliance peut reposer sur le support d'un contrat international de co-entreprise, d'un accord instituant l'équivalent d'un GIE ou d'une société en participation. L'alliance a le plus souvent une société commerciale personnalisée comme support.

Les transporteurs face à la crise économique, à la récession, au prix du carburant, doivent réduire leurs coûts pour survivre. L'alliance entre transporteurs permet des économies d'échelle sur la maintenance, la restauration et l'assistance aéroportuaire.

L'alliance peut être à géométrie variable : un noyau dur, un accord cadre, le partage de code, les programmes de fidélité, l'utilisation des salons d'attente. Certains membres de l'alliance peuvent nouer entre eux une coopération plus poussée.

. Le gouvernement de l'alliance

. Les aspects financiers. Des flux financiers se produisent entre les compagnies adhérant à l'alliance. La compagnie qui place les billets prend une commission sur le prix des vols effectués par les alliés. L'éventuel partage des coûts et des revenus dans l'exploitation en commun de certaines lignes.

2. L'alliance dans ses relations avec les passagers demandeurs d'un transport constitué de plusieurs vols

Les transporteurs réunis dans l'alliance offrent à la clientèle un grand nombre de destinations.

Le billet unique est délivré au passager qui va effectuer une série de vols. Un seul enregistrement.

Chaque compagnie aérienne est identifiée par un code composé d'un ensemble de 2 lettres.

Le partage de code d'identification est défini, par un texte européen, comme un ensemble de dispositions par lesquelles un exploitant place son code d'identification sur un vol effectué par un autre exploitant, il vend et il émet des titres de transport pour ce vol, alors qu'il ne l'effectue pas personnellement. Le transporteur vend et délivre des titres de transport portant son code pour des vols qui seront en fait effectués par une autre compagnie

(L'arrêté du 31 juillet 2015 relatif à l'autorisation de partage de codes des entreprises de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par la France définit, à son article 2, le partage de codes comme l'accord par lequel un transporteur contractuel utilise un indicatif de vol qui lui est propre pour commercialiser conjointement un vol d'un transporteur de fait)

Lorsque l'accord relatif au partage de code implique l'exploitant d'un pays tiers, l'autorité publique effectue une vérification sous l'angle de la sécurité, ARO.OPS.105, elle s'assure que l'exploitant extra européen satisfait aux normes de l'OACI.

Le transporteur qui effectue réellement le vol accroît le taux de remplissage de l'avion, ils transportent des clients qui lui sont amenés par les compagnies avec lesquelles il est en réseau. Les autres compagnies offrent à leur clientèle des

relations sur des vols qu'elles ne desservent pas personnellement.

Les escales et les correspondances : les salons d'attente

La politique de fidélisation de la clientèle par l'attribution de points ou de milles - calculés au niveau de l'alliance - donnant des voyages gratuits.

La légalité des alliances : la compatibilité des alliances avec le droit antitrust : le maintien de la concurrence : les transporteurs membres de l'alliance risquent sur certaines plate formes d'être les seuls à intervenir ; il sera ainsi difficile à d'autres transporteurs d'entrer sur un tel marché.

La validité des alliances est, dans l'ensemble, admise, à la condition que les transporteurs prennent un certain nombre d'engagements.

Le droit européen

Communication de griefs le 15 juin 2006 par la Commission aux transporteurs membres de l'alliance Sky Team. Ces transporteurs répondent et prennent divers engagements, 2007/C 245/13, JOUE 19.10.2007. Ils s'engagent à libérer des créneaux horaires pour permettre à des concurrents d'exploiter de nouveaux services et de partager les programmes de fidélité avec le nouvel arrivant, conclure avec lui des accords interlignes pour offrir des voyages aller et retour, un premier vol exploité par le nouvel arrivant, le second par les parties à l'alliance ...

L'entreprise commune de partages des recettes entre British Airways, American Airlines et Iberia, couvrant leurs services de transport de passagers sur des liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord : coopération sur les horaires, les capacités, les tarifs, les stratégies commerciales : la Commission craint l'existence d'atteinte à la concurrence sur un certain nombre de ces lignes, la concurrence disparaît entre les trois transporteurs, elle peut être difficilement exercée par des transporteurs concurrents. La Commission agréée des engagements pris par les trois compagnies : abandon de créneaux horaires à Londres pour permettre des vols de la part de concurrents, ouverture des programmes de fidélisation aux clients des concurrents, disponibilité à conclure avec des concurrents des accords de combinabilité (sic) tarifaire ..., communication de la Commission 2010/C 58/07, JO 10.3.2010.

La commission a publié une communication, en conformité avec l'art. 27 du règlement n° 1/2003 dans l'affaire COMP/39.595, JOUE du 21 décembre 2012, C 396/21. Le point de départ est la constitution d'une entreprise commune entre Air Canada, United Airlines, Continental Airlines et Lufthansa pour l'ensemble de leurs services sur les marchés transatlantiques, au sein de cette entreprise commune ces transporteurs (qui relèvent de Star Alliance) coopèrent en matière de tarifs, de capacités, d'horaires et de stratégies commerciales ; la commission a relevé en particulier des restrictions du jeu de la concurrence sur la liaison Francfort - New York pour les passagers de première classe. Les parties concernées ont proposé des engagements pour correspondre aux préoccupations de la Commission : libérer des paires de créneaux horaires au profit de concurrent, conclure avec des concurrents des accords de combinabilité tarifaire, ouvrir à des concurrents les programmes de fidélisation. La Commission a décidé le 23 mai 2013 de rendre ces engagements obligatoires, JOUE du 13 juillet 2013.

La Commission européenne a connu d'un accord de co-entreprise consistant de la part d'Air France, KLM et Delta dans l'exploitation en commun des services de transport sur les liaisons Atlantique Nord. La coopération porte sur les tarifs, les capacités, les horaires et les stratégies commerciales. La Commission craint une restriction de concurrence sur les liaisons Amsterdam- New York, Paris- New York et Rome- New York, la concurrence a cessé sur ces trois liaisons. Les compagnies, pour éviter une condamnation, ont accepté de prendre des engagements : libérer des créneaux au choix d'une compagnie désirant entrer et desservir la ligne, conclure des accords de combinabilité tarifaire avec un prestataire rival, conclure des accords portant sur les quotes-parts sur le trafic, ouvrir les programmes de fidélisation. Voir la communication de la commission publiée au JOUE du 23 octobre 2014, C 376/12. Le JOUE du 27 juin 2015, C 212/5, publie un résumé de la décision de la Commission du 12 mai 2015 rendant juridiquement contraignants les engagements souscrits par Air France, KLM, Alitalia et Delta.

Une décision de la Commission du 25 juillet 2016 concerne les engagements pris par Lufthansa à propos des lignes Zurich- Stockholm et Zurich-Varsovie. La Commission avait imposé dans une décision du 4 juillet 2005 des engagements

aux transporteurs allemand et suisse. La Commission, en 2016, refuse la révision ou l'exemption de certains de ces engagements.

La Lufthansa a formé un recours, elle demande au Tribunal, affaire T-712/16, d'annuler la décision de la Commission, JOUE du 12 décembre 2016, C 462/28. Plaidoirie le 14 septembre 2017. Décision rendue le 16 mai 2018. Cf. infra à propos de la concentration Lufthansa – Swiss Air.

Le droit américain

10 juillet 2009 : le secrétaire américain aux transports, USA Dot, Department of Transportation, accorde une immunité antitrust à différentes compagnies constituant l'alliance Star alliance.

Sous-Section III. Les concentrations d'entreprises de transport aérien

Certains observateurs pronostiquent l'apparition à moyen terme de grands mastodontes du transport aérien mondial. Des concentrations interviennent déjà entre compagnies européennes.

En Europe, la Lufthansa contrôle et a fait entrer dans son groupe des compagnies belge, suisse, autrichienne.

Air France et KLM sont des compagnies filiales de la holding Air France - KLM.

British Airways et Iberia dépendent de la même holding

Aux États-Unis, des concentrations ou des fusions ont été également réalisées.

D'importants obstacles de droit subsistent cependant pour créer un groupe de sociétés réunissant des compagnies relevant de différentes souverainetés.

Le souci de l'indépendance nationale : l'interdiction classique des prises de contrôle du capital dans les compagnies étrangères. Une compagnie européenne ne peut pas contrôler une compagnie américaine, une compagnie américaine ne peut pas contrôler une compagnie européenne.

Les choses changent doucement.

Peut-on imaginer à terme une holding contrôlant des compagnies européennes et des compagnies américaines ?

Quelles sont les solutions actuelles ?

Les solutions issues de l'accord aérien entre l'Union européenne et les États-Unis.

Il faut distinguer entre la prise d'une participation dans le capital, la détention des droits de vote à l'assemblée, la nationalité des dirigeants et la composition des conseils d'administration.

Aux États-Unis, le président et les 2/3 du conseil d'administration et des membres de la direction doivent en principe être citoyens américains ; au moins 75 % des actions avec droit de vote doivent être la propriété de citoyens américains ; la société doit être sous le contrôle effectif de citoyens américains.

L'accord Europe-États-Unis permet-il de déroger à ces dispositions d'esprit nationaliste ?

L'accord Europe/ États-Unis a été conclu en deux temps.

L'accord initial : l'accord de transport aérien du 27 avril - 30 avril 2007. Application provisoire à partir du 30 mars 2008

Annexe 4

Les américains peuvent-ils détenir des participations dans le capital des sociétés européennes de transport aérien ? Oui, mais à la condition que les européens demeurent propriétaires majoritaires et que le transporteur aérien européen demeure sous le contrôle effectif de ressortissants européens.

Les européens peuvent-ils détenir des actions dans le capital des compagnies américaines de transport aérien ? Oui, mais sous 2 conditions :

1. Les ressortissants étrangers ne doivent pas détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'une société américaine.

2. Les ressortissants étrangers ne sont pas autorisés à détenir le contrôle effectif d'un transporteur aérien des États-Unis

Si des européens détiennent 25 % des actions avec droit de vote et/ou 49,9 % du capital, cette détention n'est pas en soi constitutive d'un contrôle du transporteur américain. La situation n'est donc pas interdite.
En revanche, si des ressortissants européens détiennent plus de 50 % du capital d'un transporteur américain, il n'y a pas là une présomption de contrôle, cette détention est examinée cas par cas.

Le protocole de Luxembourg du 24 juin 2010 modifiant l'accord de transport
Le protocole est appliqué à titre provisoire dans la mesure autorisée par le droit interne, à compter de la date de la signature.

Nouvelle rédaction de l'article 21 de l'accord : extension des possibilités. Faciliter l'accès des transporteurs aux marchés mondiaux de capitaux afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale.

Le comité mixte examine les modifications législatives.

Les rédacteurs de l'accord ont envisagé un éventuel assouplissement du dispositif protectionniste américain, tout dépendant de l'évolution de la législation votée par le Congrès : le comité mixte confirmera alors que les dispositions législatives et réglementaires des États-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs (américains), ainsi que le contrôle effectif des compagnies de transport américaines par des ressortissants européens.

Si cette hypothèse se réalise, l'Europe autorisera - sur la base de la réciprocité - les américains à détenir une participation majoritaire dans les transporteurs européens et de prendre le contrôle effectif de compagnies européennes.

Les solutions figurant dans l'accord aérien entre l'Europe et Israël du 10 juin 2013, art. 5 : le comité mixte peut autoriser un investisseur européen à prendre une participation majoritaire dans le capital d'un transporteur israélien ou en prendre le contrôle, et réciproquement

Le droit antitrust

Il existe dans nombre de législations des dispositions permettant au pouvoir politique de contrôler, de réguler, à la limite d'interdire des concentrations d'entreprises mettant en jeu le maintien de la concurrence.

Cette législation est applicable à l'industrie du transport aérien, qu'il s'agisse de la législation nationale ou de la réglementation européenne mise en œuvre par la Commission.

La législation interne est applicable aux concentrations de dimension moyenne.

La législation européenne trouve son fondement dans le règlement n° 139/2004 du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations.

La Commission possède un certain pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne les appréciations d'ordre économique.

Les prises de contrôle opérant entre entreprises européennes sont en général validées, mais sous conditions.

La Commission européenne est dans l'ensemble hostile à la création de lignes à monopole.

. La Lufthansa a pris en 2005 le contrôle de Swiss Air : la décision de la Commission du 4 juillet 2005, autorisant la prise de contrôle, faisait état d'engagements pris par la compagnie allemande concernant en particulier les tarifs des lignes Zurich- Stockholm (desservie également par la SAS) et Zurich- Varsovie (également desservie par Lod). La compagnie allemande demande en 2013, à raison de l'évolution du marché, la révision de certains engagements qu'elle avait pris en 2005, en particulier en matière de tarifs sur les lignes en question. Ces lignes sont uniquement desservies par deux compagnies, dont le groupe Lufthansa. Les transporteurs desservant chaque ligne (Luft., SAS ou LOD) ont conclu entre eux un accord de partage de codes. Refus de la Commission, 25 juillet 2016. La compagnie allemande forme un recours le 5 octobre 2016, affaire T-712/16. Le Tribunal dans un jugement du 16 mai 2018 annule seulement la disposition de la décision de la Commission portant sur la ligne Zürich - Stockholm. Le recours est rejeté pour le surplus.

. Air France KLM : rejet par le tribunal de première instance, 4 juillet 2006, T-177/04, de la demande d'EasyJet d'annulation de la décision de 2004 autorisant la concentration entre Air France et KLM

. La volonté (contrariée) de Ryanair de prendre le contrôle d'Aer Lingus

Ryanair avait commencé par prendre une participation minoritaire dans le capital d'Aer Lingus, sa concurrente irlandaise. Décision de la Commission du 27 juin 2007 interdisant l'OPA lancée par Ryanair sur le capital d'Aer Lingus. La Commission n'ordonne cependant pas à Ryanair de sortir du capital d'Aer Lingus, Ryanair ne détient qu'une participation minoritaire. Le président du Tribunal de 1^o instance, dans une ordonnance du 18 mars 2008, refuse de prendre des mesures provisoires pour interdire à Ryanair d'exercer ses droits de vote dans les assemblées d'Aer Lingus.

Ryanair a ensuite relancé le projet d'OPA sur son rival irlandais, notification 2009/C 14/13, JO 21.1.2009.

À nouveau, notification reçue par la Commission européenne d'un projet de concentration par lequel Ryanair prend le contrôle d'Aer Lingus par offre publique d'achat annoncée le 19 juin 2012, JOUE du 2 août 2012, C 231/4. La Commission a déclaré dans une décision du 27 février 2013 ce projet de concentration incompatible avec le marché intérieur, JOUE du 30 juillet 2013, C 216/22. La Commission se refuse ainsi à favoriser la naissance d'un transporteur important basé sur l'Irlande et plus largement sur les îles britanniques.

Le Tribunal rejette le 6 juillet 2010 les recours formés par les deux compagnies irlandaises.

[Aer Lingus est désormais incorporé dans le groupe IAG, aux côtés d'Iberia et de British Airways, cf. infra]

. Une décision du 17 décembre 2008 autorisant KLM - contrôlé par la société holding Air France KLM - à prendre le contrôle de la société charter et transport régulier Martinair : l'offre en gros de places d'avion aux voyageurs constitue un marché distinct du marché de la fourniture de services de transport aux clients finaux (= passagers isolés), JO 4.3.2009

. Une décision du 22 juin 2009 valide une opération de concentration par laquelle Lufthansa prend le contrôle de la société holding qui détient Brussels Airlines, JOUE 4.12.2009. Abandon de créneaux horaires sur quatre liaisons.

. Une décision de la Commission du 28 août 2009 valide l'opération par laquelle Lufthansa acquiert le contrôle exclusif d'Austrian Airlines, JOUE du 22.1.2010. L'opération de concentration a été jugée compatible avec le marché commun. Lufthansa a accepté de libérer certains créneaux horaires sur certains aéroports européens. Une décision du même jour concerne l'aide accordée par l'État autrichien pour travailler à la restructuration de la compagnie autrichienne, JO 9.3.2010, la compagnie s'est astreinte à réduire pendant plusieurs années sa capacité en sièges-km. Cette décision a fait l'objet d'un recours de la part du transporteur autrichien Nikki Luftfahrt, T-162-10. Arrêt rendu par le Tribunal le 13 mai 2015. Le recours est rejeté. Commentaire par L. Idot, Europe juillet 2015, 270 ; chronique 1 assez réservée de Catherine Prieto à Contrats Concurrence Consommation, février 2016.

. La concentration entre British Airways et Iberia. Absence d'opposition de la part de la Commission, 14 juillet 2010. Virgin Atlantic Airways a formé le 1^o août 2012 un recours, contestant une décision de la Commission du 30 mars 2012 rendue dans une affaire IAG/BMI, JOUE du 29 septembre 2012, affaire T-344/12

. La concentration entre Olympic Air et Aegean Airlines. Opposition, 26 janvier 2011. Recours introduit le 4 avril 2011 demandant au Tribunal de l'UE d'annuler la décision de la Commission du 26 janvier 2011, affaire T-202/11. Nouvelle concentration notifiée le 28 février 2013 à la commission entre Aegean et Olympic Air, JOUE du 9 mars 2013, C 70/30. La commission engage la procédure le 23 avril 2013, JOUE du 30 avril 2013 C 124/1. La commission européenne a autorisé, le 9 octobre 2013, le rachat d'OLYMPIC par Aegean. Si ce rachat avait été refusé, Olympic aurait, de toute manière, disparu. Cf. Girard, Revue droit tr. janvier 2014, Chr. 1, n°18.

. Notification du projet de concentration entre United Airlines et Continental Airlines, 21 juin 2010

. Décision de la Commission en date du 14 novembre 2012 : IAG acquiert British Midlands Limited, sous condition de libérer des créneaux horaires à Heathrow, la commission a préféré sur une liaison avec Edimbourg l'offre présentée par Virgin Atlantic à celle présentée par Aer Lingus. Cette compagnie demande l'annulation de la décision, affaire T-101/13, JOUE du 6 avril 2013, C 101/31.

. Notification, le 13 mai 2013, d'un projet de concentration : Delta et Virgin Group Holdings (groupe dans le secteur du divertissement et du transport) se proposent d'acquérir en commun le contrôle Virgin Atlantic Val (holding contrôlant Virgin Atlantic Airways, R.U., et Virgin Holidays, voyageur), JOUE du 23 mai 2013

. Notification, le 18 juin 2013, d'un projet de concentration par lequel US Airways Group fusionne avec AMR Corporation (qui fournit des services sous la marque American Airlines), JOUE du 26 juin 2013.
La Commission, le 5 août 2013, a décidé de ne pas s'opposer à la concentration, JOUE du 27 septembre 2013.

. Notification le 14 novembre 2014 d'un projet de concentration par lequel Travel Service (transports sous la marque Smar Wings) et Cesky Aeroholding (holding publique) acquièrent le contrôle en commun de Ceske Aerolinie, JOUE du 21 novembre 2014, C 417/12. La Commission en date du 18 décembre 2014 a décidé de ne pas s'y opposer, JOUE du 17 février 2015.

. La Commission ne s'oppose pas, dans une décision du 14 novembre 2014, à la concentration Alitalia / ETHAD, JOUE du 30 janvier 2015, C 31/1

. La Commission ne s'oppose pas, le 14 juillet 2015, à la concentration entre IAG et Air Lingus, JOUE du 23 septembre 2015, C 314/1

. Notification le 21 février 2017 d'un projet de concentration aux termes duquel Qatar Airways et Alisarda (société holding qui effectue par ses filiales des services de transport aérien par vols réguliers et charters) acquièrent le contrôle en commun d'une société holding nouvellement constituée à laquelle Alisarda apportera la totalité du capital-actions en circulation de Meridiana (compagnie aérienne filiale d'Alisarda) par achat d'actions. La Commission, le 22 mars, ne soulève pas d'objection, JOUE du 19 avril 2017. Affaire M. 8361.

. Notification, le 31 octobre 2017, d'un projet de concentration par lequel la Deutsche Lufthansa acquiert le contrôle de certains éléments du groupe Air Berlin : Niki et LGW. JOUE du 10 novembre 2017.
Lufthansa aurait renoncé, au regard des exigences de la Commission portant en particulier sur des cessions de créneaux horaires, à prendre le contrôle de Niki - qui a cessé ses activités le 13 décembre 2017.
La Lufthansa forme un recours le 8 janvier 2018 demandant au Tribunal l'annulation d'une décision de la Commission du 27 octobre 2017 concernant la cession des actifs d'Air Berlin, T-1/18, JOUE du 19 février 2018, C 63/23.
La compagnie polonaise LOT demande le 7 mai 2018 au Tribunal d'annuler la décision de la Commission, T-296/18, JOUE du 2 juillet 2018, C 231/45, prétendant que la Lufthansa se trouve dans certains aéroports en position dominante.

Les conséquences au regard du droit fiscal de l'échec d'un projet de concentration
Voir l'affaire Ryanair c. The Revenue Commissioners, C-249/17, dans laquelle Ryanair demande une réduction de TVA concernant les frais engagés en vain par cette compagnie pour prendre le contrôle de la société Aer Lingus.
L'administration fiscale irlandaise avait refusé la déduction des taxes que Ryanair avait dû acquitter en amont.
Madame Juliane Kokott a présenté ses conclusions le 3 mai 2018.

CHAPITRE II. LES OPÉRATEURS DU SPATIAL

Certaines entreprises se spécialisent dans le lancement de satellites ; d'autres entités de droit public ou de droit privé ont pour objet l'exploitation de satellites, c'est le cas des sociétés exploitant les satellites de télécommunications.

Section I. Les entreprises de lancement

Il existe un petit nombre d'entreprises présentes sur le marché très étroit du lancement d'objets spatiaux. Ces entreprises de services de lancement étaient historiquement dépendantes des États. Les clients souhaiteraient avoir le choix entre plusieurs entreprises de lancement. L'Europe craint la concurrence d'entreprises américaines innovantes et attractives à raison de prix inférieurs.

La France et l'Europe

Arianespace, filiale d'Ariane Group

La société Arianespace a été créée en 1980, la France étant l'État de lancement et de juridiction pour les activités Ariane.

Siège à Évry. Ariespace était à l'origine une création du CNES. Les actionnaires de référence étaient le CNES qui en 2011 détenait 34 % du capital, Astrium 30 %, Safran détient une participation. Ariespace assure pour le compte de clients la conduite des opérations de lancement. Filiales dans la réassurance et le financement. Président, Stéphane Israël. L'agence de lancement doit se procurer les engins lanceurs auprès des industriels.

En date du 1^{er} février 2012, Ariespace avait procédé à 204 lancements d'Ariane, 26 lancements par Soyouz et préparait le lancement de Vega. Elle disposait d'un carnet de commandes pour plus de 3 ans d'activité. Il devait y avoir, en 2014, 14 lancements avec Ariane 5, 4 avec Soyouz et deux avec Vega. Un lancement par mois. 10 tirs en 2013.

Il fallait en 2014 procéder au lancement des satellites du programme Galileo ainsi que de ceux d'O3b Networks.

Ariespace se flatte de 57 lancements réussis d'Ariane 5 depuis 11 ans.

Le président d'Ariespace se flatte d'avoir réussi en 2015 à partir de Kourou 12 lancements, grâce aux lanceurs Ariane 5, Soyouz et Vega. Il y a un carnet de commande d'une valeur de 2,5 milliards d'euros. Le chiffre d'affaire est de 1,4 milliard d'euros.

Les structures capitalistes ont été sensiblement modifiées avec les travaux d'Ariane 6.

Une entreprise commune entre Airbus et Safran, 50 % chacun, nommée Airbus Safran LAUCHERS, ASL, dont le siège est à Issy-les-Moulineaux, a été créée début 2015.

La Commission ne s'était pas opposée le 26 novembre 2014 à cette concentration Airbus/Safran/JV, M.7353, JOUE du 26 juin 2015, C210/1. Président Alain Charneau auditionné à l'Assemblée en juin 2015.

Cette société était destinée à contrôler le capital d'Ariespace.

Le CNES a ainsi été appelé à céder sa participation dans le capital d'Ariespace pour 130 millions d'euros. Un arrêté ministériel du 11 janvier 2016, publié au JORF du 22 janvier 2016, texte n° 18, approuve la cession par le CNES de plus d'un million d'actions de la société Ariespace Participation, ainsi que de 873 actions de la société Ariespace SA.

Le JOUE du 15 janvier 2016, C 12/5, fait état de la notification d'une concentration opérée le 8 janvier 2016, ASL prenant le contrôle d'Ariespace Participation et d'Ariespace.

La Commission européenne avait décidé le 26 février 2016 d'engager la procédure concernant la compatibilité de la concentration avec le marché commun, JOUE du 3 mars 2016, affaire M. 7724, ASL/Ariespace.

La commission a avalisé le projet de concentration dans une décision du 20 juillet 2016, ASL est appelée à contrôler le capital d'Ariespace.

ASL a changé son nom en juillet 2017, la société est devenue Ariane Group.

9000 salariés en France et en Allemagne.

La SAS Ariespace est une filiale d'Ariane Group ; cette société détient, en avril 2017, 73 % du capital d'Ariespace.

Ce groupe industriel sera ainsi à la fois, constructeur de lanceurs Ariane 5 et 6, et par sa filiale entreprise de lancement. Ariane 6 devrait avoir un coût de lancement de 70 millions de dollars. Devrait être opérationnelle après 2020.

Le CNES continue à conserver la maîtrise des installations de lancement d'Ariane 6 à Kourou.

Une coopération demeure entre le CNES et Ariane Group /Ariespace.

Les États-Unis

Plusieurs intervenants américains

Il existe une société née d'une alliance entre Boeing et Lockheed Martin : United Launch Alliance, qui a son siège à Denver dans le Colorado.

SPACE X

C'est l'astre montant. Cette société est dirigée par un sud-africain devenu canadien puis américain, Elon MUSK, né en 1971 à Pretoria, homme d'affaires fort ingénieux, qui ambitionne, en pratiquant des prix très bas, de concurrencer et de supplanter les autres entreprises de lancement.

Il fabrique ou fait fabriquer des fusées lanceurs Falcon.

Lancement effectué à partir de Cap Canaveral le 3 décembre 2013 d'un satellite de télécommunications, grâce à la fusée Falcon pour le compte de la société SES. Space « casse » les prix. Lancement le 6 janvier 2014 d'un satellite de communications. Lancements de petits satellites proposés pour 55 millions de dollars, l'européen demanderait 100 millions de dollars. Pour les vols effectués pour le compte de la NASA, l'opérateur facture entre 120 et 140 millions de

dollars.

SPACEX a présenté le 29 mai 2014 son vaisseau Dragon V2 pour acheminer dans les trois ans des astronautes américains vers l'ISS. Il s'agit pour les américains d'échapper au monopole de la fusée Soyouz.

La presse fait état, le 12 janvier 2015, du lancement de la capsule Dragon dans l'espace, cette capsule s'est amarrée à la station spatiale internationale pour y livrer du matériel. La capsule avait été lancée grâce à une fusée Falcon-9. La récupération du premier étage du lanceur a échoué. Il s'agissait de la 5^e mission de ravitaillement de l'ISS sur les 12 prévues ; le contrat prévoit un coût d'un milliard 6 de dollars. La capsule doit revenir sur terre dans un mois.

Tentatives pour obtenir une fusée lanceur réutilisable. Des échecs. 14 avril 2015, retour d'une fusée Falcon 9, retour du premier étage d'une fusée, devant se poser sur une barge au large de la Floride, la fusée a explosé en touchant le sol. 28 juin 2015, échec d'un lancement. Neuf lancements réussis.

Une explosion de la fusée Falcon 9 se produit le 1^{er} septembre 2016 sur le pas de tir de Cap Canaveral, avant le lancement, lors des essais préparatoires. Le satellite de communication Amos-6 d'une valeur de 200 millions de dollars, appartenant à l'israélien SPACECOM, devant être utilisé en partie par Facebook pour fournir une connexion à internet dans plusieurs pays africains, est également détruit. C'est une fuite lors du remplissage des réservoirs – procédure effectuée par cette entreprise 30 minutes avant le lancement - qui a provoqué l'accident. Une dizaine de lancements sont annulés.

Reprise des lancements le 14 janvier 2017 sur la base de Vandenberg, 10 satellites mis sur orbite pour le compte d'Iridium, le premier étage de la fusée est revenu se poser sur une barge se trouvant dans l'Océan Pacifique.

Cette société se caractérise par des prix nettement plus faibles que ceux pratiqués par ses concurrents, comme Arianespace. Elle posséderait pour l'avenir d'un carnet de commandes de 70 lancements pour un montant de 10 milliards de dollars.

La firme SPACE X procède le 6 février 2018 au lancement - très médiatisé - d'une fusée Falcon HEAVY depuis le Cap Canaveral. Le lanceur est composé de trois fusées Falcon -9. Après s'être détachés de la fusée centrale, deux lanceurs se sont posés à Cap Canaveral. Il s'agissait d'un vol d'essai, l'objet n'était pas de lancer un satellite au profit d'un client. Échec du retour du lanceur principal.

Voir un article de Julia Zimmerlich publié sur le quotidien Le Monde en date du 10 juillet 2018, Le New Space bouscule l'espace européen. Les industriels européens n'apprécient guère l'entreprise d'Elon Musk, bénéficiaire de contrats en provenance de la NASA. Aux états unis, les lancements assurés dans le secteur public sont réservés à des fusées fabriquées à 51 % aux états unis, ce qui exclut les fusées Ariane 5, Soyouz et Proton. Airbus demande aux dirigeants européens de réserver le marché aux lanceurs fabriqués en Europe. L'accès à l'espace est moins coûteux que jadis. On a recourus à des lanceurs réutilisables. On a développé la miniaturisation des satellites et mis en place des constellations de nano satellites qui peuvent avoir une durée de vie de 5 ou 7 ans.

Les russes

Les accords avec les européens.

Starsen, filiale entre Arianespace et Roskosmos, effectue des lancements depuis la Guyane.

ILS International Launch Services, plus russe qu'américain

Mitsubishi Heavy Industries procède à des lancements principalement pour le compte de l'État japonais, voire de l'institut de recherche spatiale de Corée.

Plusieurs gouvernements ont contesté le lancement, le 12 décembre 2012, en violation de résolutions du conseil de sécurité, par la république populaire démocratique de Corée, d'un engin au moyen de la technologie des missiles balistiques. La Corée du Nord a notifié l'établissement d'un registre national des objets lancés dans l'espace et a notifié les données de ce lancement. Le comité (nord-coréen) pour la technologie spatiale fait l'objet de sanctions. Le Bureau des affaires spatiales a traité cette notification comme un problème technique et administratif, ce qui lui a été reproché.

L'opérateur de lancement travaille pour la Défense, pour les gouvernements dans le cadre de lancements civils ou pour des entreprises privées.

Les crises : les échecs, l'étrécissement du marché, les coûts.

Julien Mariez, Le cadre national des opérations spatiales, in Pratiques juridiques de l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, page 15

L'autorisation préalable par l'autorité publique.

L'opération de lancement présente des risques pour les personnes et pour les biens matériels, aussi est-elle soumise à l'autorisation ministérielle. Le législateur entend que l'opérateur avant de procéder au lancement établisse la preuve qu'il maîtrise les risques. On mène au préalable des études de dangers, des études d'impacts, on établit des plans de maîtrise des risques.

La délivrance des autorisations pour procéder au lancement.

L. 3 juin 2008 relative aux opérations spatiales, art. 2

D. n° 2009-643 du 9 juin 2009 relatif aux autorisations.

A. 31 mars 2011 relatif à la réglementation technique.

La loi détermine quelles sont les opérations qui sont soumises à l'autorisation du ministre chargé de l'espace.

Tout d'abord, tout opérateur, quelle que soit sa nationalité, qui entend procéder au lancement d'un objet spatial à partir du territoire national (ou à partir de moyens ou d'installations placés sous juridiction française) doit demander une autorisation à l'administration : en clair, l'autorisation est requise si le lancement doit s'opérer depuis Kourou.

L'opération est également requise si l'opérateur projette un retour de l'objet spatial sur territoire français (ou sur moyens et installations sous juridiction française). La norme n'est guère pour le moment d'actualité puisque les navettes spatiales ne font pas retour à Kourou.

Est également soumis à autorisation l'opérateur français qui veut procéder à un lancement à partir d'un État étranger [le législateur revendique ici une compétence extra territoriale] ou à partir d'un espace qui n'est pas soumis à une souveraineté étatique, comme la haute mer, voire un corps céleste ou un objet placé sur orbite. L'État français revendique une compétence personnelle au titre de la nationalité française de l'opérateur. Il risque d'ailleurs d'être déclaré État de lancement et encourt à ce titre une responsabilité internationale. L'autorisation obéit alors à un régime simplifié, voir Mireille Couston, Droit spatial, p. 118, p. 186.

L'exigence de l'autorisation ne concerne pas que l'agence de lancement, elle s'applique également à la personne physique de nationalité française ou à la personne morale de siège français qui entend faire procéder au lancement d'un objet spatial, c'est-à-dire le client : l'agence scientifique, la société exploitante et propriétaire de satellites de télécommunications

Le tout sous sanction pénale, art. 11.

On trouve des solutions semblables aux États-Unis. Le site d'Ouest France en date du 13 mars 2018 cite le cas d'une entreprise américaine ayant procédé en dépit du refus de l'administration américaine au lancement le 12 janvier 2018 depuis la Nouvelle Zélande de satellites miniatures à communication bilatérale. L'entreprise américaine s'expose à des sanctions.

À côté des autorisations qui sont données ad hoc, la loi du 3 juin 2008, art. 4 al. 3, prévoit un système de licences conférées pour 10 ans maximum. Les licences attestent qu'un opérateur spatial justifie de garanties morales, financières et professionnelles. Les licences peuvent attester la conformité des systèmes et procédure avec la réglementation technique. Les licences peuvent valoir autorisation pour certaines opérations.

En ce qui concerne le processus administratif, le demandeur dépose une demande d'autorisation.

Cette demande comporte une première partie administrative : l'honorabilité, les garanties financières ...

Il y a une deuxième partie : le Dossier technique. Exigences techniques pour les opérations de lancement. Établissement d'une notice générale de conformité. Étude de dangers. Étude d'impact sur l'environnement de l'opération envisagée. L'opérateur met en œuvre les plans de maîtrise des risques. Exigences système qualité. L'opérateur doit faire appliquer les dispositions sur la conformité par ses cocontractants, sous-traitants et clients. L'arrêté du 31 mars 2011 fixe des

exigences techniques spécifiques pour les opérations de lancement.

L'opérateur de lancement doit justifier de l'aptitude du système de lancement et de ses sous-systèmes à remplir la mission : la maîtrise des processus industriels de fabrication, de contrôle et de mise en œuvre, la démonstration de la fiabilité du lanceur, les objectifs pour la sécurité des personnes, risque au lancement, risque lors de la phase de retour des éléments du lanceur. L'objet lanceur doit être conçu pour limiter la production de débris spatiaux.

Laurence Ravillon, *Le développement durable et les activités spatiales*, RFDA 2015. 57

L'IADAC (qui est un forum d'agences spatiales) a édicté les lignes directrices relatives à la réduction des débris spatiaux.

Mireille Couston, *Droit spatial*, p. 176 et suivantes.

Le ministre transmet la demande au CNES qui contrôle la conformité des systèmes et procédures, le président du CNES donne son avis au ministre. L'autorité ministérielle prend ensuite la décision, positive ou négative.

Les autorisations délivrées par le ministre peuvent être retirées ou suspendues en cas de manquement, art. 9

L'art. 11 du décret envisage la possibilité de soumettre en amont au CNES un dossier permettant d'attester en préliminaire la conformité des systèmes à la réglementation technique.

Le CNES élabore un guide des bonnes pratiques en concertation entre les industriels et les opérateurs, art. 54 de l'arrêté.

9 autorisations pour des systèmes de lancement ont été données par la France en 2014.

Section II. Les opérateurs et les exploitants d'objets spatiaux

I. Les opérateurs de télécommunications

En faisant acception des États et des personnes publiques qui utilisent les engins spatiaux pour des finalités militaires ou de recherche scientifique, ce qui retient davantage l'attention ce sont les exploitants privés ou semi privés de produits satellitaires qui les utilisent pour l'information météo, pour la téléphonie, les télécommunications et la télévision. Ces activités de télécommunications connaissent la concurrence du câble et de la fibre optique.

Les opérateurs agissant à travers le monde étaient initialement des organisations inter-gouvernementales. Les organisations internationales ont subsisté, en tant qu'autorité de tutelle, mais l'activité économique a été le plus souvent dévolue à des entités capitalistiques privatisées contrôlées par des fonds d'investissement exigeant des rendements rapides et élevés.

EUMETSAT est l'organisation européenne pour l'exploitation des satellites de météorologie

INTELSAT est l'Organisation internationale de télécommunications par satellites, son siège est aux Bermudes, il y a une filiale à Luxembourg qui a son siège opérationnel à Washington. L'activité était, dans un premier temps, dépendante des gouvernements, elle a été transférée depuis 2001 à une société privée.

Cette entreprise détient 25 % du marché de fourniture de services de télécommunications par satellites.
L'organisation inter-gouvernementale ITSO regroupant 149 États a été instituée pour faire respecter par la société Intelsat les principes fondamentaux ; elle supervise Intelsat ; elle siège à Washington.
Un décret du 19 décembre 2016 porte publication de l'amendement à l'article XII C (II) de l'accord du 20 août 1971 relatif à Intelsat, amendement signé à Paris le 23 mars 2007. Cet amendement a été conçu pour faire face à l'hypothèse où Intelsat ne serait plus en mesure de respecter les principes fondamentaux énoncés dans l'accord ITSO pour assurer le maintien de la couverture mondiale et la sauvegarde des positions orbitales.
Malavialle, Acteurs publics et privés dans la construction du système global Intelsat, Mélanges Courteix.

IMMARSAT, Londres : pour améliorer les communications maritimes (système mondial de détresse et de sécurité en mer, SMDSM), aéronautiques et mobiles terrestres, téléphonie satellitaire, 11 satellites en orbite géostationnaire. En dépendance de l'IMSO, organisation internationale de télécommunications par satellites.

EUTELSAT, Paris. Prévu initialement pour les besoins de l'Europe occidentale.
Existe l'organisation européenne de télécommunications par satellite EUTELSAT- IGO, 48 états européens, qui détient les fréquences ainsi que les positions orbitales et qui a pour mission de faire observer certains principes par la société commerciale.
Eutelsat SA est l'un des trois premiers opérateurs de services fixes par satellite.
La société holding Eutelsat Communications contrôle 93 % du capital d'Eutelsat SA. 3700 chaînes de télévision sont diffusées par des satellites d'Eutelsat. 27 satellites.
Contrôle opéré par l'autorité de régulation des télécommunications et par le conseil supérieur de l'audio-visuel à raison du siège situé en France.

Un litige entre la Régie publique fédérale Kosmitcheskaya Sviiaz, cédant en 2001, 20 millions d'actions de la société Eutelsat à Orion Satellite Communication, société de droit des îles Vierges britanniques. Le cessionnaire se plaint de la non- exécution de la cession. Arbitrage à Moscou. L'arbitre condamne le cédant à verser à Orion une somme importante. Contestation vaine de l'ordonnance d'exequatur. 1° Civile, 14 mars 2012, n° 10-25560

La société européenne de satellites, SES, siège à Betzdorf dans le grand' duché de Luxembourg, avec SES Astra comme filiale en Europe (le premier système de satellites diffusion directe par satellite DTH européen) et SES World Skies à Princeton N.J.
12 satellites luxembourgeois positionnés dans l'orbite géostationnaire, 7 autres satellites géostationnaires luxembourgeois maintenus en orbite inclinée.
Desserte télévisuelle de 200 millions de ménages, dont plus de 60 en réception directe.

Arabstat, Riyad, Arabie saoudite

Interspoutnik, organisation inter-gouvernementale remplissant également la fonction d'opérateur

Airbus est ou serait opérateur dans le domaine des télécommunications militaires, principalement pour le compte du Royaume-Uni, via la filiale britannique Paradigm.

- II. Airbus est ou serait opérateur de satellites dans le domaine des satellites d'observation terrestre (en son nom et pour le compte des agences spatiales européennes) par l'intermédiaire de sa division Airbus DS GEO Information Services, anciennement Spot Image et Infoterra.

Les opérateurs spatiaux sont soumis à la tutelle, à l'autorisation et au contrôle de leur gouvernement, celui du siège.

Maîtrise en orbite

L'opérateur spatial qui entend assurer la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace extra atmosphérique est soumis à autorisation administrative, art. 2, 3°, de la L. 3 juin 2008. Le décret du 9 juin 2009 consacre ses articles 13 et 14 à la maîtrise d'un objet spatial. Ces opérations techniques sont réalisées par l'opérateur spatial lui-même ou par des personnes agissant sous son autorité. Elles concernent en particulier les manœuvres de mise à poste, de maintien à poste, les manœuvres orbitales ainsi que la désorbitation. L'arrêté du 31 mars 2011 contient des dispositions concernant la maîtrise et le retour sur terre d'un objet spatial. Le demandeur fait la description de l'opération spatiale, il précise l'orbite de référence, les moyens pour y accéder : injection, mise à poste, les moyens pour s'y maintenir : maintien à poste, la capacité de contrôler l'objet : existence des stations sol, du centre de contrôle ou de l'autonomie bord. Notice de conformité. Étude des dangers : dommage aux personnes, production de débris spatiaux, collision avec un objet spatial habité ou un satellite en orbite géostationnaire, dispersion de matière radioactive. Rédaction d'une étude d'impact. Les plans de maîtrise des risques. Exigences système qualité. L'arrêté fixe des normes pour le retour sur terre d'un objet spatial. On envisage la destruction intentionnelle de l'objet spatial en cas de nécessité : destructions à une altitude basse pour limiter la durée de vie en orbite des fragments.

Deux autorisations ont été données en 2014 à des opérateurs nationaux pour des maîtrises de satellites.

III. Les exploitants d'engins de transport

On peut faire état des compagnies qui se proposent d'offrir à une clientèle fortunée un transport temporaire dans l'espace. Une dépêche de l'AFP du 30 mai 2014 annonce que la FAA a autorisé la compagnie Virgin GALACTIC fondée par Richard Branson à effectuer des vols commerciaux dans l'espace. Les engins sont destinés à être lancés depuis une base située dans le Nouveau Mexique.

SOUS-TITRE II. L'AVIATION D'AFFAIRES

L'aviation d'affaires est rattachée à l'aviation générale. Il y a un exploitant, propriétaire, locataire, affrèteur, ou utilisateur d'un ou plusieurs aéronefs. Il s'agit le plus souvent d'un particulier particulièrement fortuné. Il dispose d'un aéronef pour ses propres déplacements à finalité d'affaires, il pilote lui-même ou il obtient le concours d'un navigant, indépendant ou salarié. On peut faire une comparaison banale avec le propriétaire d'une automobile qui utilise l'engin pour ses propres déplacements professionnels et ceux de ses proches. L'exploitant peut être également une personne juridique comme une société, l'appareil aérien est utilisé pour le déplacement des dirigeants sociaux. Les déplacements n'ont pas ici une finalité ludique ou de plaisance, l'exploitant effectue le déplacement dans un but économique ou professionnel. Un avocat pour aller plaider. Un commerçant pour négocier un marché. Un directeur de société pour visiter les différents établissements de l'entreprise et tenir des réunions de travail.

Les avantages de la formule.

La formule permet de relier un grand aéroport à un aéroport de dimension modeste, ou faciliter un déplacement entre deux aérodromes à tarif réduit.

Les contrôles de douane et de police sont allégés.

Les exigences de sécurité.

Il n'est pas question d'y déroger.

Les exploitants d'aéronefs à des fins non commerciales sont astreints au respect des règles de sécurité. Les exigences légales sont cependant moindres que celles imposées aux transporteurs commerciaux. Le législateur européen proscrit les exigences à caractère disproportionné, du moment que la sécurité est assurée.

L'exploitant, bien qu'il ne fasse pas du transport aérien commercial, entre dans la catégorie des exploitants d'avions et d'hélicoptères à motorisation complexes et non complexes à des fins non commerciales.

Il est soumis au règlement n° 965/2012 ainsi qu'à l'arrêté (modifié) du 9 février 2015.

Les annexes III, V, VI et VII du règlement n° 965/2012 sont applicables.

. Motorisation complexe

L'exploitant d'avion à motorisation complexe (à l'exception des multi-turbopropulseurs légers) ou d'hélicoptère à motorisation complexe informe par courrier le ministre chargé de l'aviation civile de ses activités et indique la date envisagée de mise en œuvre des annexes III, V et VI du règlement n° 965/2012.

Les exploitants d'avions motorisés complexes à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5700 kg, utilisés à des fins non commerciales exploitent cependant ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII. Article 6 § 8 du règlement n° 965/2012 modifié par le règlement 2016/1199 du 22 juillet 2016.

. Motorisation non complexe

L'arrêté du 24 juillet 1991 est relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, il a été modifié par un arrêté du 25 octobre 2017.

SOUS-TITRE III. L'AVIATION LÉGÈRE ET SPORTIVE

On désigne par l'expression d'aviation générale les activités aériennes autres que le transport commercial de passagers ou de marchandises.

C'est ainsi que relèvent de l'aviation générale, l'aviation de plaisance, de loisir et de tourisme, ainsi que la pratique des sports aériens.

Chapitre I. La pratique de l'aviation légère et sportive

Sous - Chapitre I. Les acteurs de l'aviation légère et sportive

Les aéro-clubs et associations aéronautiques

Les dirigeants, les mécaniciens, les pilotes - instructeurs

Le pilote privé est un pilote détenteur d'une licence ne permettant pas le pilotage d'aéronefs lors de vols exploités contre rémunération

Les parachutistes professionnels et la licence correspondante. Le parachutisme sportif relève du ministre des sports, D. 13 mai 1975

Les associations aéronautiques sont affiliées à des fédérations reconnues à l'échelon national

La fédération française aéronautique FFA fédère la plupart des aéro-clubs (600). Pour le vol à moteur sur avions.

La fédération française de planeur ultra léger motorisé

Le conseil national des fédérations aéronautiques et sportives CNFAS

L'Aéro-club de France assure la représentation de la France auprès de la fédération aéronautique internationale. Art. D. 510-2 CAC.

L'association Europe Air Sport
FAI The International Air Sports Aviation

La finalité des aéro-clubs est de permettre à leurs adhérents la pratique de la navigation aérienne. L'aéro-club met des appareils aériens à la disposition de ses adhérents. Ceux-ci paient une cotisation et ils participent aux frais. Vols d'initiation. Les aéroclubs sont habilités à assurer la formation des navigants non professionnels.

Une certaine stagnation, manque d'argent pour acheter des avions neufs. Expansion de l'ULM.

Les aéro-clubs sont en principe des organismes sans finalité lucrative, ils n'ont pas vocation à se transformer en transporteurs aériens publics. Certains se livrent cependant en fait à des activités de travail aérien ou font du transport de personnes. Voir infra pour l'incidence du para commercialisme.

La fiscalité. La fiscalité de l'achat de carburant. L'aviation de tourisme privée ne bénéficie pas de l'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, TICPE, directive européenne 2003/96 du 27 octobre 2003, art. 265 bis du code des douanes, décret du 26 juin 2009. Cf. Conseil d'État, 15 décembre 2016, n° 395991, qui peut s'appliquer aux associations aéronautiques : le bénéfice de l'exonération du TICPE prévue pour la navigation aérienne - autre que l'aviation de tourisme privée - porte sur les activités réalisées à bord des aéronefs à des fins commerciales, pour lesquelles le prestataire de services est assujéti aux impôts commerciaux. Le décret du 26 juin 2009 peut imposer aux utilisateurs d'aéronefs autres que de tourisme privé d'établir une attestation spécifique quant à l'utilisation du carburant. Si les organismes à but non lucratif visés par la note du 1^o décembre 2014 peuvent exercer des activités à titre onéreux, le bénéfice de cette exonération ne peut leur être octroyé que s'ils sont également assujéti à ce titre aux impôts commerciaux.

Comme toute association humaine, les aéro-clubs connaissent les conflits de personnes et peuvent être amené à exclure de leurs rangs les trublions.

1^o Civile, 17 décembre 2015, n° 13-24544, Bull. : le conflit interne concernait l'aéro-club du Comtat Venaissin. L'un de ses membres avait expédié des messages électroniques à d'autres sociétaires, préférant médisance ou calomnie à l'encontre du président du club. Un vol de surveillance forestière sans être rémunéré et sans assurance. Un incident de vol non communiqué à la commission de sécurité pour des intérêts inavouables ! Des vols pompiers accomplis par de jeunes pilotes incités à agir bénévolement alors que ces vols étaient facturés à l'administration. Opacité dans les ventes et achats d'avions. Le club soumis à la dictature. Conflit d'intérêts : le vice-président du club achète et vend des avions au club et dirige l'atelier d'entretien des avions du club.

L'expéditeur des messages malveillants est exclu. Il a entraîné le discrédit sur le club et son comité directeur.

L'exclu conteste la sanction et met en cause l'impartialité de l'organe ayant prononcé l'exclusion.

La cour de Nîmes rejette la demande, faisant application des dispositions figurant dans le code de procédure civile concernant la demande de récusation.

La Cour de cassation censure. Mélange des genres. Les dispositions du CPC concernant la récusation ne sont pas applicables aux organes des groupements examinant la violation d'engagements contractuels.

Les relations entre l'aéro-club et ses collaborateurs

Contrat de travail ou relation à caractère purement bénévole ?

Sociale, 20 décembre 2017, n° 16-20646 : le litige concerne la qualification d'une convention dite de responsable d'accueil bénévole conclue entre l'association Entente Atom' Sports aéro-club du Tricastin, ACT, aérodrome de Pierrelatte, et l'un de ses administrateurs. Ce membre du club acceptait d'assurer bénévolement l'accueil de l'ACT. Il avait des jours de permanence, il était tenu à des astreintes, la durée des congés était spécifiée, la convention indiquait les tâches à accomplir, il réalisait des vols, il assurait le service de la fourniture de carburant, il assurait le fonctionnement du

bar. La convention prévoyait qu'il bénéficiait de l'occupation gratuite d'un logement de 5 pièces attenant. L'ACT a résilié la convention. L'intéressé saisit la juridiction prud'homale.
La cour de Grenoble déclare l'incompétence de la juridiction du travail, elle refuse d'admettre la présence d'un contrat de travail, elle affirme la compétence du TGI de Valence pour connaître du litige.
La cassation intervient au visa de l'article L. 1221-1 du code du travail.

Parachutisme. Existence d'un contrat de travail entre la société Cavok, organisant des sauts en parachute à partir de l'aérodrome de Périgny (Lapalisse) dans l'Allier, et Robert, moniteur en saut parachutiste, ayant réalisé entre 2006 et 2009 des prestations pour le compte de cette société : Sociale, 28 février 2018, n° 16-15960.
La société fournissait au prestataire moyens matériels et humains, le moniteur fournissait comme c'est l'usage le parachute, elle fixait les tarifs, elle contrôlait le bon déroulement des prestations, elle excluait les moniteurs ne donnant pas satisfaction, l'existence d'un lien de subordination était établie.
Il fallait trancher la question de la compétence d'attribution (en faveur ou non de la juridiction prud'homale, compte tenu de la présence ou de l'absence d'une relation de travail subordonné), ensuite celle de la compétence territoriale (Albertville ou Vichy Cusset).

La formation des pilotes

Les organismes de formation aux licences non professionnelles,
Le code des transports exige de l'impétrant une certification. À défaut, il se contente d'une déclaration. Article L. 6511-6 CT.
Le droit européen a ses exigences, il entend assurer le sérieux de la formation dispensée par les organismes qui se proposent d'assurer la formation des navigateurs.
La réglementation européenne oblige ou obligerait les organismes de formation à obtenir une certification. Ce qui a entraîné les craintes et les protestations des aéroclubs.
La disposition de référence est ou était l'article 5 § 5 du Règlement n° 965/2012 (modifié par le règlement n° 379/2014 du 7 avril 2014).
Lorsqu'ils assurent une formation en vol (à destination, à l'intérieur ou au départ de l'Union), les organismes de formation (dont le principal établissement se trouve dans un État membre) (et qui sont agréés conformément au règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 sur les exigences applicables au personnel navigant de l'aviation civile) exploitent
- les avions et les hélicoptères à motorisation complexe conformément aux dispositions de l'annexe VI
- les avions et les hélicoptères à motorisation non complexe et les ballons et planeurs conformément à l'annexe VII.

Quid novi avec le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 ?

Il faut noter immédiatement que le règlement ne concerne pas les petits aéronefs. Les aéronefs de conception simple ou qui effectuent principalement des vols locaux ne sont soumis qu'au contrôle réglementaire des États membres.
On présume qu'il en est de même pour les centres de formation des pilotes voulant piloter de tels aéronefs.

Le considérant 6 mentionne l'aviation sportive et de loisir. Les instruments à venir - concernant donc les aéronefs relevant du règlement - doivent prévoir à son sujet des dispositions simples et proportionnées. Ces mesures devraient être mises au point en temps voulu.

Ce règlement comporte des dispositions relatives au personnel navigant, art. 20 et suivants.
Les organismes intervenant dans la formation des pilotes sont soumis aux exigences essentielles définies à l'annexe IV.
Voir le point 5.
Un agrément est requis en ce qui concerne les organismes de formation des pilotes, art. 24 § 2.
Mais cette disposition prévoit immédiatement des exceptions, compte tenu de la nature de l'activité exercée et des dangers qui y sont liés. Il y a donc des situations où de tels agréments ne sont pas requis. Cf. les actes d'exécution à venir du règlement.
L'organisme peut cependant être contraint de déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités liées qu'il mène.

L'attestation de la compétence intellectuelle, sanitaire et technique pour naviguer dans les airs

Le droit interne subit la concurrence grandissante du droit européen, qui régleme nte non seulement la formation et les licences du personnel de l'aviation commerciale mais également en partie celles relatives aux pilotes ne relevant pas de l'aviation commerciale.

Toute personne assurant la conduite d'un aéronef doit être pourvue de titres aéronautiques et de qualifications, art. L. 6511-1 al. 1° CT.

L'alinéa 2 apporte cependant une exception, certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, à raison de leurs caractéristiques, énoncées par arrêté ministériel, peuvent être pilotés sans titre aéronautique.

Les navigants non professionnels doivent donc suivre une formation pour obtenir la délivrance des brevets, licences et qualifications.

Voltige aérienne

Il existe des dispositions relatives à la formation des pilotes d'avions et de planeurs pour la pratique de la voltige aérienne, arrêté du 2 juillet 2007 modifié par un arrêté du 8 janvier 2015. Art. 3 de l'arrêté du 23 février 2018.

ULM

L'arrêté du 24 novembre 2017 modifie l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile. Il contient des dispositions, chapitre VII, concernant l'instructeur de pilote d'ULM. Il y a une formation initiale, le candidat doit être titulaire du brevet et de la licence de pilote d'ULM et détenir une expérience en termes d'heures de vol. L'intéressé commence par être instructeur stagiaire. Il obtient ultérieurement la qualification d'instructeur de pilote d'ULM. Une formation est exigée.

Le chapitre x est relatif à l'examineur de l'instructeur.

Un autre et très volumineux arrêté du 24 novembre 2017 concerne la formation des instructeurs de pilote d'aéronefs ultralégers motorisés, ULM, JO du 9 décembre 2017, texte n° 38.

Les organismes de formation d'instructeurs de pilote d'ULM sont, après enquête, agréés. Ils sont soumis à la surveillance du ministre, en clair de la DGAC.

Les instructeurs suivent une formation.

Le remorquage de planeur

Les brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels

Cf. le développement subséquent concernant les pilotes et membres d'équipage

Les navigants non professionnels doivent acquérir une certaine compétence en matière de navigation aérienne. Même si les exigences peuvent être moindres qu'en ce qui concerne les navigants professionnels.

L'arrêté du 31 juillet 1981 est relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs). Cet arrêté a été modifié par un arrêté du 23 février 2018. La réglementation nationale subit désormais l'emprise de la réglementation européenne.

Les brevets

Les licences

La licence de pilote de loisir

La licence de base de pilote d'aviation permet à son titulaire de piloter seul à bord de jour sans rémunération un avion ou un planeur à dispositif d'envol incorporé. Pour un modèle déterminé. Il ne peut voler qu'en dehors des espaces contrôlés ou réglementés, dans un rayon de 30 km de son aérodrome de départ.

Il y a place pour des autorisations additionnelles.

Pour les accorder, il faut vérifier l'acquisition de la formation. Le cas échéant, une expérience en vol est, le cas échéant, exigée.

Il existe plusieurs variantes d'autorisations.

Peut être accordée une autorisation concernant l'utilisation d'autres modèles d'avion ou de planeur à dispositif d'envol incorporé.

Peut être autorisé le vol VFR contact, avec l'atterrissage sur un autre aérodrome que celui utilisé pour le décollage. Les itinéraires ne dépassent pas 100 km.

Existe l'autorisation d'accès à un aérodrome dont l'espace aérien associé est contrôlé et réglementé.

Il existe l'autorisation d'emport d'un ou de plusieurs passagers, délivrée par un instructeur habilité : le pilote doit avoir 16 ans, avoir une expérience du vol seul à bord de 20 heures, dont 5 dans les deux derniers mois. L'emport de plusieurs passagers n'est autorisé qu'en vol local.

Vol à voile

Arrêté du 5 février 2015 portant création de la mention « vol à voile » du diplôme d'état de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport spécialisé « perfectionnement sportif »

L'arrêté du 4 mars 2015 modifie les arrêtés du 31 juillet 1981 et du 17 août 1978 prévoit la conversion de brevet et licence de pilote de planeur en titres européens.

ULM

L'arrêté du 23 juin 2014 - modifié par l'arrêté du 17 mai 2016 - porte création de la mention "vol ultraléger motorisé" du diplôme d'état perfectionnement sportif

Les qualifications

Les qualifications sont propres à un type d'appareil, à un équipement, ou aux conditions de vol, cf. art. L.6511-2 CT. Les organismes de formation aux qualifications doivent être agréés.

La qualification de vol acrobatique du règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011

La qualification remorquage de planeur, idem règlement.

Les sanctions

L'article L. 6541-1 du code des transports érige en infraction pénale le fait de conduire un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence ; un an d'emprisonnement, 75000 euros d'amende sont encourus par le contrevenant.

Criminelle, 26 juin 2018, n° 17-83572 : la cour d'Aix condamne Adrien pour conduite d'un aéronef sans titre aéronautique et défaut de tenue de carnet de vol. Adrien est élève pilote, il a acheté un aéronef alors que sa formation pratique est loin d'être achevée et sa formation théorique embryonnaire. Il est dépourvu de tout titre aéronautique, brevet ou licence pour piloter un Mooney 20 qui est un avion à train rentrant. Il pilote tout seul comme un grand. Il aurait pu piloter seul à bord, en solo, mais avec l'autorisation écrite d'un instructeur habilité et avec la supervision de cet instructeur. Il commet quelques erreurs, par deux fois lors de l'atterrissage il effectue deux sorties de piste. Il est condamné à 2 mois d'emprisonnement, à une amende, avec interdiction de piloter pendant 3 ans. Le pourvoi est rejeté.

Aéronefs sans équipage à bord

La réglementation relative aux appareils sans pilote impose aux télépilotes, dans certaines hypothèses, la détention d'un certificat d'aptitude théorique. Ils reçoivent une déclaration de niveau de compétence.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 prévoit une réglementation propre aux pilotes à distance.

L'article 8 § 3 du règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 décide : Les pilotes à distance qui exploitent des modèles réduits d'aéronefs au sein de clubs ou d'associations d'aéromodélisme satisfont aux exigences minimales en matière de compétence définies dans l'autorisation délivrée conformément à l'article 16.

L'âge minimum de pilote à distance est en principe de 16 ans, mais, dans certaines hypothèses, il n'y a pas d'âge minimum requis. Cf. article 9 du règlement d'exécution 2019/947.

C'est l'autorité qui délivre aux pilotes à distance l'attestation de réussite à l'examen théorique en ligne – ainsi que les brevets d'aptitude, voir article 18 lettre c du règlement 2019/947.

Sous - Chapitre II. Les autorisations requises

Les intervenants doivent observer tant la législation sportive que la législation européenne et nationale des transports. La pratique relève parfois des comportements en marge de la légalité, en particulier lorsque les pilotes d'avions privés dispensent des déplacements aériens moyennant finance.

(cf. 1^o Civile, 11 février 2003, Bull. civ. 2003, n^o 45, p. 35, n^o 00-13761, Syndicat national de pilotes et professionnels de l'aviation légère assignant en concurrence illicite et déloyale la fédération française des planeurs ultra légers motorisés)

§ I. Au regard de la réglementation des activités sportives

Le code du sport

L'enseignement du sport contre rémunération est encadré par la loi.

Plusieurs conditions sont requises.

L'obligation de qualification : la détention d'un diplôme

L'obligation de déclaration de l'activité auprès du préfet, sous sanction pénale, L. 212-11 et 12 du code du sport, art. R. 212-85 du code du sport

Le vol libre

Pilote de parapente : le brevet d'État d'éducateur sportif option parapente est obligatoire, la déclaration d'activité doit être effectuée auprès du préfet.

Le manquement est pénalement sanctionné, art. L. 212-8 du code du sport.

La chambre criminelle a approuvé des condamnations de pilotes de parapente pratiquant des baptêmes de l'air en parapente biplace contre rémunération, sans être titulaire du brevet d'État d'éducateur sportif dans cette discipline. Le vol de découverte en parapente biplace constitue en effet pour le passager une activité sportive, sa sécurité doit être assurée.

Criminelle, 5 mars 1997, B. 88 : absence de brevet d'État, absence de déclaration auprès de l'administration
Criminelle, 20 mars 2001, B. 76, condamnation d'une personne exerçant à Orcières Merlette une activité de transport de personnes en parapente, alors que cette personne n'est pas titulaire du brevet d'État d'éducateur sportif option parapente.

Ce vol constitue pour le passager une activité sportive. Le vol biplace requiert du passager suspendu par une sangle une coopération active au décollage et à l'atterrissage ainsi qu'une maîtrise émotionnelle suffisante voire une participation aux commandes au cours du vol. Le pilote encadre cette activité sportive. Les dispositions du droit aérien ne font pas obstacle à l'application de la réglementation sportive. Le cumul est envisageable.

Assurance obligatoire, sous sanction pénale.

Le ministre des sports peut prendre une décision interdisant l'exercice de ses fonctions au pilote donnant des baptêmes de

parapente, sans être titulaire du diplôme correspondant. CAA de Marseille, 17 mai 2001, n° 98 MA00245

Le parachutisme

Les descentes en parachute sont effectuées conformément à la législation, SERA.3125.

Un arrêté du 3 décembre 1956, modifié par un arrêté du 1^o août 2016, concerne le brevet et la licence de parachutiste professionnel, ainsi que la qualification d'instructeur.

Un arrêté du 30 mai 2011 concerne la pratique des sauts en parachute biplace par les parachutistes professionnels.

Compétence du ministre et non du préfet, CAA Bordeaux, 22 avril 2003 (l'intéressé frappé de l'interdiction d'exercice encadre des sauts en parachute biplace)

Le droit européen connaît le « vol de compétition ».

Il s'agit d'une activité de navigation aérienne consistant à utiliser un aéronef pour des courses ou des concours (ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours), la définition figurant à l'article 2, chiffre 10, du règlement n° 965/2012.

Le droit européen apporte une réglementation pour encadrer les avantages d'ordre financier accordés à ceux qui participent à ces vols de compétition. Art. 6, § 4 bis, du règlement modifié n° 965/2012 du 5 octobre 2012.

Les exploitations d'aéronefs à motorisation non complexe suivantes peuvent être effectuées conformément à l'annexe VII

... : b) vols de compétition, à condition que la rémunération ou toute rétribution donnée pour ces vols soit limitée à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant précisé par l'autorité compétente.

Le texte parle de compétition et de prix, nous supposons que ces prix sont accordés aux gagnants de la compétition aérienne.

Si des prix sont octroyés aux gagnants de ces vols de compétition, chaque prix attribué ne doit pas excéder 10 000 euros, arrêté du 18 août 2016, JO du 21 août 2016, article 2.

§ II. Au regard de la réglementation des déplacements aériens

La problématique concerne l'exploitation d'aéronef : est-elle libre ou est-elle soumise à condition voire à autorisation préalable ?

Lorsque l'aéronef est piloté, l'une des questions qui se pose est de savoir si l'exploitant de l'aéronef ou le pilote de loisir peut prendre à bord moyennant un prix un ou quelques passagers.

Les aéronefs sans équipage à bord sont souvent affectés à l'aéromodélisme, il s'agit de la navigation aérienne de modèles réduits souvent bruyants qui sont pilotés à distance par des amateurs.

Ces appareils sont cependant susceptibles quand ils ont une dimension plus importante d'être utilisés pour transporter des marchandises, voire des passagers. L'exploitant n'agit pas alors par pur désintéressement. On quitte le monde du jeu et l'activité de loisir.

La puissance publique ne peut cependant que contrôler étroitement de telles activités, que l'exploitant soit désintéressé ou non, en particulier dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne.

Sous-Paragraphe I. L'exploitation d'aéronefs avec un équipage à bord

Les associations aéronautiques comme les aéro-clubs et les pilotes privés peuvent-ils donner des baptêmes de l'air et effectuer des promenades aériennes ?

À titre gratuit ? À titre onéreux ? À titre exceptionnel ? À titre d'activité habituelle ?

La pratique du para commercialisme est parfois dénoncée par les transporteurs professionnels, comme les avions taxis.

Les exigences de sécurité prises en considération par le droit européen.

La responsabilité et l'attestation d'assurance.

I. Le déplacement aérien ou la promenade aérienne donné à titre gratuit ou sans recherche du lucre

Le droit européen n'exige une licence d'exploitation que pour l'entreprise qui effectue des transports aériens à titre onéreux ou qui a recours à une location. En l'absence d'onérosité ou de location, la pratique est a contrario libre, article 3 § 1 règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

Les pouvoirs publics sont cependant soucieux de faire respecter les exigences de sécurité.

Les exploitants d'avions et hélicoptères à *motorisation complexe* utilisés à des fins non commerciales déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de tels aéronefs et exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VI, art. 5 § 3 du règlement n° 965/2012.

En cas d'exploitation spécialisée non commerciale, ils exploitent les aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VIII.

Les exploitants d'avions et hélicoptères à *motorisation non complexe* et de ballons et planeurs utilisés à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII. Art. 5 du règlement n° 965/2012, § 4.

Ces dispositions sont reprises et précisées par l'arrêté ministériel du 9 février 2015, qui contient un titre II intitulé, Opérations à des fins non commerciales. Les articles du titre II sont applicables aux exploitants d'avions et d'hélicoptères à motorisation complexes et non complexes.

II. Le cas intermédiaire : les vols à frais partagés

La question n'est pas nouvelle, mais a pris une plus grande actualité depuis une réforme opérée en 2014 par la réglementation européenne.

On tendait à considérer que si le pilote ou l'aéro-club demande une participation aux frais de vol comme à la dépense de carburant, il n'y a pas de prix du passage, il n'y a pas de transport aérien public : tribunal de police de Lorient, 13 novembre 1995, RFDA 1996.396, relaxe.

Un pilote privé peut partager les dépenses d'un fonctionnement d'un vol avec ses passagers, arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux licences des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, art. 4.2.2. On en déduisait qu'un pilote privé pouvait prendre des passagers en effectuant un vol à frais partagés.

Le règlement modifié n° 965/2012, art. 6, § 4 bis, a),

[La modification est l'œuvre du règlement n° 379/2014 du 7 avril 2014, art. 1°, chiffre 4, lettre b] permet désormais à l'exploitant d'aéronefs à motorisation non complexe d'effectuer les vols conformément à l'annexe VII, par dérogation à l'article 5 § 1 à 6, en présence de vols à frais partagés effectués par des *particuliers*.

Plusieurs conditions doivent être remplies, indépendamment du fait que l'avion ne doit pas être un avion à motorisation complexe.

1. Le coût direct doit être réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote.
2. Le nombre de personnes supportant le coût direct ne doit pas dépasser pas 6.

Le pilote est astreint, avec l'annexe VII, au respect des règles de l'air. Il est dispensé de la détention du CTA.

Le ministère a publié un arrêté en date du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement n° 965/2012 modifié. Ces vols sont soumis aux dispositions des articles figurant au titre II de l'arrêté. Une surveillance est exercée.

Cf. le développement figurant supra relatif aux transporteurs commerciaux et concernant les vols avec paiement d'une somme d'argent, mais dispensés du CTA.

III. Le vol organisé à titre onéreux

Il est possible dans l'aviation légère et sportive que l'exploitant de l'aéronef subordonne la montée du passager à la remise d'un prix en argent. Le passager rémunère le déplacement aérien.

Le législateur est relativement indulgent s'il s'agit seulement de vols locaux ou circulaires, réalisant une courte promenade aérienne. La remise d'une rémunération est alors tolérée. Elle procure une recette d'appoint à l'organisateur, qui ne se transforme pas en transporteur aérien commercial.

L'indulgence n'est plus de mise lorsque l'organisme se met à organiser des vols moyennant finance entre deux aérodromes distincts. L'exploitant se met au rang d'un transporteur aérien commercial.

A. Les vols locaux

1°) Les vols organisés par les associations aéronautiques et les organismes de formation

Le "**vol de découverte**" est défini par l'article 2, chiffre 9, du règlement modifié n° 965/2012.

La réglementation autorise sous certaines conditions l'organisation de vols locaux à titre onéreux par les organismes aéronautiques.

Les exigences légales sont formulées par l'article 6, paragraphe 4 bis, du règlement européen n° 965/2012, ces vols sont organisés dans les conditions de l'annexe VII comme l'indique le règlement 2016/1199 du 22 juillet 2016.

Les conditions légales sont reprises, complétées et précisées par le droit national, en particulier par la section 3 d'un arrêté du 18 août 2016, JO du 21 août 2016, texte 6.

Ces dispositions ne sont pas toujours appréciées par les transporteurs professionnels, comme les exploitants des avions taxis, qui voient des concurrents dans ces organismes faisant des vols locaux moyennant une certaine rémunération.

Le vol de découverte n'est effectué en droit européen que par un aéronef à motorisation non complexe. L'arrêté du 18 août 2016 concerne les vols opérés au moyen d'avions ou d'hélicoptères non complexes.

Il est proposé par un organisme de formation agréé (comme une école de voile) ayant son principal établissement dans un État membre de l'UE

Il peut être également proposé par un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres (comme un aéro-club).

L'organisme exploite l'aéronef qui sert aux vols de découverte, en propriété, ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue.

L'organisme perçoit une rémunération pour effectuer le vol, mais le vol ne doit pas produire de bénéfices distribués à l'extérieur de l'organisme.

L'activité de vols de découverte doit demeurer marginale. Selon l'article 5 de l'arrêté, elle ne dépasse pas 8 % des heures de vol effectuées dans l'année civile par l'organisme. Les heures de vols de découverte effectuées dans le cadre de manifestations aériennes (style meetings) ou durant les journées portes ouvertes ne sont pas toutefois comprises dans ce décompte.

L'activité proposée ne fait l'objet d'aucune publicité à titre onéreux ni d'aucun démarchage. Il ne doit y avoir aucune offre commerciale au moyen de coffrets cadeaux (article 7 de l'arrêté).

Ce sont des vols en circuit fermé : absence d'escala : vol aller- et- retour au même aérodrome. On exige un vol circulaire (sauf pour les vols de ballons et de planeurs). Les vols durent moins de 30 minutes entre le décollage et l'atterrissage. L'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ (art. 4 de l'arrêté de 2016).

Les vols en patrouille sont étrangers aux vols de découverte.

Il doit y avoir une personne désignée pour assurer la sécurité des vols, point NCO.103 du règlement.

Les vols sont effectués de jour en VFR.

Les pilotes effectuant les vols de découverte doivent être majeurs et être employés de l'organisme ou membres de l'organisme (adhérents de l'aéro-club). Ils doivent être titulaires d'une licence de pilote privé PPL avion ou hélicoptère ou d'une licence de pilote d'aéronef léger LAPL. Ils doivent justifier d'au moins 200 heures de vol depuis l'obtention de la licence sur la catégorie d'aéronef sur lequel est effectuée l'opération. Ils doivent avoir effectué 25 heures de vol au cours des 12 mois qui précèdent.

Le nombre d'occupants de l'appareil, équipage inclus, est réduit : 3 au maximum pour les hélicoptères, 5 au maximum pour les avions.

Ces vols de découverte sont effectués conformément à l'annexe VII (exploitation d'aéronefs à motorisation non complexe à des fins non commerciales, partie NCO) du règlement n° 965/2012, par dérogation aux annexes III (exigences applicables aux organismes pour les opérations aériennes, partie NCO) et IV (opérations de transport aérien commercial, partie CAT).

2°) L'organisation par des pilotes privés

Le vol local inférieur à certains seuils : dispense du CTA et de la licence.

Le dépassement des seuils : délivrance du CTA par le directeur de l'aviation civile, R. 330-1-2, et délivrance de la licence d'exploitation par le préfet de région, art. R. 330-19

B) Le vol entre deux aérodromes distincts organisé par un aéro-club, une association ou un pilote privé

1. L'opération demeure ponctuelle et isolée : il n'y a pas entreprise de transport aérien

2. L'opération d'habitude

L'habitude se consomme dès le deuxième acte.

Un aéro-club, un pilote, une association n'ont pas à se livrer à l'activité de transporteur aérien public, à titre onéreux ou contre rémunération. L'exercice du transport aérien public exige CTA et licence d'exploitation. Criminelle, 20 juin 1978, RFDA 1979.317 obs. V.G., condamnation d'un aéro-club pour exercice illégal de l'activité de transporteur aérien.

Affaire Diane Barrière, morte en 2001 des suites d'un accident aérien survenu en 1995. Vol effectué par une association Centre.Aff' Air entre Le Luc et La Baule. L'avion victime d'une panne de carburant s'écrase dans un champ près de Luçon. Mort du pilote, trésorier, et du co-pilote, président de l'association.

Un fonctionnaire local de la direction Centre de l'aviation civile a été poursuivi pénalement pour homicide involontaire, il lui a été reproché d'avoir été négligent et de ne pas avoir interdit une telle pratique illicite qui était connue : chambre

criminelle, 13 novembre 2008, n° 08-81446.

Y avait-il du côté de l'association transport d'un passager par un pilote n'ayant pas la licence requise, exercice d'une activité de transport aérien contre rémunération sans autorisation, affrètement d'un aéronef à titre professionnel sans autorisation ?

Le règlement n° 965/2012 permet, par dérogation, aux exploitants d'aéronefs à motorisation non complexe d'observer seulement les dispositions de l'annexe VII, alors qu'il y a rétribution. Article 6 § 4 bis.
Sont concernés les vols des manifestations aériennes ou de compétition, une rémunération ou une rétribution est donnée à l'exploitant, mais l'avantage financier est limité à la couverture des coûts directs et à une contribution proportionnée aux coûts annuels, ainsi qu'à des prix n'excédant pas un montant fixé par l'autorité.
Sont également concernés les vols de largage de parachutistes, de remorquage de planeurs, ou certains vols acrobatiques.

Sous-paragraphe II. L'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

Le règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 est relatif aux règles et aux procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord.

Certaines dispositions concernent les associations ou clubs d'aéromodélisme.

La plupart des exploitants d'UAS, systèmes d'aéronef sans équipage à bord, exploitent des engins légers (d'une masse maximale au décollage inférieure à 25 kg) et relèvent de la catégorie « ouverte ». Nombre de ces exploitations ont un caractère ludique.

L'article 16 du règlement d'exécution 2019/947 permet à l'autorité publique de délivrer une autorisation d'exploitation d'UAS au sein de clubs ou d'associations d'aéromodélisme.

Pour que l'autorisation puisse être donnée,

Soit elle est délivrée conformément aux règles nationales en vigueur ;

Soit elle est accordée selon des conditions déterminées par le droit européen ;

Les pilotes à distance exploitant des modèles réduits d'aéronefs dans le cadre de ces clubs ou associations d'aéromodélisme sont informés des conditions et des limitations définies dans l'autorisation délivrée par l'autorité compétente.

Ces pilotes sont encadrés pour acquérir les compétences minimales.

Le club prend les mesures appropriées s'il apprend qu'un pilote ne respecte pas les conditions et limites

Le club fournit à l'autorité les documents requis à des fins de surveillance et de contrôle.

Ces exploitations peuvent être limitées au territoire de l'État ayant délivrée l'autorisation.

Les États peuvent autoriser les clubs à enregistrer leurs membres en leur nom dans les systèmes d'enregistrement, sinon les membres des clubs s'enregistrent eux-mêmes.

(Une disposition transitoire figurant à l'article 21 § 3 du règlement 2019/947 maintient, en ce qui concerne les clubs d'aéromodélisme, les règles nationales et la dispense d'autorisation jusqu'au 1^{er} juillet 2022)

Chapitre II. Les accidents en matière d'aviation légère et sportive

Les accidents, mortels ou non, sont relativement fréquents. Il suffit de lire en été la chronique dominicale.

Dommages matériels : appareil aérien détruit ou endommagé

La recherche des responsables

Section I. Responsabilité pénale en cas d'homicide ou de blessures involontaires

On peut citer l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt de la chambre criminelle du 11 juin 2014, n° 13-81282.

Un accident d'avion a eu lieu le 28 décembre 2006 à Saint Sernin, près d'Aubenas, dans l'Ardèche. Périrent le pilote instructeur et son élève pilote. Un incendie s'était déclaré à bord, ayant pour origine la perforation du pot d'échappement gauche. Le président de l'aéro-club n'avait rien entrepris pour faire procéder aux réparations qui s'imposaient. Lors de la visite des 100 heures faite fin novembre 2006, la perforation avait été constatée. L'APRS, approbation de remise en service de l'appareil, avait pourtant été délivrée. Le compte rendu de la visite avait mentionné que l'examen n'avait pas révélé de corrosion ou de criques (fissures). L'appareil aurait dû être déclaré inapte au vol. Le président avait été informé lors de la récupération de l'appareil à l'atelier. Le responsable de la remise en service avait accepté que le président, pilote chevronné, reprenne l'avion pour le samedi/dimanche à condition de le ramener dans la quinzaine pour effectuer la réparation nécessaire dans un atelier agréé. Les deux intéressés avaient la volonté de transgresser la réglementation, ils sont à l'origine de l'incendie et donc de l'accident.

La veille de l'accident, on avait constaté une apparition de fumée dans la cabine, le vol avait été écourté. L'incident aurait dû être notifié au BEA, inscrit sur le carnet de route et déclaré au responsable de l'aérodrome le plus proche.

Condamnation pour homicides involontaires du président de l'aéro-club.

Condamnation pour maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité :

L'arrêt vise l'art. L. 6232-4, 3° qui punit l'exploitant technique pour faire ou laisser circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document,

Ainsi que l'article R. 133-1, I, lettre b : un aéronef ne peut être utilisé pour la circulation aérienne que s'il est apte au vol, c'est-à-dire s'il répond à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qui lui est propre et aux règles servant de base au maintien en état de validité de ce document.

Absence de signalement d'un incident affectant un aéronef au BEA.

Section II. Responsabilité civile : l'indemnisation du dommage subi par la victime et ses proches

Sous-Section I. La leçon de pilotage

Il n'y a pas transport, mais contrat d'enseignement.

L'instructeur /moniteur apprend à piloter un avion, il donne un stage de vol à voile, d'ULM ou de parapente.

On se trouve, si l'élève perd la vie ou est blessé lors d'un accident, en matière de responsabilité contractuelle : cf. 2° chambre civile 18 octobre 2012, une dame est blessée à Soustons par le renversement d'un voilier lors d'une manœuvre, la cour de Pau a reconnu la responsabilité du centre de formation nautique sur le fondement de l'article 1384 al. 1°, cassation au visa de l'article 1147 : l'organisateur du stage de formation ne pouvait engager que sa responsabilité contractuelle.

Com. 27 mai 2015, n° 13-23772, 14-11405, 14-13689, chute de Sébastien lors d'un stage d'initiation au parapente

La nature de l'obligation de l'instructeur : il assume, soit une obligation de moyen en cas de rôle actif de l'élève, soit une obligation de résultat si l'élève a eu un rôle passif.

L'instructeur doit tenir compte en présence d'un sport dangereux des capacités de l'élève.

L'incidence de la faute de la victime.

L'aspect procédural.

La désignation du défendeur.

1° Civile, 17 janvier 2018, n° 16-20007 : Éric est victime d'un accident à l'aérodrome de Château Thierry lors de la phase d'atterrissage de l'aéronef ultra léger qu'il pilotait, tandis que son instructeur dirigeait la manœuvre d'approche par radio. L'élève plaide contre l'instructeur, il est débouté en appel. La formation était dispensée par une société par l'intermédiaire de son instructeur agréé, par ailleurs gérant de la société. Le dirigeant social n'était pas personnellement responsable. Il n'y avait pas de sa part de faute détachable de ses fonctions. Seule la responsabilité de la société pouvait être engagée. Rejet du pourvoi formé contre l'arrêt de la cour d'Amiens ayant débouté le demandeur de son action contre

le gérant-instructeur.

Il y a doute en l'espèce pour savoir si le demandeur avait réellement engagé la responsabilité propre de la société, cette responsabilité était évoquée dans les motifs des conclusions, mais aucune demande d'indemnisation ne figurait au dispositif des conclusions. La cour d'appel n'avait pas à examiner la responsabilité de la société, ayant son gérant comme instructeur. La société n'avait pas été mise en cause dans l'accident.

Un dossier vraisemblablement mal ficelé au départ et mal rattrapé.

La victime doit plaider contre l'entité liée par le contrat de pilotage. Une action contre un salarié ou un dirigeant social est ordinairement vouée à l'échec.

Sous-Section II. Le baptême de l'air et la promenade aérienne

À titre onéreux ou gratuit

Pour le plaisir.

Le plus souvent un vol circulaire

1°) Les partenaires

a) Le dispensateur de la promenade

Lorsqu'un transport est organisé moyennant ou non une rémunération, on s'interroge éventuellement après accident si le passager s'était entendu avec l'aéroclub ou avec un pilote agissant à titre autonome.

C'est une question qui a été posée à propos d'un déplacement effectué entre la Suisse et la France. L'arrêt émane du Tribunal fédéral suisse, il a été rendu le 28 septembre 2018, il nous a été transmis par Maître Laurent Chassot plaidant pour la compte de l'aéroclub. Deux personnes, désireuses d'obtenir un déplacement, avaient pris contact avec un aéroclub du pays vaudois. Celui-ci avait affiché dans ses locaux cette demande de recherche d'un pilote. Un pilote membre de l'aéroclub avait contacté l'une des candidates au voyage en février ou mars 2012. Un accord a été conclu pour un déplacement aller-et-retour entre la Suisse, Nantes et la Roche sur Yon. Le vol a été organisé le 7 août 2012. Le pilote a émis un titre de transport, dont on ne sait s'il a été effectivement remis aux passagers. Il a encaissé la somme de 1450 francs avant le décollage. L'appareil n'appartenait pas au pilote, il était en location.

Un accident est survenu, on ignore sa nature.

Les deux personnes ont réclamé à l'aéroclub des dommages-intérêts.

Le pilote n'a pas été assigné, les passagers considérant que le pilote n'avait jamais eu l'intention de s'engager envers eux.

La cour d'appel du canton de Vaud a rejeté la demande.

Un recours – ouvert uniquement pour violation du droit fédéral - a été formé devant la tribunal fédéral.

Le débat a porté sur l'existence d'une relation contractuelle entre les demandeurs et l'aéroclub.

Une contrat de transport international avait-il été conclu entre l'aéroclub et les deux autres personnes ?

Le fait que l'aéroclub ait affiché dans ses murs un avis de recherche d'un pilote ne signifiait pas que l'aéroclub s'était engagé à procurer un transport. L'aéroclub n'effectuait d'ailleurs pas de transport aérien. Les discussions avaient été menées uniquement avec le pilote. La preuve n'a pas été établie de la conclusion d'un contrat entre les passagers et l'aéroclub. Le recours est rejeté.

1. Un aéroclub, le pilote agissant pour le compte de celui-ci

2. Un pilote indépendant

b) Le passager

Un pilote conduit et dirige le vol, il y a un ou plusieurs passagers à bord.

Rôle passif : à bord de l'avion, du planeur, de l'hélicoptère, de la montgolfière.

Rôle partiellement actif : ULM, parapente

2°) La nature juridique de l'opération

La qualification du déplacement

En droit public économique

Est-on en présence d'un transport aérien public s'il est fait à titre gratuit ?

Quid lorsqu'il est accompli à titre onéreux ?

Le règlement n° 965/2012, dans son article 2 nouveau alinéa 1° chiffre 9, parle de « vol de découverte » pour désigner tout vol effectué contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée, proposé par un organisme de formation agréé / ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir, et visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres.

Il nomme vol de compétition l'activité de navigation aérienne consiste à faire des courses ou des concours. Chiffre 10.

Quant au vol de parade, c'est toute activité consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public. Chiffre 11.

En droit civil

La chambre civile de la Cour de cassation soumet à la qualification de transport aérien contractuel le vol effectué avec un passager à bord par l'aéro-club ou par le propriétaire du petit avion de tourisme.

Il serait préférable de voir dans ce passage consenti un contrat de déplacement aérien : l'auteur du déplacement n'est pas en effet un transporteur professionnel commercial.

Vol en montgolfière : contrat de transport aérien, même sans destination précise : Colmar, 25 juin 2010

1° Civile, 19 octobre 1999,

Droit et patrimoine 2000 p. 89 n° 2477 note Chabas,

D. 2000, sommaire 298, obs. Mercadal,

JCP E 2000. 1224 obs. Bon-Garcin

La critique de la jurisprudence civile : nous pensons inappropriée la qualification de contrat de transport retenue lorsque celui qui monte en parapente biplace ne se contente pas d'un rôle passif : pour qu'il y ait contrat de transport il faut que le passager se laisse déplacer, il a un rôle passif durant la phase du déplacement, il s'abandonne entre les mains du transporteur aérien. Si celui qui est déplacé joue un rôle actif dans la conduite, la qualification de contrat de transport ne devrait pas être retenue. Notre critique vise la solution adoptée par l'arrêt de la 1° chambre civile du 2 février 1999, RFDA 1999.209, qui applique le CAC et la CV à un accident d'un ULM biplace. Le pilote se trouvait sur le siège arrière, le « passager » était installé aux commandes sur le siège avant, ignorant des règles élémentaires de manœuvre d'un ULM. À notre sentiment, comme le passager jouait un rôle actif dans le pilotage, la qualification de contrat de transport aurait dû être écartée.

La voltige aérienne

L'exercice de voltige ne correspond pas à la qualification de transport, il échappe donc au régime du contrat de transport, la responsabilité du pilote qui offre à celui qui est monté à bord à ses côtés les émotions fortes du vol en voltige et qui cause un accident relève du droit commun de la responsabilité.

1° Civile, 25 novembre 1997, Bull. 1997.I. 332 p. 225, D. 1998 IR 32, un accident à Verdun le 7 octobre 1984, le pilote et le passager Ulrich tués, le pilote déclaré seul responsable envers les proches du passager. La société des avions MUDRY mise hors cause.

Le vol ne consistait pas en une simple promenade, mais en des figures de voltige, le vol n'avait pas pour finalité l'acheminement du passager d'un point d'origine à un point de destination, il n'y avait pas transport aérien.

Dans la même affaire mais sans intérêt pour le droit aérien, 2° Civile, 19 février 2015, Bull., n° 13-25728.

3°) Le régime de la responsabilité civile

Il existe en droit européen un règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 - entièrement réécrit par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002 - applicable à la responsabilité du transporteur aérien de passagers.

Ce dispositif concerne les transports effectués par un transporteur aérien communautaire titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en conformité avec la réglementation européenne.

Comme, dans l'aviation légère et sportive, le transporteur n'est ordinairement pas titulaire d'une telle licence, ce dispositif européen n'est en général pas applicable en cas d'accident.

Il convient alors de faire application du droit national.

a) les sources du droit

Le déplacement international

On ne peut exclure que le vol prenne une dimension internationale, voir à titre d'exemple l'accident ayant donné lieu à des décisions des juridictions suisses (tribunal fédéral du 5 juillet 2010 et du 28 mars 2011) et au commentaire de M. Laurent Chassot : il s'agissait d'un transport amical ayant tourné en 1996 à la catastrophe entre Genève et Bordeaux. On pouvait se demander si le déplacement était assumé par une société habituellement transporteur aérien ou par son président ayant piloté l'avion (l'avion ayant alors été mis par la société propriétaire à la disposition de son président). Il convient de déterminer si la CV est applicable au transport (elle est applicable s'il y a eu rémunération ou si le déplacement a été effectué par une entreprise de transport) ou sinon faire application de la loi interne désignée par la règle de conflit de lois de la juridiction saisie et ayant affirmé sa compétence.

Le déplacement est en général circonscrit dans le seul espace national et relève alors de la législation interne.

i. Les accidents survenus avant 2004

Le code de l'aviation civile, dans ses articles L. 322-3 et L. 321-3, renvoyait en ce qui concerne la responsabilité du transport de personnes à la convention de Varsovie de 1929 ou à toute convention la *modifiant* (ce qui visait le protocole de La Haye de 1955).

Tout transport aérien de personnes, même effectué à titre gratuit, est soumis en application du CAC aux articles 22 et 29 de la convention de Varsovie énonçant un arrêt de la 1^o chambre civile, 28 avril 2011, n° 09-67729.

La solution du droit interne est ainsi distincte de celle reçue en droit uniforme.

En droit interne, le pilote amateur qui déplace des passagers voit sa responsabilité régie par la CV, qu'il soit rémunéré ou qu'il agisse à titre gratuit.

Dans le transport international, le transporteur international n'est soumis à la CV, que s'il perçoit une rémunération.

Si le transport international est gratuit, la CV ne s'applique que si le vol est effectué par une entreprise de transports aériens. Effectué à titre gratuit par une personne qui n'est pas une entreprise, le vol international échappe au droit uniforme, il est soumis au droit interne.

ii. Le régime des accidents survenus depuis le 28 juin 2004, date de l'entrée en vigueur - pour la France - de la convention de Montréal du 28 mai 1999

. Thèse fixiste dominante, à fondement littéraliste : la convention de Montréal ne *modifie* pas la convention de Varsovie, mais la remplace. On en conclut alors au maintien de l'ancienne solution, c'est à dire la soumission de la responsabilité du transporteur ou du pilote à la seule convention de Varsovie modifiée par le protocole de La Haye : Colmar, 25 juin 2010, appliquant la CV.

. Thèse évolutive qui avait notre préférence, voir en ce sens notre étude publiée à la Gazette du Palais, juillet-août 2006 p. 2363 : le régime de la convention de Montréal s'applique au transport interne, parce que la convention de Montréal se dit être une modification, une modernisation, une refonte et une mise à jour du système varsovien et que le législateur français de 1957 a voulu aligner le régime interne sur le régime de droit uniforme en vigueur au niveau international.

(Nous avons l'approbation de Philippe le Tourneau, V° Contrat de transport, Encyclopédie Dalloz, Droit civil, n° 6 et 113, même si l'éminent auteur est obligé de reconnaître le caractère minoritaire de cette opinion doctrinale)

La solution du maintien dans l'ordre interne du système de la CV est quelque peu paradoxale. Avec la multiplication des ratifications et adhésions à la CM, l'application dans l'ordre international de la CV se réduit comme peau de chagrin. Quand quasiment tous les États auront accepté de ratifier la CM, la CV ne sera plus en matière de transport international qu'un texte entré dans l'histoire. Il serait paradoxal de continuer à soumettre les vols de plaisance à la CV comme une relique du passé. On serait dans la situation de certains territoires de l'outre-mer français (ou de certains petits États ayant jadis appartenu à l'empire français) où on continue à appliquer des dispositions législatives abrogées en métropole depuis des décennies. Lorsque les États ayant ratifié la CV se seront tous ralliés à la CM - ce qui est l'objectif de l'OACI - la question du maintien de la CV dans le transport interne ne devrait plus se poser, l'extension au transport interne de la CV devrait être définitivement écartée, le CAC et maintenant l'art. L. 6422-2 du code des transports exigeant en effet un texte applicable en France, ce qui ne serait plus le cas. (Il est vrai qu'on peut soulever une objection, l'application en France ne concernant peut-être au regard de l'analyse grammaticale que les textes modificatifs de la CV et non la CV proprement dite, on aurait alors le retour à la CV dans son état primitif de 1929). Pure spéculation évidemment.

La controverse n'a pas été tranchée avec clarté par les nouveaux articles L. 6421-4 et L. 6422-2 du code des transports, signe de la faiblesse du procédé de la codification administrative à droit constant. Ceux qui se prononcent pour le maintien de l'application de la CV poursuivent en fait le but suivant : il s'agit d'obtenir le maintien de la limite de réparation et des primes d'assurance raisonnables pour l'exploitant de l'aéronef. Il s'agit de faire bénéficier l'aviation légère et sportive d'un régime spécifique relativement indulgent pour l'exploitant. Il serait préférable que ce soit la loi qui édicte ce droit spécial. L'erreur de base est de soumettre par renvoi les vols de plaisance au régime de la CV (ou de la CM) : le dispositif de droit uniforme n'a pas été édicté pour régir l'aviation légère et sportive qui devrait relever du droit commun, voire d'un régime particulier ad hoc.

La jurisprudence se prononce dans l'ensemble pour le maintien des solutions anciennes et refuse au moins implicitement l'application du système de Montréal.

Question non tranchée pour un déplacement en ULM effectué en 2006 par un aéro-club, accident mortel, les ayants droit du passager fondent leur demande sur l'art. L. 322-3 CAC, on ne sait si dans la pensée de la cour d'appel le renvoi s'opérait en faveur de la CV ou de la CM ; la Cour de cassation justifie la décision de débouté, non à raison de l'absence de faute du pilote dans cette opération à titre gratuit, mais à raison non d'un contrat de transport mais d'une opération tendant à la réalisation d'un travail aérien, 1° Civile, 15 janvier 2014, Bull. civ. 2014.I.8, n° 12-12159

En revanche la cour de Rouen se prononce dans un arrêt du 11 décembre 2014, Transidit, IDIT 2015 n° 69 page 13, pour la soumission d'un vol accompli à titre gratuit dans le cadre d'un aéro-club à la CV et pour l'application de la prescription biennale. La solution eût été semblable si on avait fait preuve de modernisme en appliquant la CM.

Un accident d'ULM. Le pilote meurt de ses blessures. Le passager est grièvement blessé. La cour de Versailles dans son arrêt du 14 juin 2018 fait appel à deux ensembles normatifs pour apprécier le bien-fondé de la demande d'indemnisation formulée par la victime directe et par son épouse. La demande du passager. Le droit des transports. La cour de Versailles applique le code des transports et la CV. On est en présence d'un transport aérien gratuit, il y a faute (simple, non inexcusable) du pilote. Est en théorie opposable à la victime la limite de réparation de 114 336 euros. Le droit des assurances. La cour fait bénéficier le passager d'une réparation intégrale, celui-ci se prévalant de dispositions figurant dans le contrat d'assurance conclu par le pilote pour couvrir sa responsabilité. La demande de l'épouse du passager. Le droit des transports. L'épouse du passager se voit opposer la limite de réparation du code des transports. Le droit des assurances. L'épouse ne bénéficie pas en revanche des dispositions de la police d'assurance souscrite par le pilote étendant uniquement aux personnes blessées corporellement le règlement européen et indirectement la CM, et non aux victimes par ricochet.

Cf. infra, à propos de l'assurance aérienne.

Un accident lors d'une promenade aérienne au-dessus du bassin d'Arcachon : la chambre criminelle, 10 septembre 2019, n° 18-83858, fait application de la convention de Varsovie.

b) La responsabilité de l'auteur du déplacement

Elle est appréciée différemment selon que le vol était organisé à titre onéreux ou à titre gratuit.

- i. La solution de droit commun : le transporteur, soumis à la CV modifiée à La Haye, est tenu à ce titre d'une responsabilité présumée en cas d'accident mortel ou corporel. Cf. article L. 6421-4 al. 1° du code des transports

ii. Le droit spécial. La solution dérogatoire propre au *transporteur effectuant un transport gratuit*

La solution française qui remonte à l'article 2 de la loi du 2 mars 1957, modifiant l'article 48 de la loi du 31 mai 1924, est celle d'une responsabilité à base de faute : le demandeur doit établir la faute du transporteur ou celle de son préposé pour faire condamner civilement l'auteur du déplacement exécuté à titre *gratuit*.

α) La notion de transporteur aérien effectuant un transport gratuit

L'acte d'amitié et de gracieuseté. Le pilote n'attend rien en retour dans le transport dit bénévole. La contrepartie est absente. La gratuité est certaine.

Quid du transport à frais partagés ?

Onérosité ou gratuité ?

La situation est à mi-chemin. C'est la transposition à la matière aérienne de la pratique terrestre du co-voiturage. Le transporteur ne reçoit pas le prix du passage, il ne fait aucun bénéfice, aucun gain. Le pilote a la maîtrise du déplacement aérien. Les passagers, qui sont montés à bord avec l'accord du pilote, ont participé financièrement aux frais du transport, ils n'ont pas bénéficié d'une disposition libérale. Ils ont pris leur part dans la dépense générée par le vol aérien. Deux thèses peuvent être soutenues.

1° thèse : le vol à frais partagés exclut la gratuité.

La gratuité est exclue puisqu'un paiement est intervenu, d'autant que la solution propre au transport gratuit constitue une exception au droit commun. Le pilote n'a pas eu le comportement d'un philanthrope. Le passager a apporté son écot, il a participé au financement du transport.

Le professeur J.P. Tosi adopte, dans ses travaux publiés en particulier au Jurisclasseur, Responsabilité civile et assurances, fascicule 460-20, n° 226 in fine, une conception étroite de la gratuité, il y inclut seulement le transport bénévole et désintéressé, mais non le transport intéressé (comme la participation du passager aux frais).

2° thèse : le vol à frais partagés entre dans la catégorie des transports effectués à titre gratuit

Le site de rencontres d'offres de vols à frais partagés Wingly assimile le vol à frais partagés à un vol à titre gratuit.

C'est ce qui est soutenu par le site Droit aérien du cabinet Chevrier.

On peut citer en ce sens un certain nombre de décisions relativement anciennes publiées à la RFDA émanant des juges du fond et que référence le professeur Jean-Pierre Tosi, op.cit., n° 226

(En jurisprudence, en présence d'un vol assuré par un aéro-club et lorsque le vol est subordonné à une adhésion de pure forme au club en qualité de membre d'honneur, la cour d'appel peut considérer qu'on se trouve en présence d'un vol à titre onéreux, le transport a pour contrepartie la somme versée, cf. 1° Civile, 5 février 1980, n° 78-14538)

β) Le régime de responsabilité de l'exploitant en présence d'un transport gratuit

(Il n'est pas nécessaire qu'il soit effectué par une entreprise de transport aérien pour qu'il soit soumis au CAC et par renvoi à la CV : 1^o Civile, 28 avril 2011, n^o 09-67729, accident mortel en avril 2003, mort du pilote et de 2 passagers, une rescapée. L'aéro-club poursuivi par une caisse de sécurité sociale est apparemment habilité à se prévaloir de l'exception de prescription propre à la CV, solution étonnante en l'espèce, car l'auteur du déplacement est le pilote qui a perdu la vie, l'aéro-club était certes propriétaire de l'avion impliqué dans l'accident mais il n'était semble-t-il pas l'exploitant auteur du déplacement)

(Application de la CV à un pilote privé effectuant une promenade au-dessus d'Arcachon, 3 passagers à titre gratuit, accident peu après le décollage, les 4 occupants sont blessés, chambre criminelle, 10 septembre 2019)

(Dans certaines espèces, le demandeur, au lieu d'invoquer uniquement les solutions spécifiques du droit aérien, fonde sa demande sur les principes de la responsabilité civile extra contractuelle, responsabilité à base de faute du pilote, responsabilité du pilote considéré comme gardien de l'aéronef. Ou bien le demandeur invoque aussi bien le droit commun que le droit aérien. La Cour de cassation n'y trouve pas malice, fortifiant l'opinion selon laquelle le transport gratuit n'a pas de fondement contractuel. Voir par exemple, 1^o Civile, 30 janvier 2001, n^o 98-14368, le transporteur y est un professionnel. La victime, cependant, ne semble pas pouvoir, en présence d'un transport gratuit, invoquer l'art. 1384 al. 1^o (devenu l'article 1242 alinéa 1^o du code civil, version du 10 février 2016) pour engager la responsabilité du pilote et bénéficier d'une réparation intégrale, alors que le CAC et maintenant le CT en matière de transport gratuit exigent la preuve de la faute du pilote ou du transporteur pour que la victime obtienne réparation. L'appel au droit commun délictuel ne peut évincer les solutions du droit spécial moins bienveillantes pour les victimes, cf. 1^o Civile 4 novembre 2003, n^o 02-12158, concernant un assureur)

En matière de transport gratuit, le code de l'aviation civile édictait une solution spécifique, inspirée par le doyen Chauveau, que M. Jean- Pierre Tosi souhaitait que l'on revoie à l'occasion de la nouvelle codification. Le transporteur gratuit n'y était tenu qu'à raison de sa faute prouvée. Le législateur français mettait en place un régime hybride, combinant un emprunt partiel au système de droit uniforme avec des règles spécifiques au transport gratuit d'origine interne.

1^o Civile, 27 février 2007, Bull., n^o 03-16683

1^o Civile, 25 juin 2009, Bull. civil, 2009, I, n^o 142 : négligence : ne pas avoir vérifié au décollage la fermeture de la verrière ; erreur d'appréciation à l'atterrissage : manœuvres dans des conditions dangereuses.

Voir la chronique de M. Tosi publiée au D. 2005.719, Responsabilité du transporteur aérien : dépoussiérons le code de l'aviation civile ! Les réflexions relatives au transport gratuit apparaissent à compter du n^o 11. Le savant auteur n'a pas été entendu.

L'art. L. 6421-4, alinéa 2, du code des transports reprend en effet telle quelle la solution antérieure favorable à l'auteur du déplacement, rigoureuse pour la victime : la responsabilité de l'auteur du déplacement effectué à titre gratuit est une responsabilité à base de faute prouvée et causale.

La jurisprudence voit une faute de l'opérateur du transport agissant à titre gratuit dans des comportements comme le vol tournant à l'acrobatie, le vol à trop basse altitude, la violation des règles de vol à vue, l'absence de consultation des prévisions de la météo, la panne de carburant.

La 1^o chambre civile, 5 juillet 2012, n^o 12-12159, a refusé de transmettre au Conseil constitutionnel une QPC contestant la règle française imposant au demandeur en responsabilité d'établir la faute imputable au transporteur aérien ayant agi à titre gratuit (ou celle de ses préposés). La haute juridiction fait apparaître le bien fondé d'un régime spécifique propre à la responsabilité du transporteur à titre gratuit : différence objective de situation par rapport au transport à titre onéreux, particularisme des risques, réalisation du vol par une personne autre qu'une entreprise de transport aérien, volonté de la loi de favoriser le développement de l'aviation sportive et de tourisme auquel participent les aéro-clubs. La Cour de

cassation ne pratique pas un égalitarisme à courte vue.

Bastia, 5 février 2014, n° RG 12/01015 : avion Cessna 210 venant de Corse et se rendant à Cannes, tombant en mer en octobre 2009, passagers blessés. Attente des secours pendant sept heures. Panne du moteur de l'avion. Défaut d'entretien de l'appareil, semble-t-il.

Riom, 11 mars 2015, RFDA 2015.102 note Thierry Mazoyer : accident mortel d'un Jodel piloté par un membre de l'aéro-club de Clermont Limagne, un passager à bord. La veuve et les enfants de la victime sont déboutés, il s'agissait d'un vol à titre gratuit et les causes de l'accident n'ont pas pu être déterminées par les services de la gendarmerie, la preuve de la faute du pilote et de l'aéro-club n'est pas administrée.

Responsabilité du transporteur tempérée ou exclue en cas de faute de la victime

Quant à la charge de la preuve, M. Tosi nous indique que le demandeur a tout intérêt à se placer sur le terrain du droit commun et de la responsabilité présumée en cas d'accident mortel lors du vol aérien. C'est au défendeur, l'auteur du déplacement, d'établir la gratuité de l'opération.

Le transporteur qui prétend, pour s'exonérer de la responsabilité pesant en principe sur lui de plein droit, que la convention conclue avec le passager l'avait été à titre gratuit doit en apporter la preuve.

La non-gratuité est présumée.

Cf. en droit civil les solutions apportées par la rédaction du nouvel article 1107 du code civil, dans une économie libérale, la norme est l'onéreux, Précis Dalloz, Les obligations, 12^e édition, 2018, par Terré, Simmler, Yves Lequette et Chénéde, n° 101.

Le transport aérien privé devant la cour européenne de Strasbourg

Voir une décision de la cour européenne des droits de l'homme du 8 mars 2018, n° 44154/14, R.S c. Lettonie, uniquement en anglais, non violation de l'article 2 (droit à la vie) (enquête), la victime d'un accident de Piper lors d'un transport privé de 2008 n'avait obtenu en Lettonie réparation ni du propriétaire de l'avion, ni de la succession du pilote mort dans l'accident.

c) le montant de la réparation

Le calcul de l'indemnisation à attribuer à la victime blessée ou aux proches de la victime ayant perdu la vie dans l'accident (victimes par ricochet) ou aux organismes de sécurité sociale.
Le montant des dommages intérêts.

α. Le système de la loi de 1957 opérant renvoi à la convention de Varsovie de 1929

- La limite de réparation

Au-delà d'un certain plafond, le transporteur déclaré responsable n'est pas tenu à réparation intégrale : la limite de réparation est fixée, dans le système du code de l'aviation civile aligné sur la convention de Varsovie amendée à La Haye et repris par l'article L. 6421-4 du code des transports, à **114 366, 76 euros**.

Cf. 1^o chambre civile, 22 juin 2017, n° 16-19371, statuant à propos d'un arrêt de la cour de Paris du 2 mai 2016 ayant condamné l'aéro-club Icaria à indemniser trois passagers blessés lors d'un accident à l'atterrissage dans la limite de 114 336,76 euros par victime. Obtiennent certaines sommes, dans cette limite, la caisse d'assurance maladie et l'agent judiciaire de l'État. Il s'agissait d'un baptême de l'air donné à titre onéreux.

(La garantie d'assurance accordée par l'assureur au pilote peut parfois être d'un montant supérieur à la limite figurant dans le CAC et désormais dans le code des transports, les victimes par ricochet en cas d'accident mortel peuvent

éventuellement se prévaloir d'une stipulation pour autrui pour prétendre obtenir une réparation d'un montant supérieur au plafond légal, 1° Civile, 13 octobre 1992, n° 90-22099, Bull. civil 1992, I, n° 254, p. 167 ; Versailles, 14 juin 2018)

- Le retour dans certaines hypothèses au principe de la réparation intégrale : la mise à l'écart du plafond de réparation

Dans le système de la convention de Varsovie, la limite de réparation peut dans certaines hypothèses être écartée.

1° cas : la faute inexcusable du transporteur ou du pilote, art. L. 6422-3 CT :

Pour obtenir réparation intégrale, il faut que le demandeur établisse la présence d'une faute impliquant objectivement (appréciation in abstracto, le modèle de comparaison étant le transporteur ou le pilote prudent et avisé) la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire. La faute inexcusable représente un degré de faute intermédiaire entre la faute dolosive consciente et la faute lourde.

La faute inexcusable est reconnue établie par certains arrêts

1° civ. 2 octobre 2007 : deux arrêts

1° arrêt : défaillance dans l'alimentation en carburant

2° arrêt : accident à l'atterrissage : le pilote avait enfreint la réglementation en choisissant une approche à vue et en omettant d'effectuer une manœuvre de sauvetage, bien qu'il en fût encore temps, en refusant de remettre les gaz pour reprendre de la hauteur et se présenter vent arrière

D'autres, plus nombreux, refusent d'admettre la présence d'une faute inexcusable, 1° Civile, 27 février 2007, n° 03-16683.

2° cas : l'absence de remise du billet de passage

Le contrat de transport de passagers doit être constaté par la délivrance d'un billet, L. 6421-1 du code des transports. En ce qui concerne la sanction de la règle, la jurisprudence a ou avait opéré, semble-t-il, une distinction entre le vol accompli contre rémunération et le vol effectué à titre gratuit.

- transport accompli à titre onéreux

1° Civile, 28 juin 2006, Bull. civil, 2006, I, n° 336 p. 288, n° 03-10094, absence de remise de billet, vol de parapente, le pilote est tué, le passager grièvement blessé, la limite de réparation ne peut être opposée au passager.

1° Civile, 3 avril 2007, Bull. 2007, I, n° 140, n° 06-11071, baptême de l'air, aérodrome de Clamecy, pilote et passagers tués, non mention de la limite de réparation sur le billet qui a été remis au passager, limite de 750 000 francs écartée.

- transport effectué à titre gratuit

1° Civile, 25 juin 2009, Bull. 2009, I, n° 142, n° 07-21636, vol entrepris au départ de l'altiport de Megève en juin 2001, pilote et trois passagers tués, l'absence de délivrance de titre de transport ne permet pas d'écarter la limite de réparation, les dispositions de l'art. 3 § 2 CV sur le billet de passage et la sanction de sa non remise ou de la non-mention de la limite sont inapplicables à ce vol effectué à titre gratuit.

Il semble ressortir de cet arrêt que le transport gratuit n'est soumis que pour partie à la convention de Varsovie : en matière de transport gratuit effectué par un pilote, la loi n'exige pas la remise d'un billet de transport ; l'absence de remise d'un billet ne peut pas être sanctionnée par le retour à la réparation intégrale.

On pourrait toutefois interpréter l'arrêt de 2009 comme donnant une solution générale, abandonnant la solution antérieure donnée en matière de transport payant.

On peut d'ailleurs remarquer que c'est en matière de transport gratuit que le rappel du régime de responsabilité à l'intention du passager serait le plus opportun, le transporteur n'y encourt qu'une responsabilité à base de faute et il n'est pas tenu au-delà d'un certain plafond à une réparation intégrale. On ne peut nier l'intérêt d'une information en direction du passager destinée à le mettre en garde que si un accident venait à survenir en vol entraînant son trépas les siens risqueraient de ne percevoir aucune indemnité de la part du transporteur et lui indiquant alors l'intérêt de la prise d'une assurance. La césure transport à titre onéreux / transport effectué à titre gratuit n'obéit à aucun fondement rationnel. Si la pratique du coavionnage venait à se diffuser et qu'on veuille maintenir les solutions actuelles, exigence de la preuve de la faute du pilote en cas de transport gratuit, le vol à frais partagés lui étant assimilé, réparation limitée, il serait opportun d'imposer aux passagers acceptant de monter à bord, pour faire face à la catastrophe, la souscription d'une assurance de personnes d'un montant raisonnable.

β. La limite de réparation serait inapplicable si on venait à considérer que les dispositions du code des transports relatives à la responsabilité du transporteur autorisent le renvoi à la convention de Montréal de 1999, celle-ci ayant restauré en matière de dommage corporel le retour au principe de la réparation intégrale. La limite de responsabilité, par passager, de 114 336 euros serait alors inopérante. Pure spéculation.

- c) Le délai de deux ans à l'intérieur duquel l'action en responsabilité doit être intentée sous peine de déchéance : article L. 6422-5 du code des transports

Le transport gratuit effectué par un pilote utilisant ses loisirs pour piloter à titre privé est soumis à la prescription biennale. 1° Civile, 28 avril 2011, n° 09-67729. Un avion piloté par Joël s'écrase en 2003 après 20 minutes de vol, une seule rescapée. Le régime social des indépendants obtient la condamnation de l'aéro-club du Tricastin pour obtenir le remboursement (78 042 euros) des prestations versées à la personne ayant sauvé sa vie. La cour d'appel de Grenoble écarte l'exception de prescription opposée à la RSI. La cassation intervient.

Nature du délai biennal : il ne s'agit pas d'un délai de forclusion. La jurisprudence fait de ce délai biennal un délai de prescription. La jurisprudence française décide qu'il ne joue pas contre les mineurs, cf. art. 2235 du code civil.

L'arrêt précité de la cour de Rouen du 11 décembre 2014 considère que le délai biennal de prescription n'a pu être interrompu ni par la constitution de partie civile du passager devant le tribunal correctionnel - il existe de la jurisprudence en sens contraire - ni par l'assignation en référé expertise.

e) La compétence des tribunaux

Déplacement interne

La compétence d'attribution

Compétence des tribunaux civils : celle du tribunal judiciaire à partir de 2020.

Le tribunal correctionnel saisi de l'action publique peut être saisi à titre accessoire de l'action civile intentée par la victime.

La chambre criminelle se prévaut du particularisme varsovien pour affirmer l'incompétence des juridictions répressives pour connaître de l'action en responsabilité civile à la suite d'un accident aérien lors d'une promenade aérienne à Arcachon. Criminelle, 10 septembre 2019, n° 18-83858.

La solution est défavorable aux victimes qui peuvent plus difficilement faire la preuve de la faute de l'auteur du déplacement.

L'action civile à finalité vindicative demeure recevable.

La compétence territoriale

Le demandeur porte son action en responsabilité devant le tribunal du domicile / siège social du transporteur ou devant le tribunal du lieu de destination, art. R. 322-2 et 321-1 CAC.

Sous-Section III. La responsabilité de l'aéro-club, les relations entre l'aéro-club et ses membres, les relations entre membres de l'aéro-club

La responsabilité de l'aéro-club mise en cause par le passager, alors que l'aéro-club n'est pas le transporteur. L'éventuelle responsabilité (délictuelle) / envers le passager / de l'aéro-club ayant mis l'aéronef à la disposition du pilote.

L'aéro-club ne répond pas des actes du pilote en l'absence de lien de préposition, 1° Civile 27 février 2007, n° 03-16683.

On peut songer à engager la responsabilité du club aéronautique sur la base de faute, si l'appareil mis à la disposition du pilote est mal entretenu.

La jurisprudence admet la possibilité d'engager la responsabilité de l'aéro-club sur le fondement de l'article 1384 al. 1°, l'aéro-club ayant conservé la garde de la structure de l'appareil aérien.

1° Civile, 27 février 2007, n° 03-16683, responsabilité exclue sur le fondement de la garde de la structure à raison du parfait état de l'appareil au décollage

La responsabilité de l'aéro-club engagée par les membres de l'aéro-club. Les accidents subis par les membres de l'aéro-club pilotant l'aéronef ou se trouvant à bord et par les pilotes/instructeurs

Les déplacements collectifs entre les membres du club.

1° Civile, 20 mai 2010, n° 09-65835 : une expédition ludique entre les membres de l'aéro-club de Péronne. Un des avions est accidenté. Accident d'un avion appartenant à l'aéro-club au retour d'un voyage collectif en Hongrie. L'accident a lieu au décollage à Strasbourg. Quatre personnes à bord, deux sont éjectées et perdent la vie, les autres sont blessées. Les causes de l'accident sont multiples : mauvaise préparation du vol, fatigue de l'équipage, mauvaises conditions météo, surcharge de l'appareil, absence de dépôt de plan de vol. La Cour de cassation rejette les pourvois formés contre l'arrêt de la cour d'Amiens. L'arrêt parle d'un déplacement d'agrément entre onze membres de l'aéro-club. Trois appareils avaient accompli le voyage. L'existence d'un contrat de transport a été écartée. L'aéro-club avait perdu la garde des appareils. Appareil mis à la disposition des participants, prêt. Le président de l'aéro-club n'avait pas eu qualité de commandant à l'organisation du voyage. La plupart des participants étaient des pilotes brevetés, chacun s'était succédé aux commandes. On n'était pas parvenu à déterminer quel était le pilote qui avait la garde de l'appareil au moment de l'accident. La victime est considérée comme passager. L'aéro-club est mis hors de cause. L'assureur a été condamné à raison de la police souscrite.

TITRE IV. PILOTES, NAVIGANTS ET MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Les engins aériens et spatiaux peuvent être dirigés à distance. C'est le cas des drones civils ou militaires. C'est le cas de nombreux objets spatiaux qui sont guidés depuis des stations se trouvant au sol, alors qu'aucune personne ne se trouve à bord. Satellites météo, satellites de télécommunication, satellite d'observation de la Terre.

Les engins aériens sont le plus souvent guidés par un ou plusieurs pilotes qui montent à bord de l'aéronef et dirigent les évolutions de l'appareil aérien du décollage à l'atterrissage.

Nous allons diviser les navigateurs en deux catégories, ceux qui naviguent à bord des aéronefs, ceux qui naviguent dans les objets spatiaux évoluant dans l'espace extra atmosphérique qu'on nomme astronautes.

Chapitre I. Pilote et navigateur aérien

Y a-t-il un pilote à bord ? Pas forcément. Nombre d'engins aériens évoluent, une ou plusieurs personnes se trouvant à

bord dirigeant les évolutions dans l'atmosphère de ces engins. D'autres engins naviguent sans présence humaine à bord : les cerfs-volants, les ballons météorologiques ... sans parler des missiles, dont la nature d'aéronef est controversée.

. Le pilote à distance

Certains aéronefs évoluent sans le concours de l'homme à bord de l'engin, l'appareil aérien est télé piloté, il est guidé à distance.

L'opérateur ne monte pas à bord de l'engin, il pilote à distance un aéronef sans personne à bord ... pour le moment. On parle de télépilote.

Le pilote à distance est, selon la définition portée à l'article 3 du règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018, est une personne physique chargée de faire voler en toute sécurité un aéronef sans équipage à bord en manœuvrant ses commandes de vol, manuellement ou quand l'aéronef sans équipage à bord est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier la trajectoire à tout moment.

L'art. L. 6214-1 CT distingue trois situations.

Le manuel : Le télépilote contrôle manuellement les évolutions de l'aéronef sans personne à bord.

Le cas du vol automatique : Le télépilote est la personne qui est en mesure à tout moment d'intervenir sur la trajectoire de l'engin.

Le cas d'un vol autonome : Le télépilote est la personne qui détermine directement la trajectoire ou les points de passage de cet aéronef.

La formation des télépilotes

Le droit européen, dans le règlement 2019/947 du 24 mai 2019, pose certaines exigences en ce qui concerne la formation des pilotes à distance. Beaucoup sont des amateurs, certains pourraient être amenés à devenir des professionnels travaillant au service d'une exploitation à caractère lucratif.

L'article 8 de ce règlement vise la compétence des pilotes à distance.

Les pilotes à distance qui exploitent des UAS (systèmes d'aéronefs sans équipage à bord) relevant de la catégorie « ouverte » - - sont tenus d'observer les dispositions figurant dans la partie A de l'annexe.

UAS.OPEN.020

Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A1

Le pilote à distance doit connaître le manuel d'utilisation fourni par le fabricant de l'UAS.

S'il s'agit d'un aéronef de classe C1, il doit avoir suivi une formation en ligne ayant débouché sur la réussite d'un examen théorique en ligne. L'examen comprend 40 questions à choix multiples.

UAS.OPEN.030

Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A2

Le pilote à distance connaît le manuel d'utilisation fourni par le fabricant.

Il est titulaire d'un brevet d'aptitude de pilote à distance.

Pour obtenir ce brevet, l'intéressé doit avoir suivi une formation en ligne et réussi l'examen théorique en ligne.

Il doit avoir suivi une autoformation pratique dans les conditions d'exploitation de la sous-catégorie A3 ...

Il doit déclarer avoir suivi cette autoformation.

Il doit réussir un examen théorique complémentaire, avec 30 questions à choix multiples : il s'agit d'évaluer les connaissances du pilote en matière d'atténuation des risques au sol.

UAS.OPEN.040

Exploitations d'UAS dans la sous-catégorie A3

L'exploitation est effectuée par un pilote ayant suivi une formation en ligne et réussi un examen théorique en ligne.

UAS.OPEN.060

Responsabilités du pilote à distance

Avant de commencer une exploitation, le pilote à distance doit posséder les compétences requises pour exécuter sa tâche. Il doit être en possession d'une preuve d'aptitude lorsqu'il exploite l'UAS, sauf ...

Les pilotes à distance qui exploitent des UAS relevant de la catégorie « spécifique » satisfont aux exigences en matière de compétences définies dans l'autorisation d'exploitation dans le scénario standard, appendice I de l'annexe ou dans le certificat allégé d'exploitant d'UAS.

Ils doivent posséder certaines aptitudes, comme la capacité de gérer la trajectoire de vol et l'automatisation des aéronefs sans équipage, la capacité d'apprécier les situations, la capacité de gérer les communications aéronautiques

UAS.SPEC.050

L'exploitant s'assure que les pilotes à distance ont les compétences nécessaires en accord avec la formation prévue par l'autorisation d'exploitation, ou dans le scénario standard, ou définies par le LUC. Qu'ils ont suivi une formation de pilote

L'autorité publique délivre aux pilotes à distance l'attestation de réussite à l'examen théorique en ligne, points UAS.OPEN.020 et UAS.OPEN.040 de l'annexe.

Elle délivre les brevets d'aptitude des pilotes à distance, point UAS.OPEN.030 de l'annexe.

Elle délivre les licences de pilotes à distance qui exploitent des UAS relevant de la catégorie « certifiée », art. 18, b).

Les pilotes à distance qui exploitent des modèles réduits d'aéronefs au sein de clubs ou d'associations d'aéromodélisme satisfont aux exigences minimales en matière de compétence définies dans l'autorisation délivrée conformément à l'article 16.

Les pilotes à distance qui exploitent des modèles réduits d'aéronefs au sein de clubs d'aéromodélisme sont encadrés pour acquérir les compétences minimales requises pour l'exploitation d'UAS en toute sécurité, cf. art. 16 § 2, b), ii).

L'article 9 est relatif à l'âge minimum des pilotes à distance.

Il est en principe de 16 ans pour les exploitations d'UAS relevant des catégories ouverte et spécifique.

L'État peut fixer un âge différent pour l'exploitation des modèles réduits au sein des clubs d'aéromodélisme.

Certaines opérations n'exigent pas d'âge minimum.

Le droit interne français avait posé certaines exigences. La réglementation européenne prime.

La réglementation est destinée à permettre à l'impétrant d'assurer, en sécurité et dans le respect des règles de la navigation aérienne, le contrôle des aéronefs sans personne à bord.

C'est ce que décide l'article L. 6214-2 du code des transports.

Cette obligation de formation ne concerne pas le télépilote guidant des engins de loisir ne dépassant pas 800 grammes.

La réglementation distingue, quant à l'obligation de formation, les vols à finalités professionnelles des vols concernant des engins sans personne à bord, mais utilisés à des fins de loisir. Loisirs ou hors loisir.

La formation peut éventuellement déboucher sur l'attribution de titres.

La détention de ces titres peut être obligatoire pour l'exercice de certaines opérations professionnelles. Article L. 6214-3

CT.

La formation des pilotes à distance dans le *hors loisir*

Le décret n° 2018-67 du 2 février 2018 est relatif à la formation exigée des télépilotes qui utilisent des aéronefs civils circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir. Le CAC reçoit ces dispositions. Il y a des Dispositions de principe. Il y a des Exceptions. Un régime transitoire est prévu.

L'article D. 136-1 CAC concerne les engins dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg.

La formation prévue par le code des transports vise à l'acquisition par le télépilote des connaissances et compétences requises pour préparer et assurer le vol d'un aéronef :

Aux fins d'assurer la sécurité des tiers au sol et des autres usagers de l'espace aérien :

Dans le respect de la réglementation fixant les conditions d'emploi de ces aéronefs circulant sans personne à bord à des fins autres que le loisir, des règles de protection des données et du respect de la vie privée.

L'article D. 136-2 CAC semble concerner les aéronefs sans condition de poids, c'est à dire dont la masse en ordre d'exploitation excède 150 kg.

Le télépilote doit justifier du suivi de la formation prévue par le code des transports.

Il doit détenir un certificat et une attestation, à savoir

Pour la partie théorique, un « certificat d'aptitude théorique » délivré, après examen, par le ministre.

(L'examen théorique porte sur la réglementation relative à l'utilisation de l'espace aérien, aux conditions d'emploi des aéronefs circulant sans personne à bord, au respect de la vie privée, à la sensibilisation des dangers liés à leur utilisation et aux sanctions encourues en cas de non-respect de la réglementation applicable. Cet examen comporte également des éléments relatifs à la connaissance générale de l'utilisation des aéronefs circulant sans personne à bord, leurs performances et les principes du vol, à la préparation du vol, à la météorologie et ses effets sur la conduite du vol, à la navigation et à la radio navigation, art. D. 136-3 al. 1° CAC)

(La détention du certificat d'aptitude théorique de télépilote n'est pas obligatoire pour l'utilisation d'un aéronef civil circulant sans personne à bord dans le cadre d'un scénario opérationnel à moindre risque défini par arrêté ministériel, art. D. 136-2-1 CAC)

Pour la partie pratique, une « attestation de suivi de formation » délivrée par l'exploitant en charge de formation.

(La partie de la formation relative aux compétences pratiques porte sur la préparation du vol et de l'aéronef ainsi que sur la gestion du vol en situation normale et en situation dégradée, art. D. 136-3 al. 2 CAC)

Le ministre fixe, art. D. 136-4 CAC,

Les prérequis liés à l'âge, à l'expérience aéronautique et à la détention d'un titre aéronautique

Le programme détaillé et les modalités de l'examen pour l'obtention du certificat

Les compétences pratiques à acquérir et les modalités de délivrance de l'attestation de suivi

Les documents que le Télépilote doit détenir lorsqu'il est en action.

L'article D. 136-2-2 CAC fait au sort particulier aux télépilotes qui répondent aux exigences requises pour l'exercice d'une activité particulière en application de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent. Ces télépilotes sont réputés satisfaire à la formation et sont dispensés de l'obligation de détention du certificat d'aptitude théorique et de l'attestation de suivi de formation.

(Une disposition transitoire est prévue à l'article 2 de l'arrêté du 2 février 2018, elle concerne les télépilotes qui ne détiennent pas d'attestation d'aptitude aux fonctions de télépilotes à la date de l'entrée en vigueur de l'arrêté prévu à l'article D. 136-4. Ils sont autorisés à exercer jusqu'au 1° juillet 2019 les fonctions de télépilote. Ils doivent cependant satisfaire aux conditions fixées au premier alinéa de l'article D. 136-2-2)

Ces télépilotes doivent cependant justifier d'une attestation d'aptitude aux fonctions de télépilote dans le cadre du ou des scénarios opérationnels pour lesquels ils opèrent. C'est le ministre qui fixe les conditions dans lesquelles l'attestation d'aptitude est délivrée. L'attestation est délivrée par le ministre.

L'article D. 136-5 prévoit que le ministre fixe par arrêté les formations et les qualifications reconnues comme équivalentes à celles mentionnées à l'article D. 136-2.

Le ministre fixe les conditions dans lesquelles les titres, les connaissances, l'expérience et les aptitudes acquises sont prises en compte pour satisfaire à la formation.

Les qualifications professionnelles acquises dans d'autres états européens sont, sous condition, reconnues en France ; l'art. D. 136-5 al. 2. CAC opère un renvoi à un arrêté ministériel.

Le décret n° 2018-66 du 2 février 2018 apporte un peu de souplesse au système. Il prévoit que le ministre peut accorder, par décisions individuelles, des équivalences, pour reconnaître d'autres formations que celles prévues par le code des transports. Article R. 136-1 CAC.

La formation du pilote à distance dans le cadre du *loisir*
Le loisir.

Le pilotage des drones utilisés dans le cadre des *loisirs*

Le ministre fixe les conditions d'âge.

Le ministre fixe les documents dont le télépilote doit être muni quand il utilise l'aéronef circulant sans personne à bord à des fins de loisir.

Quelle est la formation exigée de la part des pilotes ?

C'est le décret n° 2018-375 du 18 mai 2018 qui concerne la formation imposée aux télépilotes des drones, circulant sans personne à bord, utilisés à des *fins de loisir*.

Comme on l'a dit, l'obligation de formation ne concerne pas l'usage d'engins dont la masse au décollage est inférieure au seuil de 800 grammes.

Le dispositif figure aux articles D. 136-7 et suivants du CAC.

L'article D. 136-7 concerne l'utilisation d'aéronefs dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg.

La formation consiste dans des enseignements théoriques dispensés par un cours en ligne.

L'intéressé doit répondre avec succès à un questionnaire portant sur les connaissances théoriques.

Il lui est alors délivré une attestation de suivi de formation. Cette attestation est mentionnée sur le registre des Télépilotes mis en place par le ministre de l'aviation civile.

Il existe des équivalences. La formation donnée par une fédération d'aéromodélisme en tient lieu.

Le ministre fixe la durée de validité de l'attestation.

. Les pilotes navigants

Les aéronefs évoluent ordinairement, alors que l'équipage - composé d'un ou de plusieurs pilotes - conduit le vol et assure la maîtrise la navigation aérienne de l'engin volant.

Parmi les pilotes, certains relèvent du personnel civil, d'autres appartiennent au personnel militaire.

Parmi le personnel navigant, certains ne sont pas des professionnels, d'autres le sont.

Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile se caractérise par l'exercice de la profession de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération.

Statut. Loi du 30 mars 1928 relative au statut du personnel navigant de l'aéronautique. Attributions. Formation. Situation au regard du droit du travail et du droit social.

En cas de faute, les navigants peuvent voir leurs responsabilités, disciplinaire, civile et pénale, être engagées.

Section I. La condition des navigants

L'équipage désigne l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol, art. L. 6522-1 CT.

Le règlement n° 216/2008 posait des règles communes dans le domaine de l'aviation civile.

Le règlement 2018/1139 du 4 juillet 2018 lui succède. Les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à

l'exploitation des aéronefs sont soumis aux exigences définies à l'annexe IV.

Le règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile, il a été modifié par le règlement n° 290/2012 du 30 mars 2012 et par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015.

Les membres de l'équipage de conduite, les mécaniciens, les membres de l'équipage technique et les membres de l'équipage de cabine font partie du personnel navigant.

Sous-Section I. **Le personnel navigant technique, PNT**

§ I. **L'équipage de conduite**

Il s'agit des pilotes et de leur chef, le commandant de bord.

A. *Les pilotes*

Les pilotes assurent la conduite de l'aéronef.

La composition de l'équipage : l'équipage de conduite peut être composé d'un seul pilote, de deux pilotes ou de plusieurs pilotes.

Ce sont des dispositions spécifiques qui indiquent la composition de l'équipage de conduite.

Exploitation des avions de nuit ou selon les règles de vol aux instruments IFR : équipage minimal de 2 pilotes sur les avions à turboréacteurs et les avions à turbopropulseurs disposant de plus de 9 sièges passagers.

Le nombre de membres d'équipage de conduite ne doit pas être inférieur au minimum indiqué dans le manuel de vol de l'aéronef ou aux limites d'utilisation recommandées pour l'aéronef.

On parle de co-pilote de relève en croisière pour désigner le pilote qui prend la relève du co-pilote aux commandes pendant la phase de croisière d'un vol en exploitation multi pilote au -dessus du niveau de vol 200 (FL 200), règlement du 3 novembre 2011, annexe I.

Dans certaines hypothèses, on peut se contenter d'un seul pilote. ORO.FC.202

Le commandant de bord d'un avion mono pilote exploité à des fins de transport aérien commercial – titulaire d'une CPL(A) - doit remplir certaines conditions tenant au nombre d'heures de vol à son actif, ORO.FC.A.250 point a)

Un contentieux de droit du travail s'élève parfois lorsque le transporteur entend changer de pratique et décide - réduction des coûts oblige ! - de réduire le nombre des membres d'équipage.

Soc. 12 avril 2012, n° 11-16129 : Air France en 2004 signe avec plusieurs syndicats un protocole de service moyen-courrier relatif aux vols A 320 avec Alger, 5 membres du personnel navigant composeront l'équipage. La compagnie veut imposer ultérieurement le retour à quatre, elle le décide en dénonçant le protocole ; le juge des référés interdit à la compagnie, sous une astreinte de 15 000 euros, de modifier la composition de l'équipage, il ordonne la cessation d'un trouble manifestement illicite ; approbation par la chambre sociale ; du fait de la dénonciation le protocole continuait de produire effet pour un an à compter de l'expiration du délai de préavis. En clair la compagnie avait en l'espèce procédé trop rapidement à la diminution du nombre de navigants, il lui fallait attendre que soit écoulée la période d'un an, la décision de réduction unilatérale était prématurée.

La formation des pilotes

Comment devient-on pilote d'avion ? Comment est-on habilité à voler et à conduire un aéronef ?

Il faut apprendre à piloter, il faut suivre une formation, ce qui implique un coût.

Il faut passer avec succès des examens attestant d'une compétence. L'État reconnaît cette aptitude à piloter un aéronef.

Il existe des écoles de formation des pilotes.

L'ENAC forme des pilotes français et étrangers

Les organismes de formation des pilotes doivent respecter un certain nombre d'exigences techniques et de procédures administratives. Ils doivent suivre des systèmes de gestion, adopter des programmes de formation, des procédures et des manuels conformes à la réglementation européenne. Ils doivent détenir un certificat.

Un agrément est requis en ce qui concerne les organismes de formation des pilotes, art. 24 du règlement 2018/1139.

L'Agence est compétente en ce qui concerne les agréments des organismes de formation des pilotes, art. 78 du règlement du 4 juillet 2018.

Les organismes de formation, dont le principal établissement se trouve dans un État membre, et sont agréés conformément au règlement n° 1178/2011, et qui assurent de la formation en vol, sont tenus d'observer les dispositions de l'annexe VI (motorisation complexe) ou de l'annexe VII (avions et hélicoptères à motorisation non complexe, ballons et planeurs). Article 5 § 5 du règlement n° 965/2012.

Les personnes chargées de dispenser l'entraînement au vol sont tenues d'être titulaires d'un certificat, art. 26 § 1 du règlement 2018/1139.

Les instructeurs doivent être titulaires d'une licence de pilote et d'une qualification d'instructeur, règlement du 3 novembre 2011, FCL.900

Le règlement européen donne des indications sur les cours et sur la formation pratique.

Les organismes publics

L'arrêté du 19 décembre 2017 fixe les conditions de sélection et de formation des élèves pilotes de ligne, confiées à l'ENAC.

Les simulateurs d'entraînement au vol, FSTD, Flight Simulation Training Devices. Les vols avec instructeur de vol. STD entraîneurs synthétiques de vol. Le SEFA service d'exploitation de la formation aéronautique. La facturation des coûts.

Le Royaume-Uni a obtenu certaines dérogations, dont les autres États peuvent se prévaloir, voir la décision de la Commission du 6 février 2014, JOUE du 8 février 2014. Privilèges d'un instructeur sur entraîneur synthétique de vol.

Privilèges d'un examinateur sur système synthétique de vol.

La formation spéciale pour la pratique de la voltige aérienne

Les organismes privés assurant la formation des navigants

Les aides d'État

Décision de l'autorité de surveillance AELE du 1^{er} juillet 2009, aide accordée à la formation des pilotes de ligne dans le comté de Troms : le Norah European Aviation Resources avait porté plainte à l'encontre d'une aide, accordée sur le budget national, à l'école supérieure d'aviation norvégienne qui est une SARL, rejet partiel.

Création, par Singapour Airlines et CAE (Canada) d'une entreprise commune : exploitation d'un centre de formation de pilotes à but commercial, fournir des formations de qualification de type et de maintien des compétences en vol pour certaines plateformes Boeing, JOUE du 9 février 2018, C 48/9.

CAA de Marseille, 10 octobre 2014, n° 12MA03752, : l'aéro-club Les Ailes Varoises a implanté un hangar à Vinons sur Verdon, il se voit refuser, par la DGAC, l'instruction d'une demande d'homologation comme organisme formateur d'instructeur de pilotes d'ULM pour défaut de moyens matériels pour la formation des stagiaires, l'association ne justifiait pas d'une autorisation d'occupation du domaine public délivrée par l'autorité gestionnaire le syndicat mixte des pays du Verdon, l'aéro-club est débouté.

L'attestation de la compétence professionnelle des pilotes et membres de l'équipage de conduite

Les pilotes sont en principe tenus d'être titulaires d'une licence de pilote, voir art. 21 § 1 du règlement 2018/1139. Il y a des exceptions. La licence de pilote est délivrée sur demande, le demandeur doit remplir certaines exigences. La licence précise les privilèges accordés au pilote.

Les personnes assurant la conduite d'un aéronef doivent être titulaires de titres aéronautiques et de qualifications, art. L. 6511-1 CT.

Les titres aéronautiques de membre d'équipage de conduite d'avions ou d'hélicoptères.

Annexe 1 à la convention de Chicago

Le règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011 détermine les exigences techniques et les procédures applicables au

personnel navigant de l'aviation civile, 193 pages au JOUE du 25 novembre 2011. Ce règlement a été plusieurs fois modifié. Il présente VII annexes. Article L. 6511-1 du code des transports

Les personnes désirant être titulaires de ces marques de reconnaissance professionnelle passent des examens théoriques et subissent des épreuves pratiques attestant de connaissances générales théoriques et pratiques.

Les formes et le contenu de l'examen sont précisés par le droit européen.

La réglementation européenne contient des dispositions concernant les examinateurs, règlement du 3 novembre 2011, annexe 1, FCL.1000

L'intéressé ne présente l'examen que sur recommandation d'un organisme de formation agréé qui a dispensé les cours.

On a introduit récemment dans les règles de navigabilité les éléments d'évaluation de l'adéquation opérationnelle dans les modalités d'exécution de la certification de type. Voir le R. n° 70/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le R. n° 1178/2011.

Ce dispositif concerne le candidat à une formation de qualification de type. Les cours de formation de qualification de type incluent certaines matières obligatoires. Il peut y avoir une formation aux essais en vol.

Consulter également le règlement n° 71/2014 du 27 janvier 2014 modifiant le R. n° 965/2012.

Le règlement n° 1178/2011 est modifié par un règlement n° 245/2014 du 13 mars 2014, celui-ci permet certaines dérogations, il corrige certaines erreurs ou impropriétés du règlement, il s'intéresse au vol des pilotes de planeurs dans les nuages ! Modification par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015. Modification du règlement n° 1178/2011 par le règlement 2016/539 du 6 avril 2016. Modification par le règlement 2018/1065 du 27 juillet 2018.

Le *brevet* est un diplôme sanctionnant les capacités professionnelles requises pour l'exercice de certaines fonctions à bord d'un aéronef. Les brevets sont acquis définitivement.

Le brevet de pilotes d'essais d'avion

Le brevet de pilote d'essais d'hélicoptères

(Limite d'âge portée à 65 ans concernant les titulaires des brevets de pilote des corps technique de la navigation aérienne, arrêté du 17 janvier 2018)

La *licence* de pilote

La licence est un titre qui confère le droit, pour une période déterminée, au titulaire d'un brevet d'exercer à bord d'un aéronef les fonctions correspondant à ce brevet.

Ce titre est délivré par l'autorité nationale compétente.

Nul ne peut, sous sanction pénale, être pilote sans être titulaire d'une licence en cours de validité, article L. 6531-1 CT.

Le régime français prévoyait l'existence de plusieurs modèles de licence.

Licences de membre d'équipage de conduite d'avions

Licence de pilote de ligne avion ATPL

Licence de pilote d'avion en équipage multiple MPL

Licence de pilote commercial CPL

Licence de pilote professionnel avion

Licences de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères

Licence de pilote de ligne hélicoptère

Licence de pilote professionnel hélicoptère

La réglementation européenne prévoit des mesures transitoires et prévoit le remplacement des licences nationales conformes aux JAR en licence de droit européen, art. 4 § 1.

Des dispositions ont été prises pour la conversion des licences non conformes aux JAR, art. 4 § 2 et 3. Annexe II.

Les États européens peuvent accepter les licences délivrées par des États tiers, art. 8. Annexe III.

Il y a également place pour des accords entre l'UE et un État tiers.

Les titulaires de licence d'équipage militaire peuvent obtenir une licence de pilote, on tient compte de leur expérience et de leurs compétences acquises dans le cadre des activités militaires.

Le règlement 1178/2011 du 3 novembre 2011, plusieurs fois modifié, organise un certain nombre de catégories de

licences. Il prévoit un régime transitoire.

La licence de pilote d'aéronef léger, LAPL.

L'intéressé détient le privilège d'exercer sans rémunération comme commandant de bord en exploitation non commerciale.

[Les élèves précoces habilités à voler, avant même l'obtention de la licence.

Chaque État membre peut autoriser les élèves pilotes qui suivent une formation en vue d'une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) à exercer des privilèges « sans supervision », sous les conditions suivantes :

Le cadre des privilèges se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage.

Les privilèges sont limités :

Tout ou partie du territoire national

Vol uniquement sur des aéronefs immatriculés dans l'État membre qui donne l'autorisation

Vol uniquement sur des aéronefs (avions ou hélicoptères) monomoteur à pistons dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 2000 kg, ou

Vol de planeurs ou de ballons

L'élève pilote a déjà effectué une certaine formation, il reçoit des crédits une fois autorisé à voler.

Nouvel article 4 § 7 du règlement n° 1178/2011, rédaction du règlement 2019/430 du 18 mars 2019, pris en faveur de l'aviation générale, pour promouvoir les sports aériens et les activités de pilote de loisir.]

L'État contrôle l'utilisation des autorisations délivrées afin de garantir un niveau acceptable de sûreté de l'aviation.

L'État prend les mesures appropriées en cas de risque ou d'observation préoccupante

L'État qui accorde l'autorisation fait un rapport triennal à la Commission et à l'Agence.

(Les États peuvent jusqu'au 8 avril 2020 prévoir des règles nationales permettant à des personnes en formation modulaire de voler alors qu'elles n'ont pas encore la LAPL, article 12 § 2 bis du règlement n° 1178/2011)

La LAPL pour avions. L'intéressé détient les privilèges d'agir comme pilote commandant de bord d'avions monomoteurs à pistons (terre) ou des TMG moto planeurs ayant une masse maximale au décollage ne dépassant pas 2000 kg, transportant 3 passagers maximum. Pas plus de 4 personnes à bord.

La LAPL pour hélicoptères

La LAPL pour planeurs. Le lancement de l'engin se fait à l'aide d'un treuil ou d'un véhicule, ou c'est un lancement aéro-tracté ou un décollage autonome, ou un lancement par élastique.

La LAPL pour ballons

La licence de pilote privé, PPL. Le titulaire agit comme commandant de bord ou co-pilote, sans rémunération, sur des avions ou des moto-planeurs en exploitation non commerciale. Avions. Hélicoptères. Dirigeables.

La licence de pilote de planeur, SPL

La licence de pilote de ballon, BPL

La licence de pilote commercial, CPL

Un arrêté du 9 novembre 2018 concerne le titre professionnel de pilote commercial (Commercial Pilote Licence – CPL – avion et hélicoptère). Ce titre est enregistré au répertoire national des certifications professionnelles au niveau IV.

La licence de pilote en équipage multiple, MPL. Permet d'agir comme co-pilote. La formation pour cette licence est en général dispensée par un organisme de formation qui dépend d'un transporteur aérien.

Il y a des exigences pour la formation au décollage et à l'atterrissage. Le cours de formation inclut, sous la supervision d'un instructeur, au moins 12 décollages et atterrissages pour garantir la compétence. On prévoit sous certaines conditions un minimum de 6. Annexe I (partie FCL), appendice 5, point 11, règlement n° 1178/2011.

La licence de pilote de ligne, ATPL.

Elle permet d'agir comme commandant de bord sur des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial. Exigences particulières pour la catégorie des avions. D'autres exigences pour la catégorie des hélicoptères.

Un arrêté du 9 novembre 2018 concerne le titre professionnel de pilote de ligne (Air Transport Pilote Licence – ATPL – avion et hélicoptère). Ce titre est enregistré au répertoire national des certifications professionnelles au niveau II.

Il a été constaté depuis une dizaine d'années un certain nombre d'accidents mortels imputables au décrochage et à la perte de contrôle des avions. Le règlement d'exécution 2018/1974 du 14 décembre 2018 soumet les pilotes à une formation spécifique en ce domaine, voir l'article 4 ter du règlement n° 1178/2011.

Les militaires de l'armée de l'air, détenteurs de titres aéronautiques militaires, possèdent des crédits leur permettant sous certaines conditions d'obtenir une licence du personnel civil, voir arrêté du 26 avril 2017.

Les *qualifications* sont des mentions portées sur une licence ouvrant à son titulaire certaines modalités d'exercice des privilèges afférents à la licence, elles sont propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol.

Qualification de vol aux instruments, IR.

Nécessaire pour les opérations en IFR. Validité d'un an. Prorogation, contrôle de compétences. Renouvellement. Avions. Hélicoptères. Dirigeables.

Un arrêté du 9 novembre 2018 concerne le titre professionnel de pilote commercial avec qualification de vol aux instruments (Commercial Pilote Licence / Instrument Rating – CPL/IR – avion et hélicoptère). Ce titre est enregistré au répertoire national des certifications professionnelles.

Les pilotes ne peuvent effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) qu'après s'être vu octroyer des privilèges PBN faisant l'objet d'une mention sur leur qualification de vol aux instruments (IR), art. 4 bis du règlement n° 1178/2011 (issu du règlement 2016/539). Une navigation fondée sur les performances désigne une navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performances applicables aux aéronefs exploités sur une route ATS, conformément à une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné, annexe I a) du règlement n° 1178/2011 modifié.

(Les États peuvent jusqu'au 8 avril 2021 autoriser un pilote à exercer des privilèges limités pour piloter des avions selon les règles du vol aux instruments. L'intéressé n'a pas encore satisfait à toutes les exigences pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments. Il s'agit là d'une disposition provisoire dans l'attente de l'instauration d'une qualification de base pour le vol aux instruments, article 4 § 8 du règlement n° 1178/2011)

Qualifications de classe et de type, donnant au titulaire le droit d'agir comme pilote sur une classe ou sur un type d'aéronef.

Exigences particulières pour la catégorie des avions : avions mono pilotes multi moteurs, avions non complexes hautes performances mono pilotes, avions complexes hautes performances mono pilotes, avions multi pilotes

Exigences particulières pour la catégorie des hélicoptères

Exigences particulières pour la catégorie des aéronefs à sustentation motorisée

Exigences particulières pour la catégorie des dirigeables

Qualifications additionnelles

Qualification de vol acrobatique

Qualifications pour le remorquage de planeurs et le remorquage de banderoles

Qualification de vol de nuit

Qualification de vol en montagne

Qualification pour les essais en vol

C'est la direction de la sécurité de l'aviation civile qui est chargée d'informer les autorités des États membres de l'UE de l'identité de professionnels reconnus coupables par la justice d'avoir présenté de fausses preuves à l'appui de leurs qualifications professionnelles. Art. 2-1 du décret du 11 décembre 2008 créant la direction de la sécurité (rédaction due au décret n° 2016-1210 du 8 septembre 2016).

[Des dispositions analogues concernent les licences, qualifications et habilitations de membre d'équipage de conduite d'avions et d'hélicoptères propres au personnel navigant militaire]

Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés peuvent être pilotés sans titre aéronautique, art. L. 6511-1 al. 2

Le pilote pour faire du transport commercial ou du transport de passagers doit avoir une expérience récente, avoir fait des décollages dans les semaines précédentes, voir le règlement 1178/2011 du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.060.

Conseil d'État, référés, 29 décembre 2015, n° 394999 : le syndicat des pilotes de ligne France ALPA n'obtient pas la suspension de l'arrêt du 28 septembre 2015 concernant les opérations d'hélicoptère : les membres d'équipage technique assurent les tâches liées à l'utilisation d'un treuil, les membres d'équipage technique des opérations du service médical d'urgence assistent le pilote. Ils font partie des personnels navigants, ils suivent des formations et subissent des évaluations, ils n'appartiennent pas à l'équipage de conduite mais à l'équipage technique, ils n'accomplissent pas des tâches relevant du pilotage.

[Sanctions.

Le ministre peut retirer en cas de faute grave à un pilote ses licences de pilotage d'aéronef.

CAA de Bordeaux, 5 février 2019, n° 16BX03053. L'intéressé est convoqué devant le conseil de discipline. Il est informé des poursuites dont il fait l'objet, ainsi que des procès-verbaux d'infraction. Il peut être auditionné.

Plusieurs faits distincts sont reprochés au pilote.

L'intéressé détenait la qualification de classe monopilote monomoteur, SEP, qualification qui avait expiré. En dépit de cette expiration, l'intéressé avait réalisé quatorze vols.

L'intéressé arrivait à l'aéroport de Cayenne, alors que le transpondeur de son avion était éteint et que sa position n'était pas enregistrée par le TCAS d'un avion Airbus, les deux avions se trouvant à proximité. Gravité de l'infraction.

Le pilote décolle sans avoir procédé à une annonce radio avant le décollage. Un véhicule commandé par un pompier est accidenté. Violation flagrante de la réglementation.

L'intéressé demandait l'annulation des sanctions, qu'il n'obtient pas ...]

L'attestation de bonne santé physique et mentale

L'aviation est une activité dangereuse, il faut éviter les collisions entre aéronefs ou que l'appareil s'écrase au sol.

Les pilotes doivent être autant que possible à l'abri d'un malaise et donc présenter un bilan de bonne santé physique et psychique.

Les pilotes doivent être titulaires d'un [certificat médical](#) de pilote, art. 21 du règlement 2018/1139.

Cette question a été portée sur la place publique du fait de l'accident du 24 mars 2015 de l'avion de la Germanwings se rendant de Barcelone à Düsseldorf qui a été causé par les délires suicidaires d'un co-pilote atteint de troubles psychologiques. Ce pilote était titulaire, depuis avril 2008, du certificat médical de classe 1, celui requis pour les pilotes professionnels. Ce certificat médical faisait état depuis juillet 2009 d'une dérogation en raison d'un épisode dépressif grave sans symptômes psychotiques ayant duré d'août 2008 à juillet 2009. Le certificat était invalidé en cas de rechute dans la dépression. Le certificat médical avait été prorogé pour la dernière fois en 2014. 5 mois après cette prorogation, en décembre 2014, le pilote a développé des symptômes, il a consulté un psychiatre. En mars 2015, le médecin traitant a recommandé un traitement en hôpital psychiatrique. Un psychiatre a prescrit des antidépresseurs et des somnifères en février et mars 2015. Des avis d'arrêt de travail pour maladie ont été délivrés par ces médecins, qui sauf un n'avaient pas été transmis à l'employeur Germanwings.

Le co-pilote avait le devoir moral et juridique de cesser de voler, il aurait dû cesser d'exercer les privilèges de sa licence et demander au service médical s'il était apte à reprendre les vols, la dépression peut mener à des actes suicidaires, mais le pilote ne voulait probablement pas s'auto accuser.

Personne n'avait informé l'employeur de la situation psychique du sujet, ni la famille, ni le milieu professionnel, ni les médecins allemands tenus en principe au secret professionnel.

Ces médecins, qui connaissaient probablement la profession de leur patient, ont été plus qu'imprudents en ordonnant un traitement à base d'antidépresseurs, ce qui aurait dû entraîner l'interruption de l'activité professionnelle. Il est vrai qu'ils délivraient des arrêts de travail, dont le malade n'usait pas, ne voulant pas mettre son employeur en alerte.

Le rapport parle d'un épisode dépressif psychotique. L'analyse du corps du co-pilote a montré la présence de médicaments antidépresseurs et d'un somnifère.

La situation est, indépendamment du caractère horrible de cet accident, fâcheuse pour le personnel de conduite, tout pilote pouvant être considéré par des esprits soupçonneux comme un assassin en puissance, qu'il faudrait soumettre à des investigations d'ordre psychiatrique continues. Le contrôle médical ne peut être satisfaisant que si les médecins sont compétents et appliquent correctement la réglementation sans laxisme ou rigorisme excessif. Il suppose également la contribution, la participation et la sincérité de de l'élève ou du pilote qui postule pour le certificat ou qui demande son renouvellement.

On peut consulter, publié le 13 mars 2016, le rapport final du BEA sur cet accident tragique, l'avion s'étant écrasé sur le territoire de la commune de Prads-Haute Bléone, en Haute Provence.

Ce rapport, p. 80, fait état depuis 1980 d'une douzaine d'incidents ou d'accidents, dont la cause résulte ou pourrait résulter de la volonté suicidaire du pilote. Le risque existe, il est minime.

L'annexe 1 de la convention de Chicago contient des dispositions concernant l'aptitude médicale des pilotes. C'est ainsi que le demandeur d'une attestation médicale de classe 1 ne doit pas en principe être atteint d'un trouble mental le mettant dans l'impossibilité d'exercer avec sécurité les privilèges de la licence sollicitée.

La norme européenne de transposition est principalement inscrite dans l'annexe IV, Partie-MED, du règlement n° 1178/2011 du 3 novembre 2011, règlement AIRCREW entré en application le 8 avril 2012. Il convient également tenir compte de modifications ultérieures et de la création de nouvelles annexes, en particulier par le règlement n° 290/2012 du 30 mars 2012, ainsi que par le règlement 2019/27 du 19 décembre 2018.

En vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers, l'autorité contrôle ou fait contrôler l'aptitude physique des personnes chargées du pilotage et favorise la prévention de l'inaptitude, art. L. 1323-1 c. transports.

Le corps médical

Des médecins, très spécialisés ou non, sont appelés à effectuer les examens médicaux et à délivrer (ou refuser de délivrer) au candidat initial ou au pilote demandeur d'un renouvellement le certificat médical exigé.

Quels sont les médecins qui disposent de la compétence et de la capacité pour vérifier l'aptitude des pilotes et des candidats pilotes ?

Tout dépend du titre que requiert le pilote.

Les textes européens prévoient plusieurs intervenants aux compétences distinctes. La France utilise apparemment une terminologie différente.

Les centres aéromédicaux, AeMC, sont des structures qui contrôlent les aptitudes médicales du personnel navigant. Ils doivent être titulaires d'un certificat pour les centres aéromédicaux, annexe VI, ARA.AeMC.110, appendice V de l'annexe VI, ORA.AeMC.105. C'est la structure médicale la plus savante. Un agrément est requis en ce qui concerne les centres aéromédicaux, art. 24 § 1 du règlement 2018/1139.

Le dispositif européen prévoit parallèlement l'existence des médecins, examinateurs aéromédicaux, AME. Ils délivrent les certificats médicaux de classe 2, pour les non professionnels, ainsi que pour la licence LAPL. Ils peuvent renouveler les certificats médicaux de classe 1. Ils peuvent effectuer les examens concernant les membres de l'équipage de cabine.

MED.D.001. MED.D.011.

Ces médecins spécialistes doivent eux-mêmes être certifiés, le certificat étant délivré pour trois ans, MED.D.030. Ils doivent avoir achevé avec succès une formation de base en médecine aéronautique. Annexe IV, MED.D.005. MED.D.015. MED.D.020 en ce qui concerne le cours de formation en médecine aéronautique. Voir annexe VI, ARA.MED.200 et suivants.

Il y a le médecin généraliste GMP.

Il peut sous conditions délivrer des certificats médicaux pour licence LAPL. Annexe IV, MED.D.035.

Il y a la médecine du travail, OHMP, pour l'évaluation des membres de l'équipage de cabine (hôtesse de l'air). MED.D.040.

L'annexe prévoit l'existence de cours de formation en médecine aéronautique. Les élèves passent un examen écrit, une attestation d'achèvement est délivrée à ceux qui ont satisfait à l'examen.

Il existe au Val de Grâce un centre de formation de médecine aéronautique, voir l'arrêté du 2 juin 2014.

Il existe un manuel de médecine aéronautique civile de l'OACI.

Il existe une organisation professionnelle internationale qui a son siège aux États-Unis et qui regroupe des personnes spécialisées dans la pratique clinique de la médecine aérospatiale, ASMA, Aerospace Medical Association.

Les personnes intervenant dans un examen ou une certification de nature médicale sont tenues de veiller à tout moment au respect du secret médical. Voir MED.A.015, annexe IV modifiée du règlement n° 1178/2011.

Les centres et les examinateurs conservent les dossiers des évaluations et examens médicaux effectués ainsi que leurs résultats pendant au moins 10 ans. MED.4.025 d).

L'autorité responsable de la délivrance des licences réexamine les rapports d'examen et d'évaluation, elle informe les médecins de toute incohérence, méprise ou erreur commise lors du processus d'évaluation, annexe VI, ARA.MED.315.

La réglementation européenne a créé le répertoire aéromédical européen, EAMR. Il est géré par l'agence de l'UE pour la sécurité aérienne. Ce répertoire réunit un certain nombre de données sur les médecins certifiés et les demandeurs de certificat médical. L'accès est limité. Annexe VI, modifiée, du règlement n° 1178/2011, ARA.MED.160.

Le caractère obligatoire du certificat médical

La nécessité du certificat médical pour les pilotes.

Le certificat médical est associé à la licence. Il est requis.

L'annexe VI donne le modèle de licence de membre d'équipage de conduite à adopter, ARA.MED.130

Les privilèges de la licence ne sont exercés que si le titulaire dispose d'un certificat médical valide pour le privilège exercé.

Les textes prévoient ce qui est relatif à la délivrance, à la validité, à la prorogation et au renouvellement du certificat médical.

Les États membres peuvent accepter les licences de pays tiers ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers, article 8 § 1 du règlement n° 1178/2011, modifié par le règlement 2015/445 du 17 mars 2015.

En ce qui concerne l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique professionnel de l'aéronautique civile, les textes distinguent entre les pilotes de ligne en exploitation mono pilote, ceux en exploitation multi pilote, les mécaniciens navigants, ingénieurs navigants et navigants et les parachutistes professionnels.

La délivrance initiale

Le certificat médical ne peut être délivré que si les examens ou évaluations requis et une évaluation de l'aptitude ont été effectués.

Le règlement prévoit plusieurs classes du certificat médical.
Le titulaire de la licence ne détient pas plusieurs certificats médicaux.
Tout médecin n'est pas habilité à délivrer le certificat.

La classe 1.

Les demandeurs ou les titulaires d'une licence de pilote professionnel (CPL), d'une licence de pilote en équipage multiple (MPL) ou d'une licence de pilote de ligne sont en possession d'un certificat médical de classe 1.
Ce certificat ne peut être délivré que par un centre aéromédical.

Si le demandeur ne satisfait pas entièrement aux critères, le certificat peut être délivré avec une limitation opérationnelle, comme valide seulement comme co-pilote ou avec un co-pilote qualifié. C'est l'autorité de délivrance des brevets qui effectue l'évaluation.

Le certificat médical de la classe 1 est valable 12 mois (seulement six mois si le pilote a plus de 60 ans, ou s'il a plus de 40 ans et qu'il exerce des activités de transport aérien commercial mono-pilote de passagers). MED.A.045, a).

17000 certificats médicaux de classe 1 sont émis et prorogés, renouvelés chaque année en France. 380 candidats sont déclarés inaptes. La France ne délivre pas de certificat médical à un pilote ayant déclaré absorber des médicaments antidépresseurs.

La classe 2

Pilote non professionnel

Le pilote détient au moins un certificat médical de classe 2, lors de l'exercice des privilèges d'une licence de pilote privé (PPL), d'une licence de pilote de planeur (SPL), ou d'une licence de pilote de ballon (BPL).

Idem, pour des vols commerciaux de planeur ou de ballon, en ce qui concerne la SPL ou la BPL.

Si une qualification pour vol aux instruments ou une qualification de vol aux instruments en route est ajoutée à une PPL (licence de pilote privé), le titulaire de la licence se soumet une audiométrie par sons purs. MED.A.030, e).

Les certificats médicaux sont délivrés par un AeMC, centres aéromédicaux, ou un AME, examinateurs aéromédicaux.

Les certificats médicaux de classe 2 sont valables pendant une période de 60 mois jusqu'à l'arrivée à 40 ans. 24 mois pour la personne entre 40 et 50 ans. 12 mois pour les titulaires de licence de plus de 50 ans.

LAPL

(Licence du pilote avion léger)

Le pilote doit, lors de l'exercice des privilèges, détenir un certificat médical pour LAPL valable.

Un généraliste peut, si le droit national le permet, délivrer l'attestation.

La validité du certificat est de 60 mois (jusqu'à 40 ans). 24 mois pour les titulaires ayant plus de 40 ans.

Si une qualification de vol de nuit est ajoutée à une PPL ou à une LAPL, le titulaire de la licence doit avoir une vision sûre des couleurs, MED.A.030, d).

Un élève-pilote ne peut voler en solo, à moins de posséder un certificat médical tel que requis pour la licence correspondante, MED-A.030 de l'annexe IV du règlement n° 1178/2011.

La prorogation ou le renouvellement

Le certificat n'est pas perpétuel, il est délivré à temps, il est prorogé ou renouvelé par un centre ou un examinateur médical. Le demandeur doit alors fournir un dossier médical complet, il doit fournir si on le lui demande les résultats des examens et tests médicaux effectués par le médecin traitant ou par tout spécialiste. MED.A.040, d). Le centre ou l'examineur effectue l'évaluation aéromédicale sur la base des examens et tests médicaux requis pour le certificat médical pour vérifier que le demandeur satisfait à toutes les exigences de la présente partie.

L'évaluateur médical de l'autorité de délivrance des licences peut délivrer ou délivrer à nouveau un certificat médical.

MED.A.040, f).

L'examen médical imposé est plus ou moins approfondi. Le candidat commence par répondre à un questionnaire. Il indique ses antécédents médicaux.

En ce qui concerne les certificats médicaux de classe 1 et 2, l'intéressé subit un examen cardiaque, on effectue la mesure de la pression artérielle, on pratique un examen de l'appareil respiratoire (pulmonaire), un examen de l'appareil digestif. On examine les systèmes métabolique et endocrinien (diabète), on fait un examen du sang, de l'appareil uro-génital, de gynécologie. Le cas du demandeur positif au VIH est envisagé, il peut être sous certaines conditions déclaré apte. On tient compte de la taille, de la longueur des bras et des jambes pour que le candidat puisse exercer en toute sécurité.

Santé mentale. L'annexe contient des dispositions relatives à la psychiatrie, MED.B.055.

Le médecin qui conduit l'évaluation psychiatrique conduit une discussion générale avec le candidat et observe son comportement.

[Les textes indiquent d'une manière générale que les médecins informent le demandeur des conséquences pouvant découler d'une déclaration incomplète, imprécise ou fautive concernant ses antécédents médicaux, MED.A.025. Les médecins informent l'autorité de délivrance des licences lorsque le demandeur produit une déclaration incomplète, imprécise ou fautive concernant ses antécédents médicaux.]

L'intéressé présentant des troubles névrotiques, des troubles mentaux et comportementaux doit se soumettre à un examen psychiatrique, examen qui doit avoir un résultat satisfaisant pour qu'on puisse statuer sur l'aptitude du sujet. Le demandeur présentant des antécédents ou un diagnostic établi de schizophrénie, de troubles schizotypiques ou délirants est déclaré inapte. Idem en ce qui concerne le sujet auteur de tentative de suicide ou d'automutilation. Le demandeur ne doit pas présenter de déficiences psychologiques établies.

Neurologie. MED.B.065.

L'épilepsie.

Ophtalmologie. MED.B.070.

Le pilote doit avoir de bons yeux et doit bien distinguer les couleurs des feux colorés. Il y a un examen initial, et ensuite des examens périodiques. On admet sous certaines conditions les verres correcteurs, lunettes ou lentilles de contact. On teste la perception des couleurs.

Oto-rhino-laryngologie, MED.B.080.

On teste l'audition.

Dermatologie. MED.B.085.

Oncologie. MED.B.090

Les résultats de l'examen médical

Une fois que l'évaluation ou que l'examen médical est achevé, il est déclaré à l'intéressé s'il est apte, s'il doit être réorienté, ou s'il est inapte.

En présence de demandeurs d'un certificat médical, le centre ou l'examineur soumet sans délai un rapport à l'autorité de délivrance des licences comprenant le résultat de l'évaluation et une copie du certificat médical. MED.A.025, b), 4), de l'annexe IV.

L'aptitude

Le certificat médical est délivré.

Le certificat médical peut être affecté d'une ou plusieurs limitations. C'est le cas si le demandeur n'a pas pleinement satisfait aux exigences légales. Il peut lui être interdit de prendre des passagers.
Dans d'autres hypothèses, le pilote reçoit un certificat médical valable seulement comme copilote, ou avec un copilote qualifié.

La réorientation.

Dans certaines hypothèses, on ne peut statuer immédiatement sur l'aptitude ou l'inaptitude. Le candidat doit être réorienté. Le renvoi signifie que le demandeur ne satisfait pas entièrement aux exigences mais qu'il n'est pas susceptible de mettre en danger la sécurité des vols.

Le candidat fait donc l'objet d'un renvoi devant l'autorité de délivrance de la licence, l'aptitude médicale de l'intéressé est sujette à caution, le niveau local auquel le candidat s'était adressé n'a pas voulu ou pu se prononcer définitivement. Le dossier vient alors au degré supérieur directement dépendant de l'autorité publique. En ce cas, c'est un *évaluateur médical* du service de délivrance des licences qui fera l'évaluation finale et déterminera l'aptitude physique du candidat. Les évaluateurs médicaux sont des médecins ayant une expérience et de connaissances spécifiques en médecine aéronautique, ils ont reçu une formation spécifique quant à la procédure de certification médicale. Annexe VI, ARA.MED.120 et 125.

L'inaptitude.

La personne affectée de certaines anomalies est de plein droit déclaré inapte, MED.B.005.

Si l'évaluation révèle l'inaptitude de l'intéressé, le centre ou l'examineur l'informe de son droit de recours. L'ARA.MED.325 de l'annexe VI envisage dans les cas limites et litigieux la possibilité d'un réexamen médical.

Les refus peuvent être déférés devant la juridiction administrative.

Voir à titre d'exemple l'arrêt du Conseil d'État du 5 juin 2015, n° 389610, déclaration d'inaptitude d'un commandant de bord d'Air France par le médecin du centre d'expertise aéronautique de Paris. Demande de dérogation formée auprès du conseil médical de l'aéronautique civile. Rejet, l'intéressé étant invité à représenter son dossier après une expertise classe 1 par le centre principal d'expertise médicale du personnel navigant de l'hôpital d'instruction des armées Percy. Déclaré inapte au vu de l'expertise par le conseil médical de l'aéronautique civile. Contentieux.

Conseil d'État, 30 décembre 2015, n° 389601 : un commandant de bord a été, à la suite d'un incident de vol, placé en arrêt de vol. Déclaré inapte par le médecin du service médical de la compagnie, puis par le centre d'expertise médicale aéronautique de Paris. L'intéressé saisit le conseil médical de l'aéronautique civile, il est déclaré inapte.

Les motifs : vulnérabilité psychique du sujet, psychorigidité, hypertrophie du moi, risque d'effondrement dépressif, troubles pathologiques sérieux sur le plan psychiatrique mettant en cause la sécurité des vols.

Les titulaires de licence ne doivent pas exercer les privilèges de leur licence si leur aptitude médicale est ultérieurement diminuée. MED.A.020. Ce qui fait appel à la conscience de chacun.

Le titulaire du certificat médical consulte alors un centre aéromédical ou un examinateur aéromédical pour vérifier s'il est apte à reprendre l'exercice de ses privilèges.

Le texte de 2015 envisage la possibilité d'un régime dérogatoire à l'initiative de deux ou plusieurs États membres. L'annexe VI modifiée contient le point ARA.MED.330 intitulé Circonstances médicales particulières. Les États intéressés établissent un protocole d'examen médical, du fait de techniques, traitements ou procédés médicaux nouveaux. Les candidats ne satisfont pas aux exigences de droit commun, mais on a la preuve qu'avec ces procédés nouveaux l'exercice aérien se déroulera en toute sécurité. Ils pourront ainsi se voir délivrer un certificat médical sur la base de ce protocole. Protocole qui doit être conforme aux principes éthiques pertinents, ce qui est bien vague. Les pilotes ainsi certifiés ne peuvent effectuer des vols qu'à bord d'aéronefs enregistrés dans les États participant au protocole.

Les suites de l'accident de la compagnie allemande Germanwings.

Le BEA à la suite de la catastrophe de l'appareil de la compagnie allemande s'écrasant sur un massif alpin en mars 2015 recommandait, dans son rapport de mars 2016, que pour les pilotes ayant eu des antécédents psychiatriques, on définisse les conditions de suivi de l'aptitude à voler, on pourrait imposer une évaluation psychiatrique spécifique pour les renouvellements du certificat médical.

Il recommandait que les pilotes puissent voler tout en prenant des antidépresseurs sous surveillance médicale, les modalités devant être déterminées par l'AESA.

Ce qui fait débat, c'est l'éventuelle possibilité de la levée du secret médical, voire l'instauration à la charge du médecin d'une obligation de dénoncer le danger.

Le conseil national de l'ordre des médecins a publié en avril 2015 une déclaration, suggérant que les médecins puissent rompre le secret médical dans les cas exceptionnels où il y a un risque imminent et élevé de préjudice à autrui.

Le médecin, s'il venait à être poursuivi pour violation du secret médical, pourrait se prévaloir de l'état de nécessité, qui est un fait justificatif prévu par l'article 122-7 du code pénal.

Le BEA, dans son rapport, recommandait à l'OMS et à l'UE de faire établir des règles imposant aux médecins d'informer les autorités lorsque la santé d'un patient présente de forts risques d'affecter la sécurité publique. On passerait ainsi de la faculté de rompre le secret à l'obligation de dénonciation d'un état dangereux.

Le BEA recommandait la mise en place de groupes de soutien animés par les pairs pour discuter des questions de santé mentale avec leurs homologues à problème.

On a également voulu éviter la présence en solitaire d'un seul pilote lorsque l'un des membres d'équipage est appelé à s'absenter temporairement de la cabine de pilotage. On a recommandé de prévoir la présence en permanence de deux personnes dans le poste de pilotage, quitte à faire appel au personnel de cabine. Certains sont sceptiques sur cette mesure, précisant que, face aux manœuvres inconsidérées d'un pilote voulant se suicider, l'autre pilote avait le plus souvent les pires difficultés à rétablir la situation.

On a décidé de systématiser le dépistage de la consommation d'alcool et de drogues auprès des pilotes.

Le règlement 2019/27 du 19 décembre 2018 a tenu compte de 5 recommandations (sur 6) d'un groupe ad hoc constitué au sein de l'agence européenne pour la sécurité aérienne.

Les exigences pour la délivrance du certificat médical pour les licences LAPL, licence pilote avion léger, sont moindres. MED.B.095.

La reconnaissance à l'étranger des titres délivrés en France

Le règlement 2018/1065 vise la situation de membres d'équipage pilotant hors UE des aéronefs immatriculés en Europe, mais immatriculés dans un état UE autre que celui leur ayant délivré la licence de pilote. L'objectif est de faciliter une validation automatique des licences. Ce pilote devra être muni de la version la plus récente du supplément de l'OACI qui fait référence au numéro d'enregistrement auprès de l'OACI de l'accord qui prévoit la validation automatique des licences, et qui contient la liste des états parties audit accord. Annexe I (partie FCL), § FCL04, règlement n° 1178/2011. Annexe VI (partie ARA), § ARA.FCL.200.

L'inscription au registre

Pour faire partie du personnel navigant professionnel, il ne suffit pas d'être titulaire d'un titre aéronautique, il faut être inscrit sur un registre, au titre de l'une des 3 catégories : essais et réceptions, transport aérien, travail aérien. Art. L. 6521-2 CT.

Le personnel temporaire : n'entrent dans le champ d'application de cet article ni le personnel navigant prestataire de services de transport aérien ou de travail aérien établi dans un État européen autre que la France. Ni le personnel navigant salarié d'un prestataire de services de transport / travail aériens établis dans un État européen sauf la France. Qui exercent

temporairement leur activité en France.

B.

Le *commandant de bord* est un pilote qui est le chef de l'expédition et qui a autorité, sur l'équipage (en cas d'équipage multi-pilotes), ainsi que sur les personnes se trouvant à bord de l'aéronef.

Le commandant de bord, Pilot-in-Command, PIC, fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité, règlement du 3 novembre 2011, annexe I.

Le pilote commandant de bord est désigné par l'exploitant, il commande à bord, il est responsable de l'exécution sûre du vol.

Il est le premier sur la liste d'équipage.

Un stage est exigé pour devenir commandant de bord. Une formation au commandement. ORO.FC.205. Obligation de totaliser un minimum d'heures de vol. Il doit disposer d'une connaissance adéquate de la route ou de la zone ainsi que des aérodromes. ORO.FC.105

Le co-pilote a pour rôle d'assister le commandant de bord. On parle des deux sièges pilotes. Le co-pilote peut être relevé par un co pilote de renfort.

1°) Attributions nautiques du commandant de bord

Le commandant de bord dispose d'importantes obligations, déterminées par des dispositions mondiales, européennes, nationales.

L'annexe III du règlement n° 859/2008 du 20 août 2008 modifie le règlement n° 3922/91 en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial en avion.

Cette annexe III résulte des cod de l'aviation pour le transport commercial par avion Joint Aviation Requirements Commercial Air Transportation (Aeroplanes) (JAR-OPS I) adoptés par le JAA Joint Aviation Authorities. CAT.GEN.MPA.105

Le commandant de bord est responsable, dès qu'il arrive à bord et jusqu'à ce qu'il quitte l'aéronef à la fin du vol, de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret, qui se trouvent à bord.

Il est responsable de l'exploitation et de la sécurité de l'aéronef :

- dans le cas des avions, à partir du moment où l'avion est prêt à effectuer le roulage au sol avant le décollage jusqu'à l'immobilisation de l'avion à la fin du vol et l'arrêt des moteurs utilisés comme unités de propulsion principales
- dans le cas des hélicoptères, lorsque les rotors tournent.

Le commandant de bord a la responsabilité du vol, il est responsable de la conduite de l'aéronef, qu'il tienne ou non les commandes.

Préparation du vol. CAT.OP.MPA.175, annexe IV. Avant d'entreprendre le vol il prend connaissance des renseignements utiles au vol projeté, il étudie les bulletins météorologiques, les besoins en carburant, le plan de diversion si le vol ne pouvait pas se dérouler comme prévu.

C'est lui qui choisit l'itinéraire, l'altitude de vol en tenant compte des instructions des autorités et de l'exploitant

Le vol à vue.

Un arrêté du 16 mars 2012 concerne les règles de conception et le processus d'établissement des procédures de vol aux instruments. Dans la procédure de vol aux instruments, la trajectoire est guidée par un guidage radar. On tient compte du vent et des températures. Il y a des procédures de navigation de surface basées sur le positionnement GNSS.

Il existe des procédures d'approche avec guidage vertical basées sur le système de renforcement satellitaire SBAS.

Départ et arrivée aux instruments, approche finale ...

A autorité sur les personnes embarquées, art. L. 6522-3

Attributions spécifiques pour lutter contre la menace terroriste

Le commandant de bord a la faculté de débarquer toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant, art. L.6522-3 in fine. On peut estimer que le jet nécessaire est licite. Si le commandant de bord se méprend sur la nécessité, il est fautif.

Durant le vol, le commandant de bord peut se faire relever par un autre commandant de bord ou par un pilote ayant des qualifications minimales, ORO.FC.200 et 201.

« Les exploitants d'avions de grande capacité utilisés à des fins de transport aérien commercial veillent à ce que les dispositifs d'actionnement des portes d'accès au compartiment de l'équipage de conduite, lorsqu'ils sont installés, soient pourvus d'un moyen d'ouverture de remplacement afin de faciliter l'accès des membres de l'équipage de cabine au compartiment de l'équipage de conduite en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite. », règlement 2015/640 du 23 avril 2015, annexe I, partie 26, sous-partie B, 26.250.

L'établissement d'un rapport en cas d'accident ou d'incident affectant la sécurité de l'aéronef au sol et en vol
Les pilotes qui rencontrent en cours de vol des anomalies liées à la sécurité envoient des documents à la DGAC et au constructeur, ASR, Air Safety Report.
Les incidents mécaniques et les actes de maintenance sont mentionnés sur l'ATL, Aircraft Technical Log.

Le transport en hélicoptère

A. 25 février 1985 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.
A. 21 mars 2011 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS 3)

2°) Attributions commerciales du commandant de bord

Il est consignataire de l'appareil et responsable du chargement, art. L. 6522-4.

§ II. Les **mécaniciens**, motoristes et machinistes

Les mécaniciens sont les personnes assurant le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef : ils ne sont pas pilotes, Cf. art. L. 6511-1 CT. Les personnes qui assurent le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation aérienne font partie du personnel navigant sans faire partie du personnel de conduite, cf. art. L. 6521-1 CT.

On prévoit un mécanicien navigant, si un poste séparé de mécanicien navigant est intégré à l'agencement de l'avion, ORO.FC.110

L'évolution technique a souvent permis la navigation des avions sans avoir recours aux officiers mécaniciens navigants, nombre d'entre eux ont été licenciés par les compagnies alors que d'autres ont bénéficié d'un reclassement.

Le règlement européen 2018/1139 envisage la conversion des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote, cf. art. 23 § 1, c), iii).

Soc. 11 mars 2015, n° 13-20388, licenciement, en 2007, d'un officier mécanicien navigant, dépourvu de cause réelle et sérieuse, 80 000 euros d'indemnité à la charge de Corsair. Un autre arrêt du même jour, n°13-11590, rectifié, statue sur une espèce analogue.

Soc. 9 décembre 2015, n° 14-22766 et autres : la société Air France a été confrontée à l'avenir de cette profession à la suite des évolutions technologiques permettant le pilotage des avions sans le concours d'un officier mécanicien navigant, OMN. En 2007, un plan de départs volontaires concernant 89 OMN a été établi. Ce plan prévoyait le versement d'indemnités différenciées à raison de l'âge des salariés concernés. Les plus jeunes étaient mieux indemnisés que les plus âgés. Cinq mécaniciens n'ont pas accepté l'offre de départ volontaire, ils ont été licenciés en 2007. La cour d'appel de renvoi a accordé à chacun de ces salariés des dommages-intérêts pour discrimination fondée sur l'âge. Air France a formé un pourvoi qui a été rejeté. Les différences de traitement fondées sur l'âge ne constituent pas une discrimination lorsqu'elles sont objectivement et raisonnablement justifiées par un but légitime, notamment par le souci de préserver la santé ou la sécurité des travailleurs, de favoriser leur insertion professionnelle, d'assurer leur emploi, leur reclassement ou

leur indemnisation en cas de perte d'emploi, et lorsque les moyens de réaliser ce but sont nécessaires et appropriés. La formule de calcul des indemnités financières retenue par l'accord pluriannuel de 2002 était inappropriée pour atteindre le but poursuivi et désavantageait de manière excessive les OMN âgés préjudiciant ainsi de manière disproportionnée aux intérêts des groupes d'âge désavantagés.

Le manuel de vol peut imposer la présence d'un opérateur de panneau systèmes, un membre de l'équipage doit alors être titulaire d'une licence de mécanicien navigant, OPS 1.940.

§ III. Les membres de l'équipage technique

Ils font partie du personnel navigant, mais sans faire partie de l'équipage de conduite.

Ils ne sauraient accomplir des tâches relevant du pilotage.

Cf. CE 30 novembre 2016, n° 394974, rendu à propos des membres d'équipage technique des opérations d'hélicoptère et de ceux des opérations du service médical d'urgence par hélicoptère.

On peut les faire figurer au 3° et au 4° de l'art. L. 6521-1 CT, article énumérant les personnes faisant partie du personnel navigant professionnel.

Le 3° vise les personnes assurant le service à bord des autres matériels (autres que ceux visés au 2°, moteurs, machines, nécessaires à la navigation), notamment les appareils météorologiques ou destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes.

Le 4° concerne le personnel assurant des services complémentaires de bord.

(La limite d'âge des titulaires des brevets de pilote des corps techniques de la navigation aérienne est portée de 60 à 65 ans, A. du 6 juin 2006, modifié par l'A. du 17 janvier 2018.)

Sous-section II. Le personnel navigant commercial. L'équipage de cabine

L'expression de personnel navigant commercial, PNC, est équivalente à celle d'équipage de cabine. Il s'agit cependant d'une catégorie professionnelle hétérogène, regroupant des salariés ayant des qualifications distinctes, comme les HST, chef de cabine, chef de cabine principale.

Il s'agit des hôtesses de l'air et des stewards.

Ils font partie du personnel navigant. Cf. art. L. 6521-1, 4°, CT, rangeant parmi les navigants professionnels de l'aéronautique civile, les personnes assurant des services complémentaires de bord, comprenant, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien.

L'équipage de cabine n'appartient pas à l'équipage de conduite ou à l'équipage technique (services médicaux d'urgence par hélicoptère, système d'imagerie nocturne, opérations d'hélicoptère)

Celui qui appartient à l'équipage de cabine est un membre d'équipage, il dispose de certaines qualifications, il doit être qualifié, il reçoit une formation, passe un examen, il doit détenir le certificat de membre d'équipage de cabine.

Les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien commercial sont tenus d'être titulaires d'une attestation, art. 22 du règlement 2018/1139.

L'aptitude médicale est périodiquement évaluée.

L'exploitant leur confie des tâches liées à la sécurité des passagers et du vol pendant l'exploitation. Attribution correcte

des sièges. Arrimage adéquat des bagages de cabine. Détection et gestion des passagers à comportement agressif et sous l'emprise de l'alcool ou de drogues. Tâches à mettre en œuvre en cas de turbulences. Apporter les premiers secours. Formation à la lutte contre le feu. Formation à la survie en milieu aquatique, utilisation de radeaux de sauvetage, exercices pratiques dans l'eau.
Consulter ORO.CC.005 s.

Le chef de cabine, ORO.CC.200

Section II. Le droit du travail aérien

Stéphane Carré, Le droit social aérien, entre libéralisation économique et contraintes de sécurité, RFDA 2016.393

Les personnes qui pilotent les aéronefs peuvent le faire à titre purement libéral et désintéressé, ne serait-ce qu'ils peuvent conduire des engins leur appartenant. Dans la situation la plus fréquente, les membres d'équipage sont des professionnels, ils entendent vivre du métier qu'ils ont choisi, ils perçoivent un prix pour naviguer. La fonction du droit consiste à déterminer quel est leur statut, quelles sont leurs droits et leurs obligations.

Salariat ou non salariat

On pourrait penser que les membres de l'équipage sont tous salariés, ce serait une erreur, certains pilotes naviguent pour eux-mêmes, d'autres naviguent pour autrui mais sans être liés par un contrat de travail avec l'exploitant. Leur indépendance réelle est alors fréquemment mise en doute.

Le navigant, travailleur indépendant

Le fait.

Un sixième des pilotes actifs en Europe était, disait-on, des vrais ou des faux travailleurs indépendants.

Il est de bon ton de dénoncer le recours par l'exploitant à des pilotes prétendument ou réellement indépendants.

Certains transporteurs (à bas coût) fuient le recours au salariat et ont la tentation de confier la conduite de l'aéronef à des pilotes indépendants, liés non par un contrat de travail, mais par un contrat d'entreprise conclu entre le transporteur et le pilote.

D'autres montages sont plus complexes et font intervenir un ou plusieurs intermédiaires dans la relation de travail.

Il est fait état des pratiques de la compagnie irlandaise à bas coût. Celle-ci disposerait de 3200 pilotes au service de ses avions. Les deux tiers ne seraient pas ses salariés. Les pilotes voulant travailler pour cette compagnie seraient incités à se constituer, à 3 à 5, en microsociétés, qui seraient autour de 600, qui auraient leur siège à Dublin ou à Cork et sont soumises au droit irlandais. Chacune de ces sociétés serait en lien avec une société intermédiaire Brookfield Aviation, de siège anglais, sorte d'entreprise de travail intérimaire, elle-même en relation avec le transporteur irlandais.

Le transporteur aérien rémunère l'intermédiaire, qui à son tour rémunère la microsociété, qui paie le pilote.

Une étude conduite par des chercheurs de l'université de Gand et financée par la Commission confirme l'existence de cette pratique.

Certains pilotes travailleraient via une société immatriculée à Guernesey.

Les jeunes pilotes acceptent le montage, soucieux de trouver une situation et de satisfaire leur passion de voler.

Ils espèrent être embauchés plus tard comme salariés d'une compagnie classique.

Le non droit fleurit.

La compagnie utilisatrice échappe ainsi au paiement des charges sociales, c'est à l'indépendant d'y subvenir.

Le modèle Ryanair est en péril, les pilotes ont en 2018 multiplié les grèves, la direction de Ryanair a été contrainte de lâcher du lest et de soumettre les pilotes à la législation de l'État où ceux-ci exercent leur activité.

Le droit.

Le propriétaire d'un avion privé peut le faire piloter, s'il ne pilote pas lui-même, par un salarié ou par un indépendant.

Un pilote peut monter lui-même pour son propre compte une petite entreprise de transport aérien. Le pilote est alors transporteur professionnel.

Une personne fortunée peut faire conduire, si elle ne pilote pas elle-même, son aéronef par un pilote indépendant.

Comme il ressort de l'article L. 6521-1 CT, les pilotes ne sont pas forcément liés par un contrat de travail. Une personne peut être réputé navigant professionnel de l'aéronautique civile du moment qu'elle exerce, dans un but lucratif ou contre rémunération, de façon habituelle et principale, les fonctions de commandement ou de conduite des aéronefs, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui. Celui qui agit pour le compte d'autrui peut certes le faire dans le cadre d'un contrat de travail, mais il peut aussi comme indépendant y procéder sous le support d'un contrat d'entreprise.

Une telle situation n'est cependant licite que si le pilote est réellement indépendant et sans sujétion et subordination au regard de l'entreprise. Le pilote indépendant doit avoir son autonomie professionnelle. La DGAC va jusqu'à exiger que le pilote indépendant possède son propre instrument de travail, caractéristique essentielle de la qualité de pilote travailleur indépendant, cité in Criminelle, 4 juin 2019, n° 18-83789. Le montage, même relativement fréquent, est fragile, il est à la merci d'un contentieux civil ou d'une poursuite pénale pour travail non déclaré.

L'article L. 8221-6-1 du code du travail présume travailleur indépendant celui dont les conditions de travail sont définies exclusivement par lui-même ou par le contrat les définissant avec son donneur d'ordre.

La Commission, saisie d'une pétition n° 0280/2013 émanant d'un luxembourgeois, s'en est remise aux autorités nationales, 29/8/2014, Parlement européen, Commission des pétitions.

S'il y a fraude à la loi, le juge - s'il est saisi - restitue au contrat sa véritable nature. Un indépendant est par définition exempt de tout lien de subordination économique et juridique envers un employeur. Le subordonné est lié par un contrat de travail.

Cf. en droit terrestre concernant la condition des livreurs à vélo, Sociale, 28 novembre 2018, n° 17.20079 : l'espèce concerne un livreur de repas opérant théoriquement en qualité d'indépendant comme auto-entrepreneur. Le client contacte une plateforme, qui contacte à son tour le livreur, qui va chercher le plat chez un restaurateur partenaire et le porte au lieu choisi par le client. Conflit entre la plateforme et le livreur, qui revendique la qualité de salarié. Qui lui est refusée par les juges du fond. La cassation intervient. L'existence d'une relation de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention, mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité des travailleurs. Le lien de subordination est caractérisée par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné. La cour d'appel avait relevé deux circonstances. L'application était dotée d'un système de géolocalisation permettant le suivi en temps réel par la société de la position du coursier et la comptabilisation du

nombre total de kilomètres parcourus par le coursier. La plateforme disposait d'un pouvoir de sanction à l'égard du coursier. Il résultait des constatations de la cour d'appel l'existence d'un pouvoir de direction et de contrôle de l'exécution de la prestation caractérisant un lien de subordination. La cour d'appel a violé l'article L. 8221-6 II du code du travail.

Pascal M. Dupont, Droit aérien, Pedone, 2015, le n° 274 est intitulé les "faux" indépendants.
Avis du comité économique et social européen sur le dumping social dans le secteur de l'aviation civile européenne, JOUE du 15 janvier 2016, C 13/110
CJUE, 4 décembre 2014, C-413/13, FNC Kunsten Informatie en Media contre Staat der Nederlanden
L'arrêt de la chambre criminelle du 10 mai 2017, n° 17-81278, qui rejette le pourvoi formé par la société Ryanair contre un arrêt de la chambre de l'instruction de la cour d'Aix l'ayant soumise à des mesures de contrôle judiciaire, reproduit les motifs de l'ordonnance du juge d'instruction ayant refusé toute indépendance juridique, technique ou commerciale aux PNT, gérants de sociétés irlandaises, contractantes de la société Brookfield et mis à disposition de Ryanair.
La question de savoir si les agents de Ryanair sont des salariés ou des pilotes indépendants risque ainsi d'être tranchée en France, non par la justice du travail, mais par les juridictions répressives.

(Le JOUE du 29 avril 2016, C 153/14, fait état d'un projet de concentration aux termes de laquelle deux sociétés prennent le contrôle d'une société tierce, OSM Aviation, Chypre, dont les activités ont trait à la gestion des équipages et qui fournit un éventail complet de services, parmi lesquels l'emploi et la gestion de personnel navigant technique et commercial, à différentes compagnies aériennes)

Le salariat

Dans la situation la plus banale, le transporteur aérien ou l'exploitant d'aéronef embauche le personnel qui assurera la conduite des aéronefs. Une relation de travail subordonné s'instaure entre le transporteur employeur et le pilote salarié. Un contrat de travail a été conclu.

Les dispositions du code du travail s'appliquent en droit français aux différentes entreprises de transport ainsi qu'à leurs salariés, art. L. 1311-1, sous réserve des dispositions particulières du (présent) code (des transports) ; l'article L. 6521-6 indique, en redite, que le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le c. transports.

(Les entreprises de transport aérien, comme toutes les entreprises, ont bénéficié du CICE, crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi)

La matière aérienne fait fi des frontières, le personnel navigant effectue l'essentiel de son travail dans les airs, les pilotes sont les salariés de compagnies aériennes qui font des transports internes et des transports internationaux. Il n'existe pas un droit du travail mondial en matière aérienne. Le contrat de travail est nécessairement soumis à une législation étatique nationale ainsi qu'à des conventions collectives de travail. (Il existe une convention collective nationale du personnel navigant technique des exploitants d'hélicoptères). Cette législation étatique est toutefois primée par les dispositions de droit européen ainsi que par le droit issu des conventions de l'OIT.

Le règlement 2019/1149 du 20 juin 2019 crée l'Autorité européenne du travail, qui assiste la Commission et les États dans les questions concernant la mobilité de la main d'œuvre et la coordination au sein de l'UE des systèmes de sécurité sociale.

Il convient dans un premier temps de se demander en présence d'une relation de travail présentant des liens d'extranéité à quel droit interne le contrat de travail se trouve-t-il soumis. Il s'agit en fait, dans notre perspective, de savoir si le droit français du travail s'applique ou non.

Il faudra ensuite présenter la législation française applicable à la relation de travail relevant du droit français.

Sous-Section I. La relation de travail à caractère international

Le droit international du travail aérien

Marie Bacuvier, Conflits de lois et de juridictions : localiser la prestation de travail du personnel navigant des compagnies aériennes, Droit social 2011.169

Laurent Cailloux Meurice, La sévérité du droit social applicable aux compagnies aériennes : le vent se lève ...
Revue de droit des transports, n° 1, janvier 2014, étude 2

Le caractère international du contrat de travail liant la compagnie aérienne au pilote salarié est fréquent, le pilote n'a pas forcément la nationalité de la compagnie employeur, le pilote n'est pas forcément domicilié dans l'État où la compagnie a son siège ou se trouve incorporée, le pilote vit dans un pays qui n'est pas celui du transporteur et il vient prendre son travail dans un aéroport qui ne se trouve pas sur le territoire de l'État dont dépend le transporteur.

S'il y a contentieux, c'est la juridiction saisie qui statuera en premier sur sa compétence et ensuite sur la détermination du droit national applicable.

La compétence des tribunaux français en cas de litige

En cas de contentieux entre l'employeur et le salarié, il faut se demander quelles sont les juridictions compétentes pour en connaître : en particulier le conseil des prud'hommes, juridiction française, est-il compétent en matière internationale pour trancher un litige concernant le contrat de travail entre le transporteur aérien et ses pilotes ?

Il faut ensuite, à supposer admise la compétence des juridictions françaises, trancher le conflit de lois : à quel droit interne le contrat de travail à composante internationale est-il soumis ?

La juridiction compétente statuera, si elle relève d'un État membre de l'UE, compte tenu du règlement de Rome I du 17 juin 2008 pour trancher le conflit de lois.

Le droit privé n'est pas seul en jeu. Il y a également des incidences de droit pénal : il peut y avoir l'infraction de travail dissimulé commise par le transporteur aérien employeur s'il évince à tort l'application du droit du travail français et n'opère pas les déclarations obligatoires auprès des administrations publiques.

La situation du personnel des transporteurs à bas coûts : certains membres du personnel travaillent en France, mais l'employeur veut les maintenir sous l'empire d'une législation sociale étrangère (anglaise, irlandaise) moins astreignante. Les activités aériennes se prêtent, à raison de leur caractère international, à l'optimisation juridique et fiscale. L'habileté des entrepreneurs peut parfois révéler une fraude à la loi ou aux droits du fisc.

On peut lire l'avis du CESE sur le dumping social dans le secteur de l'aviation civile européenne, JOUE du 15 janvier 2016, C 13/110.

Les situations sont par définition variées.

Si le transporteur a l'intention d'évincer l'application du droit français, il faut que le salarié ne fasse à partir de la France qu'une activité strictement épisodique et non habituelle. On ne soumet pas au droit français du travail le contrat des pilotes des compagnies américaines, qui font atterrir et décoller leurs avions à Roissy, alors qu'ils atterrissent dans les principaux aéroports du monde du moment qu'ils n'ont pas leurs bases en France. Ils peuvent éventuellement passer quelques nuits de repos en France en attendant de reprendre l'envol, mais la France n'est pas leur juge naturel. Le raisonnement est identique en ce qui concerne les pilotes d'Air France qui exécutent un vol Paris - Santiago ; l'atterrissage, les nuitées au Chili, la préparation du vol retour ne suffisent pas a priori à soumettre le contrat de travail au droit chilien.

L'hypothèse du détachement

On peut avoir également la situation de l'employeur établi hors de France qui détache temporairement des salariés sur le territoire français. Le détachement concerne un travailleur qui pendant une période limitée exécute son travail sur le territoire d'un État membre, autre que l'État où il travaille habituellement. Le salarié demeure en principe soumis, avec des tempéraments, à sa législation d'origine. Si le travailleur débute avec un travail habituel en France, il n'est pas certain

qu'il puisse y avoir détachement.

(ETIHAD détache sur ses lignes des pilotes, italiens, allemands ... relevant de compagnies partenaires de la compagnie des Émirats)

L'application du droit du travail français est en revanche inéluctable lorsque le lien entre le pilote et la France devient trop étroit.

La France a adopté assez tardivement une législation contraignante pour lutter contre la tentative de certains transporteurs à bas coûts d'évincer l'application du droit français. Il y a en principe lieu, d'après celle-ci, de faire application du droit français du travail aux entreprises de transport aérien au titre de leurs bases d'exploitation situées sur le sol français, art. L. 1262-3 du code du travail, D. 21 novembre 2006. L'article R. 330-2-1 CAC indique que l'article L. 342-4 (qui n'existe plus) du code du travail est applicable aux entreprises de travail aérien au titre de leurs bases d'exploitation situées sur le territoire français.

Une base d'exploitation est un ensemble de locaux ou d'infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle. Le droit français du travail est applicable si le pilote prend son service dans un lieu qualifié de centre d'activité professionnelle situé en France et y retourne après l'accomplissement de sa mission.

Le Conseil d'État, dans une décision du 11 juillet 2007, a rejeté la demande d'annulation du décret formée par Ryanair et EasyJet.

On verra que la solution française d'esprit nationaliste n'est pas incompatible avec les dispositions du règlement Rome I.

Le droit privé

Le contentieux de droit privé : lorsqu'un contentieux s'élève entre un membre du personnel navigant et son employeur, on se demande dans un premier temps quelles sont les juridictions qui sont compétentes pour connaître du litige.

On se demande en particulier si les juridictions françaises sont compétentes pour connaître d'un litige concernant un contrat de travail.

Si la juridiction française se déclare compétente, on se demande ensuite quelle législation interne du travail appliquera-t-elle ? Le droit français du travail ou un droit étranger. Le plus souvent, la détermination de la juridiction compétente induira la reconnaissance de la compétence de la Lex fori.

1. La compétence juridictionnelle en cas de litige entre le pilote et le transporteur aérien

La compétence des tribunaux au sein de l'UE est désormais déterminée en matière civile et commerciale par le règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012, qui a modernisé le règlement dit **Bruxelles I**, n° 44/2001, du 22 décembre 2000.

Le salarié "aérien" qui assigne son employeur dispose d'un grand choix de compétences, prévues à la section 5, « Compétence en matière de contrats individuels de travail », articles 20 et suivants du règlement n°1215/2012 du 12 décembre 2012.

(Cette option de compétence suppose que la qualité de salarié ait été reconnue au préalable au demandeur ou qu'elle n'ait pas été contestée)

(Si le demandeur est un indépendant, les règles de compétence propres au contrat de travail sont sans application, on est alors en présence d'un contrat d'entreprise conclu entre l'exploitant de l'aéronef et le membre d'équipage. On applique quant à la compétence si survient un litige entre l'exploitant d'aéronef et le membre d'équipage le dispositif propre aux prestations de services ; le membre d'équipage peut assigner l'exploitant devant les juridictions de l'État membre sur le territoire duquel l'exploitant possède son domicile, art. 4 du règlement n°1215/2012 du 12 décembre 2012 ; le pilote domicilié dans l'UE peut également, comme on se trouve en matière contractuelle, agir devant la juridiction du lieu

d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande, étant entendu que pour la fourniture de services, ce lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est le lieu d'un État membre où en vertu du contrat les services ont été fournis, art. 7 § 1, a et b, du règlement n° 1215/2012, Bruxelles I révisé)

Le salarié peut assigner l'employeur devant les juridictions de l'État membre où l'employeur possède son domicile. Article 21, a), du règlement de 2012.

(L'article 8 point 1 envisage une action contre plusieurs défendeurs, les demandes étant liées, le demandeur peut agir devant la juridiction du domicile de l'un d'eux.)

(Si la contestation est relative à l'exploitation d'une agence, d'une succursale, d'un établissement, l'employeur peut être attrait devant la juridiction du lieu de la situation de l'agence ou de l'établissement, art. 7 point 5 du règlement de 2012)

Dissociation entre l'État du siège et l'État de la prise de travail.

Le travailleur salarié peut, devant un autre État membre que celui du domicile de l'employeur, assigner l'employeur devant la juridiction du lieu où - ou à partir duquel - le travailleur accomplit habituellement son travail. Art. 21, b), i) du règlement Bruxelles I révisé.

Il peut assigner l'employeur, lorsque le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, devant la juridiction du lieu où se trouvait l'établissement qui a embauché le travailleur.

En revanche, l'employeur ne peut agir contre le salarié que devant les juridictions de l'État membre sur le territoire duquel le travailleur possède son domicile, art. 22 § 1.

La jurisprudence française s'était prononcée à plusieurs reprises sur ces questions de compétence juridictionnelle, la CJUE s'est prononcée plus tardivement.

a) Les décisions françaises antérieures à l'arrêt de la CJUE de 2017

Si l'employeur est une compagnie à bas coûts anglaise ou irlandaise, le pilote qui entend revendiquer la compétence des tribunaux français [et conséquemment l'application du droit français du travail] se gardera bien de plaider au Royaume-Uni ou en Irlande, il plaidera en France, à partir de laquelle il effectue ses missions.

La Cour de cassation avait écarté les velléités des transporteurs anglais irlandais ou autres exerçant en France prétendant faire échapper les contrats de travail conclus avec les pilotes aux tribunaux français (et par ricochet, à la loi française).

Soc., 11 avril 2012, Bull., Revue de droit des transports janvier 2014, étude 2 par Laurent Cailloux- Meurice.

Licenciement en 2006 de deux commandants de bord instructeurs qui avaient été embauchés par la société Avient qui a son siège social en Angleterre et qui exploite des avions immatriculés au Zimbabwe, le contrat de travail avait été rédigé en anglais et avait été signé en 2005 en Angleterre près de Gatwick, il prévoyait en cas de litige la compétence des tribunaux anglais. Les pilotes, qui ont l'un une licence du Zimbabwe et l'autre une licence française, naviguent dans toutes les parties du monde, les plannings de vol adressés aux pilotes sont établis en Grande Bretagne, c'est en Grande Bretagne qu'était situé le lieu d'entraînement sur simulateur. Mais ils prennent et quittent leur travail à la base de Vatry où l'employeur exploitant dispose d'un établissement principal, hub européen ou plate-forme pour l'activité de fret de denrées périssables, l'employeur est immatriculé au RCS à Chalons, les salariés y assurent des tâches administratives et les jours d'astreinte.

En ce qui concerne la compétence de la juridiction française, celle-ci est reconnue au titre de l'article 19 du règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000 [qui prévoit qu'un employeur domicilié dans un État membre peut être attrait devant les tribunaux de l'État de son domicile ou dans un autre État membre devant le tribunal du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail]. Il s'agit de dispositions auxquelles on ne peut pas déroger avant la survenance du litige, art. 21]. Lorsque l'obligation du salarié s'exerce dans plus d'un État membre, le lieu où il accomplit habituellement son travail est l'endroit où ou à partir duquel il s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur, Vatry était leur base.

La chambre sociale de la Cour de cassation reprend une solution semblable dans un arrêt du 4 décembre 2012, n° 11-27303. Un pilote avait été embauché en 2006 à Luxembourg par la société luxembourgeoise JetFly Aviation, il a été licencié en 2009, cette société gère un programme de propriété partagée d'une quinzaine d'avions d'affaires immatriculés au Luxembourg, elle en assure l'exploitation et l'entretien, elle les met à la disposition des copropriétaires avec des pilotes, la majorité des vols a un lien avec le territoire français, très peu de vols concernent le grand-duché. La haute juridiction approuve la désignation de la compétence du conseil des prud'hommes de Bobigny. Il est fait application de l'art. 19 du règlement n° 44/2001, le tribunal de Bobigny est compétent : lorsque l'obligation du salarié d'effectuer les activités convenues s'exerce dans plus d'un État contractant, le lieu où il accomplit habituellement son travail est l'endroit où, ou à partir duquel, il s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur. En matière aérienne, une bonne partie du travail du pilote salarié s'effectue dans les airs, la jurisprudence tient compte des aéroports desservis où s'effectue le travail de préparation et de conclusion des vols.

La chambre sociale reprend sa jurisprudence dans un arrêt du 10 juin 2015, RFDA 2015.265 obs. Delebecque, Juris tourisme 2015, n° 178, p. 12, obs. Xavier Delpech, JCP S 2015.1339 note JP. Tricoit, Chronique DIP par F. Jault-Seseke, D. 2016.1045, examinant, par un seul arrêt les pourvois formés par plus de 50 pilotes de la compagnie anglaise easyJet. Pourvoi n° 13-27799 et autres.

Les pilotes de ligne étaient anglais, domiciliés hors France, mais ils étaient affectés sur les bases détenues par cette société à Roissy et à Orly. Ils avaient saisi le conseil des prud'hommes de Bobigny, la société ayant à Roissy son établissement principal de France. Ils demandaient le respect par l'employeur des stipulations de leur contrat de travail qu'ils prétendaient soumis au droit français.

Le conseil des prud'hommes avait affirmé sa compétence.

La société à bas coûts avait formé contredit, prétendant que les tribunaux britanniques étaient compétents.

Le contredit est rejeté par la cour d'appel, celle-ci renvoyant les affaires au conseil des prud'hommes de Bobigny.

La chambre sociale rejette les pourvois formés par le transporteur.

Le débat concerne le droit du travail et indirectement celui de la sécurité sociale.

La chambre sociale décide que le débat relatif à la question de sécurité sociale n'interdisait pas aux pilotes de ligne de saisir la juridiction française sur le fondement du règlement Bruxelles I pour faire constater qu'ils n'étaient pas des travailleurs détachés et pour faire assurer le respect de leur contrat de travail.

Le juge prud'homal français était compétent pour connaître des demandes des salariés tendant au respect par l'employeur des obligations découlant de ces contrats.

L'employeur peut avoir la tentation, pour évincer l'éventuelle compétence des juridictions françaises en cas de litige, de faire « valser » son personnel et ne le faire travailler à partir d'un aéroport situé en France que très brièvement. Ceci implique que le personnel ne réside pas de façon durable en France. Il faut alors le loger temporairement dans une résidence hôtelière, ce qui ne convient pas pour mener une vie de famille et présente un coût pour l'employeur.

β) La jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne

Le contentieux intéresse - au-delà de la France - l'UE, puisqu'il s'agit dans un litige international de faire application du règlement européen sur la compétence des juridictions des États européens.

La CJUE a été appelée en 2017 à déterminer la compétence juridictionnelle dans le contentieux des contrats individuels de travail.

Une double demande de décision préjudicielle a en effet été posée par la cour du travail de Mons le 25 mars 2016, C-168/16 et C-169/16, dans une affaire Sandra Nogueira et a. c. Rewlink ainsi que dans une affaire Miguel Moreno Osacar c. Ryanair, relative au statut de 6 hôtesses de l'air et stewards opérant depuis Charleroi. La société employeur a son siège en Irlande, le personnel navigant prend son travail depuis une base d'affectation située en Belgique. Les salariés peuvent assigner, selon le règlement européen, leur employeur devant le tribunal du lieu habituel d'exécution du contrat de travail. La base d'affectation - Charleroi en l'occurrence - peut-elle être considérée comme le lieu habituel d'exécution du contrat de travail ?

Si la réponse donnée est positive, la juridiction belge sera reconnue compétente.

L'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe avait rendu ses savantes conclusions le 27 avril 2017.

Le débat est placé sous l'empire du règlement Bruxelles I n° 44/2001.

L'esprit qui anime le règlement est de protéger, dans le contrat de travail, la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne le sont les règles générales.

La section 5 du chapitre II est intitulée « Compétence en matière de contrats individuels de travail ».

Le litige porte sur l'interprétation de l'article 19 point 2 qui permet (au salarié) d'attirer l'employeur (ayant son domicile dans un État membre) dans un État (autre que celui où l'employeur possède son domicile) « devant le tribunal du lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ».

(Disposition empruntée à la jurisprudence de la Cour de justice et reprise dans la convention de Saint Sébastien modifiant la convention de Bruxelles)

Tous les contrats de travail en cause étaient rédigés en anglais, il y était indiqué qu'ils étaient régis par le droit irlandais. Le contrat de travail indiquait que les prestations des salariés étaient considérées comme effectuées en Irlande, les fonctions étaient exercées à bord d'avions enregistrés en Irlande.

L'aéroport de Charleroi était considéré comme la base d'affectation. Ils étaient tenus de résider à moins d'une heure de cette base. La journée de travail commençait et finissait à Charleroi. Les salariés y recevaient leurs instructions. Ils décollaient toujours de Charleroi. Ils rentraient toujours à Charleroi. Ryanair disposait d'un bureau en Belgique. Les salariés en cas d'incapacité de travail se rendaient à l'aéroport de Charleroi pour remplir un formulaire. La première phase d'une procédure disciplinaire était accomplie dans la salle d'équipage de l'aéroport de Charleroi.

Les salariés concluent à la compétence des juridictions belges (et par ricochet du droit belge).

Les employeurs concluent à la compétence des juridictions irlandaises.

L'avocat général cite la jurisprudence de la Cour rendue pour l'application de la convention de Bruxelles en présence d'un travail exécuté sur le territoire de plusieurs États : le lieu avec lequel le litige présente le plus significatif est l'endroit où ou à partir duquel le travailleur s'acquitte en fait de l'essentiel de ses obligations envers son employeur.

L'avocat général insiste sur le lien à établir entre la détermination de la compétence juridictionnelle en cas de litige (Bruxelles I) et la détermination de la loi applicable au contrat de travail (Rome I).

L'arrêt rendu le 14 septembre 2017, D. 2018.107 note Dupont et Poissonnier, reprend très largement l'analyse qui avait été proposée par l'avocat général. Le montage imaginé par Ryanair manquait manifestement de consistance, on est d'ailleurs étonné que les juristes qui avaient dû être consultés en l'espèce aient pu donner leur aval à une construction tribunaire d'une astuce par trop primaire. La prétention des transporteurs de soumettre le litige à la compétence des juridictions irlandaises était dépourvue du moindre fondement.

Ces contrats contenaient une clause attributive de compétence en faveur des juridictions irlandaises.

La CJUE n'a pas de mal à décider qu'en dépit d'une telle clause, le salarié pouvait saisir les tribunaux dont la compétence est affirmée par les articles 18 et 19 du règlement Bruxelles I.

La clause figurant au contrat n'était pas opposable aux salariés ayant porté leurs demandes devant les juridictions belges.

Le lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail, art 19 point 2, a) de Bruxelles I, vise le lieu où, ou à partir duquel, le travailleur s'acquitte de fait de l'essentiel de ses obligations à l'égard de son employeur.

La juridiction doit, pour vérifier sa propre compétence, identifier le lieu à partir duquel ce travailleur s'acquittait principalement de ses obligations vis-à-vis de son employeur.

Il appartient à la juridiction nationale, pour déterminer concrètement ce lieu, de se référer à un faisceau d'indices.

La méthode indiciaire permet d'éviter que ce lieu ne soit instrumentalisé par des stratégies de contournement.

En matière de transport, les juridictions doivent établir dans quel État membre se situe le lieu à partir duquel le travailleur effectue ses missions de transport, celui où il rentre après ses missions, reçoit les instructions sur ses missions et organise son travail, ainsi que le lieu où se trouvent les outils de travail. Il doit être tenu compte du lieu où sont stationnés les aéronefs à bord desquels le travail est habituellement accompli.

La notion de lieu où le travailleur accomplit habituellement son travail ne saurait être assimilée à la notion de base d'affectation.

Cette notion de base d'affectation n'est cependant pas dénuée de pertinence pour déterminer le lieu à partir duquel un travailleur (du transport aérien) accomplit habituellement son travail. La notion de « base d'affectation » peut jouer un rôle significatif » dans l'identification des indices permettant de déterminer le lieu à partir duquel des travailleurs accomplissent habituellement leur travail et partant la compétence d'une juridiction susceptible d'avoir à connaître d'un recours formé par eux.

L'arrêt écarte l'argument de Ryanair suivant lequel le travail s'effectuait en Irlande du moment que ces salariés effectuaient leur travail à bord d'aéronefs immatriculés en Irlande, un aéronef n'est pas assimilable au territoire d'un État.

Ryanair se devra de mettre en place des montages plus subtils pour évincer l'application d'un droit continental jugé moins protecteur. Ce qui avait été imaginé est appelé à s'effondrer comme un château de cartes.

[Le tribunal suprême de justice du Portugal avait déposé le 27 avril 2016 une demande de décision préjudicielle à la CJUE dans un litige opposant un pilote navigant dans l'espace aérien européen, José Rui Garrett Pontes Pedrosa à son employeur Net jets Management. Affaire C-242/16. Le débat concernait la détermination du lieu où le salarié accomplit habituellement son travail et la détermination de l'établissement qui a embauché le travailleur. Une ordonnance du 8 juin 2016 avait rejeté la demande tendant à soumettre l'affaire à la procédure accélérée. L'affaire a été radiée le 14 février 2017.]

γ)
La jurisprudence française rendue postérieurement à l'arrêt de la Cour de Justice du 14 septembre 2017

La haute juridiction française se veut la fidèle interprète de la jurisprudence de la cour suprême de l'Union. La chambre sociale a rendu le 28 février 2018 deux arrêts de cassation – n° 16-12754 et n° 16-17505 - promis aux honneurs du Bulletin - favorables à deux pilotes salariés qui avaient été licenciés par Netjests, société de droit anglais, et qui entendaient établir la compétence de la juridiction prud'homale française. Ces arrêts disent faire application de la jurisprudence de la CJUE rendue dans l'affaire de Charleroi. Dans les deux espèces, la cour d'appel avait accueilli l'exception d'incompétence soulevée par le transporteur employeur. Les pilotes avaient tous deux, même si le contrat de travail était soumis au droit anglais, leur base d'affectation en France, pour l'un à Roissy, pour l'autre à Marseille. Alors que les pilotes en cause n'accomplissaient que 21 à 29 % de leurs vols au départ ou à destination de la France, que les formations n'avaient pas lieu en France, que les plannings de vols étaient établis à Lisbonne, que le pilote n'accomplissait aucune tâche administrative à Roissy ou à Marseille, ces éléments ne sont pas considérés comme déterminants. C'est à la base d'affectation que le pilote recevait ses instructions. C'est cet endroit qui caractérise le lieu où le salarié accomplit habituellement son travail et que privilégie ainsi la Cour de cassation. La solution a le mérite de la simplicité, même si le travail de ces pilotes au service d'une entreprise gérant des appareils en multipropriété ne relevait pas du schéma classique. C'est l'exploitant qui avait fixé la base d'affectation, certes sur indication des pilotes, il n'a qu'à s'en prendre à lui-même si son propre choix lui est opposé.

Le pilote ayant sa base à Roissy, Emmanuel, avait été licencié pour motif économique.

Le pilote habitant près de Marseille licencié pour faute grave, Nicolas, percevait à la fin un salaire annuel de 105 112,68 euros. C'est à partir de l'aérodrome de Marseille qu'il commençait – ou qu'il terminait - son travail. Il rentrait ensuite chez lui.

Morale de histoire pour l'employeur faisant de l'optimisation financière : si vous ne voulez pas vous trouver en matière de conflit du travail assigné comme défendeur devant un juge français, n'embauchez pas des pilotes domiciliés en France et prenant leur travail à partir d'un aéroport français et ne faites pas la sottise de désigner un aéroport français comme base d'affectation de ceux-ci.

2. La compétence législative : la loi étatique gouvernant le contrat de travail

Simplifions. Nous supposons que la juridiction française s'est reconnue compétente pour trancher le litige entre le transporteur et le pilote ayant la France comme centre de ses activités.

Il incombe alors au tribunal français de déterminer si le droit français régit le statut du salarié ou si le contrat de travail de celui-ci demeure régi par un droit étranger.

α) Le salarié travaillant habituellement en France

La réponse varie selon que le contrat n'a pas ou a pris position sur le système étatique régissant le contrat de travail.

1° possibilité. L'absence de choix de la loi.

Il faut se référer à l'art. 8 § 2 du règlement Rome I lorsque les contractants n'ont pas exercé la faculté de l'*electio iuris*.

Le contrat individuel de travail est régi par la loi du pays, dans lequel, ou à défaut à partir duquel, le travailleur en exécution du contrat accomplit habituellement son travail.

Si le pilote ou l'hôtesse de l'air accomplit habituellement son travail à partir d'un aéroport français, c'est le droit français du travail qui est applicable.

Dans l'hypothèse où la loi applicable ne pourrait pas être déterminée sur la base du paragraphe 2, le contrat est régi par la

loi du pays dans lequel est situé l'établissement qui a embauché le travailleur. Article 8 § 3.

2° possibilité. La désignation de la *lex contractus* par les parties contractantes

En matière de contrat de travail, le libre choix de la loi applicable au contrat est admis.

Le contrat est régi par la loi choisie par les parties, énonce l'art. 3 § 1 du règlement Rome I du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

La compagnie aérienne qui veut évincer l'application du droit français fait rédiger le contrat en anglais et fait désigner comme applicable le droit anglais, le droit irlandais ou le droit espagnol.

Le libre choix de la loi applicable comporte une limite importante.

Le contrat individuel de travail est certes régi par la loi choisie par les parties conformément à l'article 3.

Ce choix ne peut toutefois avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui à défaut de choix aurait été applicable selon les paragraphes 2, 3 et 4 du présent article (8).

Même si on a soumis le contrat de travail au droit anglais ou au droit irlandais, les dispositions protectrices et impératives du droit français joueront, du moment que le salarié accomplit habituellement son travail à partir d'un aéroport français.

On a ainsi un contrat soumis à deux ensembles normatifs. Il y a dualité législative. La loi choisie par les parties régit en principe le contrat de travail. Cependant en ce qui concerne l'aspect protecteur de la législation sociale, la loi impérative du lieu à partir duquel le travail est habituellement accompli s'impose.

L'arrêt précité de la chambre sociale du 11 avril 2012 statue quant à la détermination de la loi applicable à ce contrat de travail liant les pilotes à la compagnie anglaise ayant un établissement principal en France. La haute juridiction statue sur le fondement de la convention de Rome de 1980 (remplacée depuis par le règlement Rome I du 17 juin 2008). Vetry est considéré comme le lieu où le salarié accomplit habituellement son travail. Le critère du lieu d'embauche est écarté car secondaire et à défaut. La loi française est applicable.

En l'espèce le licenciement a été considéré comme abusif, dépourvu de cause réelle et sérieuse, la société Avient a été condamnée à payer une indemnité de 7 938 euros au titre de la procédure irrégulière, une indemnité compensatrice de préavis, 23 814 euros, et des dommages-intérêts pour licenciement abusif, 48 000 euros. Le salaire mensuel était de 7938 euros.

L'arrêt de la chambre sociale du 26 mars 2013, Clunet janvier 2014, commentaire 2 par Julien Burda, Droit social 2013.457 obs. Jean Mouly et 576 chronique Sébastien Tournaux, est de facture plus internationaliste. Le contrat de travail liait CitiJet, société irlandaise, par ailleurs filiale à 100 % d'Air France, avec un salarié embauché comme personnel navigant commercial. Le contrat avait été rédigé en anglais, il était déclaré soumis au droit irlandais. Le contrat de travail avait cependant été exécuté en France. La Cour de cassation ne dénie pas au contrat la nature internationale, puisqu'elle vise dans son arrêt la convention de Rome du 19 juin 1980. Nous sommes en présence d'un contrat de travail international. Le litige concerne la rupture du contrat et la présence dans celui-ci d'une période d'essai d'un an. La cour d'appel avait considéré que le salarié ne pouvait pas demander l'application d'une disposition impérative de la loi française pour se substituer à la loi irlandaise. La cassation intervient, en particulier au visa des principes posés par la convention n° 158 de l'OIT sur le licenciement. Les dispositions de l'art. 2 de cette convention constituent des dispositions impératives. Il est jugé qu'est déraisonnable une période d'essai dont la durée atteint un an. Le droit français impératif issu d'une convention internationale permet d'écarter la loi irlandaise choisie par les parties pour régir le contrat. Le choix de la loi irlandaise ne pouvait avoir pour résultat, au regard de la convention de Rome (le règlement Rome I reprend les mêmes principes), de priver le travailleur de la protection que lui assuraient les dispositions impératives de la loi qui serait applicable au contrat de travail, si le choix de la loi n'avait pas été opéré : à savoir la loi du pays où le travailleur accomplit habituellement son travail. Le salarié était affecté à l'aéroport de Roissy et naviguait sur des vols effectués grâce à des avions affrétés par Air France.

L'arrêt du 10 juin 2015, cf. supra pour le débat sur la compétence juridictionnelle des juges français, opposant easyJet à ses pilotes anglais, approuve implicitement la soumission de leurs contrats de travail au droit français. Ce que préoyaient d'ailleurs les contrats eux-mêmes. Les pilotes effectuaient contractuellement leur travail à partir des bases d'Orly et de Roissy. Ils n'étaient pas des travailleurs détachés. Le litige ne concernait pas le droit de la sécurité sociale, mais le droit du travail.

[On peut relever à titre d'exemple les faits relatés dans l'arrêt de la chambre commerciale du 20 novembre 2012, n° 11-26339, où une personne apparemment domiciliée en France contestait le bien-fondé d'une ordonnance autorisant les

agents du fisc à effectuer des visites et saisies dans un local situé en France pour rechercher la preuve d'une fraude fiscale, l'intéressé agissait par l'intermédiaire de plusieurs sociétés formées dans l'île de Man, à Malte ou en Géorgie. L'intéressé qui avait un brevet américain de pilote proposait des services aux propriétaires d'aéronefs, des services d'organisation de vol, de fourniture de pilotes, de réservations auprès des compagnies, des services d'achat et de vente d'aéronefs. Il ne faisait aucune déclaration de revenus en France]

β) Le pilote salarié détaché en France

. La directive originaire

Il faut faire un sort particulier à la situation du détachement du salarié et plus concrètement du pilote embauché hors France, ayant sa base d'affectation hors France, mais détaché temporairement en France.

L'objectif est en général du côté de la compagnie employeur de réduire le coût de la main d'œuvre.

Le contrat de travail demeure soumis à une loi étrangère, l'activité menée depuis des bases françaises ne durant que quelques mois. La question est cependant controversée en France et dans l'UE.

On peut se référer à trois arrêts (de sursis à statuer) rendus le 21 juin 2018 par la chambre sociale.

Dans une première espèce, n° 15-28232 et 16-15981, un pilote Y avait été engagé comme copilote par la société Vueling à compter du 27 mai 2007. Le contrat était rédigé en anglais et il était soumis au droit espagnol. Le pilote salarié a été par un avenant du 27 août 2007 détaché à l'aéroport de Roissy. Il s'agissait d'un détachement temporaire, comme tout détachement soumis à la directive européenne. L'employeur lui a ensuite annoncé que son détachement prenait fin et qu'à compter du 26 octobre 2008, il serait affecté à l'aérodrome de Séville. Le pilote a refusé ce transfert, il a été licencié début 2009.

[Il y a eu en cette affaire une incidence pénale, Vueling a été condamné pour infraction de travail dissimulé, la compagnie a été également condamnée à payer des dommages intérêts à plusieurs pilotes, dont Y]

Dans le cadre de la procédure prud'homale, la cour de Paris a condamné Vueling à payer au salarié un solde d'indemnité de licenciement.

La chambre sociale sursoit à statuer, en attendant l'arrêt de la CJUE, saisie en janvier 2018 par cette formation de la Cour de cassation d'une question préjudicielle portant sur les effets en France de la délivrance par l'autorité étrangère du certificat E 101 concernant l'immatriculation du salarié au régime étranger de sécurité sociale.

L'argumentation surprend partiellement, car, même si on relève des interférences intellectuelles, le débat porté devant la Cour de justice quant à la demande préjudicielle concerne non le droit du travail mais celui de la sécurité sociale. La Cour de cassation aurait été plus inspirée de demander à la CJUE si le contrat de travail de ce pilote, réellement ou fictivement détaché en France, pouvait demeurer soumis au droit espagnol ou s'il était entièrement dépendant du droit français.

(La Cour de cassation demande le 10 janvier 2019 à la CJUE, dans un litige de droit terrestre, si le certificat A1 joue un rôle en matière de détermination du droit du travail applicable à un salarié se déplaçant en Europe et si oui il peut être écarté en cas de fraude de l'employeur, affaire Bouygues travaux publics et autres, C-17/19)

La seconde espèce est identique, n° 15-28231 et 16-15982. L'intéressé avait été embauché comme pilote par la compagnie espagnole.

La troisième espèce, n° 15-28232 et 16-15981, est analogue aux précédentes.

C'est la fraude qui est ainsi indirectement suspectée.

L'employeur de siège étranger maintient en principe le contrat de travail du salarié détaché en France sous l'empire de la loi étrangère.

La législation française du travail s'applique cependant partiellement au pilote détaché en France.

Il faut se référer aux dispositions contenues dans le code du travail français, celles-ci reprenant les enseignements de la directive européenne.

Le code du travail, 1^o partie, livre II, présente un titre VI intitulé Salariés détachés temporairement par une entreprise non établie en France. Il ressort de l'article L. 1261-3 du code du travail que le salarié détaché travaille pour le compte d'un employeur régulièrement établi et exerçant son activité hors de France, il travaille habituellement pour le compte de cet

employeur, il exécute son travail sur le territoire national à la demande de cet employeur et pendant une durée limitée. Le détachement dans le monde aérien est ordinairement effectué par la compagnie aérienne employeur, le pilote étant affecté au service d'un établissement que cette compagnie de siège étranger possède en France. Cf. article L. 1262-2 du code du travail.

L'employeur, installé hors France, est astreint à faire - par voie télématique - une déclaration de détachement à l'inspection du travail, articles L. 1262-2-1 et R. 1263-3 du code du travail. Il est tenu, à ce titre, au paiement d'une contribution.

Le salarié détaché en France se voit appliquer certaines dispositions du droit français du travail, en particulier les dispositions relatives au salaire minimum, art. L. 1262-4. (Un pilote d'avion perçoit en général plus que le SMIC !). Il bénéficie des conventions collectives, cf. art. R. 1261-2 du code du travail.

[Le code des transports contient des dispositions propres aux salariés navigants détachés temporairement par une entreprise non établie en France, article R. 1331-1 CT et suivants. Ces dispositions ne semblent valoir que pour le routier et le fluvial.]

. La directive révisée en 2018

La directive 2018/957 du 28 juin 2018 a été transposée dans le code du travail par l'ordonnance n° 2019-116 du 20 février 2019, publiée au JO du 21 février 2019. Elle entre en vigueur le 30 juillet 2020.

Le salarié est détaché en France pour effectuer temporairement une prestation de services en France.

La révision de la directive européenne 96/71 opérée par la directive 2018/957 du 28 juin 2018 limite l'intérêt, pour les compagnies à bas coûts, de la pratique du détachement de pilotes en France, car il faudra rémunérer ceux-ci au taux français.

L'intérêt « droit social », cf. infra, devrait être maintenu, l'employeur maintenant le salarié détaché sous le régime de sécurité sociale du pays d'origine, par hypothèse moins gourmand en charges sociales.

La directive rappelle le principe de la libre circulation des travailleurs au sein de l'Union européenne. Les entreprises doivent bénéficier de conditions de concurrence équitables. Une entreprise peut fournir des services sur le territoire d'un autre État membre et détacher temporairement ses propres travailleurs (salariés) sur le territoire de cet État (État membre d'accueil). Il est nécessaire d'assurer une plus grande protection aux travailleurs détachés. La détermination des salaires relève de la compétence des États.

Les travailleurs détachés sont en partie soumis aux dispositions législatives de l'État d'accueil, en ce qui concerne le travail de branche, ainsi qu'aux conventions collectives y applicables, concernant

- les périodes maximales de travail et les périodes de repos
- la durée des congés payés
- la rémunération, y compris les taux majorés pour les heures supplémentaires
- la sécurité, l'hygiène, la santé au travail
- la protection des femmes enceintes
- l'égalité de traitement entre hommes et femmes
- les conditions d'hébergement
- le remboursement des dépenses de voyage, de logement et de nourriture des salariés éloignés de leur domicile.

Article L. 1262-4, § 1, du code du travail.

Détachement d'une durée supérieure à 12 mois. Le travailleur détaché de longue durée. 18 mois maximum.

L'employeur doit garantir au travailleur détaché toutes les conditions de travail et d'emploi applicables dans l'État où le travail est exécuté et qui sont fixées par la loi et les conventions collectives.

Hormis les dispositions relatives à la conclusion et à la fin du contrat.

Article L. 1262-4, § II, du code du travail.

[voir un arrêt du Conseil d'État du 24 novembre 2014 concernant l'exemption de la taxe d'habitation dont bénéficie la compagnie Lufthansa - pour ses locaux situés à Boulogne Billancourt - sur le fondement de la convention fiscale France-Allemagne. Une telle compagnie n'est pas non plus astreinte en France au paiement de la taxe foncière et de la taxe ayant succédé à la patente]

Sous-Section II. La soumission du contrat de travail au droit français

Nous nous plaçons dans l'hypothèse où la compétence normative du droit français est reconnue ou établie, aussi bien dans sa composante de pur droit interne que dans celle issue de la réglementation européenne et des conventions de l'OIT.

La conclusion du contrat de travail : un écrit est exigé. Art. L. 6523-1 s. CT.

Le travail à l'essai

Contrat de travail à durée déterminée

Contrat de travail à durée indéterminée.

Sociale, 7 mars 2018, n° 16-18914, des salariés de la société Corsair obtiennent la requalification de leurs contrats en contrats à durée indéterminée. Chacun des salariés avait conclu un contrat à durée déterminée mentionnant qu'il avait été engagé pour remplacer un salarié ayant la qualification de PNC. La seule mention de la catégorie de personnel navigant commercial dont relevait le salarié remplacé ne permettait pas de connaître sa qualification précise. Le recours au contrat à durée déterminée n'était pas justifié.

Est réputé à durée indéterminée le contrat de travail à durée déterminée qui ne comporte pas la définition précise de son motif. Cette exigence de précision quant à la définition du motif implique nécessairement que le nom et la qualification du salarié remplacé figurent dans le contrat lorsqu'il s'agit de l'un des cas visés par le 1° de l'article L. 1242-2 du code du travail.

La compagnie avait conclu des contrats saisonniers pour faire face à des pics d'activité.

Les contrats temporaires et le recours au travail intérimaire dans le secteur de l'aviation

Le travail à temps partiel

§ I. L'exercice de l'activité professionnelle

A. La durée du temps de service

La législation européenne fixe des limitations des temps de vol et de service ainsi que des exigences en matière de repos. Il convient que les membres d'équipage se soient suffisamment reposés et qu'ils aient récupéré pour accomplir leur service en toute sécurité. Les membres d'équipage doivent utiliser leurs temps de repos à bon escient.

Le règlement n° 965/2012 - dans la version donnée par le règlement 2018/394 du 13 mars 2018 - comporte un article 8 consacré aux limitations du temps de vol.

Les opérations de CTA (opération de transport aérien commercial) effectuées sont soumises aux exigences de l'annexe III, sous-partie FTL, article 8, § 1.

Il existe un dispositif particulier, art. 8, § 2, pour les services de taxi aérien, le service médical d'urgence et les opérations de transport mono pilote effectuées par avion. Ils sont soumis aux exigences de la législation nationale visée à l'article 8, § 4, du règlement n° 3922/91 et de l'annexe III, sous-partie Q, dudit règlement.

Les opérations de CAT effectuées au moyen d'hélicoptères sont conformes aux exigences de la loi nationale, art. 8, § 3.

Exploitation à des fins non commerciales, y compris l'exploitation spécialisée, art. 8, § 4 : il y a maintien de la législation

nationale en matière de limitation du temps de vol en ce qui concerne l'exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe.

L'exploitation spécialisée commerciale d'avions et d'hélicoptères est également soumise en ce qui concerne les limitations du temps de vol aux exigences de la législation nationale, article 8 § 4 du règlement n° 965/2012.

L'agence européenne de la sécurité aérienne examine l'efficacité du dispositif.
On tient compte des horaires perturbateurs et des effets du décalage horaire.
Le dispositif calcule le temps de service de vol maximal.
Le commandant de bord interroge les membres d'équipage sur leur degré de vigilance.

La législation nationale peut être plus avantageuse.
C'est elle qui régit, nous venons de le voir, les opérations par hélicoptères.
Article L. 6525-2 CT
Durée annuelle du temps de service : elle ne peut excéder 2000 heures
Temps de vol limité à 900 heures
Congé légal + absence de service 7 jours par mois et 96 jours par an.
La réserve au terrain : le salarié se trouve sur le site de travail, il peut être à tout moment appelé pour accomplir un vol.

B. La carrière, la rémunération et l'avancement du personnel navigant

Le salaire et ses accessoires

Le salaire est dû en contrepartie du temps de travail effectif. Le salarié assure les vols, il y a une préparation. Une permanence de bureau, les temps d'escale ...
Le salarié peut connaître des temps morts, en particulier quand le navigant attend.
Il y a, entre les vols, des périodes de repos obligatoires, on parle de temps d'arrêt.
Le salarié peut être en "réserve", il attend chez lui ou sur le terrain qu'on ait besoin de son concours pour effectuer un vol supplémentaire ou pour remplacer un vol.
On parle de stand-by, quand le salarié est en attente, en dehors de sa base d'affectation, pour effectuer éventuellement un vol qui sera confirmé ou annulé.
Le contrat ou les accords de branche ou d'entreprise prévoient éventuellement une rémunération spécifique pour ces périodes d'attente.

La distinction du complément de salaire et du remboursement de frais.
Deux stewards, chefs de cabine, Farid et Edmond, représentants du personnel d'Air France, prétendent faire l'objet d'une discrimination syndicale.
La compagnie ne leur paie les jours où ils exercent leurs mandats,
ni les indemnités forfaitaires de repas (le personnel perçoit une somme quand il est à l'escale et que c'est l'heure du repas) (l'indemnité n'est pas due quand le personnel est nourri à bord),
ni les indemnités de voiture courrier (la compagnie paie le retour du salarié depuis Roissy à son domicile),
ni les indemnités de découcher (les frais d'hébergement hors de la base sont réglés par la compagnie, petit déjeuner compris, les hôtels sont choisis par la compagnie).
Ils sont déboutés.
Sociale, 3 février 2016, Bull., n° 14-18777 et 18778.
La chambre sociale admet que le représentant du personnel ou le représentant syndical ne doit subir aucune perte de salaire quand il utilise ses heures de délégation. Tout complément de salaire est dû.
En revanche le salarié ne peut pas réclamer le paiement de sommes correspondant au remboursement de frais professionnels qu'il n'a pas exposés.
La cour d'appel est approuvée pour avoir décidé que ces indemnités n'avaient pas à être intégrées dans la rémunération dues aux représentants du personnel au titre des heures de délégation.
Ces indemnités sont dues au personnel quand il participe à une activité de vol.
Ces indemnités ne sont pas versées au personnel quand il travaille mais sans voler.

Ces indemnités correspondent à un remboursement de frais quand le personnel quitte sa base d'affectation et ne sont pas un complément de salaire.

On retrouve un problème distinct avec l'arrêt de rejet de la chambre sociale du 2 mars 2016, n° 13-27978. L'espèce concernait une personne embauchée par Air Austral comme PNC, personnel navigant commercial, réclamant en vain une prime horaire d'activité (PHA) de stand-by pour les périodes où Éric se trouvait en escale, sans activité, entre un vol-aller et un vol retour. Il y a alors escale sans activité. Le but des PHA est de rémunérer une situation d'attente, de stand-by, le PNC n'est ni en repos, ni en réserve, il patiente, il se tient à la disposition de la compagnie dans l'incertitude de la programmation.

Les heures supplémentaires

Voir l'arrêt du 7 juin 2012 cité infra dans une affaire assez mince.

Soc. 19 septembre 2012, n° 10-19480 : un pilote d'hélicoptère est salarié d'une entreprise de transports sanitaires hélicoptérés, il est affecté en alternance à l'hôpital de Carcassonne et à celui de Narbonne. Est opérée la distinction entre le temps de vol et le temps de travail effectif, qui signifie la mise à disposition de l'employeur. Les temps d'inaction ne peuvent être assimilés à un temps de vol afin de déterminer le seuil de déclenchement ouvrant droit à des heures supplémentaires. La convention collective prévoyait le déclenchement de la majoration pour heures supplémentaires à partir de la 78^e heure mensuelle de vol. L'activité de secours d'urgence par hélicoptère qui consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers en situation de détresse n'entre pas dans le champ d'application de la directive 93/104 du 23 novembre 1993 sur l'aménagement du temps de travail qui exclue le transport aérien. Il y a une autre directive 2003/88 du 4 novembre, elle ne s'applique pas, le contrat de travail ayant pris fin en mars 2003.

Pour un conflit de droit du travail entre une compagnie et un pilote d'hélicoptère, affecté en ou en partie à la réalisation d'opérations aériennes civiles d'urgence imposant d'assurer la permanence du service, salarié prétendant ne pas avoir perçu le salaire minimum conventionnel et ne pas avoir été payé pour toutes les heures supplémentaires effectuées : Sociale, 13 mars 2019, n° 17-21151, publié au Bulletin. Il existe une convention collective nationale du personnel navigant technique des exploitants d'hélicoptères du 13 novembre 1996. Il existe un salaire minimum conventionnel garanti. Pour savoir si le salarié a reçu ce salaire garanti, il faut faire une comparaison avec les sommes versées en contrepartie du travail. Le 13^e mois et les primes horaires de vol entrent dans la comparaison. De même que la majoration pour ancienneté.

La formation des pilotes

Il est possible que l'employeur prenne à sa charge les frais de formation, mais exige en contrepartie que le pilote prenne l'engagement de demeurer un certain nombre d'années au service de l'entreprise.

Affaire Germanwings. Le rapport du BEA parle d'un coût de formation de 150 000 euros, le candidat devant en financer 60 000. Le candidat a en général recours à un prêt. Qu'il ne rembourse pas s'il est embauché par la Lufthansa.

Soc. 23 octobre 2013, Bull. : Bruno Saint Pierre est engagé en 2007 par la société Pan européenne, petite compagnie de deux avions et un maximum de 6 pilotes. Le salarié s'engageait à acquérir la qualification de type EMBRAER 135-145, le coût de la formation reçue du 7 mai au 13 juin 2007 a été d'un peu moins de 30 000 euros. Le salarié s'était engagé à rembourser le coût de la formation, y compris le montant de la rémunération perçue durant la formation, en cas de démission avant le délai de 3 ans. Nullité de cette clause de dédit-formation.

C. La santé du personnel navigant

L'un des comités d'hygiène d'Air France, Direction des opérations aériennes, obtient en justice la nomination d'un expert agréé sur le fondement de l'art. L. 4614-12 du code du travail, il existe à propos de la qualité de l'air en cabine un risque sérieux de pollution accidentelle par vaporisation de substances chimiques contenues dans l'huile de moteur, Soc. 19 décembre 2012, n° 11-11799.

D. Congé payé des pilotes de ligne

CJUE 15 septembre 2011, Williams c. British Airways, C-155/10, sur le droit au congé annuel payé de pilotes anglais : Les pilotes de ligne reçoivent une somme fixe, des primes variant compte tenu du temps passé en vol, des primes dépendant du temps passé à l'extérieur de la base ; la somme versée au titre du congé annuel doit être calculée de manière à correspondre à la rémunération perçue par le salarié. Les éléments de la rémunération liés aux frais liés au temps que les pilotes sont contraints de passer à l'extérieur de la base ne doivent pas être pris en compte lors du calcul du paiement à verser durant le congé annuel.

E. La langue de travail : l'anglais

Un syndicat avait saisi le TGI pour que soit ordonné à Air France de traduire en français les documents techniques rédigés en anglais, eu égard aux difficultés rencontrées par les pilotes. La chambre sociale, 12 juin 2012, Bull., n'a pas souscrit à cette thèse. Certes, les documents nécessaires au salarié doivent être rédigés en français. Sont soustraits à cette obligation les documents liés à l'activité de l'entreprise de transport aérien dont le caractère international implique l'utilisation d'une langue commune ; pour garantir la sécurité des vols, il est exigé des utilisateurs, comme condition d'exercice de leurs fonctions, qu'ils soient aptes à lire et comprendre des documents techniques rédigés en langue anglaise.

F. Le droit de grève et les conflits du travail

La syndicalisation est assez forte parmi les différents personnels, des mouvements sociaux empoisonnent parfois l'atmosphère de travail, des grèves assez dures sont périodiquement menées, ce qui suscite le mécontentement des passagers et des milieux économiques.

[Certains syndicats sont des syndicats inter catégoriels, assurant la défense de salariés appartenant aux différentes catégories du personnel aérien.

D'autres peuvent être catégoriels, ainsi pour n'avoir pour adhérents par ex. que des membres du personnel navigant technique.

Voir Sociale, 14 mars 2018, n° 17-21434, où l'on voit le syndicat national de transport aérien CFDT modifier ses statuts pour devenir le syndicat des pilotes de ligne CFDT, SPL CFDT.

D'anciens adhérents créent ou reconstituent le même jour un syndicat à vocation inter catégorielle, SNTA-CFDT.

La contestation va venir à propos de la désignation d'un représentant syndical au sein du comité d'entreprise d'Aigle Azur Transports aériens portée par le syndicat national des pilotes de ligne France alpa, SNPL, contestant au syndicat ayant modifié ses statuts la condition d'ancienneté de deux ans.

La prétention est écartée : un syndicat est libre d'élaborer ses statuts, l'exercice de cette liberté n'entraîne pas la perte de sa personnalité juridique, le syndicat qui a modifié son objet statutaire et qui est passé de l'inter catégoriel au catégoriel n'a pas perdu sa personnalité juridique. Le SPL CFDT conservait l'ancienneté acquise antérieurement à la modification de ses statuts.]

Dans les petites compagnies, les accusations mutuelles, les insultes et les injures fusent, des poursuites pour diffamation s'élèvent. On plaide la bonne foi pour obtenir la relaxe.
Criminelle, 9 février 2016, n° 14-86726 et n°14-86727

Voir pour l'anecdote l'arrêt de la 1^o chambre civile du 14 janvier 2016, n° 14-19001, concernant l'action en diffamation intentée en vain par un agent de maîtrise et le syndicat CGT d'Air France contre le journaliste et l'éditeur Flammarion ayant écrit et édité en 2010 un ouvrage intitulé La face cachée d'Air France. Certains syndicats y étaient indiqués comme ayant agi pour affaiblir un nouveau président. Le management de la compagnie y était qualifié de déficient, en particulier en cas d'incident dans la sécurité des vols où les levées d'anonymat aboutissaient rarement. Le livre contenait des passages concernant le fonctionnement du comité central d'entreprise, percevant une subvention de plus de 3 % de la masse salariale et dont la trésorerie aurait été en difficulté du fait de dépenses excessives.

La réglementation de l'exercice du droit de grève

L'art. L. 1114-2 du code des transports souhaite favoriser la conclusion, entre employeur et organisations syndicales, d'un accord-cadre prévoyant une procédure de prévention de conflits. Il s'agit de développer le dialogue social.

La loi du 19 mars 2012 impose aux personnels de l'aérien - concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers - qui décident de participer à un mouvement de grève d'informer le chef d'entreprise 48 heures à l'avance : le préavis de grève concerne les personnels salariés dont l'absence est de nature à affecter durablement la réalisation des vols. Art. L. 1114-1 s. du code des transports. Entrent dans cette catégorie les salariés des aérodromes, les salariés qui occupent un emploi de personnel navigant, les salariés qui assurent l'assistance en escale, ceux qui assurent la maintenance en ligne des aéronefs, ceux qui sont en charge de la sûreté aéroportuaire, du secours et de la lutte contre l'incendie ou de la lutte contre le péril animalier.

L'art. L. 1114-3 prévoit la situation du salarié qui avait déclaré son intention de faire grève mais qui change d'avis, ainsi que la situation du salarié qui fait grève mais qui envisage de reprendre son service, ils doivent informer l'employeur 24 h à l'avance pour que l'employeur puisse leur donner une affectation.

Le salarié encourt une sanction disciplinaire s'il méconnaît la législation sur la grève.

Si la grève se prolonge plus de huit jours, on peut organiser une consultation auprès du personnel sur la poursuite de la grève, art. L. 1114-6. Le résultat n'affecte cependant pas l'exercice du droit de grève. Si les grévistes se sentent trop minoritaires, on peut penser qu'ils se résoudront à cesser le mouvement.

Le transporteur informe la clientèle des effets de la grève sur la continuité du service, art. L. 1114-7

La grève du commandant de bord militant syndicaliste

§ II. Les modifications des conditions de travail

Soc. 17 octobre 2012 n° 10-26779 : la société Brit ' Air utilise 13 Fokker 100, ils représentent le tiers de la flotte de cette compagnie, elle veut les remplacer par des appareils Bombardier CRJ 1000 d'une capacité identique ; 118 membres des personnels navigants techniques sont concernés, plus d'une centaine ont accepté cette nouvelle affectation avec un stage de qualification de 3 mois. Le syndicat national des pilotes de ligne conteste la procédure et demande avec succès l'application de l'accord collectif PNT Brit ' Air de 1998 ; cet accord prévoit le cas d'arrivée d'un nouvel avion sur la base sans augmentation de l'effectif et indique la priorité des affectations suivant un certain ordre ; l'offre d'affectation doit s'adresser non aux pilotes des Fokker mais à l'ensemble des pilotes.

Le recours au détachement : ainsi Air France détache, sur la base d'un accord avec les syndicats, certains de ses pilotes qui donnent leur accord auprès de la filiale Transavia France. L'entente précise le temps de travail et les conditions salariales. La soumission au droit français n'est pas contestée.

Le recours au travail à temps partiel

Soc. 15 janvier 2014, n° 11-10956 : face à la crise internationale, Air France avait interrompu les embauches et mis en œuvre en novembre 2009 un temps mensuel réduit du personnel navigant commercial non-cadre affecté en Île de France. Des syndicats ont obtenu en référé civil la suspension du dispositif mis en place en l'absence d'un accord collectif. L'employeur avait sans autorisation dérogé à la règle de la semaine civile.

Le transfert d'entreprise

Dans certaines hypothèses, la compagnie aérienne disparaît, elle fait l'objet d'une fusion ou ses activités sont reprises par une autre entreprise.

La législation européenne impose sous certaines conditions au repreneur de reprendre et de continuer les contrats de travail.

On peut citer à titre d'exemple l'espèce dont a eu à connaître la CJUE dans une affaire Ferreira da Silva, C-160/14, arrêt du 9 septembre 2015. Il existe une directive 2001/23 du 12 mars 2001 relative aux droits des salariés en cas de transfert d'entreprises. Le point de départ concerne une société Atlantis spécialisé en vols charters (transport aérien non régulier). L'actionnaire principal de cette société est l'opérateur historique portugais TAP. L'actionnaire principal fait prononcer la dissolution de la société Atlantis. Un certain nombre de salariés sont ainsi licenciés, ce sont eux qui mènent la procédure.

La société TAP réembauche certains salariés d'Atlantis, elle opère certains vols que devait effectuer Atlantis, elle reprend certains avions qu'utilisait Atlantis en crédit-bail, elle utilise certains locaux qu'occupait Atlantis. Les requérants demandent en vain d'être intégrés comme salariés de la TAP.

Le Tribunal Suprême de Justice a refusé de saisir la CJUE d'une demande préjudicielle et a estimé qu'il n'y avait pas transfert d'établissement.

Les requérants ont alors assigné en responsabilité l'État portugais à raison de l'illégalité de l'arrêt du tribunal suprême devant les Varas Civeis de Lisboa (les verges civiles de Lisbonne) (les magistrats portaient des verges pour châtier), qui ont saisi la CJUE du renvoi préjudiciel.

La CJUE a estimé qu'en l'espèce il y avait eu transfert d'établissement. L'établissement d'Atlantis avait été transféré à la TAP. Le transfert du matériel volant est jugé essentiel. La TAP a repris les contrats de location d'avions, elle exerce une partie des activités de la société dissoute.

L'État est responsable pour les dommages causés aux particuliers par les violations du droit de l'Union qui lui sont imputables

§ III. La cessation de la relation de travail

L'employeur est appelé dans un certain nombre d'hypothèses à mettre fin unilatéralement à la relation de travail. Soit pour faute du salarié. Soit pour des raisons d'ordre économique.

[Les mesures disciplinaires. Sanction sans licenciement.

L'employeur peut dans certaines circonstances se contenter de prendre des sanctions disciplinaires à son encontre, mais sans licencier le pilote fautif.

La compagnie ne peut pas prendre de sanctions à l'encontre d'un pilote qui notifie un incident de vol. Voir aux États-Unis, Condon & Forsyth, bulletin du 18 février 2016.

Suspension de vol décidée par l'employeur à l'encontre d'un commandant de bord, suspension décidée à la suite d'un accident afin d'assurer la sécurité du personnel et des passagers : il s'agit d'une mesure de prévention ne constituant pas une sanction disciplinaire, Soc. 18 mars 2015, n° 14-11032

Les sanctions disciplinaires contre un agent public, CAA de Nantes, 21 septembre 2016, n° 14NT01902 : abaissement du niveau aéronautique de 2 à 1 infligé, pour faute, par le ministre de l'intérieur à un pilote d'hélicoptère de la sécurité civile de Quimper. Le pilote avait effectué des vols d'entraînement sans l'autorisation de son chef de base ; il avait participé à une mission nocturne de secours médicalisés sans observer la période de repos obligatoire ; il était allé déjeuner aux Glénans en compagnie d'un pompier et d'un mécanicien avec un hélicoptère de la base alors qu'il devait y rester pour assurer l'alerte.]

A. Le licenciement

1°) Le licenciement individuel

Le licenciement pour faute professionnelle

Si la faute est grave, l'employeur peut envisager de licencier le pilote.

L'employeur entend alors se séparer de son salarié.

La cessation de la relation de travail est alors imposée au navigant par la compagnie qui l'emploie.

Pour obtenir le licenciement, l'employeur est tenu d'observer toute une procédure.

Les observations verbales

La suspension de vol

[Voir en droit public l'espèce dont fait état l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris lue le 28 juin 2016, n° 15PA03447, où le ministre de l'écologie avait prononcé, envers un pilote des corps techniques, à titre conservatoire, la suspension de toute délivrance d'autorisations de pratiquer des vols d'entraînement sur des aéronefs appartenant à l'État. La décision ministérielle de 2012 a été annulée pour vice de procédure. Le ministre a repris en 2014 une décision dans le même sens]
La mise à pied

La procédure de licenciement
L'entretien préalable
La convention collective du transport aérien

Le conseil de discipline : en cas de licenciement disciplinaire

Le conseil d'enquête

Sociale, 25 mai 2016, n° 14-29854 : licenciement d'un commandant de bord de la compagnie Corsair pour insuffisance professionnelle. L'employeur avait réuni le conseil d'enquête professionnel, qui avait émis l'avis suivant lequel le niveau professionnel de l'intéressé (défaillance dans le respect des procédures de vol, incident lors d'un vol ferry i.e. sans passager lors d'une approche à Copenhague, problème de stabilisation de la vitesse de l'avion) ne correspondait pas à celui d'un commandant de bord. L'intéressé, Olivier, 58 ans, ancien pilote militaire sur Mirage III, avait refusé les propositions de reclassement. La cour d'appel avait estimé que le licenciement était fondé sur une cause réelle et sérieuse. L'employeur avait désigné comme membres du conseil d'enquête deux représentants de la direction et deux représentants des salariés. L'employeur avait été informé la veille de la réunion par le syndicat national des pilotes de ligne France ALPA que son représentant ne siégerait pas. Le non-respect de la règle conventionnelle de la parité de la composition du conseil d'enquête professionnel ne lui était pas imputable.

Le rapporteur
Soc. 17 décembre 2014, Bull., n° 13-10444

La décision de licenciement individuel

Le licenciement du commandant de bord qui refuse de décoller à raison de panne - ou la situation de commandants de bord relevés de leurs fonctions parce qu'ils ne décollent au prétexte d'insuffisance des mesures antiterroristes.

L'indemnité de licenciement

Privation de l'indemnité en cas de faute grave

Soc. 13 janvier 2016, n° 14-18145, RFDA 2016.70 : la cour de Paris avait estimé qu'un commandant avait été licencié pour une cause réelle et sérieuse, mais sans faute grave. Elle lui avait octroyé plus de 200 000 euros. L'arrêt est cassé. Le salarié lors du vol Bruxelles -Punta Cana avait commis 5 manquements graves aux règles de sécurité concernant les sondes Pitot de nature à compromettre la sécurité du vol et des passagers. Il s'était trompé de piste de décollage et avait omis de signaler les incidents concernant les sondes sur le "Logbook", ce qui avait conduit le commandant de bord du vol retour à revenir à 2 reprises à son point de départ puis à annuler le vol. Le comportement du salarié rendait la poursuite du contrat de travail impossible, il constituait une faute grave.

[Soc., 11 mai 2016, n° 15-10925 : licenciement d'un chef pilote instructeur de l'aéro-club de Savoie, absence de cause réelle et sérieuse, calcul des sommes auxquelles l'employeur est condamné à payer, absence de convention collective applicable à l'activité d'aéro-club, l'employeur avait fait une application volontaire de la convention collective du commerce et de la réparation de l'automobile. Le salarié ne pouvait pas se prévaloir des avenants de la convention collective déterminant les montants minimaux de salaire]

Sociale, 31 janvier 2018, n° 16-28566 : impossibilité de poursuivre le contrat de travail en présence de faute grave, relevée par la cour d'appel d'Aix ayant décidé fondé le licenciement. Le pilote Saïd a été débouté de sa demande d'indemnité. Le pilote d'hélicoptère est tenu de passer des contrôles périodiques ligne et hors ligne, ils étaient venus à

échéance, le pilote ne les avait en dépit de nombreuses relances pas passés, il a pourtant effectué des vols de transports publics. Ses licences n'étaient pas à jour. Manque de professionnalisme grave.

2°) Les licenciements collectifs

Le licenciement intervient alors à raison de la situation économique difficile de l'employeur.

Il existe un fonds européen d'ajustement à la mondialisation, la France a demandé l'intervention de ce fonds pour apporter un soutien aux travailleurs licenciés et les aider à se réinsérer dans le marché du travail, cette demande concerne les licenciements survenus dans l'entreprise Air France, voir la décision UE n° 2015/44 du 17 décembre 2014 mobilisant une somme de plus de 29 millions d'euros au titre de ce fonds, JOUE du 14 janvier 2015, L 8/18

B. La déclaration d'inaptitude

Le salarié, en cas d'inaptitude permanente, ne peut plus exercer son métier de pilote navigant. La loi prévoit une possibilité de réinsertion professionnelle ou l'octroi de prestations, art. L. 1323-2 c. transports.

Le rapport du BEA concernant l'accident survenu en mars 2015 sur un massif des Alpes causé par la volonté suicidaire du co-pilote indique qu'une assurance perte de licence avait été prise par Germanwings, l'employeur, elle aurait assuré au co-pilote un versement de 58 799 euros s'il avait été déclaré inapte à voler dans les cinq premières années de son contrat. Ce type d'assurance est pris pour tous les pilotes de la Lufthansa et de Germanwings. Ce pilote ne disposait pas d'une assurance complémentaire le couvrant en cas de perte future de revenus pour inaptitude au vol. Il ne pouvait pas prendre une telle assurance, car il y avait une mention sur son certificat médical, examens médicaux spécifiques réguliers, contacter l'autorité de délivrance des licences (l'examineur aéromédical avait l'obligation avant de procéder à l'évaluation médicale pour le renouvellement du certificat médical de contacter l'autorité de délivrance des licences, permettant ainsi à l'examineur de connaître les antécédents de santé du pilote). Le BEA recommande aux compagnies d'atténuer les risques pour les pilotes de la perte de la licence pour raison médicale.

Le constat médical d'inaptitude peut déboucher, faute de trouver un emploi de remplacement, sur un licenciement. Sociale, 13 mai 2015, n° 13-27554 (espèce concernant une hôtesses de l'air de Corsair)
Sociale, 11 mai 2017, n° 11068

C. La limite d'âge

I. Les pilotes

Avec l'âge, les capacités physiques et intellectuelles s'amenuisent, ce sont les lois de la nature, il est donc souhaitable, principalement pour des raisons de sécurité, d'écarter du pilotage commercial les sujets d'un certain âge.

a) Les droits nationaux

Une limite d'âge de 60 ans avait été prévue en France, par une loi du 4 février 1995. Une disposition semblable existait en Allemagne. Il n'existait pas alors de dispositions spécifiques propres aux pilotes d'aéronef.

Les sexagénaires se sont rebiffés et ont réclamé de pouvoir continuer à voler, se jugeant toujours verts.

Ils se sont fondés sur une directive européenne 2000/78 du 27 novembre 2000 qui interdit les discriminations liées à l'âge.

La Cour de justice a invalidé le 13 septembre 2011 une convention collective concernant les pilotes de ligne allemands imposant comme un couperet la cessation de travail à 60 ans.

On retrouve une solution semblable concernant un pilote délégué syndical ayant atteint l'âge de 60 ans, le ministre autorisant la rupture du contrat de travail, Conseil d'État, 22 mai 2015, n° 371623, RFDA 2015.194. Discrimination à raison de l'âge. En comparaison avec l'âge de la retraite en droit commun.

La chambre sociale a à connaître des difficultés du droit transitoire et de licenciements de pilotes ayant atteint 60 ans à régler tant par le droit ancien que par les principes de non-discrimination à l'encontre des plus âgés.

Sociale, 9 avril 2015, Bull., n°13-27550, RFDA 2015.197 (Air France entend licencier le commandant de bord instructeur atteignant 60 ans, la rupture pour limite d'âge ne peut intervenir lorsque le contrat de travail est suspendu, le salarié bénéficiait d'un congé sabbatique)

Chambre sociale, 25 novembre 2015, n° 14-20755 : un officier pilote de ligne d'Air France, il a terminé sa carrière comme commandant de bord, il se voit signifier en 2009 la rupture de son contrat de travail lorsqu'il atteint 60 ans, il saisit la juridiction prud'homale pour discrimination au titre de l'âge. Il obtient une indemnité de départ de 177 650 euros. La cour de Paris décide que la rupture s'analysait en un licenciement sans cause réelle et sérieuse, une indemnité de 110 000 euros lui est allouée, 16 391 euros au titre du non-respect du droit individuel à la formation, il obtient le remboursement des indemnités de chômage pour 6 mois, mais la cour nie la discrimination illicite, elle déboute le salarié de ses demandes fondées sur la nullité de la rupture (demande de réintégration). Il y avait de la part du législateur un objectif légitime, favoriser en particulier l'embauche des plus jeunes.

La cassation intervient. Les motifs étaient impropres à établir que la différence de traitement, [différence qui était fondée sur l'âge, différence instituée par l'art. L. 421-9 CAC alors en vigueur], constituait un moyen approprié et nécessaire à la réalisation de l'objectif de politique d'emploi et de marché du travail.

La chambre sociale rend une décision similaire dans un arrêt du 26 septembre 2016, n° 14-29186. Il s'agit d'un commandant de bord, au salaire brut mensuel de 22 000 euros, 34 ans d'ancienneté, qui est mis à la retraite début 2009, ayant atteint l'âge de 60 ans. L'intéressé, Jean-Paul, demande la nullité de la rupture de son contrat de travail pour discrimination en raison de l'âge. Il est débouté par la cour de Paris. Il y avait la crise de l'aéronautique, les jeunes pilotes ne trouvaient pas d'emploi, l'abaissement de l'âge de la retraite était une mesure appropriée. La cour d'appel accorde cependant au pilote 27 490 euros à titre de solde d'indemnité de licenciement, 132 000 euros d'indemnité du fait de son licenciement sans cause réelle et sérieuse, 14 259 euros au titre du non-respect du droit individuel à la formation. L'intéressé a déjà perçu 215 335 euros comme indemnité spécifique de départ, il bénéficie d'une pension de retraite à taux plein.

La haute juridiction admet des différences de traitement fondées sur l'âge si elles sont objectivement justifiées par un objectif légitime de politique de l'emploi. La cassation intervient cependant, l'arrêt d'appel était fondé sur des moyens impropres à établir que la différence de traitement fondée sur l'âge constituait un moyen nécessaire à la réalisation de l'objectif de politique d'emploi et de marché du travail.

Sociale, 14 novembre 2018, n° 17-14932 : un commandant de bord exerçait au service d'Air France ; il a atteint la limite d'âge, les recherches de reclassement pour un emploi au sol demeurent infructueuses ; l'employeur a rompu le contrat de travail en septembre 2009 ; ce salarié a fait valoir ses droits à la retraite au 1^{er} avril 2010 ; le salarié dont le contrat a été rompu par l'employeur ne peut pas ultérieurement solliciter sa réintégration, la réintégration sur un poste au sol est impossible, le salarié ayant fait valoir ses droits à la retraite.

Une réforme est intervenue en France avec la loi du 17 décembre 2008, applicable en 2010, autorisant sous certaines conditions les 60/65 ans à piloter.

[On s'est posé la question de savoir si une convention collective pouvait discriminer indirectement les salariés plus

anciens en particulier au niveau du montant du salaire. Il est fait état dans le débat de l'article 21 de la charte des droits fondamentaux. Affaire C-132/11, *Tiroler Luftfahrt Gesellschaft*, renvoi par l'Oberlandesgericht Innsbruck en date du 18 mars 2011. L'arrêt de la CJ du 7 juin 2012 décide que la directive du 27 novembre 2000 ne s'oppose pas à la convention collective qui prévoit des dispositions en matière de classement dans les catégories d'emplois et qui tient compte, pour le calcul de la rémunération, de l'expérience professionnelle acquise comme membre du personnel navigant commercial au sein d'une compagnie, sans tenir compte de l'expérience acquise dans une autre compagnie du même groupe]

b) Le droit nouveau

Il convient pour déterminer les possibilités de voler offertes aux sexagénaires de se reporter tant au droit européen qu'au droit national.

L'Europe

Le règlement du 3 novembre 2011, annexe I, FCL.065, concerne les restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans et plus pour le transport aérien commercial
(= transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération, ou effectué en vertu d'un contrat de location)

Le pilote d'avions ou d'hélicoptères faisant du transport aérien commercial ayant entre 60 et 65 ans peut continuer à piloter, mais uniquement au sein d'un équipage multi pilote, les autres pilotes ayant tous moins de 60 ans. Annexe I du règlement n° 1178/2011, FCL.065.

Quant au pilote ayant atteint 65 ans, la solution est simple, il ne peut plus être pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

Das Bundesarbeitsgericht - la juridiction suprême allemande en matière de droit du travail siégeant à Erfurt - forme le 5 avril 2016 une demande de décision préjudicielle, dans une cause *Werner Fries c. Lufthansa City Line*, C-190/16, concernant un commandant de bord de plus de 65 ans, son employeur se fondant sur le droit européen lui refuse la possibilité de piloter. L'intéressé ayant atteint 65 ans ne pouvait plus légalement travailler comme pilote de ligne dans le transport aérien commercial. Le pilote conteste la mesure.

La CJUE a statué dans un arrêt du 5 juillet 2017.

Le droit européen est en harmonie avec l'annexe I de la convention de Chicago consacrée aux licences du personnel.

Cette réglementation est reprise par le JAR-FCL.1.

La haute juridiction allemande se demandait cependant si la mesure figurant à l'annexe I, FCL.065 b) n'était pas contraire aux dispositions de la charte des droits fondamentaux, interdisant la discrimination en raison de l'âge, et consacrant le droit de travailler et d'exercer une profession.

L'arrêt considère que le règlement européen ne méconnaît pas la charte. Il y a place pour une limitation des droits si elle est prévue par la loi. Il n'y a pas discrimination. La mesure a été posée pour assurer la sécurité aérienne. Les capacités diminuent avec l'âge, il faut éviter les accidents.

Le pilote âgé de plus de 65 ans pourrait effectuer des vols à vide (vols de convoyage) ou travailler comme formateur ou examinateur ne faisant pas partie de l'équipage de conduite de vol.

Il peut cependant encore être pilote de ballon ou de planeur.

Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra plus agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transporteur aérien commercial.

Cette réglementation est étrangère au transport aérien non commercial.

La France

La situation des sexagénaires

Une loi de 2008 avait relevé la limite à 65 ans, mesure applicable au 1^o janvier 2010. Ce relèvement était motivé par la pénurie de pilotes.

Le droit positif

Il existe en principe une limite d'âge pour les pilotes et co-pilotes. Cette limite a été fixée à 60 ans par l'art. L. 6521-4 al. 1^o CT (Disposition modifiée par l'ordonnance du 24 février 2011).

(Certains pilotes français ayant atteint 60 ans et désireux de continuer à piloter se mettraient au service de compagnies étrangères, tout en percevant la pension française de retraite)

Une poursuite d'activité salariée au sein de la compagnie employeur est, sous certaines conditions, envisageable, en vol ou à terre.

Possibilité d'être maintenu en activité sur demande et sous certaines conditions (aptitude médicale) pour une année supplémentaire pour participer à des vols non comme pilote unique mais en équipage. Parmi les membres de l'équipage, un seul pilote peut avoir plus de 60 ans. L'autre pilote doit avoir moins de 60 ans. La demande peut être renouvelée chaque année dans la limite de 65 ans.

Possibilité à partir de 60 ans de demander un reclassement dans un emploi au sol
Fin du contrat de travail si l'employeur est dans l'impossibilité de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou si le salarié refuse l'emploi proposé.

Soc., 4 avril 2012, Bull., Régional Airlines avait embauché une personne comme membre du personnel navigant technique, le pilote volait sur des EMBRAER 145. Il est informé qu'à l'approche de ses 60 ans l'employeur cherche à son intention un reclassement dans un emploi au sol, l'employeur licencie l'intéressé pour atteinte de la limite d'âge et le refus des postes proposés au reclassement, les emplois proposés supposaient une baisse de la rémunération de 1900 euros. Le tribunal condamne la compagnie à payer un complément d'indemnité de licenciement de 38 338 euros et 80 000 euros de dommages intérêts, le salarié avait déjà perçu une indemnité de départ. Rejet du pourvoi, l'employeur avait manqué à son obligation de reclassement dans un emploi au sol, le licenciement était nul car il reposait sur le seul fait que le pilote avait atteint l'âge de 60 ans.

II. Le personnel navigant commercial

La limite d'âge était fixée à 55 ans, en vertu d'une législation française de 2004 entrée en vigueur en 2006.

Mais il faut compter avec la directive 2000/78 du 27 novembre 2000 en faveur de l'égalité de traitement.

Soc. 16 avril 2015, n° 13-26227 (fragilisant la solution de mise à la retraite autoritaire à 55 ans)

Soc. 5 juillet 2017, n° 15-22930, 15-22933, 15-22934 (trois salariés d'Air France, appartenant au personnel navigant commercial, apprennent en 2007 et 2008, la rupture de leur contrat de travail, alors qu'ils vont atteindre 55 ans et qu'il n'y a pas de possibilité de reclassement dans un emploi au sol. Ils contestent cette décision de rupture, faisant état d'une discrimination en raison de l'âge. La cour de Paris les déboute de leur demande en nullité de la rupture de leur contrat de travail. Elle estime que la différence de traitement due à l'âge était justifiée.

La cassation intervient. Il est reproché à la cour d'appel de ne pas avoir constaté que, pour la catégorie d'emploi de ces salariés, la différence de traitement fondée sur l'âge résultant de l'article L. 421-9 CAC alors en vigueur constituait un moyen approprié et nécessaire pour réaliser les objectifs de politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelle.

La directive européenne se voit ainsi attribuer un caractère normatif. Cette directive permet aux États de prévoir des différences de traitement fondées sur l'âge, ces différences ne constituent pas une discrimination lorsqu'elles sont objectivement et raisonnablement justifiées dans le cadre du droit national par un objectif légitime. La cour d'appel n'avait pas établi en l'espèce que la limite d'âge de 55 ans était justifiée.

Droit positif : art. L. 6521-5 CT, qui remonte à l'ordonnance du 24 février 2011

La limite d'âge est de 55 ans.

Possibilité, sous certaines conditions, d'un maintien en activité sur une demande renouvelée chaque année jusqu'à 65 ans. A 55 ans, l'intéressé peut demander un reclassement dans un emploi au sol.

Section III. Le droit social

La protection sociale

Dans la plupart des pays du monde, le législateur local a instauré un ou plusieurs systèmes, la plupart du temps obligatoires, destinés à protéger les salariés, voire les non-salariés, les fonctionnaires, les chômeurs, les inactifs, les étudiants, face aux accidents de la vie, comme la maladie, la paternité et la maternité, l'invalidité, le chômage, les accidents du travail, les pré-retraites, la vieillesse.

Ces organismes perçoivent des cotisations et versent des allocations familiales, remboursent les frais de maladie, paient des indemnités de chômage et des pensions de retraite.

(L'arrêt de la chambre sociale du 12 mars 2015, B., n° 13-27313, sanctionne le subterfuge utilisé par un commandant de bord pour bénéficier de l'élévation annoncée de la limite d'âge, il atteint 60 ans en 2007, il ne peut plus exercer l'activité de pilote, il prend un congé sabbatique de 11 mois et obtient la jouissance immédiate d'une pension de retraite de la part de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. La caisse agit contre l'intéressé en répétition de l'indu pour les sommes perçues durant l'année de congé sabbatique, elle l'obtient. Rejet du pourvoi : la cessation d'activité à laquelle le CAC subordonne la jouissance d'une pension de retraite s'entend d'une cessation définitive d'activité ; le pilote atteint par la limite d'âge ne pouvait prétendre au bénéfice de la pension de retraite, son contrat de travail n'avait été ni modifié ni rompu, il était seulement suspendu, pendant 11 mois il se trouvait en situation de suspension d'activité et non de cessation d'activité ; le pilote va devoir restituer 58 920 euros).

Ces systèmes de prévoyance sont selon les États extrêmement diversifiés et sont le signe de la prégnance de l'État Providence.

Ils sont plus ou moins généreux envers les assurés et les bénéficiaires.

L'un des problèmes est d'assurer des recettes suffisantes pour faire fonctionner de tels systèmes.

Ces systèmes ont un coût énorme pour la collectivité.

La population y est en général très attachée.

Ce sont les employeurs et les salariés qui financent en général, par leurs cotisations, ces différents régimes qui brassent des milliards d'euros ou de dollars. L'État apporte, via la fiscalité, un complément croissant de ressources.

Les solutions d'ordre juridique ne sont pas encore en matière aérienne d'une parfaite netteté.

[Les employeurs sont tenus en France à des impositions au titre de la participation à l'effort de construction, ainsi qu'au titre de la participation à la formation professionnelle continue. Les impositions sont assises sur les salaires versés.

Il ne s'agit pas en l'occurrence de charges sociales prévues par le droit de la sécurité sociale, on se trouve cependant dans le cadre du financement de l'État Providence par le droit fiscal.

La question s'est posée de cette obligation à propos de la société easyJet Airline Company, société de droit britannique, dont le siège se trouve à Luton, en Angleterre. Des avis de mise en recouvrement pour les années 2008, 2009 et 2010 ont été émis à son encontre, pour un montant de 2 242 197 euros. La société a demandé à en être déchargée.

Le tribunal administratif de Montreuil a rejeté la demande.

L'appel a été porté devant la CAA d'appel de Versailles, 24 janvier 2019, n° 16VE03519, qui a déchargé la société.

La société easyJet dispose en France de trois bases d'exploitation, Roissy, Orly et Lyon, ainsi que de bureaux de vente et d'une succursale à Paris, qui assure la gestion des ressources humaines en France. Cette succursale correspond aux caractéristiques d'un établissement stable. La gestion des ressources humaines, telle qu'elle est effectuée dans le cadre de cette succursale ne répond cependant pas au critère d'autonomie qui permet de définir un employeur établi en France.

L'équipe installée en France n'assure pas de façon autonome le recrutement, le licenciement, la gestion des congés, la gestion de la formation. La succursale est composée de 13 salariés, elle est un intermédiaire entre le siège et le personnel navigant constitué de 400 personnes durant cette période. L'activité de transport aérien développée en France est dépendante du siège de Luton pour son fonctionnement. Il n'y a pas de pouvoir de décision financier de la succursale.

La circonstance que les personnels des bases d'exploitation sont soumis aux règles du droit du travail français et relèvent de la sécurité sociale française n'est pas suffisante pour caractériser une situation d'autonomie et l'existence d'un employeur établi en France au sens du CGI.

§ I. La détermination de la loi nationale gouvernant le régime de prévoyance sociale des personnels navigants

La question se pose pour tous les navigants, par mer ou dans les airs.

La question se pose pour les marins (cf. l'affaire C-631/17 concernant un steward letton, demeurant en Lettonie, ayant travaillé quelques mois pour une société néerlandaise à bord d'un navire battant pavillon des Bahamas navigant dans les eaux internationales. La CJUE dans un arrêt du 8 mai 2019 décide que ce marin a conservé sa résidence dans son État d'origine et qu'il relève du champ d'application de l'art. 11 du règlement n° 883/2004, la législation nationale qui lui est applicable est celle de son État de résidence.), elle se pose pour les commandants de bord, les pilotes, et plus largement pour tous ceux ayant comme profession la navigation aérienne.

Le navigant consacre une partie de son activité professionnelle à naviguer dans les airs, à bord d'un aéronef battant le pavillon d'un État donné, il navigue dans les espaces aériens nationaux, il navigue au-dessus de la haute mer.

Il a nécessairement des temps de travail au sol, ne serait-ce que la préparation des vols et la finition de ceux-ci après que l'aéronef ait touché la piste.

Les situations concrètes sont diversifiées.

Le pilote navigant uniquement en interne.

En ce qui concerne les travailleurs sédentaires qui travaillent dans un seul pays, le régime local leur est naturellement

accordé.

Un pilote qui ne dessert que des lignes intérieures françaises sera incontestablement affilié au régime français de sécurité sociale. Il travaille en France, il décolle d'un aéroport français, il atterrit sur un aérodrome français.

La personne qui exerce une activité, salariée ou non, dans un État membre est soumise à la législation de cet État membre, art. 11 § 3 a) du règlement n° 883/2004.

Les pilotes, navigant à l'international

Nombre de membres d'équipage assure des déplacements à caractère international.

Leur activité peut les amener à atterrir et décoller d'aérodromes du monde entier. Leur activité ne se limite pas à un seul État, ils travaillent à terre avant de décoller et après avoir atterri. Ils pilotent dans les airs, dans des espaces aériens nationaux et dans des espaces échappant à toute souveraineté étatique.

Comme en matière aérienne les déplacements au-delà des frontières relèvent du quotidien, la question est de savoir à quelle loi et donc à quel système national de prévoyance sociale sont rattachés les navigants indépendants ainsi que les salariés relevant du personnel navigant d'une compagnie aérienne travaillant à l'international et ayant des bases dans plusieurs États, salariés qui font carrière et qui peuvent être affectés à des dessertes aériennes géographiquement diverses.

On retrouve en droit social ce qui a été exposé à propos de la législation du travail.

La protection sociale a un coût important pour l'employeur. Elle permet d'assurer au personnel salarié une couverture contre le risque de la maladie, du chômage, de l'invalidité et de la vieillesse. Les charges sociales pèsent lourdement sur le budget des entreprises de transport aérien. Les régimes nationaux de sécurité sociale sont différents, les prestations différentes, le montant des cotisations sociales n'est pas identique. Air France fait état de plus de 429 millions d'euros en 2014 au titre du transport long courrier, soit 45 % de la masse salariale. Le transporteur évolue le plus souvent dans un milieu transnational, il peut avoir la tentation d'user de subterfuges pour faire échapper les salariés au régime de protection sociale le moins intéressant financièrement pour lui. C'est le Law Shopping, qui peut être une manifestation de la fraude à la loi. L'optimisation fiscale ou sociale n'est pas en soi blâmable, tout le monde, particuliers et entreprises, y a recours. C'est la fraude à la loi qui est fautive.

(Le taux de charges de sécurité sociale se situait en France dans les années 2010 à 20-25 % pour les salariés et à 40-45 % pour les employeurs, alors qu'il s'établissait en Irlande entre 4 et 5 % pour les salariés et 10,75 % pour les employeurs.)

Voir la chronique de M. Grard, Revue de droit des transports, janvier 2014, n°40 : personnels aériens navigants : de quel droit relèvent-ils ?

Etienne Pataut, Territorialité et coordination en DIP. L'exemple de la sécurité sociale, Mélanges Pierre Mayer.

Jean-Philippe Lhemould, Conflits de lois en matière de sécurité sociale : la lex loci laboris en question, Droit social 2015.457.

Fabienne Muller, La révision des règles en matière de détachement : l'heure des choix en droit du travail et droit de la sécurité sociale, RTDEur. 2018. 75-98

Jean-Philippe Lhemould, Les règlements coordonnant les systèmes nationaux de sécurité sociale : nouvelles lignes de force et points de rupture, RTDEur. 2018. 99-114.

Les systèmes étatiques opposent leur résistance à ces tentatives de fuite devant une législation impérative d'ordre public.

Indépendamment de la recherche par une compagnie aérienne d'un système légal de protection sociale de ses personnels de conduite et de cabine moins pénalisant financièrement parlant, il y a de fait une concurrence entre systèmes nationaux pour l'attribution des cotisations sociales. Ce qui est attribué à l'un ne va pas à l'autre, d'autant qu'en droit européen un salarié n'est rattaché qu'à un seul régime de prévoyance, et non à plusieurs.

Chaque État membre conserve son système de sécurité sociale, le droit européen n'intervient que pour coordonner les systèmes de sécurité sociale des différents États, afin de garantir l'exercice effectif de la libre circulation des personnes. Les systèmes nationaux subsistent, il n'existe pas un régime propre de sécurité sociale applicable à l'ensemble de l'Union européenne.

Plusieurs règlements européens ont été publiés depuis 1971 en matière de sécurité sociale, des réformes et des abrogations interviennent. Ce qui fait qu'entrent en scène les affres du droit transitoire et que les décisions de justice que l'on possède ne reflètent pas toujours l'état du droit positif, par hypothèse évolutif.

Le **règlement de base** est le **règlement n° 883/2004** du 29 avril 2004 sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

Le titre II contient les règles de conflit permettant de déterminer la loi applicable aux personnes relevant du règlement.

Le **règlement d'application n° 987/2009** du 16 septembre 2009 en fixe les modalités d'application.

Ces règlements sont périodiquement modifiés, en particulier ils l'ont été par le règlement n° 465/2012 du 22 mai 2012. Certaines de leurs dispositions traitent explicitement de la situation des équipages de conduite et de cabine.

La Commission a proposé en 2016 une réforme de ces textes. On trouve en ligne le projet en langue anglaise. Les travaux cités supra en traitent.

Cette réglementation concerne les ressortissants européens.

Le salarié est en principe affilié à un seul régime. Les salariés ne sont soumis qu'à la législation d'un seul État membre. Si un salarié exerce dans plusieurs États, il est affilié au régime de l'État où il exerce une partie substantielle de son activité. Aucun salarié ou professionnel exerçant en Europe ne peut être privé de la protection sociale.

Cette législation est impérative, les assurés sociaux ne sauraient s'y soustraire, du moment que la législation compétente adopte la solution de l'assurance obligatoire.

L'Autorité européenne du travail qui assiste les États membres et la Commission traite de la coordination des systèmes de sécurité sociale à l'intérieur de l'UE.

Il faut également compter avec la commission administrative.

Sous-Paragraphe I. Les règles de fond

On rencontre d'abord la situation des salariés.

Il faut distinguer la situation du salarié opérant à l'international dans plusieurs États de celle du travailleur détaché.

Il faut également s'intéresser au régime applicable aux pilotes dits indépendants, nombreux, dit-on, en matière aérienne.

A. Les salariés

1°) Les membres de l'équipage effectuant des transports internationaux

a. Le membre d'équipage salarié d'une seule compagnie

Avant 2012

Le règlement n° 883/2004 prévoyait dans sa version initiale (et d'ailleurs prévoit toujours) que la personne exerçant une activité dans deux ou plusieurs États était, quant au système de sécurité sociale, soumise à la législation de l'État de résidence du moment qu'elle exerçait une partie substantielle de son activité dans cet État.

L'assujetti était à défaut soumis à la loi du pays de résidence de l'employeur.

Cette règle était considérée comme inadaptée au personnel de conduite des aéronefs.

Voir Laurent Cailloux-Meurice, Revue de droit des transports, janvier 2014, étude 2, n° 8 et suivants.

[Il y a place sous certaines conditions à des dérogations aux règles comprises dans le règlement grâce à un accord entre États. Cf. l'article 16 du règlement de base. Il existe un accord entre la France et le Royaume- Uni du 3 avril 1997 soumettant à la législation française sur la sécurité sociale les personnels des compagnies, s'ils résident en France et y exercent l'essentiel de leur activité.

Cf. Paris, 28 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013, commentaire 51 par Ph. Delebecque]

Depuis 2012

Le principe

L'idée générale demeure, l'assuré social est soumis à la loi de l'État dans lequel il exerce son activité. Cf. art. 11 § 3, a) du règlement de base n° 883/2004.

Le règlement a cependant créé une disposition de droit spécial, à caractère unilatéral, pour les membres d'équipage effectuant du transport aérien : c'est la « **base d'affectation** » qui sert de point de rattachement.

Le considérant 18 ter du règlement n° 883/2004 (dans la version issue du règlement n° 465/2012 du 22 mai 2012) indique qu'il est justifié de faire de la notion de *base d'affectation* le critère pour déterminer la législation applicable aux membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine.

Le considérant 4 du règlement n° 465/2012 reprend une idée semblable, il est justifié de créer une règle spéciale faisant de la notion de base d'affectation le critère pour déterminer la législation applicable aux membres de l'équipage.

L'article 11 § 5 du règlement n° 883/2004 décide que l'activité d'un membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine assurant des services de transport de voyageurs ou de fret est considérée comme étant une activité menée dans l'État membre dans lequel se trouve la base d'affectation telle qu'elle est définie à l'annexe III du règlement CEE n° 3922/91.

La « base d'affectation » est définie comme étant le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage.

(cf. en droit du travail aérien la définition de la base d'exploitation par l'article R. 330-2-1 CAC)

Le pilote passe presque autant de temps dans les airs qu'à terre dans les locaux de la compagnie, il est réputé mener son activité professionnelle dans la base d'affectation qui lui est attribuée par son employeur. Le membre d'équipage quitte la base d'affectation et rentre chez lui, il part de son domicile pour prendre son service à la base d'affectation.

Le paragraphe 5 bis, alinéa 2, de l'article 14 du règlement n° 987/2009 reprend la même règle : un membre d'équipage salarié assurant normalement des services de transport dans deux États membres ou plus est soumis à la législation de l'État membre dans lequel se situe la base d'affectation.

Le membre d'équipage est soumis au régime de sécurité sociale de l'État où il reçoit de l'employeur sa base d'affectation. Le commandant de bord d'Air France, qui effectue la liaison entre Paris et Lisbonne, aura sa base d'affectation à Roissy, qu'il gagne en venant de son domicile de Senlis ou de Chantilly, et qu'il regagne mission accomplie. À contrario, le membre d'équipage qui dessert la ligne Paris-Lisbonne n'a pas sa base d'affectation à Lisbonne, parce qu'après avoir atterri à Lisbonne il part se reposer dans un hôtel de Lisbonne, les frais d'hébergement et de séjour étant à la charge de la compagnie. Lisbonne n'est qu'une escale.

Le salarié de la compagnie irlandaise à bas coût doit normalement être rattaché au régime de sécurité sociale de l'État où il a sa base d'affectation, qui n'est pas forcément un aéroport irlandais. C'est à l'organisme de sécurité sociale de l'État de la base d'affectation que sont versées les cotisations sociales.

L'obligation pour un exploitant de désigner une base d'affectation pour chaque membre d'équipage est prévue dans une annexe au règlement n° 3922/91 du 16 décembre 1991, version 2006, OPS 1.1090, 3.1. L'OPS. 1.1095, 1.7 donne la définition de la base. Cette formalité est posée dans le cadre de l'obligation de l'exploitant de respecter les temps de vol et d'accorder des périodes de repos à l'équipage.

Le texte envisage manifestement la situation d'un personnel affecté de façon durable au service d'une compagnie.

Un pilote reçoit-il une base d'affectation s'il ne rend qu'un service ponctuel ? Les rédacteurs des textes ont, semble-t-il, envisagé la situation d'une relation inscrite dans la durée entre un exploitant et les membres d'équipage en dépendance du premier.

(Droit transitoire. L'article 87 bis du règlement modifié n° 883/2004 édicte des dispositions transitoires. Il envisage la situation dans laquelle du fait de l'entrée en vigueur du règlement n° 465/2012, l'assuré social devrait être soumis à la législation sociale d'un État, autre que celui auquel il était jusqu'alors rattaché. Cette personne continue, à titre transitoire, à être régie, par faveur, par la législation à laquelle elle était jusqu'alors rattachée. Ce maintien de l'ancienne législation est prévu pour une durée maximum de 10 ans. L'assuré a la possibilité de demander à bénéficier de la nouvelle législation en s'adressant à l'autorité du lieu de résidence.)

Le changement de base d'affectation : stabilité normative ou mutation législative

Le monde aérien est un monde mouvant. Le salarié peut changer de base d'affectation de façon temporaire ou définitive, et se trouver appelé à travailler à partir d'une base d'affectation autre, située dans un État différent.

Le règlement européen de 2012 souhaite éviter les changements trop fréquents de législation.

La législation applicable aux membres de l'équipage devrait rester stable. Le principe de la base d'affectation ne devrait pas donner lieu à des changements fréquents de la législation applicable en raison de modes d'organisation du travail ou de contraintes saisonnières dans ce secteur d'activité. Considérant 4 du règlement n° 465/2012. Considérant 18 ter du règlement n° 883/2004.

Le législateur adopte ainsi une position favorable à la stabilité législative. A priori, le pilote conserve son régime d'origine. Le changement de législation doit être exceptionnel. Le législateur donne plus de liberté aux compagnies pour qu'elles puissent changer temporairement l'affectation de leur personnel tout en le maintenant dans leur régime de sécurité sociale primitif.

Le changement de législation et de régime national de protection sociale ne devrait s'opérer que si la situation nouvelle se cristallise durablement dans le temps et dans l'espace.

b. Le salarié travaillant à temps partiel pour plusieurs compagnies

On peut imaginer un pilote travaillant certains jours de la semaine pour une compagnie française, d'autres jours pour la compagnie d'un autre État.

Le conflit de lois sociales s'élève : l'intéressé dépend-il du système français de sécurité sociale ou du système de l'autre État ?

[On a connu en droit terrestre l'hypothèse d'un salarié bénéficiant d'un congé sans solde de trois mois et allant durant ce congé travailler dans un autre État membre, cf. l'arrêt de la CJUE du 13 septembre 2017, C-569/15. L'intéressé est considéré comme exerçant normalement une activité salariée sur le territoire de deux États membres.

A la double condition,

1. Que la législation du premier État membre le considère, au regard du droit de la sécurité sociale, comme exerçant une activité salariée ;
2. Que l'activité exercée sur le territoire du second État présente un caractère habituel et significatif.]

2°) Le salarié détaché

Il faut supposer un salarié travaillant pour un employeur sur une base d'affectation déterminée ; il est affilié lors de la conclusion du contrat de travail à un régime de prévoyance sociale relevant d'un État déterminé, qui est normalement l'État du lieu d'accomplissement du travail.

Le détachement intervient ultérieurement. Ce salarié est appelé par son employeur pour des raisons diverses et pour

une durée temporaire à effectuer l'essentiel de son travail à partir d'un autre État.

L'article 12 § 1 du règlement de base prévoit le cas où l'employeur détache le salarié pour effectuer un travail dans un autre État membre.

Ce salarié demeure en principe soumis à la législation sociale du 1^o État membre, celui du point de départ, celui du point d'origine.

Sous deux conditions.

1. Que la durée prévisible de ce travail n'excède pas 24 mois.
2. Que cette personne ne soit pas envoyée en remplacement d'une autre personne détachée.

(Il peut y avoir un contentieux pour déterminer si celui que l'employeur désigne comme salarié détaché l'est réellement. Un employeur ne peut pas faire d'une personne un salarié détaché dès la conclusion du contrat de travail. Deux phases sont nécessaires. Une première phase de conclusion du contrat de travail et d'accomplissement du travail dans un État donné. Une seconde phase, chronologiquement distincte de la première, où le détaché se déplace à l'initiative de son employeur, quitte l'État où il avait commencé de travailler et travaille temporairement dans un autre État.)

(L'article 14 § I du règlement d'exécution prévoit toutefois qu'une personne peut être recrutée dans un État membre en vue de son détachement dans un autre État membre. Il y a cependant une condition : il faut que cette personne, juste avant le début de son activité salariée, soit déjà soumise à la législation de l'État où son employeur est établi. Il y faudrait un mois d'activité.)

Cf, hors droit aérien, l'arrêt du 25 octobre 2018 de la CJUE, affaire C-451/17, Walltopia : un salarié recruté en vue de son détachement dans un autre État membre doit être considéré comme ayant été, « juste avant le début de son activité salariée, déjà soumis à la législation de l'État membre dans lequel est établi son employeur », alors même que ce salarié n'avait pas la qualité d'assuré en application de la législation de cet État membre juste avant le début de son activité salariée, dès lors que le salarié avait à ce moment sa résidence dans ledit État membre.)

(Il y a débat pour interpréter la condition du non-remplacement.)

Il est évident que l'employeur qui a délégué un salarié dans un État tiers ne peut pas, à l'expiration de la période de détachement, le remplacer en envoyant dans le pays d'accueil un autre de ses salariés en détachement. La solution ressort explicitement du texte.

Faut-il aller plus loin ?

Pour certains, plus stricts, il est interdit de procéder au remplacement d'un travailleur détaché par un autre travailleur qui serait détaché par un employeur tiers. Ainsi un employeur Pierre a détaché un salarié pour faire un travail dans une entreprise dans un État d'accueil. Il est interdit à un employeur Paul de détacher un salarié dans cet État pour effectuer le travail effectué auparavant par le salarié de l'employeur Pierre. Le règlement s'oppose à ce que des tâches puissent être confiées en continu et de façon successive à des travailleurs détachés en provenance de différents employeurs.

Pour d'autres, plus accommodants, une succession de détachements est envisageable, du moment que chaque détachement est l'œuvre d'employeurs différents.

Cf. les savantes conclusions de l'avocat général, déposées le 31 janvier 2018, dans l'affaire C-527/16, n^o 67 et suivants, qui préfère la seconde solution.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 6 septembre 2018.)

(En matière de transport aérien international, les choses sont en général plus simples : c'est un transporteur par exemple irlandais ou espagnol qui détache l'un de ses pilotes et qui l'affecte pour faire du transport par ex. à partir d'un aéroport français. Il ne le met pas en général au service d'une compagnie tierce.)

C'est donc l'organisme du pays d'origine qui percevra les cotisations sociales, et non celui du pays d'accueil.

C'est cet organisme qui paiera les indemnités maladie et plus tard les pensions de retraite.

B. La couverture sociale du membre d'équipage indépendant

Quid du pilote indépendant ? Il n'est pas salarié. Le règlement n^o 883/2004 lui est-il applicable ? Le considérant 2 indique

que c'est l'article 308 du traité qui donne les pouvoirs pour prendre des mesures appropriées pour la sécurité sociale des personnes autres que salariées. Les non-salariés ne sont pas donc pas étrangers à la réglementation européenne. Le règlement antérieur, celui du 14 juin 1971, visait d'ailleurs déjà aussi bien les travailleurs salariés que les non-salariés. Que le travailleur soit salarié ou non, le principe général est que le travailleur dépend de la législation nationale du pays dans lequel il exerce son activité. En ce qui concerne l'équipage de conduite ou de cabine, le critère déterminant est le choix de la loi de l'État à l'intérieur duquel l'exploitant a donné au travailleur sa base d'affectation. Le texte ne distingue pas selon que le travailleur est salarié ou non.

On peut d'abord envisager la situation de l'indépendant, qui en fait opère sur les aéronefs d'une seule compagnie. Que l'indépendance soit réelle ou fictive, l'intéressé exerce son activité professionnelle à partir d'un aéroport déterminé. C'est là qu'il a sa base d'affectation. C'est cette base que l'exploitant devrait normalement désigner. Le non salarié devrait être soumis à la législation sociale de l'État où est localisé l'aéroport de rattachement. Cf. article 11 § 5 du règlement n° 883/2004. Le règlement ne semble pas distinguer l'activité salariée ou non salariée.

On peut également rencontrer la situation de l'indépendant qui conduit des aéronefs relevant de plusieurs compagnies exploitantes, qui n'est pas particulièrement attaché à un seul aéroport mais qui effectue son travail à partir d'aéroports relevant du même État. Qu'il dispose ou non formellement d'une base d'affectation, son statut social sera déterminé par la loi de l'État à partir duquel il opère son activité.

La solution est moins évidente lorsque le membre d'équipage, non salarié, travaille pour plusieurs clients, exploitants de différents niveaux, et qu'il décolle communément d'aéroports relevant de plusieurs souverainetés, européennes ou non. On peut se demander s'il faut s'en tenir à la première relation entre un exploitant et l'indépendant, l'exploitant donnant une base d'affectation à son collaborateur. Lui donnant une base d'affectation, il désignerait ainsi la législation de l'État où se trouve cette base, et c'est cette législation qui déterminerait l'organisation de la protection sociale du travailleur indépendant. L'inconvénient, c'est que la localisation de la base d'affectation est alors fragile et sujette à mutation. Une base d'affectation évoque un lieu relativement stable, où le navigant professionnel a le centre de ses intérêts professionnels. C'est son port d'attache. C'est sa résidence, non comme personne privée, mais comme exerçant une activité dans la conduite des aéronefs.

On peut alors se demander si, à défaut de base d'affectation, il ne conviendrait pas de faire application à ce professionnel indépendant de l'article 13 § 2 du règlement n° 883/2004, qui envisage la situation d'une personne menant des activités non salariées dans deux ou plusieurs États membres.

Le principe, c'est que cette personne est soumise à la législation sociale de l'État européen où elle réside, du moment qu'elle y exerce une partie substantielle de son activité. Il y a alors coïncidence entre l'État de résidence de l'assuré social et l'État où il exerce une fraction substantielle de son activité professionnelle.

Le règlement envisage l'hypothèse où l'intéressé ne réside pas dans l'État européen où il exerce une activité substantielle. En ce cas, la personne est soumise, à titre subsidiaire, à la législation de l'État membre dans lequel se situe le centre d'intérêt de ses activités.

Le membre d'équipage, qui se présente comme indépendant, doit assumer lui-même le poids de sa couverture sociale, il ne dispose pas d'un employeur débiteur des cotisations patronales.

C. La pluriactivité, salariée et non salariée

On pourrait se trouver en présence d'une situation mixte, où le pilote exerce une activité salariée dans un État et une activité non salariée dans un autre État. Les activités marginales ne sont pas prises en considération.

Les salariés qui circulent dans l'UE sont soumis à un seul régime de sécurité sociale.

On peut consulter sur ce point, même s'il ne concerne en rien le transport aérien, un arrêt de la CJUE du 13 juillet 2017, C-89/16. L'affaire porte sur une personne résidant en Pologne où elle exerce une activité non salariée, tout en exerçant une activité salariée marginale en Slovaquie. L'intéressé a été soumis au régime de protection sociale de la Pologne. Il convient de faire application de l'article 14 § 5 ter et de l'article 16 du règlement n° 987/2009, fixant les modalités

d'application du règlement n° 883/2004, tel que modifié par le règlement n° 465/2012.

Si l'activité menée en Slovaquie n'avait pas été marginale, c'est la législation de l'État où l'activité salariée est menée qui aurait été préférée, donc la législation slovaque.

Sous-Paragraphe II. L'aspect procédural

Il convient de faire application du règlement d'exécution n° 987/2009 du 16 septembre 2009.

Comment s'opère la détermination de la législation sociale applicable à une personne exerçant une activité dans deux ou plusieurs États membres

La détermination initiale de la législation applicable

L'article 16 est relatif à la procédure destinée à déterminer la législation applicable lorsqu'une personne exerce dans deux États membres ou plus.

La personne qui exerce des activités dans deux ou plusieurs États membres informe l'institution désignée par l'autorité de l'État de sa résidence.

L'initiative ne vient donc pas théoriquement de l'employeur, mais du travailleur.

(Si elle ne le fait pas, c'est l'institution du lieu de la résidence, dès qu'elle est instruite de la situation, qui en prend l'initiative.)

Cette institution du lieu de résidence détermine la législation applicable.

L'institution de l'État qui délivre le certificat A 1 doit apprécier correctement les faits pertinents, elle doit garantir l'exactitude des mentions figurant sur le certificat.

(La pratique semble révéler au profane l'absence de rigueur de certaines institutions nationales de sécurité sociale lors de la délivrance du document portable A1.)

Les dossiers devraient être attentivement instruits et contrôlés.

En ce qui concerne un pilote ou plus largement un navigant, il est soumis à la loi de l'État de localisation de la base d'affectation.

La détermination initiale est dans un 1^{er} temps provisoire.

Cette institution informe les autres institutions des États membres où l'intéressé exerce une activité.

La détermination provisoire devient définitive dans les deux mois de sa notification aux autres institutions.

Cette désignation n'est cependant pas définitive si l'institution d'un autre État émet un avis différent.

Si les autorités de deux États ont des avis différents quant à la détermination de la législation applicable, le travailleur est soumis à titre provisoire à la législation de l'un des États membres, c'est la législation de l'État où l'intéressé exerce une activité salariée ou non qui a la priorité, du moment que l'intéressé n'exerce que dans un seul État. En cas d'incertitude quant à la détermination de la législation applicable, les institutions et autorités concernées établissent des contacts et déterminent d'un commun accord la législation applicable.

L'article 13 du règlement 2019/1149 du 20 juin 2019 confère à l'Autorité européenne du travail un pouvoir de médiation en cas de différends entre deux États, mais l'Autorité saisit la commission administrative des questions de sécurité sociale. Ces deux entités concluent des accords de coopération.

L'article 15 indique que l'institution remet à la personne concernée l'attestation visée à l'article 19 § 2.

L'article 19 décide que l'autorité compétente délivre une attestation indiquant qu'est applicable la législation dont elle dépend.

La Commission administrative pour la coordination des systèmes de sécurité sociale publie au JOUE du 29 mai 2018 une recommandation n° A1 concernant la délivrance de l'attestation visée à l'article 19, paragraphe 2, du règlement n° 987/2009.

À la demande de la personne concernée ou de l'employeur, l'institution compétente de l'État membre dont la législation est applicable atteste que cette législation est applicable et indique le cas échéant jusqu'à quelle date et à quelles conditions.

C'est la commission administrative qui détermine la structure et le contenu du document portable A 1 concernant la législation applicable au titulaire.

Ce document s'impose aux institutions de l'autre État membre aussi longtemps qu'il n'est pas retiré ou déclaré invalide par l'État membre où il a été établi.

Le principe de la coopération loyale exige que les institutions procèdent à une évaluation appropriée des faits pertinents pour la détermination de la législation applicable en matière de sécurité sociale, et qu'elles confirment l'exactitude des informations contenues dans un document portable A1.

Ces documents établissent une présomption selon laquelle le titulaire est correctement affilié au système de sécurité sociale de l'État membre de l'institution qui les délivre.

La commission édicte des recommandations pour prévenir la falsification du document portable A1.

La Commission prévoit un certain nombre de questions contenues dans la demande de document portable A1. Il faut indiquer l'adresse dans l'état de résidence et celle dans l'état de séjour. On spécifie s'il s'agit d'une activité salariée ou d'une activité non salariée. L'annexe comporte une rubrique n° 4 concernant une demande au titre de l'article 11 § 5 du règlement n° 883/2004 (membres de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine). On indique le nom de l'employeur. On indique le lieu où se trouve la base d'affectation. La rubrique 5 concerne la demande au titre d'un détachement des travailleurs. La rubrique 6 porte sur le détachement des travailleurs non-salariés. Les rubriques 7 et 8 concernent l'emploi dans deux ou plusieurs États membres. Le demandeur doit attester que les renseignements fournis sont exacts et complets.

Et indiquer qu'à sa connaissance il a répondu correctement toutes les questions.

Il s'agit de prendre conscience à l'auteur de la demande qui serait tenté de faire de fausses affirmations de la gravité de ses actes.

L'autorité du document portable A 1

On s'interroge sur la force et l'autorité de l'attestation délivrée par l'organisme de sécurité sociale : le certificat E 101 et désormais le document portable A 1.

La décision A 1 fournit une aide aux différentes institutions de sécurité sociale chargées d'appliquer le droit de l'Union.

Le conflit d'autorités

Un conflit peut s'élever entre organismes de sécurité sociale pour déterminer à quel organisme national doit être rattaché un salarié évoluant à l'international, installé dans un pays, travaillant en tout ou en partie dans un autre.

Le législateur européen entend éviter les absences ou les cumuls d'affiliation des travailleurs circulant et se déplaçant en Europe.

Il est possible qu'on soutienne et qu'on établisse a posteriori que le certificat a été à tort, voire frauduleusement, attribué.

Ce certificat A 1 se voit reconnaître une grande force probante, qui doit être tempérée s'il a été obtenu ou conservé par fraude, avec l'inertie ou la complaisance de l'organisme national émetteur.

a. Le principe

Ces principes figurent à l'article 5 du règlement d'exécution, qui définit la valeur juridique des documents et pièces justificatives, établis dans un État membre.

Ces documents s'imposent aux institutions des autres États membres tant qu'ils n'ont pas été retirés ou invalidés par l'État qui les avait établis.

Si l'institution d'un autre État émet un doute sur la validité de ce document ou sur l'exactitude des faits qui y sont relatés, cette institution demande des éclaircissements à l'institution émettrice, voire le retrait du document.

L'institution émettrice réexamine ce qui l'a amenée à établir le document. Au besoin elle le retire.

[Cf. art. 76 § 6 du règlement de base.]

En cas de désaccord entre institutions nationales, c'est la « commission administrative » pour la coordination des systèmes de sécurité sociale, instituée près de la Commission européenne, qui s'efforce de concilier les points de vue.

Ce formulaire E 101, devenu le document portable A 01 depuis le 1^o mai 2010, a théoriquement valeur irréfragable d'affiliation s'imposant aux autres systèmes nationaux concurrents. Ce document est ordinairement délivré sur déclaration unilatérale de l'employeur lors de la conclusion du contrat de travail. Il est admis que la présomption ne concerne que les conflits d'affiliation entre institutions de sécurité sociale. Il y a ainsi une dualité entre le droit du travail et le droit de la sécurité sociale, qui ont chacun leurs particularités.

Cf. l'étude précitée de Laurent Cailloux-Meurice, n^o 10.

On peut consulter sur la force de ce document l'étude de M. Bernard Hafel publiée à la Revue des contrats, juin 2015, p. 303, commentant un arrêt de la chambre sociale du 29 septembre 2014, l'espèce concernant un salarié étranger à l'aviation.

[Le formulaire A 1 ne jouit d'aucune autorité ou efficacité en droit du travail, il ne concerne que le droit de la sécurité sociale.

L'arrêt de la chambre sociale du 30 juin 2015, propre à la matière aérienne, reprend la solution. cf. infra.

On retrouve la solution avec l'arrêt de la chambre sociale du 10 juin 2015, Juris tourisme 2015, n^o 178, p. 12, obs. Xavier Delpech.

Les pilotes, approuvés par la cour d'appel et la cour suprême, plaçaient le débat en termes de droit du travail, ils demandaient la reconnaissance de la compétence du conseil des prud'hommes français afin d'obtenir le respect de leur contrat de travail.

La compagnie anglaise, et elle n'obtient pas sur ce point satisfaction, se plaçait sur le terrain du droit de la sécurité sociale et prétendait que les pilotes dépendaient du régime britannique de sécurité sociale. Le transporteur anglais avait fait une déclaration en ce sens et obtenu du régime britannique le certificat E101 devenu A1. Il prétendait qu'il incombait aux seules juridictions britanniques de statuer sur la validité de ces documents. La Cour de cassation estime que les demandes émanant des pilotes ne relevaient pas du droit de la sécurité sociale, peu important qu'il puisse résulter du litige l'obligation pour l'employeur de demander le retrait des certificats E101 auprès de l'organisme anglais les ayant délivrés. La situation de ces pilotes anglais était cependant singulière, ils étaient rattachés au régime britannique de sécurité sociale, mais ils étaient affectés aux bases parisiennes par contrat, les contrats de travail étaient soumis au droit français, ils étaient affiliés à la caisse de retraite du personnel navigant pour le régime obligatoire et complémentaire de retraite, la CSG et la CRDS étaient prélevées sur les rémunérations, il était prévu qu'en cas de litige les tribunaux français étaient compétents. L'hybride avec une prédominance de la réglementation française.

La délivrance du certificat E 101, devenu A1, par le HMRC sur la base de déclarations unilatérales faites par l'employeur, ne saurait faire échec à la compétence du juge prud'homal français pour constater que le salarié ne relève pas de la catégorie des travailleurs détachés et assurer le respect par cet employeur des stipulations du contrat de travail.]

La jurisprudence de la Cour de Justice affirme la grande portée des certificats délivrés par les organismes sociaux.

La CJUE a fixé sa doctrine en avril 2017 dans un arrêt rendu en matière de navigation fluviale.

Certificat E 101 et navigation fluviale d'une péniche - hôtel - restaurant : la situation du personnel de cuisine au regard du droit de la sécurité sociale : soumission à la loi suisse ou à la loi française.

L'URSSAF avait effectué un redressement à l'encontre d'une entreprise, employant du personnel, faisant de la restauration hôtelière sur des bateaux navigant en France.

La cour d'appel avait refusé d'annuler le redressement.

L'assemblée plénière de la Cour de cassation, en date du 6 novembre 2015, affaire A- Rosa Flussschiff c. Urssaf, avait opéré un renvoi à la CJUE pour déterminer l'effet attaché au certificat E 101. Le litige ne concernait pas la matière aérienne, mais la décision vaut par analogie pour les membres d'équipage aérien travaillant dans deux ou plusieurs États. Ce qui vaut pour la navigation batelière devrait valoir pour le transport par la voie aérienne. La société mère est

allemande, son siège se trouve à Rostock. Elle dispose d'une succursale qui a son siège à Coire, chef-lieu du canton des Grisons, et qui gère en particulier tout ce qui concerne le personnel employé sur les bateaux navigant en France. Les contrats de travail de ces salariés saisonniers de différentes nationalités accomplissant des fonctions hôtelières sont soumis au droit suisse. Les salariés, saisonniers, travaillent dans l'hôtellerie au service d'un employeur exploitant un bateau navigant sur la Saône et le Rhône, entre Chalon et Port Saint Louis du Rhône. L'union de recouvrement opère un contrôle à Avignon en juin 2007 et prétend soumettre ces salariés au régime français de sécurité sociale. L'URSSAF d'Alsace – compétente pour le recouvrement des cotisations dues par les entreprises étrangères ne disposant pas d'un établissement en France - réclame pour la période 2005-2007 un rappel de plus de deux millions d'euros. Les salariés dépendaient du régime suisse de sécurité sociale, l'autorité suisse avait délivré le certificat E 101.

L'arrêt a été rendu le 27 avril 2017 par la CJUE, affaire C-620/15.

La décision est intéressante, même si sa portée peut être en partie relativisée, l'arrêt statuant sur le fondement de dispositions européennes déjà anciennes.

La législation européenne exprime, pour déterminer la loi applicable à un salarié quant à sa couverture sociale, sa préférence pour une solution amiable entre les différentes institutions de chaque État intéressé.

À défaut de solution, il faut saisir la Commission administrative (composée de représentants des gouvernements), qui siège près de la Commission européenne, pour déterminer à quel système étatique l'assuré doit être rattaché. La Suisse a adhéré au système de coordination des systèmes de sécurité sociale. La société A- Rosa se prévaut des certificats E 101 délivrés par l'autorité du canton des Grisons. Le certificat E 101 vise à faciliter la libre circulation des travailleurs.

L'autorité nationale qui émet le certificat doit faire une application pertinente pour déterminer si sa législation nationale est applicable au travailleur concerné. L'autorité de l'État où le travail est effectué- en l'espèce la France - est liée par les mentions du certificat et ne peut pas décider que les travailleurs en cause sont soumis à son propre régime de sécurité sociale. Le certificat est doté d'une présomption de régularité concernant l'affiliation du travailleur au régime de sécurité sociale de l'État membre où établi l'entreprise employeur, il s'impose aux autorités de l'État membre dans lequel travaille le salarié. Tant que le certificat n'est pas retiré ou invalidé, l'autorité du lieu du travail ne doit pas soumettre le salarié à son propre régime de sécurité sociale. L'autorité qui a délivré le certificat doit le retirer s'il est mal fondé. Si les institutions ne parviennent pas à se mettre d'accord, il leur est loisible d'en appeler à la commission administrative. Si cette commission ne parvient pas à concilier les points de vue, l'État où travaille le salarié peut agir en manquement, la Cour de Justice devant alors apprécier quelle est la législation applicable à ce travailleur et vérifier l'exactitude des mentions figurant sur le certificat.

Le gouvernement français, prétendant lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social, ne peut soutenir l'inefficacité de cette procédure.

Les autorités françaises n'avaient pas prolongé le dialogue avec les autorités suisses et n'avaient pas saisi la commission administrative.

L'assemblée plénière de la Cour de cassation, dans un arrêt rendu le 22 décembre 2017, n° 15-28777, JCP G 2018 p. 426, note Ismaël Omarjee, a repris la solution de la Cour de Justice. Un certificat E 101 lie les institutions de sécurité sociale de l'État membre dans lequel le travail est effectué. L'arrêt de la cour de Colmar est cassé. La juridiction d'appel ne pouvait elle-même remettre en cause la validité des certificats E 101. Il incombait à l'URSSAF qui éprouvait des doutes sur l'exactitude des faits mentionnés dans les certificats d'en contester la validité auprès de l'institution suisse qui les avait délivrés et en l'absence d'accord sur l'appréciation des faits litigieux de saisir la commission administrative pour la sécurité sociale des travailleurs migrants.

Cette interprétation est reprise par une ordonnance du 24 octobre 2017, C-474/16, rendue par la Cour de Justice, statuant sous l'empire du règlement de 2009 et de celui de 2004 modifié en 2012.

Une entreprise allemande de travail temporaire avait été condamnée pour travail dissimulé par le tribunal de Strasbourg. L'espèce concerne un salarié qui aurait été détaché plus de 24 mois, de telle sorte qu'il aurait dû être soumis au régime social français, l'État français étant le pays d'accueil. C'est la cour de Colmar qui est l'auteur de la demande de décision préjudicielle. La CJUE affirme le caractère contraignant du certificat, renommé A 1, ainsi que la compétence exclusive de l'institution émettrice de la validité du certificat. Il appartenait à l'institution du lieu où le salarié travaille (URSSAF d'Alsace) d'entrer en dialogue avec les institutions du pays de l'employeur (l'Allemagne) et le cas échéant saisir la commission administrative. La cour indique le procédé à utiliser pour purger le vice d'une attribution irrégulière du certificat.

L'arrêt de la CJUE rendu dans l'affaire Ömer Altun et autres du 6 février 2018, C-359/16, reprend dans son principe les

solutions classiques.

L'affaire concerne des travailleurs bulgares, détachés en Belgique, par une entreprise de bâtiment opérant comme sous-traitant et n'ayant pratiquement aucune activité en Bulgarie. Ces salariés étaient rattachés au régime bulgare de sécurité sociale et ils détenaient le formulaire E 101 ou A 1 délivrés par l'organisme bulgare.

L'employeur fait l'objet de poursuites pénales en Belgique.

L'arrêt rappelle que le système européen est un système complet et uniforme de règles de conflit de lois. Il s'agit de soumettre les travailleurs qui se déplacent dans l'UE au régime de sécurité sociale d'un seul État membre, pour que soient évités les cumuls de législations nationales. Le principe est que le salarié est soumis en matière de sécurité sociale à la législation de l'État membre dans lequel il travaille. Ce principe connaît certaines exceptions pour favoriser la libre circulation des travailleurs et favoriser l'interpénétration économique. L'entreprise qui envoie des salariés pour une durée limitée dans un autre État peut maintenir ses salariés sous leur régime de sécurité sociale.

Il faut pour cela deux conditions.

La première condition : il faut le maintien d'un lien organique entre l'entreprise et le travailleur envoyé en détachement.

La seconde condition : il faut que l'entreprise qui procède au détachement dans un autre État membre exerce habituellement des activités significatives sur le territoire de l'État membre où elle est implantée.

Le certificat E 101 vise à faciliter la libre circulation des travailleurs et la libre prestation de services.

Le principe de coopération loyale impose à l'institution émettrice du certificat de procéder à une appréciation correcte des faits et de garantir l'exactitude des mentions figurant dans le certificat.

Le principe de coopération ne serait pas observé si l'institution de l'État où le travail est effectué pouvait considérer qu'elle n'est pas liée par les mentions du certificat E 101 et soumettait ces travailleurs à son propre régime de sécurité sociale. Le certificat E 101 crée une présomption de régularité de l'affiliation du travailleur concerné, il s'impose en principe à l'institution de l'État membre dans lequel le travailleur effectue son travail.

Aussi longtemps que le certificat n'est pas retiré ou déclaré invalide, l'institution de l'état dans lequel le travailleur effectue son travail doit tenir compte du fait que ce salarié est soumis à la législation de sécurité sociale de l'état où est établie l'entreprise employeur. Cette institution ne saurait soumettre ce travailleur à son propre régime de sécurité sociale.

Il incombe à l'institution qui a délivré le certificat de retirer ce certificat si l'institution d'état du lieu du travail émet des doutes et si les mentions ne correspondent pas aux exigences du règlement.

Les institutions en désaccord doivent tenter de se mettre d'accord.

Il leur est loisible d'en appeler à la commission administrative.

Si la commission administrative ne parvient pas à concilier les points de vue, l'État membre du lieu du travail dispose de moyens de faire établir la vérité juridique.

L'organisme de sécurité sociale de l'état du lieu du travail a la possibilité d'exercer un recours devant les juridictions de l'État dont relève l'institution émettrice.

L'État a la possibilité d'engager une procédure en manquement devant la CJUE pour lui demander de déterminer quelle est la législation sociale nationale applicable au travailleur et pour apprécier l'exactitude (ou la fausseté) des mentions figurant sur le certificat.

La CJUE affirme avec autorité que même en cas d'erreur manifeste d'appréciation des conditions d'application des règlements européens et même si l'activité des travailleurs en cause n'entre pas manifestement dans le champ d'application matériel sur la base de laquelle le certificat a été délivré, il convient de respecter la procédure indiquée par la cour pour résoudre les différends entre les institutions de sécurité sociale des différents états quant à la validité ou à l'exactitude du certificat E 101.

Le certificat possède un caractère contraignant et l'institution émettrice détient compétence exclusive pour en apprécier la validité.

L'arrêt de la CJUE du 11 juillet 2018, C-356/15, dans une procédure en manquement exercée par la Commission contre la Belgique, maintient les solutions antérieures relatives au détachement. Les dispositions européennes tendent à ce que le travailleur soit soumis au régime de sécurité sociale d'un seul État. Le cumul de législations nationales doit être évité. En ce qui concerne le travailleur détaché, il n'est pas soumis à la législation de l'État dans lequel il est détaché, mais à la législation de l'État où il exerçait habituellement. Ce sont les autorités de ce dernier État qui délivrent le certificat A 1, attestant que l'intéressé est assuré social dans cet État. Le travailleur détaché n'est pas soumis au régime de sécurité sociale de l'État où il est détaché. Ces documents s'imposent aux institutions des autres États membres, tant qu'ils ne sont pas retirés ou invalidés par l'État ayant émis le certificat. Les autorités belges ne peuvent pas unilatéralement décider qu'elles ne sont pas liées par les mentions du certificat. Le certificat A 1 crée une présomption de régularité de l'affiliation du travailleur détaché au régime de sécurité sociale de l'État où est établie l'entreprise qui a détaché ce

salarié. Tant qu'il n'est pas retiré ou invalidé, le certificat s'impose à l'ordre juridique de l'État où se trouve le travailleur détaché. L'institution émettrice du certificat doit reconsidérer le bien-fondé de la délivrance du certificat, voire le retirer, si l'institution de l'État du détachement conteste l'exactitude des mentions. En cas de désaccord entre les institutions, il y a lieu de saisir la commission administrative.

La saisine de la commission administrative

[Voir la demande de décision préjudicielle formée par une juridiction autrichienne, C-527/16, le 14 octobre 2016. Le dépôt des conclusions de l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe a été fait le 31 janvier 2018. Le dossier ne concerne en rien le droit aérien. Il s'agit d'un conflit entre l'organisme de sécurité sociale de Salzbourg et son homologue hongrois à propos de salariés hongrois détachés en Autriche - entre le 1^{er} février 2012 et le 13 décembre 2013 - par leur employeur, une entreprise hongroise travaillant dans un abattoir pour le compte d'une entreprise autrichienne. On retrouve la question redondante des effets du document portable A 1. L'affaire a été portée devant la commission administrative, dont la mission est de s'efforcer de concilier les points de vue et qui a donné raison en juin 2016, après avis du comité de conciliation, au point de vue autrichien, le document doit être retiré. L'organisme hongrois campe sur ses positions, il n'a pas retiré A1, rattachant ces 250 salariés à la sécurité sociale hongroise. Le gouvernement hongrois inclinerait au retrait du document. Le dialogue continue cependant entre les deux États d'Autriche et de Hongrie concernant les modalités du retrait, mais il est suspendu dans l'attente de la décision de la Cour de Justice. Le document portable A 1, délivré en Hongrie, lie, estime l'avocat général, la juridiction autrichienne. La juridiction du pays d'accueil n'a pas à en vérifier la validité.

Quid du document lorsque la commission administrative en a proposé le retrait ? Les décisions de la commission administrative n'ont pas d'effet contraignant. Cette commission n'émet pas de décisions à caractère normatif. L'Autriche a la possibilité de former un recours en manquement contre la Hongrie, elle peut demander à la Commission d'agir contre la Hongrie.

L'avocat général envisage la situation où l'État d'accueil a statué dans un premier temps en faveur de l'affiliation des salariés à son régime national de protection sociale et où un autre État, concurrent, a émis le document ultérieurement. L'Autriche prétend avoir établi en premier que les travailleurs devaient être soumis au régime autrichien. La Hongrie aurait délivré le document A1 postérieurement. Le document portable A1 s'impose. Il a un effet rétroactif.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 6 septembre 2018.

]

Comment sortir de l'imbroglio lorsque l'autorité émettrice s'obstine, contre l'avis de la commission administrative, à ne pas retirer le document portable A1 illégalement attribué ?

Première possibilité : agir devant les juridictions de l'État de l'instance émettrice pour demander l'annulation, l'invalidité, la caducité ou la privation d'effet du document portable A1, irrégulièrement délivré.

Seconde possibilité : le recours en manquement devant la CJUE, conformément aux articles 258 et 259 du TFUE, intenté par la Commission ou un État. Le succès du recours suppose que soit établi le manquement par l'État émetteur à l'une des obligations prévues par les traités européens.

Il est également possible que, de guerre lasse, les gouvernements intéressés mettent fin à leur différend par la voie diplomatique.

Ces formalités sont fort lourdes à accomplir pour faire triompher le principe de légalité, les réformes législatives envisagées allégeraient le processus.

Les principes les mieux établis connaissent toujours quelque tempérament, celui de l'incidence de la fraude en particulier.

b. L'incidence de la fraude

De telles solutions sont-elles maintenues s'il y a fraude à la loi de la part de l'employeur ?

La fraude corrompt tout, disaient les anciens.

Les justiciables ne peuvent se prévaloir frauduleusement ou abusivement des normes de l'Union.

L'interdiction de la fraude et l'abus de droit est un principe général du droit de l'Union.

La justice de l'État d'accueil peut écarter le document portable A 1 lorsque celui-ci a été délivré par fraude.

C'est ce que la CJUE a décidé dans un arrêt du 6 février 2018.

Ceci suppose que les exigences légales de la délivrance n'aient pas été satisfaites et que la procédure de dialogue entre institutions ait échoué à raison de l'inaction de l'institution émettrice du certificat.

La Cour de cassation belge avait interrogé la CJUE sur cette thématique, portant sur des dispositions abrogées depuis 2009 : un juge autre que celui de l'État membre d'envoi peut-il annuler ou écarter un certificat E101, si les faits soumis à son appréciation permettent de constater que ledit certificat a été obtenu ou invoqué de manière frauduleuse ?

La demande de décision préjudicielle date du 24 juin 2016, C-359/16, JOUE du 12 septembre 2016.

L'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe, dans cette espèce étrangère au droit aérien, a considéré le 9 novembre 2017 que la juridiction nationale pouvait, en cas de fraude, laisser inappliqué le certificat de sécurité sociale des travailleurs détachés dans l'Union européenne. Affaire C-359/16, Ömer Altun et autres. Il s'agissait de salariés bulgares du bâtiment, titulaires du certificat E 101 délivré par l'autorité bulgare et affiliés au système bulgare de sécurité sociale, travaillant uniquement en Belgique, leurs employeurs n'ayant quasiment aucune activité en Bulgarie. C'est la présentation par l'employeur de ces salariés comme des travailleurs détachés qui était hautement suspecte.

La Belgique avait demandé à l'organisme bulgare le retrait des certificats en cause, la Bulgarie n'avait pas donné suite.

On saluera le recours aux grands principes juridiques de toute nation civilisée. Le droit européen est un droit technique et froid, il est excellent qu'il ne soit pas lu de façon purement littérale, il mérite d'être vivifié par l'appel aux brocards de la tradition juridique bi millénaire. Il n'en demeure pas moins que le système juridique préfère les solutions d'entente et de collaboration entre organismes nationaux de sécurité sociale, pour éviter autant que possible les prises de position unilatérales et ne pas susciter l'imbroglio.

La CJUE statuant en grand chambre a rendu son arrêt Altun le 6 février 2018.

Dans ce dossier, l'inspection sociale belge s'était adressée à l'institution bulgare pour que celle-ci réexamine ou retire les certificats E 101 et A 1 qu'elle avait délivrés. Il y a eu un courrier de rappel. L'administration bulgare avait répondu que les conditions de détachement étaient, au moment de la délivrance des certificats, remplies. Mais elle ne donnait pas suite aux constatations effectuées par les autorités belges. Les autorités belges ont alors engagé des poursuites contre l'entreprise bulgare : en particulier l'employeur n'avait pas procédé auprès de l'institution chargée de la perception des cotisations sociales à la déclaration imposée par la loi, l'employeur bulgare n'avait pas fait affilier les travailleurs bulgares travaillant en Belgique à l'office national belge de la sécurité sociale.

Le tribunal d'Hasselt avait acquitté les prévenus, l'occupation des travailleurs bulgares étant couverte par les formulaires E 101 et A 1 légalement délivrés.

La cour d'appel d'Anvers a revanche condamné les prévenus. Elle a estimé que si la Belgique n'avait pas épuisé la procédure, elle n'était pas liée, les certificats ayant été obtenus frauduleusement.

Les prévenus ont alors formé un pourvoi, la Cour de cassation belge a posé une question préjudicielle à la CJUE.

Le juge peut-il écarter le certificat obtenu de façon frauduleuse ?

La CJUE répond positivement, à la condition de relever l'inertie ou la complaisance de l'organisme émetteur du certificat litigieux, ainsi que les agissements frauduleux de l'employeur auteur du détachement.

Nous avons vu supra la CJUE consacrer le caractère contraignant du certificat E 101. L'institution émettrice a compétence exclusive pour apprécier la validité du certificat.

L'arrêt poursuit : de telles considérations ne doivent pas toutefois aboutir à ce que les justiciables puissent frauduleusement ou abusivement se prévaloir des normes de l'Union.

L'interdiction de la fraude et de l'abus de droit constitue un principe général du droit.

Les conditions posées pour écarter le certificat

. Le premier point est d'ordre objectif. Pour écarter le certificat, il faut établir que les conditions légales pour son obtention ou son maintien étaient absentes.

En l'espèce, l'organisme de sécurité sociale de Belgique, pays dans lequel les travailleurs bulgares ont été détachés, avait

saisi l'organisme bulgare ayant délivré les certificats d'éléments donnant à penser que ces certificats avaient été obtenus frauduleusement. L'organisme bulgare avait, en vertu du principe de la coopération loyale, l'obligation de réexaminer, compte tenu des informations reçues, le bien-fondé de la délivrance des certificats et le cas échéant de les retirer. Si l'institution en cause s'abstient de procéder à un nouvel examen, les éléments invoqués par l'organisme de sécurité sociale de l'état du lieu du travail peuvent être invoqués dans une procédure judiciaire intentée pour que la justice (de l'État du lieu du travail) écarte les certificats. L'institution bulgare saisie d'une demande de réexamen et de retrait s'était abstenue de prendre en compte les éléments qui lui avaient communiqué par l'organisme belge.

. Le second point relève d'éléments subjectifs. Il faut établir en justice la fraude de l'employeur. La preuve de la fraude repose sur un faisceau concordant d'indices. L'élément subjectif de la fraude consiste dans la volonté de l'employeur de contourner ou d'échapper les conditions de délivrance des certificats. Ainsi il y a fraude lorsque l'employeur présente erronément la situation des travailleurs détachés ou lorsqu'il y a dissimulation d'une information susceptible d'écarter l'octroi du certificat. L'enquête avait démontré que les entreprises bulgares à l'origine du détachement n'exerçaient aucune activité significative en Bulgarie.

Les certificats avaient été obtenus frauduleusement au moyen d'une présentation des faits ne correspondant pas à la réalité.

Dans de telles conditions le juge (belge) est en droit d'écarter, dans le cadre d'un procès équitable, les certificats.

La juridiction belge peut condamner, sur le fondement du droit belge, les employeurs ayant embauché des travailleurs détachés sous le couvert de certificats obtenus de façon frauduleuse.

On remarquera que la mise à l'écart des certificats frauduleusement obtenus suppose la mise en lumière de la carence de l'institution émettrice des certificats, celle-ci n'ayant pas répondu à la communication, par l'organisme de l'État du lieu du travail, de griefs tendant au retrait de ceux-ci. La CJUE sanctionne ainsi l'attitude de l'instance bulgare, qui n'avait pas procédé au réexamen des certificats qu'elle avait émis, alors que l'organisme belge le lui demandait.

[A contrario, si l'organisme émetteur des certificats soutient le bien-fondé de la délivrance qu'il avait auparavant effectuée, il ne semble pas possible d'écarter les certificats pour captation frauduleuse. Il faut trancher le conflit d'autorités par voie diplomatique ou par voie judiciaire.]

Cette jurisprudence est reprise dans l'arrêt de la CJUE du 11 juillet 2018, C-356/15, Commission c. Belgique. Si l'autorité de l'État où travaille effectivement le travailleur détaché estime que le certificat a été délivré frauduleusement, s'ouvre un dialogue entre cette institution et l'institution ayant émis et délivré le certificat. L'institution émettrice, au nom du principe de coopération loyale, doit réexaminer si le certificat a été correctement délivré. Si ce n'est pas le cas, elle doit le retirer.

Si l'institution émettrice se trouve en carence, si elle ne procède pas dans un délai raisonnable au réexamen du dossier, s'ouvre la possibilité d'une procédure judiciaire pour que le juge de l'État où le travailleur détaché opère écarte le certificat à tort délivré. La personne qui a eu recours à des travailleurs détachés sous le couvert de certificats obtenus de façon frauduleuse est susceptible de voir sa responsabilité être engagée selon le droit national applicable. Cette personne, avant que le juge écarte le certificat et la déclare responsable, doit bénéficier d'un procès équitable.

On retrouve la même problématique avec la demande de décision préjudicielle présentée par le TGI de Bobigny le 19 juin 2017. C-370/17. On se trouve en matière aérienne.

Le litige oppose la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, CRPNPAC, au transporteur à bas coût Vueling, qui a son siège au Prat del Llobregat, où est situé l'aérodrome de Barcelone. Ce qui est en cause, c'est l'effet attaché en matière aérienne au certificat E 101. Le tribunal français demande à la CJUE d'indiquer si l'effet doit être conservé, alors même que ce certificat a été obtenu à la suite d'une fraude ou d'un abus de droit constaté par une juridiction de l'État où le salarié exerce son activité.

(Nous présumons que les salariés avaient été placés sous l'empire du droit espagnol de la sécurité sociale.

Le transporteur employeur avait dû se faire remettre le certificat E 101 par l'organisme espagnol de sécurité sociale.

Le tribunal français est disposé à y voir une fraude à la loi, à raison probablement d'un travail effectué à partir d'une base située en France. Le transporteur exhibe pour se disculper le certificat. L'autorité française n'est pas ordinairement disposée à lui conférer force probante, le considérant avoir été obtenu par un artifice frauduleux.)

Nous disposons des conclusions de l'avocat général, déposées le 11 juillet 2019 dans cette affaire ainsi que dans l'affaire

subséquente.

La chambre sociale de la Cour de cassation, dans un arrêt du 10 janvier 2018, n° 16-16713, observations sur le site IK. Pratique par Crosnier et Bloch, forme, dans une affaire Vueling c. Jean-Claude Poignant, un renvoi préjudiciel devant la CJUE.

Jean-Claude P. a été embauché comme copilote par Vueling à compter du 21 avril 2007, le contrat de travail est soumis au droit espagnol.

Il est détaché le 14 juin 2007 à l'aéroport de Roissy.

Il démissionne, puis se rétracte en mai juin 2008. Le contrat de travail est rompu. Il demande à la juridiction prud'homale diverses indemnités, dont une au titre du travail dissimulé.

[Parallèlement Vueling avait été condamnée, au pénal, en France, pour travail dissimulé de 11 salariés, dont le pilote Jean- Claude, cf. infra]

La cour de Paris condamne l'employeur.

L'affaire vient en cassation.

L'employeur conteste en particulier la condamnation à payer l'indemnité forfaitaire pour travail dissimulé et celle pour absence de cotisations sociales en France.

Vueling prétend avoir respecté la réglementation européenne, la société se prévaut de certificat E 101 délivré par l'administration espagnole pour le pilote. Ce certificat n'a pas été retiré, il attestait de l'affiliation du salarié au régime espagnol de sécurité sociale, ce qui excluait toute dissimulation d'activité pour défaut d'affiliation en France.

La chambre sociale donne le sentiment que Vueling n'a pas respecté le droit européen. Le navigant d'une entreprise faisant du transport international de passagers par voie aérienne, lorsqu'il est occupé par une succursale d'une entreprise ayant cette succursale ou représentation permanente dans un État autre que celui de son siège, est soumis à la législation de sécurité sociale de l'État où se trouve la succursale. Vueling possède une base à Roissy, qui occupe le copilote, celui-ci est soumis au droit social français. La cour d'appel avait vu une fraude dans le certificat E101 mentionnant Roissy comme lieu d'activité.

Il y a donc un doute quant au statut du pilote :

Faut-il le considérer comme un salarié de droit social espagnol détaché en France ?

Ou faut-il voir en lui le salarié de la succursale à Roissy de Vueling ?

Il y a une autre difficulté d'ordre juridique, c'est le respect de la règle de l'autorité de chose jugée au pénal sur le civil. La compagnie espagnole a été condamnée en France dans ce dossier pour travail dissimulé. Le juge civil ne méconnaîtrait-il pas ce principe s'il considérait qu'il n'y avait pas eu travail dissimulé ?

La Cour de cassation, pour trancher l'imbroglio, renvoie avec sagesse l'examen du tout à la CJUE, la demande de décision préjudicielle est du 19 janvier 2018, affaire C-37/18.

Remarquons qu'il n'est fait nullement mention en l'espèce d'un quelconque dialogue noué entre l'institution française de sécurité sociale et l'institution espagnole de sécurité sociale, ayant délivré les certificats. La CJUE donnait le sentiment dans l'arrêt Altun du 5 février 2018 d'en faire une condition de l'admission de la fraude et de la mise à l'écart du certificat.

Les juridictions françaises avaient apparemment agi unilatéralement, vengeresses de la violation de l'ordre public français.

Les conclusions ont été déposées dans cette affaire CRPNPAC c. Vueling par l'avocat général Henrik Saugmandsgaard le 19 juillet 2019. Elles visent aussi bien l'affaire C-370/17 que l'affaire C-37/18.

[Dans un litige étranger à la matière aérienne, la Cour de cassation forme le 10 janvier 2019 une demande de décision préjudicielle à la CJUE, affaire Bouygues et autres, C-17/19, JOUE du 18 mars 2019, concernant la possibilité d'écarter le certificat E 101 ou A 1 en cas de fraude, quant à la détermination de la législation applicable au régime de sécurité sociale, ainsi qu'au droit du travail.

Nous avons cru comprendre que la force probante de ces certificats ne s'exerçait qu'en ce qui concerne la détermination de la loi nationale applicable au régime de sécurité sociale, la fixation du droit national du travail applicable à des travailleurs se déplaçant dans l'UE relevant de règles distinctes.]

[La CJUE bride les initiatives des États voulant par leur propre législation nationale sanctionner les entreprises contribuant à faire délivrer par fraude au salarié détaché le certificat A 1. La compétence normative relève de l'Union. Voir l'arrêt rendu le 11 juillet 2018 dans une affaire Commission c. Belgique, C-356/15. La législation belge de 2012 contient des dispositions concernant la lutte contre la fraude en matière de détachement, en particulier elle permet aux inspecteurs belges du travail de faire immatriculer au système belge de sécurité sociale des travailleurs frauduleusement détachés en Belgique. La Commission a soutenu que certaines de ces dispositions de nature unilatérale étaient incompatibles avec les règlements européens de 2004 et de 2009. La CJUE accueille largement le recours en manquement exercé par la Commission. On ne peut pas admettre que l'État dans lequel le travailleur est détaché invalide unilatéralement un certificat A 1. La législation belge méconnaît la règle suivant laquelle les travailleurs détachés sont affiliés à un seul régime de sécurité sociale. La sanction du détachement frauduleux relève du droit européen.]

§ II. Les sanctions encourues par les transporteurs aériens en cas de méconnaissance de la législation européenne et nationale

Les juridictions françaises ont plusieurs fois condamné au pénal et au civil les compagnies mettant en place des montages fallacieux pour placer leurs salariés sous l'empire d'un régime de sécurité sociale moins avantageux pour le personnel. Les transporteurs irlandais, anglais, espagnols ... se prévalent du droit européen pour contrer les prétentions des organismes français, les juridictions françaises ayant longtemps refusé de demander à la Cour de Justice de déterminer la force probante du certificat E 101.

La CJUE a statué en matière de transport fluvial, elle devrait dans les mois prochains trancher le débat concernant le personnel aérien. La chambre criminelle de la Cour de cassation, dans plusieurs arrêts du 18 septembre 2018, tient déjà compte désormais de la jurisprudence de la CJUE.

A. Les sanctions pénales

Les transporteurs aériens qui jouent sur la corde raide en faisant de l'optimisation légale à la limite de la fraude courent le risque de se voir reprocher un certain nombre d'infractions en matière de droit du travail ou de droit de la sécurité sociale. L'infraction principale est celle de travail dissimulé.

La condamnation pénale pour travail dissimulé

Le travail dissimulé est une infraction visée par l'article L. 8221-1 du code du travail, il est puni d'un emprisonnement de 3 ans et d'une amende de 45 000 euros par l'article L. 8224-1 du code du travail.

Plusieurs décisions de justice ont été rendues en France par les juridictions répressives, statuant sous l'empire de la première version du règlement. Ces arrêts sanctionnent les astuces les plus simplistes, sommaires ou primaires utilisées par des compagnies à bas coûts, de siège anglais irlandais ou espagnol, pour évincer l'application du système français de sécurité sociale, alors que les pilotes rattachés aux systèmes de sécurité sociale des îles britanniques travaillaient habituellement à partir d'aéroports situés en France.

Ces décisions appliquaient avec rigueur la législation française, en faisant fi quelque peu des subtilités du droit européen. La Cour de cassation s'est cependant faite, plus récemment, par plusieurs arrêts rendus le 18 septembre 2018, en sa chambre criminelle, la fidèle interprète de la jurisprudence de la CJUE. La jurisprudence a donc évolué.

1° temps. L'application du droit français interne dans toute sa rigueur

Si une société immatriculée dans un État étranger ouvre en France une représentation permanente pour les besoins de son activité commerciale, elle est tenue de se faire immatriculer au RCS français. Si elle néglige de se faire immatriculer sur le registre français, son représentant (et elle-même) commet le délit de travail dissimulé par dissimulation d'activité. L'article L. 8221-3 du code du travail répute travail dissimulé par dissimulation d'activité l'exercice à titre lucratif d'une activité de prestations de services ou l'accomplissement d'actes de commerce par toute personne qui se soustrayant intentionnellement à des obligations n'a pas demandé son immatriculation au RCS lorsque celle-ci est obligatoire.

(Cf. sans lien avec le droit aérien, la condamnation de l'agent d'une société comorienne ayant une activité commerciale à Marseille et y possédant une représentation permanente sans s'être fait immatriculer en France, Criminelle, 20 juin 2017, n° 14-85879)

Il y a, selon l'article L. L. 8221-5 du code du travail, travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié le fait par tout employeur de se soustraire intentionnellement aux déclarations relatives aux salaires ou aux cotisations sociales assises sur ceux-ci auprès des organismes de recouvrement des contributions et cotisations sociales.

(sans lien avec l'activité aérienne, Criminelle, 12 mars 2019, n° 17-80744, rejetant le pourvoi formé par la société financière suisse Syz (se consacrant à la gestion de fortune) (dépourvue d'établissement en France) ayant été condamnée par la cour de Paris pour travail dissimulé par dissimulation d'activité et dissimulation d'emplois salariés ; l'un des salariés de la banque suisse était basé à Paris vendeur en France de fonds communs de placement, l'autre était le binôme

du premier. Les salariés étaient déclarés auprès des autorités suisses et des organismes sociaux suisses, ils n'avaient pas été soumis par l'employeur au droit du travail français. Il n'y avait eu aucune déclaration d'embauche en France, les charges sociales n'étaient pas payées à l'URSSAF. La société avait invoqué devant la cour d'appel des règlements européens et des accords bilatéraux entre la France et la Suisse. La chambre criminelle ne s'étend pas sur ce thème. La partie civile obtient des dommages intérêts d'un montant fort coquet.)

La Cour de cassation, dans un arrêt de la chambre criminelle du 11 mars 2014, B. 75, n° 12-81461, Droit social 2014.827 chronique Salomon, Revue de sciences criminelles 2014.355, obs. Cerf-Hollender, rejette le pourvoi formé contre l'arrêt de la cour de Paris ayant condamné la société Vueling Airlines, société espagnole, coupable de délit de travail dissimulé pour défaut de déclaration aux organismes de protection sociale des salariés travaillant dans son établissement en France. Le transporteur avait affecté certains membres de son personnel auprès de sa succursale de Roissy (l'établissement de Roissy étant inscrit au RCS), un directeur pays, un chef de base devant se conformer aux instructions du directeur à Barcelone, la compagnie revendiquait le statut de détachement pour la totalité de ses personnels navigants, soumis au régime de protection du droit espagnol. Les salariés étaient recrutés en Espagne, puis détachés en France. Les salariés étaient titulaires d'un certificat E 101 signifiant que ces salariés étaient maintenus pendant la période de détachement soumis au régime espagnol de sécurité sociale. La cour d'appel parle de l'absence d'existence d'un lien organique entre le transporteur et les salariés détachés en France. Travail dissimulé par dissimulation d'activité entre le 21 mai 2007 et le 16 mai 2008 à défaut d'avoir procédé en France pour ses salariés personnels navigants techniques et commerciaux travaillant à son établissement de Roissy aux déclarations devant être faites aux organismes de protection sociale. Soustraction de ces personnels au système de retraite complémentaire obligatoire dans l'aviation civile. La cour d'appel considérait que le transporteur exerçait son activité en France dans le cadre d'une base d'exploitation, employant 3 salariés au sol et des dizaines de navigants recrutés en Espagne présentés comme détachés en France. L'employeur ne pouvait pas se prévaloir des textes sur le détachement. La chambre criminelle considère la décision justifiée. La présence d'un détachement est niée. Activité entièrement orientée vers le territoire national réalisée dans des locaux ou infrastructures et relevant du droit d'établissement. Était constituée l'infraction de travail dissimulé faute d'avoir procédé en France pour ses salariés personnels navigants techniques et commerciaux occupés à l'établissement de Roissy aux déclarations devant être faites aux organismes de protection sociale. Le transporteur n'est pas habilité à se prévaloir des certificats, dits formulaires E 101, qu'il invoquait. La chambre criminelle refusait de poser une question préjudicielle à la CJUE.

La chambre criminelle avait statué en des termes voisins dans un autre arrêt de la même date, 11 mars 2014, B., n° 11-88420, concernant des agissements anciens de la compagnie anglaise EasyJet Airline Company Ltd, condamnée pour travail dissimulé, entrave au fonctionnement des institutions représentatives du personnel, à l'exercice du droit syndical et emploi à des postes de navigant professionnel de l'aéronautique civile de personnes affiliées au régime complémentaire obligatoire de retraite.

[La revue Air Cosmos signale en avril 2018 un jugement du tribunal de Paris ayant condamné Héli Union pour marchandage et travail dissimulé. L'affaire concerne un pilote d'hélicoptère opérant des transports au Gabon, en particulier à destination de plateformes implantées en mer. La société ferait appel.]

Second temps. La prise en considération par la chambre criminelle de la jurisprudence de la CJUE concernant la force probante du certificat E 101 et l'incidence d'une délivrance de certificat infectée de fraude

Le droit pénal français doit composer avec le droit européen en matière d'harmonisation des systèmes de sécurité sociale. Les contrevenants au droit pénal français interne peuvent trouver une cause de justification dans le droit européen tel qu'il est interprété par la Cour de Justice. Le document E 101 sert de bouclier, au moins temporaire, au contrevenant. La chambre criminelle de la Cour de cassation fait depuis 2018 application de la jurisprudence de la Cour de Justice. Elle fait valoir la force probante du certificat E 101. Elle réserve l'incidence de la fraude, mais à la condition que l'autorité française ait au préalable entamé un dialogue avec l'autorité émettrice du dudit certificat pour en obtenir le retrait.

Air France et City Jet

Deux arrêts de la cour de Paris du 8 octobre 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, commentaire 66 par Philippe Delebecque, avaient condamné pour travail dissimulé Air France ainsi que City Jet, sa filiale à 100 %, de siège irlandais. Des salariés travaillaient à partir de leur base située à Roissy ou à Orly. Le travail n'était pas déclaré en France.

Un premier arrêt du 18 septembre 2018, n° 13-88631, concerne Air France et son président, condamnés en appel pour complicité de travail dissimulé. L'arrêt de la cour de Paris est censuré. Des salariés de City Jet avaient cité Air France et son directeur général Jean Claude Spinetta devant le tribunal correctionnel. Ceux-ci avaient été condamnés pour complicité de travail dissimulé, Air France ayant fourni, à sa filiale, différents concours pour la gestion des contrats nécessaires au fonctionnement de la base de City Jet en France. La compagnie française avait eu en effet le contrôle de cette société entre 2002 et 2014. Les déclarations aux organismes de protection sociale n'avaient pas été effectuées. L'arrêt de cassation se fonde en particulier sur l'arrêt A-Rosa Flussschiff de 2017 et l'arrêt Ömer Altun du 6 février 2018 de la CJUE. Les intéressés produisaient des certificats E 101 concernant les salariés en cause. Le juge ne peut écarter ces certificats que s'ils ont été obtenus par fraude et que si l'institution émettrice s'est abstenue de statuer sur la fraude dans un délai raisonnable.

Le second arrêt du 18 septembre 2018, n° 13-88632, concerne City Jet, ayant son siège à Dublin, qui avait été condamnée en appel pour des faits de travail dissimulé. Un certain nombre de membres du personnel navigant titulaires de contrats de travail soumis au droit irlandais possédait les formulaires E 101 délivrés par l'autorité irlandaise, qui en affirmait la parfaite conformité au regard du droit européen, alors qu'en fait ils opéraient depuis Roissy ou Orly. La cassation est prononcée. Le juge ne peut écarter les certificats que sous les conditions déjà exposées :
Certificats obtenus frauduleusement, fraude caractérisée dans son élément matériel (défaut en l'espèce des conditions d'obtention ou d'invocation des certificats E 101) et dans son élément moral (intention de contourner les conditions de délivrance des certificats pour obtenir l'avantage) ;
Abstention de l'institution émettrice saisie d'une demande de retrait des certificats précédemment délivrés, institution émettrice étrangère n'ayant pas pris en considération les éléments ressortant de l'enquête judiciaire et ayant manqué à son obligation de réexaminer si la délivrance de dits certificats était bien fondée.

Ryanair à Marseille Marignane

Ryanair exerçait et exerce des liaisons aériennes depuis Marignane. Le transporteur dispose dans cet aéroport d'une certaine infrastructure. Ryanair disposait de services au sol. Des pilotes décollaient depuis Marignane. Ce personnel était sous contrat de droit irlandais. La législation territoriale française était évincée. Y avait-il infraction pénale ?

Le tribunal correctionnel d'Aix en Provence avait condamné Ryanair, le 2 octobre 2013, pour travail dissimulé entre 2007 et 2010.

La décision a été confirmée en appel par la cour d'Aix, dans un arrêt du 28 octobre 2014, une amende de 200 000 euros est prononcée. La compagnie irlandaise a été, pour la période 2007/2010, condamnée, en particulier pour travail dissimulé par dissimulation d'activité et dissimulation d'emploi salarié. La cour ne s'estimait pas liée par les certificats E 101 et décidait que les salariés de Ryanair opérant à Marseille Provence étaient soumis à la législation sociale française.

Ryanair a alors fermé en représailles sa base de Marseille, puis il a repris trois semaines après l'exploitation de certaines lignes, en tentant de tourner la législation française. Les salariés ne restaient à Marseille qu'une semaine, on leur faisait prendre la qualité de personnel travaillant temporairement en France.

L'arrêt de la cour d'Aix de 2014 a été largement censuré par un arrêt de la chambre criminelle rendu le 18 septembre 2018, n° 15-80735.

Lorsque la personne poursuivie produit des certificats E 101, devenus A 1, le juge pénal ne peut écarter ces certificats que si ces certificats ont été obtenus frauduleusement et que si l'institution émettrice saisie s'était abstenue de caractériser la fraude dans son élément objectif (absence de respect des conditions de délivrance) et dans son élément subjectif (Intention du prévenu de contourner ou éluder les conditions de délivrance du certificat pour obtenir l'avantage qui y est

attaché).

Il appartenait aux autorités françaises de saisir les autorités irlandaises pour contester les certificats délivrés par l'organisme de sécurité sociale irlandais.

La cour d'appel d'Aix ne pouvait écarter les certificats E101 sans avoir recherché au préalable si l'institution émettrice avait été saisie d'une demande de réexamen et de retrait de ceux-ci sur la base des éléments recueillis dans le cadre de l'enquête judiciaire permettant de constater que ces certificats avaient été obtenus et invoqués de manière frauduleuse. Il faut également pour écarter les certificats que l'institution émettrice saisie se soit abstenue dans un délai raisonnable de prendre en considération ces éléments aux fins de réexamen du bien-fondé de la délivrance des certificats. Si cette double condition est remplie, la juridiction ne peut écarter les certificats sans établir l'existence d'une fraude de la part du transporteur.

La cassation est ainsi prononcée. L'arrêt de la cour d'Aix est annulé dans ses dispositions concernant la déclaration de culpabilité, les peines et les dispositions civiles.

Intervient en janvier 2017 une nouvelle mise en examen de Ryanair pour travail dissimulé entre avril 2011 et 15 mai 2014 pour avoir fait stationner de nuit quatre appareils sur l'aérodrome provençal durant la période estivale. Les 48 salariés reprenaient le travail le lendemain, ayant passé la nuit dans les environs de Marignane.

L'instruction porte sur l'infraction de travail dissimulé et d'emploi irrégulier de personnel navigant.

Il est reproché à Ryanair d'avoir mis en place un mécanisme visant à affilier artificiellement son personnel navigant de la base d'affectation de Marignane auprès des organismes sociaux irlandais, alors que ce personnel avait Marignane comme base d'affectation et qu'il aurait dû être affilié auprès des organismes sociaux français.

Ces salariés n'étaient pas affiliés aux régimes (français) complémentaires obligatoires de retraite.

Il est reproché au transporteur irlandais de ne pas avoir fait la déclaration préalable d'embauche.

Il lui est reproché de ne pas s'être fait immatriculer au registre du commerce, alors que ce transporteur possédait un établissement à l'aérodrome de Marseille Provence.

Il lui est reproché de ne pas avoir délivré de bulletins de paie.

Le juge d'instruction a placé, le 10 janvier 2017, la société Ryanair sous contrôle judiciaire avec obligation de fournir un cautionnement de 5 millions d'euros.

La chambre de l'instruction de la cour d'Aix a confirmé l'ordonnance dans un arrêt du 3 février 2017.

La chambre criminelle de la Cour de cassation, dans un arrêt du 10 mai 2017, n° 17-81278, a rejeté le pourvoi.

Il est parfaitement possible qu'il soit ultérieurement établi dans ces différentes espèces que les certificats avaient été délivrés à tort par l'organisme étranger et que les compagnies se voient sanctionner pour travail dissimulé en France.

Ryanair doit ouvrir en 2019 une base à Marseille, les salariés étant placés sous contrat de travail soumis au droit français.

Netjets

Deux sociétés de l'entreprise Netjets ont fait l'objet d'une citation directe par le parquet pour travail dissimulé, pour des faits commis entre 2006 et 2008 au Bourget et à Cannes, elles ont été relaxées, le pourvoi a été rejeté par la Cour de cassation.

Le groupe Netjets est contrôlé par une société américaine d'investissement, Berkshire Hathaway, dont Warren Buffett est le principal investisseur.

Il existe une société mère de droit anglais, Netjets Management Limited, qui emploie un millier de navigants, de toute nationalité. Elle les rémunère, elle établit la feuille de paie. Les contrats de travail sont soumis au droit anglais. Les personnels sont affiliés au régime britannique de sécurité sociale, l'employeur ayant son siège à Londres, ils détiennent les certificats E 101.

(Curieuse situation d'une société qui embauche des pilotes, sans détenir d'avions et sans être transporteur aérien. Il y a prêt de main d'œuvre à la filiale portugaise, cf. infra) (la cour d'appel décidera qu'il n'y a pas infraction, le caractère exclusif du prêt et le but lucratif de l'opération n'étant pas démontrés) (il n'y a pas non plus marchandage, le préjudice des salariés n'étant pas établi.)

La société mère détient une filiale de droit portugais, ayant son siège à Lisbonne, Netjets Transportes Aereos, NTA, qui détient la propriété de la flotte de 150 aéronefs, qui sont immatriculés au Portugal et qui assurent les opérations de vol en Europe, maintenance et approvisionnement des avions compris. Cette société ne fait pas de transports réguliers, elle travaille pour une clientèle d'hommes d'affaires, elle détient une licence de transporteur aérien. Cette filiale, par délégation de la société mère, gère les contrats de travail des personnels navigants, assure le recrutement, et le licenciement et organise les missions.

Il y a une filiale de droit français, Netjets France, de siège parisien, disposant de 5 salariés, qui assure une fonction commerciale en France, sans lien avec le personnel navigant.

Une filiale de droit suisse, Netjets Europe Ltd, qui est le nom commercial du groupe en Europe, avec plusieurs bases d'affectation en France, dont Cannes et Le Bourget.

Ce qui est en cause, c'est la situation entre 2006 et 2008 de 196 navigants, français ou non, habitant la France, travaillant pour Netjets, sans être affiliés à la sécurité sociale française.

Le ministère public et les parties civiles soutenaient qu'il y avait travail dissimulé de la part de l'une et l'autre des sociétés Netjets.

Les navigants avaient la résidence de leur choix, mais ils devaient se trouver à proximité de l'un des 44 aéroports mentionnés par l'employeur. Chaque navigant devant prendre son travail quitte son domicile, il se rend dans l'un de ces aéroports de passage. Il est transporté par une ligne régulière aux frais de l'employeur et acheminé jusqu'à l'aéroport où il prend son service dans l'avion où il va travailler ou qu'il va piloter. Le contrat spécifiait que l'aéroport de passage n'était pas considéré comme lieu d'exercice de l'activité professionnelle. Il était dit que le lieu des fonctions était, outre le vol, celui où se trouvait l'appareil aérien devant effectuer le vol.

NTA disposait de bureaux et un hangar au Bourget, 120 m2, elle avait un comptoir, 6 m2, à Cannes.

La cour d'appel avait décidé que la société mère anglaise ne disposant d'aucune véritable emprise sur un aéroport français, n'ayant pas de représentation permanente en France et n'exerçant pas d'activité en France, elle n'était pas astreinte à déclaration. Quant à la société portugaise, elle n'était pas l'employeur des pilotes, on ne pouvait pas lui reprocher le délit de travail dissimulé par dissimulation d'activité et d'emploi.

L'enquête n'avait pas permis de relever une fraude, indique la chambre criminelle. Les juges n'avaient pas à opérer de vérification relative aux certificats E 101 qui étaient produits. Le pourvoi est rejeté.

B. Les sanctions administratives

Amendes et pénalités administratives

D'après l'article L. 114-15-1 du code de la sécurité sociale : Les travailleurs, salariés ou non-salariés, qui exercent une activité en France, tout en relevant de la législation de sécurité sociale d'un État autre que la France ou, à défaut, leur employeur ou son représentant en France, doivent tenir un formulaire à la disposition des agents de contrôle sur le lieu d'exécution du travail. Ce formulaire est celui concernant la législation de sécurité sociale applicable prévu par les règlements européens et les conventions internationales en vigueur portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale.

Le défaut de production de ce document lors du contrôle par le travailleur, l'employeur ou son représentant en France entraîne l'application d'une pénalité.

Cette pénalité est fixée pour chaque travailleur concerné à hauteur du plafond mensuel de la sécurité sociale

La pénalité est recouvrée par l'URSSAF.

Le débiteur de cette pénalité est la personne visée par l'article L. 8222-1 du code du travail.

C. Les sanctions civiles

1°) Le recouvrement des cotisations sociales non versées au détriment de l'organisme français de sécurité sociale

Plusieurs décisions judiciaires ont condamné Ryanair ou EasyJet à verser des sommes très importantes aux organismes sociaux français créanciers des cotisations sociales évincées.

Tout le débat est de savoir si ces compagnies étaient débitrices de cotisations en France au titre de l'emploi de pilotes à partir de leurs bases en France ou si les pilotes ne relevaient pour la couverture sociale que du droit anglais ou irlandais.

Avec un arrêt de la cour d'Aix, 28 octobre 2014, précité, Ryanair a été condamné à payer des dommages intérêts aux organismes sociaux : l'URSSAF, qui reçoit 4,5 millions d'euros au titre des cotisations non payées ; la caisse de retraite du personnel navigant professionnel, qui reçoit 3 millions d'euros ; Pôle emploi, qui reçoit 493 045 euros.

Cet arrêt a été cassé par la chambre criminelle le 18 septembre 2018 en ce qui concerne les dispositions civiles.

On peut citer l'arrêt EasyJet Airline précité du 11 mars 2014, concernant la constitution de partie civile de l'URSSAF qui réclamait à la compagnie anglaise une indemnité de plus de 8 millions d'euros au titre du préjudice par elle ressentie du fait des pratiques de la compagnie éludant le paiement des cotisations sociales.

La cour d'appel avait rejeté cette demande de réparation, à raison d'un accord d'exception conclu en 2007 entre les autorités françaises du CLEISS et leurs homologues du HMRC en application de l'article 17 du règlement n° 1408/71 suivant lequel durant la période de la prévention 2004/2007 les autorités françaises avaient accepté le maintien des salariés d'EasyJet sous le régime de la sécurité sociale britannique.

Le CLEISS est un établissement public qui entretient en matière de sécurité sociale des relations avec les institutions étrangères et qui traite des demandes d'exemption d'affiliation aux régimes français de sécurité sociale des personnes exerçant leur activité sur le territoire français.

La cassation intervient, la cour d'appel n'ayant pas répondu aux conclusions de l'URSSAF qui se prévalait de l'absence de production aux débats de cet accord et des conditions de sa mise en œuvre.

L'arrêt indique qu'EasyJet a régularisé sa situation à compter du 1^{er} janvier 2007, la compagnie anglaise admettant posséder en France un établissement distinct en France et sa soumission à ce titre au droit social français.

Cf. Criminelle, 10 mai 2017, précité, où l'on voit le juge d'instruction mettre la société irlandaise Ryanair en examen, la soumettre au contrôle judiciaire et lui imposer le dépôt d'un cautionnement de 5 millions d'euros. On n'est pas très loin d'un fût de culpabilité éventuelle, même si l'absence d'atteinte à la présomption d'innocence est proclamée. Il s'agit d'assurer l'exécution d'un éventuel jugement pour permettre le recouvrement des amendes (225 000 euros) et l'indemnisation des victimes. En ce qui concerne les membres du personnel travaillant à la base de Marignane sous statut irlandais entre 2011 et 2014, la décision évoque plus de 6 millions d'euros revendiqués par l'URSSAF et plus de 4 millions d'euros pour la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Ryanair se défend maladroitement et irrite le magistrat en refusant de répondre à ses questions, tout en accusant les tribunaux français d'une méconnaissance abyssale de la législation sociale européenne.

La CJUE a été saisie, les juridictions françaises devront se soumettre à la doctrine de Luxembourg. Nous venons de voir que la chambre criminelle l'a déjà fait dans ses arrêts du 18 septembre 2018.

Il y a une demande de décision préjudicielle déposée par le tribunal de grande instance de Bobigny le 19 juin 2017, C-370/17, Caisse de retraite du personnel navigant professionnel contre Vueling. La juridiction de Bobigny demande si la délivrance du certificat E 101 (opérée sur la base d'un règlement de 1972) fait obstacle à ce que des personnes (= la caisse de retraite) victimes du préjudice subi du fait du comportement de l'employeur auteur de la fraude en obtiennent réparation, sans que l'affiliation des salariés aux régimes désignés par le certificat E 101 soit remise en cause par l'action en responsabilité contre l'employeur.

La question se pose de savoir si le transporteur condamné en France peut obtenir le remboursement des cotisations et charges sociales qu'il avait normalement dû payer à l'organisme étranger (irlandais ou espagnol). Il y a apparemment paiement de l'indu.

2°) Les dommages intérêts accordés aux salariés et à leurs organisations syndicales, victimes des agissements de la compagnie aérienne tentant d'échapper à ses obligations en matière sociale.

§ III. L'assiette du calcul des cotisations sociales

Tout dépend du montant des salaires et autres avantages accordés au personnel.

L'intégration à titre d'avantages en nature des billets à tarif réduit attribués aux agents du transporteur dans l'assiette des cotisations sociales est prévue par l'arrêt de la 2^e chambre civile, 3 mars 2011, n^o 10-15702.

§ IV. Les accidents du travail

On peut s'interroger sur la compétence des tribunaux français pour connaître des suites d'un accident aérien survenu à l'étranger, l'aéronef étant exploité par une société étrangère, les membres d'équipage perdant la vie.

1^o Civile, 5 décembre 2012, Journal du droit international, juillet 2013, commentaire 13 Laurence Usunier : un accident mortel survient à Tamanrasset ; sont tués les passagers ainsi que 2 membres d'équipage. Les proches agissent devant le tribunal de Paris contre le transporteur Air Algérie et contre 2 sociétés Snecma ; les familles des passagers sont indemnisées dans le cadre de transactions ; ne demeurent finalement dans l'instance que les ayants droit des membres d'équipage agissant contre Air Algérie. La juridiction française avait admis au nom de la connexité la compétence des tribunaux français, prorogation de compétence sur le fondement de l'art. 42 al. 2 CPC applicable dans l'ordre international, certains demandeurs étaient français lors de l'introduction de l'instance, le lien de connexité entre toutes les victimes du même accident d'avion agissant contre les supposés responsables était patent.

La cour de Paris avait écarté l'exception d'incompétence soulevée par Air Algérie.

La cassation intervient. Violation par fausse application de l'art. 42 al. 2, en se fondant sur la connexité existant entre les prétentions des demandeurs originaires, pour étendre la compétence des juridictions françaises aux demandeurs de nationalité étrangère restant en cause et les admettre à agir à l'encontre d'un défendeur de nationalité étrangère résidant à l'étranger.

La cour d'appel n'avait pas tenu compte de l'évolution des termes du litige, la compétence des tribunaux français était peut-être acquise lors de l'introduction du litige, elle ne l'était plus lorsque ne demeuraient à l'instance que des sujets algériens.

(On peut également douter de la compétence de la France de juger une cause algérienne relevant du droit des accidents du travail)

Le salarié, victime d'un accident du travail, est bénéficiaire d'une rente, la veuve d'une pension de réversion.

La faute inexcusable de l'employeur, qui permet une majoration du montant de la rente, 2^e Civile, 28 avril 2011

[Conseil d'État, 9 décembre 2016, n^o 395388. Un lieutenant meurt lors d'un accident aérien le 6 mai 2007, il faisait partie la force multinationale d'observateurs au Sinaï. La responsabilité de l'État est engagée du fait de négligences dans l'encadrement de l'unité de la victime, non-respect des consignes de sécurité en vol. Responsabilité de l'état diminuée de moitié à raison de la faute imputable à la victime, co-pilote de l'avion, caractère délibéré d'un vol à très basse altitude. Le commandant de bord, certes, est responsable de la conduite de l'aéronef, ces dispositions concernant le commandant de bord n'excluent pas que puisse être également recherchée la responsabilité propre d'un co-pilote, qui n'est pas le commandant de bord, en cas de violation par celui-ci des ordres et des règles. La faute de pilotage a été imputée à la fois au pilote command de bord et au co-pilote. 12 500 euros deux fois, et 4000 euros aux parents et au frère de la victime.]

§ V. Les pensions de retraite

La France

Le régime de base : Le pilote, ayant pris, l'âge venant, sa retraite, bénéficie de la pension qui lui offerte par le régime général de la sécurité sociale.

Le régime complémentaire : Les personnels salariés bénéficient, en sus, du moment qu'ils sont employés en France, d'un régime complémentaire de retraite géré par la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Art. L. 6527-1 et -2 du code des transports. Ce régime existe depuis 1951, un fonds existait précédemment depuis

1928. 20 000 pensionnés, 460 employeurs. L'affiliation est obligatoire du moment que l'intéressé exerce depuis une base située en France. L'employeur fait à la caisse une déclaration préalable à l'embauche. Un décret du 4 mai 2018 aligne la règle de revalorisation de la pension minimale complémentaire des personnels navigants sur celle qui s'applique à la pension de retraite servie par le régime.

La Caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, CRPNPAC, gère le régime de retraite complémentaire autonome, elle a son siège à Neuilly. Elle perçoit les cotisations des employeurs et salariés. Les placements qu'elle réalise sont soumis à contrôle de l'IGAS.

Le Fonds de prévoyance de l'aéronautique est destiné aux militaires effectuant des services aériens, voir le code de la défense.

Le pilote, atteignant la soixantaine, et placé en congé sabbatique, ne peut obtenir à ce stade une pension de retraite de la part de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. La jouissance de la pension de retraite est subordonnée à une cessation définitive d'activité, 2° Civile, 12 mars 2015, Bull., n° 13-27313.

Les pensions de réversion. Les droits du conjoint survivant.

La pension d'orphelin

Section IV. Les responsabilités du commandant de bord et des pilotes en cas d'accident, d'incident ou de manquement

I. Le manquement aux règles déontologiques

Le pilote coupable d'imprudence ou de négligence grave encourt des sanctions au titre du manquement à la discipline. L'employeur a la latitude de licencier le pilote convaincu de faute grave et d'ainsi mettre fin à la relation de travail.

Les sanctions disciplinaires en cas de manquement aux règles de sécurité : le ministre peut retirer les licences.

Le conseil de discipline du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile donne un avis

La section du transport et du travail aérien

Les sanctions encourues : le blâme, la suspension du droit d'effectuer des vols come commandant de bord, le retrait temporaire ou définitif de plusieurs licences, qualifications, autorisations. Art. R. 425-18 CAC.

CAA Lyon, 24 septembre 2015, n° 14LYO1677 : suspension pour 6 mois (dont 4 avec sursis) de ses licences d'hélicoptère infligée par le ministre. On était en matière d'aviation générale, et non de transport aérien.

On reproche à la pilote plusieurs griefs.

Cette dame avait été antérieurement condamnée à une peine d'amende par un tribunal correctionnel pour la non- tenue du carnet de bord. Alors qu'il fallait le tenir à jour, au plus tard en fin de journée. La dame mettait à jour le carnet de bord toutes les 3 semaines ou toutes les 100 heures, quand l'hélicoptère devait subir une visite de contrôle.

Cette pilote professionnelle d'hélicoptères effectuait des missions de surveillance des lignes à haute tension.

Cette irrégularité était de nature à rendre incertain l'état de navigabilité de l'appareil, elle empêchait la collecte de données conditionnant la sécurité de fonctionnement de l'appareil.

Elle avait transité dans la zone d'exclusion d'une centrale nucléaire, elle avait été rappelée à l'ordre pour un survol à base hauteur.

Légèreté de comportement inacceptable.

La sanction ministérielle est maintenue.

II. Responsabilité pénale

En cas de violation des règles de l'air, le pilote peut être condamné pour mise en danger d'autrui.

Ainsi, chambre criminelle, 2 mars 2016, n° 15-82312 : condamnation d'un pilote d'un CESSNA - avec des passagers à bord voulant observer des mammifères marins - ayant survolé un pétrolier entrant dans un port de Guyane. Le pilote avait volé en dessous de l'altitude autorisée dans des conditions pouvant exposer autrui à un risque de mort au cas de collision avec le navire.

L'accident grave est survenu. Le pilote a sauvé sa vie, l'action publique n'est pas éteinte ! Il y a des victimes tuées ou grièvement blessées. La responsabilité pénale du pilote pour homicide involontaire est susceptible d'être engagée.

Dans la catastrophe d'Habsheim, il y a eu condamnation du pilote d'Airbus. Il s'agissait d'un vol spécial affrété par l'aéroclub de Mulhouse. Aucune autorisation n'avait été délivrée par la direction des opérations aériennes en contradiction avec une note datée de 1987 émanant de cette direction concernant les règles des vols à but touristique ou de présentation. L'administration avait fait savoir qu'elle se contentait d'être informée. Le frêteur était Air charter une filiale d'Air France, l'appareil avait survolé à très basse altitude l'aérodrome d'Habsheim où se déroulait un meeting aérien et s'est écrasé peu après dans la forêt de Hardt, chambre criminelle, 23 mai 2000.

Criminelle, 25 septembre 2012, n° 11-85138 : un accident d'hélicoptère en montagne, le passager est blessé, le pilote Jean Philippe est reconnu coupable de blessures involontaires.

Cf. deux arrêts de la Cour européenne des droits de l'homme rendus le 1^{er} septembre 2016, Mikhno et Svitlana Atamanyuk, à propos d'une catastrophe aérienne survenue en Ukraine lors d'un exercice de voltige aérienne accomplie en 2002. Un avion militaire s'est écrasé sur la foule. Le pilote avait exécuté une manœuvre acrobatique qui ne figurait pas dans son ordre de mission. Les autorités ukrainiennes avaient ouvert une enquête pénale, 5 officiers ont été condamnés à des peines d'emprisonnement, y compris les deux pilotes qui étaient parvenus à s'éjecter, ainsi que d'autres personnes chargées de la sécurité. D'autres officiers ont été acquittés ou non poursuivis, mais certains révoqués. Les proches des victimes furent indemnisés. Les requêtes engagées devant la cour européenne invoquaient plusieurs griefs : une violation de l'article 2 (droit à la vie) qui est niée ; une violation de l'article 6 (droit à un procès équitable dans un délai raisonnable), il n'est pas démontré que les juges militaires aient manqué d'indépendance, mais comme la procédure a duré 10 ans, un arrêt définitif n'ayant pas été exécuté, 3600 euros sont alloués.

III. Responsabilité civile

a. La responsabilité du pilote indépendant

b. La responsabilité civile du pilote salarié

[Cette responsabilité joue éventuellement et parallèlement avec la responsabilité du commettant du fait de son préposé]
La victime d'un dommage peut-elle obtenir des dommages intérêts de la part d'un pilote salarié auquel une faute intentionnelle ou d'imprudance à l'origine du dommage serait reprochée ? Le préposé bénéficie-t-il d'une immunité le mettant à l'abri des poursuites ? Engage-t-il sa responsabilité personnelle au titre de la faute ? Même en cas de faute, le préposé peut-il bénéficier d'une immunité le mettant à l'abri des poursuites de la victime ?

La CM, dans son article 30, contient des dispositions concernant la responsabilité des préposés du transporteur. Ceux-ci peuvent se prévaloir en partie du statut protecteur – les conditions et les limites de responsabilité - dont bénéficie le transporteur. Il convient en ce domaine de combiner les dispositions du droit uniforme et celles du droit national. Il est possible qu'avant de faire bénéficier le préposé des règles protectrices contenues dans la CM, il faille décider si le préposé peut voir dans les termes du droit interne sa responsabilité être en l'espèce engagée.

Il ne semble pas y avoir en matière de transport international de jurisprudence sur cette question.

Les solutions jurisprudentielles manquent en droit commun terrestre de netteté, il y a peut-être des divergences d'appréciation au sein même de la Cour de cassation. La jurisprudence semble opérer une distinction entre les fautes d'imprudence commises par le préposé, où il bénéficierait de l'immunité, et les fautes dolosives ou intentionnelles, à l'occasion desquelles sa responsabilité civile pourrait être engagée.

i. La jurisprudence de l'assemblée plénière

L'immunité : la responsabilité personnelle du préposé ne peut pas être engagée par la victime du dommage, tiers ou passager, c'est la solution de l'arrêt Costedoat rendu à propos d'épandage de pesticides en Camargue. Le préposé bénéficie ainsi d'une immunité. Solution désastreuse pour la victime si l'employeur commettant est insolvable.

La responsabilité civile du préposé subsiste cependant, arrêt Cousin, 14 décembre 2001, si le préposé a été condamné pénalement pour avoir commis intentionnellement une infraction

ii. La jurisprudence des chambres civiles de la Cour de cassation

L'immunité

Le médecin salarié, qui agit sans excéder *les limites de la mission* qui lui est impartie par l'établissement de santé privé, n'engage pas sa responsabilité à l'égard du patient, 1^o Civile, 12 juillet 2007. Est engagée la seule responsabilité du commettant (en l'espèce, la Croix Rouge)

[La Cour de cassation admet cependant sur le terrain du recours en garantie que le commettant et son assureur qui a indemnisé la victime dispose d'un recours subrogatoire à l'encontre de l'assureur du médecin salarié auteur du dommage, l'immunité n'emporte pas l'irresponsabilité. L'immunité, dont bénéficie le salarié, ne fait pas obstacle à l'exercice par l'assureur de la Croix Rouge de son recours subrogatoire à l'encontre de l'assureur de responsabilité du salarié à prendre en charge les conséquences dommageables des fautes commises par son assuré.]

Cf. 2^o Civile, 10 décembre 2015, n^o 14-26649 : n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par son commettant.

La mise à l'écart de l'immunité : le préposé est civilement responsable si le préjudice de la victime résulte d'une faute pénale ou d'une faute intentionnelle.

iii. La jurisprudence de la chambre criminelle statuant sur l'action civile

L'immunité : Le préposé - qui est condamné pénalement pour homicide involontaire - bénéficie d'une immunité du moment qu'il n'a pas excédé les limites de sa mission, Criminelle, 19 oct. 2010.

Le refus de l'immunité en cas de faute qualifiée commise dans l'exercice des fonctions, Criminelle, 13 mars 2007, un capitaine engage en ce cas sa responsabilité civile à l'égard du tiers, victime de l'infraction.

Criminelle, 25 septembre 2012, n^o 11-85138, accident d'hélicoptère, passager blessé, le pilote n'avait pas exigé le port de la ceinture, condamnation du pilote pour blessures involontaires, le pilote et la compagnie condamnés sur les intérêts civils, la décision ne fait pas état d'une immunité du salarié.

On pourrait également évoquer la situation des pilotes militaires. Leur recrutement, leurs obligations, leur discipline.

CAA Paris, 20 octobre 2015, n^o 14PA00355 : indemnisation accordée aux parents d'un lieutenant, ayant perdu la vie dans un accident en 2007 lors d'un vol à très basse altitude au-dessus de la route entre Le Caire et Tabah, la mission était accomplie en Égypte dans le cadre d'une force multinationale d'observateurs au Sinaï.

ANNEXE

LES ENQUÊTES en cas d'ACCIDENT et d' INCIDENT GRAVE en matière aérienne

On prétend, à tort ou à raison, que, 6 fois sur 10, c'est une faute humaine qui a été l'un des facteurs de survenance de l'accident : le stress des pilotes, la mauvaise entente entre membres de l'équipage, des incompréhensions dans les communications échangées. C'est la raison pour laquelle nous plaçons ce développement concernant les enquêtes après accident en prolongation du discours relatif aux navigants. Mais sans volonté de systématisation : tout accident n'est pas imputable aux navigants. L'accident résulte souvent de l'enchaînement malheureux de plusieurs facteurs : le climat, la météo, l'état de l'appareil, une maintenance défectueuse, des défaillances au niveau des services du contrôle aérien, le péril aviaire, des fautes d'imprudence ou d'inattention du commandant de bord ... La conjonction de plusieurs faits parfois minimes conduit à la catastrophe.

Par bonheur, la présence de circonstances hostiles permet souvent d'échapper à la catastrophe.

La réglementation concerne aussi bien la navigation d'aéronefs avec un équipage à bord que celle d'aéronefs qui en sont dépourvus.

L'exploitation des UAS, systèmes d'aéronefs sans équipage à bord

Le risque d'accident est présent. Le droit européen pose des règles pour assurer la sécurité des vols effectués par les engins évoluant sans équipage à bord. Chaque exploitant d'UAS signale à l'autorité tout événement lié à la sécurité. L'Agence de l'UE pour la sécurité aérienne et l'autorité nationale prennent les mesures nécessaires pour traiter des problèmes de sécurité. Règlement 2019/947 du 24 mai 2019, art. 19.

L'exploitation d'aéronefs avec équipage à bord

I. LA PRÉVENTION ET LE COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS

Il s'agit de faire apparaître au grand jour les signes annonciateurs ou prémonitoires d'une hypothétique catastrophe pour prendre à temps les mesures réparatrices, grâce en particulier au compte rendu d'événements. Les événements mal sonnants doivent être relevés et notifiés, pour prévenir et tenter d'obtenir qu'ils ne se renouvellent pas. La notification porte également les accidents et incidents réalisés.

La directive 2003/42/CE du 13 juin 2003 - aujourd'hui abrogée - concernait déjà les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Cette réglementation était reprise aux articles L. 6223-1 du code des transports.

La matière est renouvelée par le règlement n°376/2014 du 3 avril 2014, applicable à partir de 2015.

Les comptes rendus obligatoires.

L'article 4 donne une liste d'événements devant être notifiés. Ces événements à notifier sont ceux qui sont susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne. Il s'agit d'événements liés à l'exploitation des aéronefs (comme les collisions), les événements liés à des conditions techniques (défauts structurels, problèmes de propulsion), les événements liés aux services de la navigation aérienne, les événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol.

Le règlement s'applique non seulement aux aéronefs avec équipage mais également aux systèmes d'aéronefs télépilotes.

L'annexe I donne la liste des exigences propres aux systèmes de comptes rendus d'événements.

L'obligation de déclaration dans les 72 heures pèse sur les personnes qui dans l'exercice de leurs fonctions ont relevé un élément mettant en danger l'aéronef ou ses occupants, art. 4 § 6.

Les membres du personnel participent à la notification des événements.

Le règlement d'exécution 2015/1018 du 29 juin 2015 établit une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement n° 376/2014.

Ce règlement comporte 5 annexes, compte tenu de la nature des événements à notifier.

L'annexe I concerne les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, comme une sortie de piste lors du décollage ou de l'atterrissage, une perte de contrôle pendant le vol, une perte de la conscience de la situation, la fuite de fluide ayant entraîné un risque d'incendie, l'arrêt en vol d'un moteur, l'utilisation par l'équipage du système d'oxygène, la collision ou quasi-collision avec un autre aéronef, l'activation de l'alarme du système anticollision avec le sol GPWS ou TAWS. Sont également visés l'impact d'animaux, les turbulences de sillage, l'impact de foudre ayant provoqué des dégâts, les fortes turbulences entraînant des blessures, le cisaillement de vent ou l'orage important ayant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, l'alerte à la bombe, la difficulté à contrôler des passagers violents, la découverte d'un passager clandestin.

L'annexe II est relative aux événements liés aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, ainsi le défaut d'un produit, pièce ou équipement pouvant constituer un danger, l'assemblage incorrect d'éléments de l'aéronef constaté lors d'une inspection, une remise en service après entretien qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol.

L'annexe III est consacrée aux événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne, comme l'interruption prolongée des communications avec un aéronef.

L'annexe IV vise les événements liés aux aérodromes et aux services au sol, comme l'objet intrus sur l'aire de mouvement qui aurait pu mettre en danger l'aéronef, les dégâts causés par le souffle d'un réacteur, le défaut important dans l'éclairage

le marquage ou la signalisation de l'aérodrome, le traitement dégivrant manquant ou incorrect, l'arrimage incorrect des bagages ou du fret susceptible de mettre en danger l'aéronef, le déversement important de carburant pendant l'avitaillement.

L'annexe V concerne les événements liés aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, y compris les planeurs, ballons et dirigeables.

Le propriétaire de l'aéronef rend compte à l'autorité compétente. Il rend compte également à l'organisme responsable de la conception de type de tout état d'un aéronef compromettant la sécurité du vol, annexe I (M), M.A.202 Compte rendu d'événements, règlement n° 1321/2014.

Le ministre peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences résultant du règlement n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, article R.160-1, IV, CAC.

À côté des comptes-rendus obligatoires, il y a la possibilité de comptes-rendus volontaires, qui demeurent facultatifs, article 5.

L'article 6 concerne la collecte et le stockage des informations sur des bases de données.

Il existe un répertoire central européen pour stocker les informations pertinentes en provenance des États membres, art. 8. L'accès aux comptes rendus d'événements stockés dans le répertoire central européen est restreint.

Les informations peuvent être échangées entre États membres.

L'AESA en collaboration avec les autorités nationales participe à l'échange et à l'analyse des informations, art. 19 du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, article 9 du règlement n°376/2014 du 3 avril 2014

L'échange des informations est réservé à certaines personnes. Les demandeurs pour demander communication doivent participer à l'amélioration de la sécurité, ce sont les fabricants, les organismes de maintenance, les exploitants d'aéronefs et d'aérodromes, les services de la navigation aérienne, les organismes chargés de l'entretien des aéronefs au sol, avitaillement, chargement, dégivrage, tractage, services de lutte contre l'incendie, les organismes de formation des pilotes, les centres de recherche, les pilotes, les ingénieurs ... Les personnes habilitées s'adressent pour recevoir l'information au point de contact existant dans chaque État.

Les événements collectés sont analysés pour identifier les dangers pour la sécurité, art. 13. Les mesures préventives et correctives sont prises par les transporteurs, par les fabricants, par les aérodromes. Chaque État ainsi que l'Agence agissent en ce sens. Il existe un réseau d'analystes de la sécurité aérienne, l'Agence soutient leurs activités, elle publie un rapport annuel contenant en particulier le résultat de l'analyse des informations.

Une certaine confidentialité est organisée concernant les informations publiées ou échangées.

Certaines erreurs, manquements ou infractions peuvent être portées à la connaissance des États uniquement du fait des notifications.

Pour faciliter l'information, il est entendu que les États doivent en principe s'abstenir d'intenter des actions punitives.

Sous des exceptions prévues à l'art.16 § 10 : manquement délibéré aux règles, méconnaissance grave et sérieuse à l'obligation professionnelle de prendre les mesures requises

II. L'ACCIDENT ou L'INCIDENT GRAVE

L'œuvre de prévention a échoué, survient la catastrophe, l'accident ou l'incident grave. Il y a des pertes matérielles, des pertes humaines. Il faut enquêter pour déterminer les causes du sinistre et éventuellement sévir en mettant les responsabilités en lumière.

Le système juridique a instauré une dualité d'enquêtes : l'enquête pénale pour rechercher et punir les délinquants ayant commis une infraction pénale, qui relève du droit national, l'enquête de sécurité pour éviter le renouvellement de l'accident et préconiser certaines mesures de redressement qui relève des normes internationales, européennes et

nationales.

L'enquête de sécurité est indépendante et distincte et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités, art. 5, § 5, du règlement européen.

L'une des difficultés est d'établir la corrélation et la complémentarité entre les deux enquêtes, l'enquête de sécurité étant susceptible de nourrir l'enquête pénale, alors que leurs finalités sont distinctes.

M. Venet et C. Guibert, Coexistence des enquêtes administratives et judiciaires en cas d'accident aérien, Revue des experts, n° 44-09/1999.

A. L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ

Le droit aérien impose la conduite d'enquêtes de sécurité lorsque surviennent des accidents et des incidents graves en matière de navigation aérienne.

Cette enquête a un caractère prophylactique, elle n'est pas destinée à déboucher sur une punition.

Les règles

La convention de Chicago, art. 26, dispose : En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'organisation de l'aviation civile internationale.

L'annexe 13, normes (standards) et pratiques recommandées

Olivier Ferrante, Les objectifs et les moyens de l'enquête technique, in ouvrage collectif dirigé par Xavier LATOUR, La sécurité et la sûreté des transports aériens, L'Harmattan, 2005

Le règlement (UE) n° 996/2010 du 20 octobre 2010 est le grand texte sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents en matière d'aviation civile.

Le règlement (UE) n° 376/2014 du 3 avril 2014, déjà cité, concerne les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

(Ce règlement ne s'applique pas aux événements ou informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs sans équipage à bord pour lesquels un certificat ou une information n'est pas requis. Sauf si l'événement/information impliquant de tels aéronefs sans équipage à bord a entraîné une blessure grave ou mortelle, ou a impliqué un aéronef autre que sans équipage, art. 3 § 2) (les États membres peuvent décider d'appliquer ce règlement à des événements ou informations impliquant des aéronefs non soumis au règlement 2018/1139)

Le code des transports

L'article L. 1621-1 et suivants donnent des normes générales pour l'ensemble des modes de transport.

L'art. L.1621-2 alinéa 2 mentionne l'obligation de mener en cas d'accident de l'aviation civile l'enquête de sécurité conformément au règlement européen de 2010.

Les articles L. 6222-1 et suivants présentent des normes propres à l'aviation ; demeurent en vigueur certaines dispositions contenues dans la partie réglementaire du code de l'aviation civile : les dispositions françaises ont force normative dans la mesure où elles ne contredisent pas le dispositif européen déjà très détaillé.

Le règlement impose aux États de fixer des règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du règlement, art. 23.

L'article R. 160-1, IV, CAC, donne au ministre le pouvoir de décerner une amende administrative à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences résultant du règlement n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

Idem prévu par l'art. R. 217-5 CAC en ce qui concerne les exploitants d'aérodrome et les prestataires de services d'assistance en escale.

Le règlement européen du 20 octobre 2010, art. 12 § 3, fait place à des accords conclus au niveau national entre les autorités chargées de l'enquête de sécurité et les autres autorités comme les autorités judiciaires. Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Ces accords dits préalables sont transmis aux autorités européennes.

L'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes et des responsabilités. L'établissement des causes n'implique pas la détermination de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou pénale, art. 2, chiffre 4. Les enquêtes de sécurité ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités. Article 5, § 6, du règlement n° 996/2010. Il s'agit d'améliorer la sécurité aérienne. L'enquête de sécurité est indépendante et distincte de toute action judiciaire visant à déterminer des fautes ou des responsabilités. L'enquête de sécurité a pour seul objet de prévenir de futurs accidents d'aviation civile ; elle consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'accident et à établir des recommandations de sécurité, art. L. 1621 - 3. L'enquête de sécurité est distincte de l'enquête judiciaire qui peut être parallèlement ouverte. Il n'en demeure pas moins qu'en retraçant l'historique de l'accident et en recherchant les causes, l'enquête technique facilite l'action de la gendarmerie et de la justice qui enquêtent parallèlement pour mettre en lumière les éventuels manquements d'intervenants susceptibles d'engager leur responsabilité pénale.

Obligation de notifier les accidents et les incidents graves, art. 9.

L'autorité responsable des enquêtes informe la Commission européenne, l'AESA, l'OACI, les États membres et les pays tiers concernés.

La compétence à mener l'enquête face à un sinistre à composante internationale.

Quel est l'État qui est compétent pour mener l'enquête de sécurité ?

La compétence de l'*État d'occurrence* est la solution de principe : l'enquête est conduite sous la responsabilité de l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit. Tout accident ou incident grave impliquant un aéronef (auquel s'applique le règlement 2018/1139) fait l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit, article 5 § 1 du règlement n° 996/2010, version du 4 juillet 2018.

Le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État.

Lorsque le lieu de l'accident ne fait pas partie d'un territoire étatique - ainsi un accident au-dessus de la haute mer - la compétence est attribuée à l'autorité de l'*État d'immatriculation* de l'aéronef, art. 5 § 2.

Les hypothèses d'enquête obligatoire

La survenance de certaines circonstances entraîne l'obligation d'ouvrir une enquête, art. 5 du règlement.

- L'accident : l'aéronef a disparu / mort d'une personne ou graves blessures de personnes à bord, ou exposées au souffle des réacteurs ou bien ayant eu un contact direct avec des éléments de l'aéronef / dommages à l'aéronef appelant des réparations importantes ou le remplacement d'éléments endommagés, art. 2, chiffre 1.

L'accident doit être porté à la connaissance du BEA.

C'est l'exploitant ou le commandant de bord (s'il a sauvé sa vie !) qui informe le BEA sans retard, art. R.722-3 CAC.

Le BEA reçoit également l'information donnée par le prestataire de services civils de navigation aérienne qui constate l'accident, qui en est informé ou qui est impliqué dans sa survenance. Art. R. 722-4 CAC.

La liste des passagers, art. 20. Les compagnies proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées de la personne à contacter en cas d'accident.

Plan d'urgence en cas d'accident.

Le transporteur est tenu d'assurer une assistance compassionnelle aux proches des victimes.

Le transporteur qui ne dispose pas d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches, prévu

par l'art. 21 du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, encourt une amende administrative, article R. 160-1, I, 5° CAC.

- L'incident grave : c'est un événement qui n'est pas un accident, l'incident peut compromettre la sécurité de l'exploitation, il y a une forte probabilité d'accident.

L'annexe au règlement n° 996/2010 donne des exemples : quasi-collision, incendie ou fumée dans la cabine des passagers, incendies de moteurs, utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite, désintégration de moteurs, pannes multiples de système de bord, problème de carburant, incident au décollage ou à l'atterrissage : sortie de piste ... Le ministre arrête la liste des incidents qui doivent être portés à la connaissance du BEA. Cette liste contient au moins les incidents graves mentionnés à titre d'exemple en annexe au règlement n° 996/2010. Ce qui signifie que la France se réserve la possibilité d'enrichir la liste européenne. Art. R. 722-2 CAC.

Les personnes précitées informent le BEA de l'incident, art. R. 722-3 CAC.

La non-déclaration est fautive. Criminelle, 11 juin 2014, n° 13-81282, condamnation pénale du président d'aéro-club ayant constaté un incident et n'ayant pas opéré la déclaration au BEA. La veille de l'accident mortel, le président de l'aéro-club était aux commandes de l'appareil, de la fumée était apparue dans la cabine. Les passagers avaient vu une fumée grise apparaître dans le cockpit à travers le tableau de bord, accompagnée d'une forte odeur d'échappement. Plus le pilote mettait les gaz, plus la fumée était importante. Le vol avait dû être écourté. Les fumées provenaient du moteur, l'étanchéité de l'habitacle n'était pas assurée lors de ce vol. L'incident aurait dû être également inscrit sur le carnet de roue de l'avion et déclaré au responsable de l'aérodrome le plus proche. Manquements coupables.

L'art. L. 6232-10 CT punit d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 euros la personne qui par ses fonctions est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident grave et qui néglige d'en rendre compte.

Les autorités des enquêtes de sécurité peuvent enquêter sur d'autres incidents.

Elles peuvent enquêter sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'appareils conformément à la législation nationale.

Le règlement, art. 5 § 5 du règlement n° 996/2010, prévoit des hypothèses, en matière d'aéronefs avec ou sans équipage à bord, où l'enquête devient facultative.

L'autorité peut décider ne pas ouvrir d'enquête en cas d'accident ou d'un incident grave concernant un aéronef sans équipage à bord lorsque l'aéronef ne nécessite ni certification ni déclaration.

Idem en ce qui concerne un aéronef avec équipage, dont la masse maximale au décollage est égale ou inférieure à 2250 kg, en l'absence de mort ou de blessure grave.

Chaque État institue une autorité nationale permanente qui conduit ou supervise les enquêtes de sécurité dans l'aviation civile, qui n'accepte d'instruction de quiconque, art. 4 du règlement : cette autorité est en France le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile, le BEA de l'aviation civile, art. R. 1621-1 et suivants du code des transports.

C'est une autorité fonctionnellement indépendante, qui doit être indépendante des autorités chargées de la navigabilité, de la certification, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne, de l'exploitation des aérodromes ...

[Le bureau enquête accidents défense air concernant les avions à usage militaire, exploités en circulation aérienne militaire, appartenant à l'état français ou à un autre état, avions qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation prévu par la convention de Chicago]

Jean Paul Troadec avait été nommé en 2009 directeur du BEA. Nous l'avons entendu en conférence à Toulouse le 30 mai 2017. M. Rémy Jouty, polytechnicien, né en 1961, lui a succédé début 2014.

Le BEA dispose d'enquêteurs et plus largement d'un personnel qualifié. Il dispose de bureaux et de hangars pour entreposer et examiner les aéronefs ou les épaves.

L'art. 7 du règlement prévoit la constitution d'un réseau des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité, un président pour trois ans, un observateur de l'AESA, partage d'informations, améliorer la qualité des enquêtes, préparer des suggestions. ENCASIA.

L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident grave et des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes

en vue d'améliorer la sécurité aérienne, art. 5 § 3 du règlement n° 996/2010.

L'enquête administrative est non contradictoire, elle est distincte d'une information judiciaire.

L'enquête est conduite par l'enquêteur désigné.

Il y a place éventuellement pour l'agrément d'enquêteurs de première information, art. L. 1621-6, 2°.

Les enquêteurs ne reçoivent pas d'instructions, ils sont indépendants. On peut présumer qu'ils doivent agir de façon loyale et impartiale.

Il est entendu implicitement que les enquêteurs doivent s'abstenir de toute influence en provenance non seulement du pouvoir exécutif, mais surtout des milieux de l'industrie aéronautique et du transport aérien.

L'enquêteur n'est pas seul. Il peut être épaulé ou assisté.

L'AESA et les autres autorités nationales peuvent envoyer un représentant pour participer à l'enquête comme *conseiller* de l'enquêteur désigné, art. 8 § 1. Le § 2 précise les prérogatives de ces conseillers, comme proposer des thèmes de questions, recevoir copie des documents pertinents, prendre part à l'examen des composants, aux exposés techniques et aux réunions sur l'avancement de l'enquête.

L'article 26 de la Convention de Chicago prévoit qu'il est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des *observateurs* pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

L'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception, l'État de construction peuvent nommer un *représentant accrédité* pour participer à l'enquête, art. 10. Le représentant accrédité, qui doit avoir une qualification, peut être secondé par un conseiller, art. 2, chiffre 2.

L'État dont des ressortissants sont décédés dans l'accident peut désigner un *expert* qui accède aux informations factuelles et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête, art. 21 § 4.

Les choses se passent différemment selon qu'une enquête judiciaire est ouverte ou non.

Si l'incident est relativement mince, il n'y a pas d'enquête judiciaire, n'intervient que l'enquête de sécurité.

Lorsqu'une information judiciaire est ouverte, il y a dualité d'enquête, l'enquêteur de sécurité cherche l'origine de l'accident mais ne cherche pas à mettre en cause d'éventuels responsables de l'accident. La police et le juge d'instruction recherchent eux aussi les causes de l'accident, mais pour établir s'il y a des personnes coupables de faute, susceptibles d'avoir commis une infraction qui leur vaudrait d'être renvoyées devant la juridiction répressive.

L'enquête de sécurité peut être menée par un État donné, alors qu'une enquête pénale est conduite dans un autre État.

La conservation des preuves, art. 13. En principe, il ne faut pas modifier l'état du site de l'accident, dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité. En cas d'accident mortel, il est vraisemblable que les pompiers et que les gendarmes parviennent sur les lieux de la catastrophe bien avant l'arrivée de l'enquêteur de sécurité qui visitera le site de la catastrophe et examinera l'épave.

L'enquêteur de sécurité conduit l'enquête.

Après avoir été désigné par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, l'enquêteur prend les mesures nécessaires aux exigences de l'enquête de sécurité, nonobstant toute enquête judiciaire, art. 11 § 1.

L'art. 11, § 2 confère à l'enquêteur des pouvoirs importants.

L'enquêteur accède au site de l'accident, à l'aéronef, à l'épave ; il est indispensable de préserver et de conserver les éléments de preuve : relevé des indices, prélèvements des débris à fin d'analyse ; l'enquêteur peut demander une autopsie des victimes ; examens médicaux des personnes impliquées dans l'exploitation ; audition des témoins ; accès aux informations et aux enregistrements.

Art. L. 1621-10 du code des transports

La personne qui s'opposerait à l'action des enquêteurs de sécurité ou qui refuserait de leur communiquer les enregistrements, matériels, informations utiles, ou qui les dissimule ou qui les altère ou qui les fait disparaître commet le délit d'entrave, art. L. 1622-1.

L'enquêteur n'agit pas forcément seul, il peut étendre ses droits d'enquêteur à ses experts et conseillers, ainsi qu'aux représentants accrédités, art. 11 § 3.

Le règlement réserve les droits des enquêteurs et experts relevant de l'autorité judiciaire.

L'article 12 du règlement édicte des dispositions pour favoriser la coordination des enquêtes, lorsqu'une enquête judiciaire est parallèlement ouverte.

Il y a des dispositions concernant l'analyse des enregistreurs de bord.

L'enregistreur de vol est tout type d'enregistreur qui est installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents, point 49 quater de l'annexe I du règlement modifié n° 965/2012.

L'enregistreur phonique.

L'enregistreur de conversations du poste de pilotage, CVR, est un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de microphones et d'autres entrées audio et numériques pour recueillir et enregistrer l'environnement sonore du compartiment de l'équipage de conduite ainsi que les communications à destination et en provenance des membres de l'équipage de conduite et entre ces derniers, règlement n° 965/2012, annexe I, point 22 bis.

Cet enregistreur garde en mémoire les données enregistrées pendant au moins les (deux) dernières heures de fonctionnement ; à partir de 2019 et pour les gros porteurs il faudra conserver les 25 dernières heures de fonctionnement. Le CVR enregistre les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues dans le compartiment de l'équipage de conduite ; les communications vocales des membres de l'équipage de conduite via le système d'interphone et via le système d'annonces publiques ; l'environnement sonore du comportement de l'équipage de conduite ; les signaux sonores ou vocaux identifiant les aides à la navigation ou à l'approche.

Le CVR effectue l'enregistrement à partir de 2019 sur des moyens autres qu'une bande magnétique ou un fil magnétique, ces derniers procédés étant considérés comme obsolètes.

Le CVR commence à enregistrer dès le début du vol jusqu'à l'arrivée, avant que l'avion ne se déplace par ses propres moyens jusqu'au moment où l'avion n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens. Il commence à enregistrer dès que possible les vérifications faites dans le poste de pilotage avant la mise en route des moteurs, jusqu'aux vérifications faites dans le poste de pilotage immédiatement après l'arrêt des moteurs.

Les enregistrements ne doivent pas être effacés volontairement en cas d'accident ou d'incident grave. Dans cette hypothèse, les données originales sont conservées au moins 60 jours.

Le CVR est muni d'un dispositif de repérage dans l'eau, s'il n'est pas éjectable ; ce dispositif à partir de 2018 doit garantir une durée minimale de transmission sous l'eau de 90 jours. S'il est éjectable, il est doté d'un émetteur de localisation d'urgence automatique.

On prévoit des mesures pour accéder aux informations en cas de choc violent de l'appareil à terre ou si l'avion tombe dans les flots.

On prévoit un enregistrement des liaisons de données.

Le règlement dans son considérant 29 encourage la recherche pour permettre la localisation en temps réel des aéronefs et pour accéder aux informations contenues dans les enregistreurs de vol sans que leur présence physique soit nécessaire.

Les appareils aériens gros porteurs devront être équipés à partir de 2019 d'un dispositif de repérage dans l'eau doté d'une fréquence. À moins que l'avion gros porteur desserve des routes en ne s'éloignant pas de plus de 180 milles marins de la côte ou que l'avion détienne des moyens automatiques permettant de déterminer à la suite d'un accident l'emplacement du point de fin du vol.

L'enregistreur de paramètres de vol

Il s'agit d'un enregistreur de vol à l'épreuve des accidents doté d'une combinaison de sources de données pour recueillir et enregistrer les paramètres qui reflètent l'état et la performance de l'aéronef, point 49 ter de l'annexe I du règlement n° 965/2012, modifié par le règlement 2019/1387 du 1^{er} août 2019.

L'enregistreur de paramètres de vol, FDR, enregistre le temps, l'altitude, la vitesse air, l'accélération normale et le cap ; les paramètres pour déterminer la trajectoire de vol, la vitesse, l'assiette, la puissance des moteurs, les dispositifs sur la portance et la traînée.

Des dispositions semblables à celles exposées ci-dessus à propos du CVR sont prises pour la conservation FDR en cas d'accident.

. L'art. 12 § 1 attribue des compétences parallèles tant à l'enquêteur désigné qu'à l'autorité judiciaire : l'enquêteur désigné assure la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle. L'autorité judiciaire peut cependant désigner un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord jusqu'au lieu de leur dépouillement ou de leur analyse. On envisage l'hypothèse où l'examen risque de modifier, altérer, détruire ces éléments : on demande l'accord préalable des autorités judiciaires. Si cet accord n'est pas obtenu dans les deux semaines, l'enquêteur peut procéder à l'examen. Le règlement envisage le cas où l'autorité judiciaire a saisi les éléments de preuve : l'enquêteur désigné en cas de saisie peut accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve, il peut les utiliser. Les enquêteurs dressent procès-verbal. Copie du P.V. est adressée à l'autorité judiciaire, art. L. 723-1 CAC. Si on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite aurait joué un rôle dans l'accident, l'enquêteur désigné informe immédiatement les autorités compétentes. Cette coopération entre les différentes autorités, judiciaires, de l'aviation civile, de sauvetage se fait sur la base d'accords préalables, elle donne lieu à des échanges d'informations. Les enquêteurs de sécurité informent ainsi l'autorité judiciaire, et réciproquement. On a le souci d'éviter les conflits entre autorités. Ces accords portent sur les points suivants : l'accès au site de l'accident, la conservation des preuves, la résolution des conflits ... Ces accords inter - autorités sont communiqués à la Commission, au Parlement européen, au Conseil de l'UE.

Le rapport du BEA portant sur l'accident de l'avion de Germanwings s'écrasant sur un massif alpin fait état d'un accord entre le ministère de la justice et le BEA du 16 septembre 2014 : les éléments pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité doivent être immédiatement communiqués aux autorités judiciaires. En l'espèce la lecture des données enregistrées sur le CVR donnait à penser qu'un acte d'intervention illicite avait joué un rôle dans l'accident. Les éléments ont été communiqués à la justice, le BEA a ainsi pu continuer l'enquête de sécurité.

Le règlement n° 2015/2328 contient des dispositions pour encadrer la divulgation des propos enregistrés et respecter la vie privée des membres de l'équipage (ayant éventuellement perdu la vie dans l'accident). L'utilisation des enregistrements vise uniquement à maintenir ou améliorer la sécurité.

Certains éléments et informations sensibles sont réservés en principe à l'enquête de sécurité, ils ne sont pas en principe communicables. L'administration de la justice peut cependant en décider la divulgation, article 14 § 3. Ce qui semble signifier qu'elle en a auparavant pris connaissance. Une communication des enregistrements à d'autres États membres est envisagée, art. 14 § 3 alinéa 2

Le considérant 25 du règlement indique que si une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité donne des informations, ces informations ne devraient pas être utilisées contre elle, ceci conformément aux principes constitutionnels et au droit national.

L'art. L. 6222-2 du code des transports exempte de toute sanction administrative celui qui fait une déclaration d'accident ou d'incident. Les sanctions civiles et pénales demeurent a contrario possibles contre lui.

Le personnel de l'organisme chargé des enquêtes est lié par le secret professionnel, art. 15 § 1. L'autorité communique cependant aux fabricants et aux exploitants des renseignements pertinents pour la prévention des accidents, art. 15 § 2. Elle communique à l'AESA et aux autorités nationales de l'aviation civile certaines informations factuelles pertinentes, art. 15 § 3.

Article L. 1621-17 C. transports.

Le chef de l'autorité nationale peut recevoir et informer les familles des victimes.

L'enquête donne lieu à *rapport*.

Avant rapports, il peut être demandé au constructeur et à l'exploitant de faire un commentaire.

Possibilité de rapports avant la fin de l'enquête : les rapports d'étape

Publication d'un rapport final suggérant des éléments pour assurer le non-renouvellement des causes ayant conduit à l'accident : l'objectif de l'enquête est la prévention des accidents. Les intéressés ont communication au préalable du rapport et apportent leurs commentaires. Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident.

Publication en principe du rapport final dans les 12 mois de l'accident / incident grave.

Recommandations de sécurité à tout moment de l'enquête ou dans le rapport final, art. 17.

Art. L. 1621-20 c. transports.

Le destinataire de la recommandation de sécurité doit faire savoir dans les 90 jours les mesures qu'il a prises, art. 18 § 1.

L'autorité peut répliquer dans les 60 jours pour indiquer si elle estime la réponse adéquate ou non.

L'art. 18 § 4, évoque implicitement des sanctions éventuelles : les autorités responsables de la sécurité au niveau national et au niveau de l'UE mettent en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité. Il semble bien que si les recommandations ne sont pas mises en pratique, l'autorité peut agir au niveau du certificat de navigabilité et du CTA en prenant des mesures de suspension. Une inaction de sa part pourrait être constitutive de faute.

Les comptes rendus d'événements

L'article 9 du règlement n° 376/2014 du 3 avril 2014 prévoit de consigner, sur le répertoire central où sont répertoriées les informations concernant les événements de l'aviation civile, les informations relatives aux accidents et incidents graves.

On insère, au registre central européen, pendant le déroulement de l'enquête, les informations factuelles préliminaires.

Une fois l'enquête terminée, on transfère sur le registre le rapport d'enquête final.

On publie les recommandations de sécurité émises ainsi que les réponses reçues ; les responsables des enquêtes y font

publier les recommandations de sécurité en provenance des pays tiers, art. 18 § 5.

Une décision de la Commission européenne du 5 décembre 2012 concernait les droits d'accès au registre central européen

des recommandations de sécurité. La base de données des recommandations est opérationnelle depuis février 2012. Les

autorités responsables des enquêtes de sécurité ont un accès illimité à la base de données. Les recommandations de

sécurité figurant sur la base de données sont à la disposition du public. Les réponses aux recommandations de sécurité

sont également désormais accessibles. Elles ne doivent contenir aucune information de nature confidentielle. Le public est

informé de ces recommandations et réponses en consultant un site internet public géré par la Commission.

Voir la décision d'exécution (UE) 2019/1128 du 1^{er} juillet 2019.

On prévoit la publication annuelle d'un rapport sur la sécurité au niveau national.

Le ministre peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des organismes qui ne respectent pas les exigences résultant de la réglementation européenne en matière de comptes rendus, d'analyse et de suivi des événements, article R. 160-1, IV CAC.

Le ministre statue sur avis de la commission administrative de l'aviation civile, art. R. 160-3 CAC.

B. L'ENQUÊTE DE JUSTICE

L'enquête pénale a pour finalité de déterminer les causes de l'accident et d'établir si des fautes pénales peuvent être reprochées à une ou plusieurs personnes. Si faute il y a, le parquet exerce l'action publique et poursuit le châtement des coupables devant le tribunal correctionnel. Plusieurs personnes sont susceptibles de se voir reprocher d'avoir été l'auteur d'homicide ou de blessures involontaires.

L'enquête pénale en cas de morts ou de blessés : dans un premier temps l'enquête de police et ensuite l'instruction menée par le magistrat instructeur, qui donne éventuellement commission rogatoire à la police ou à la gendarmerie.

Colonel Raymond Carter, Les défaillances de la sécurité et de la sûreté des transports aériens : quels pouvoirs d'investigations ? Ouvrage collectif précité direction Xavier Latour, p. 119

Le magistrat instructeur renvoie éventuellement les mis en examen devant la juridiction correctionnelle.

L'autorité répressive française peut être compétente au regard du code de procédure pénale pour enquêter, poursuivre et réprimer, même si l'accident a eu lieu en dehors de l'espace aérien français,

(Les auteurs d'infractions commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque la loi française est applicable, a. 689 CPP. La loi pénale française est applicable à tout délit puni d'emprisonnement commis par un français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française, a. 113-7 CP. La poursuite est exercée à la requête du ministère public, précédée d'une plainte de la victime ou de ses ayants droit, art. 113-8 CP)

Alors que l'enquête de sécurité est menée à l'étranger, l'accident ayant eu lieu à l'étranger.

Si une information est ouverte, le juge d'instruction procède à la désignation d'experts pour déterminer les causes du sinistre. Il y aurait une certaine difficulté pour nommer des experts dotés de la compétence technique et détenant de l'expérience, à l'impartialité reconnue, sans dépendance à l'égard des constructeurs et des exploitants.

Claude Guibert, Quel rôle pour l'expert judiciaire ? Ouvrage collectif, direction de Xavier Latour, p. 131

L'expert dans son rapport, indique cet expert aéronautique, opère une distinction entre les facteurs de l'accident.

Il y a les facteurs suffisants : un seul élément est suffisant pour causer l'accident

Il y a les facteurs déterminants : l'accident aurait été évité si un seul facteur avait fait défaut.

Il y a les facteurs additifs ou contributifs

Les personnes mises en examen accèdent au dossier de procédure.

La cour de Versailles, dans son arrêt du 29 novembre 2012, relate certaines pratiques contestables de la part d'agent du BEA : un haut fonctionnaire de la DGAC a été mis en cause par le juge d'instruction, le dossier de la procédure est communiqué aux parties, l'art. 114 CPP indique que les copies des rapports d'expertise peuvent être communiquées par les parties ou leurs avocats à des tiers pour les besoins de leur défense. L'avocat de ce haut fonctionnaire a communiqué les rapports d'expertise judiciaire au directeur du BEA, qui a fourni un avis dans lequel il s'est plu à éreinter les conclusions données par les experts nommés par le juge d'instruction. La cour d'appel s'offusque à juste titre. Le directeur du BEA aurait dû s'abstenir, il est tenu au secret professionnel, il a un devoir d'impartialité et de réserve.

Des tensions peuvent s'élever éventuellement entre les services de police et les enquêteurs menant l'enquête de sécurité, le règlement européen tente de les surmonter.

L'autorité judiciaire reçoit de l'information en provenance de ceux qui conduisent l'enquête de sécurité.

L'enquête judiciaire est alimentée en droit et en fait par les informations en provenance de l'enquête technique, il n'existe aucune cloison étanche entre les enquêtes menées parallèlement. Il est donc de fait inexact de dire que l'enquête technique a pour seul objectif la prévention de futurs accidents. Les résultats de l'enquête technique nourrissent l'enquête de police et l'information judiciaire. Si on avait voulu une enquête technique sans visée sanctionnatrice, il aurait fallu en interdire la communication et l'usage à la gendarmerie, au juge d'instruction ou à l'audience du tribunal correctionnel. Ce qu'on s'est bien gardé de faire.

(Par réciprocité, des informations et des documents relevant de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être, avec l'accord du parquet, être communiqués aux enquêteurs techniques, art. L. 1621-19 code transports)

En France.

Le témoignage devant les juridictions répressives soit devant le juge d'instruction soit devant le tribunal correctionnel : le président et les membres du BEA peuvent-ils être présents au procès pénal en tant que témoins et se transformer en auxiliaires de l'accusation ou de la défense des prévenus ou en amis de la cour ? L'esprit de la législation par certains côtés s'y oppose, à tout le moins une certaine prudence s'impose, le respect des principes déontologiques également. Il faut être conscient que toute affirmation d'un agent du BEA risque d'être décisive pour le sort de la poursuite, alors que l'enquête de sécurité est en principe secrète et qu'elle ne connaît pas le principe de contradiction, même si le transporteur et les autres intéressés peuvent faire parvenir leurs observations. Transformer le BEA en agent et collaborateur de la justice civile ou pénale transformerait l'esprit dans lequel il doit procéder, on modifierait sa nature, d'enquêteur froid et technique à finalité préventive on en ferait l'auxiliaire de l'appareil judiciaire, alors qu'il n'en présente pas les qualités, il se transformerait en organisme policier, ce qui n'est pas déshonorant, mais ce n'est pas la philosophie du système. Les agents du BEA peuvent être appelés à témoigner en justice, comme témoins ils peuvent dire ce qu'ils ont vu et entendu, mais ils ne doivent pas se transformer en expert judiciaire, ce n'est pas leur mission. La loi réprovoque le mélange des

genres, l'enquête de sécurité n'a pas pour objet de faire apparaître une responsabilité pénale et de désigner des coupables, elle a pour objet de déterminer les circonstances et les causes de l'accident ainsi que d'établir des recommandations de sécurité - dans quelle finalité ? Dans le but de prévenir de futurs accidents - le tout, sans préjudice de l'enquête judiciaire, art. L.6222-10

Les enquêteurs techniques dressent procès-verbal des opérations qu'ils conduisent, la copie en est adressée à l'autorité judiciaire lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, art. L. 6222-6 al. 2. Les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués aux autorités compétentes si on pense qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident, art. 12 §2 du règlement. La justice pénale peut donc utiliser les éléments qui y figurent pour la manifestation de la vérité. L'enquête pénale est nourrie des constatations opérées dans le cadre de l'enquête technique.

Les personnels du BEA sont en principe liés par le secret professionnel, art. 15 du règlement, article L. 1621-16 s. du code des transports, même si le responsable de l'organisme est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête dans l'hypothèse où il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident et à rendre publiques des informations.

Le rapport publié au terme de l'enquête n'indique pas de nom de personnes, il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident et à la compréhension des recommandations de sécurité, art. L. 1621-4.

Il est vrai que toute personne est tenue devant le tribunal correctionnel par l'obligation de témoigner et d'apporter son concours à l'œuvre de justice et que les fonctionnaires du BEA ne sauraient faire état d'un secret absolu à l'égal de celui des médecins. Ils devraient, semble-t-il, se souvenir de la finalité de l'institution auprès de laquelle ils sont attachés : finalité prophylactique, prévenir la réitération de l'accident, ne pas empiéter sur la procédure judiciaire, ne pas remplir la fonction d'expert, ne se faire l'auxiliaire ni de l'accusation ni de la défense.

Si on prend l'arrêt rendu dans l'affaire de l'accident du Concorde le 29 novembre 2012 par la cour de Versailles, on constate l'importance prise par les déclarations comme témoins du directeur et de fonctionnaires du BEA. L'arrêt rendu en cette matière hautement technique - où il faut avoir une culture d'ingénieur en aéronautique pour tenter de bien déceler les origines, les causes, les antécédents d'une telle catastrophe - se fonde très largement sur le résultat des expertises mais également sur le rapport final du BEA, ce qui est correct, mais également sur les déclarations à la barre des agents du BEA. Le BEA devient ainsi un coopérateur de la procédure pénale et de la prise de décision judiciaire. L'enquête de sécurité se met au service de l'enquête de justice. Nous doutons que ce soit l'esprit de la législation (voir Xavier Latour, Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire, in ouvrage collectif, 2005, précité, p. 26). Le considérant 4 du règlement n° 996/2010 indique expressément : L'unique objectif des enquêtes de sécurité devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités. Un béotien pourrait se demander s'il est nécessaire dans de telles conditions de maintenir en cas d'accident grave la dualité d'enquête. Le magistrat instructeur n'aurait qu'à délivrer dès l'ouverture de l'enquête commission rogatoire au BEA, organe de l'État, pour que celui-ci détermine les causes de l'accident et qu'il établisse les responsabilités, étant chargé à titre parallèle d'établir des recommandations de sécurité. Ce qui ne se fera pas. Les textes et la pratique nous semblent toutefois porteurs d'une ambiguïté indéniable.

L'art. L.1621-18 autorise sous certaines conditions communication de certains éléments de la procédure judiciaire, en particulier pour faciliter l'indemnisation des victimes, autorisation ministérielle.

Le témoignage devant la juridiction civile

Les instances judiciaires, saisies d'un contentieux civil, utilisent au niveau probatoire les données figurant dans le rapport du BEA. La preuve des faits est libre, le rapport est tombé dans le domaine public. Ceux à qui il est opposé peuvent au nom du contradictoire, même si ceci est difficile et délicat à faire, en contester les conclusions.

Voir à titre d'exemple les moyens annexés à l'arrêt de la 2^e chambre civile, 2 juillet 2015, n° 14-18171, relatant l'arrêt rendu par la juridiction d'appel.

À l'étranger

Le témoignage d'un agent du BEA pourrait être sollicité devant les juridictions étrangères civiles et pénales saisies d'une instance liée à un accident aérien. Le rapport final pourra être produit, il tombe dans le domaine public. Quid avant le terme de l'enquête ? Il faudrait probablement pour témoigner l'autorisation du supérieur hiérarchique. Tant que le rapport final n'est pas publié, le service ne dispose que d'informations partielles et non d'une synthèse générale. Le fonctionnaire français est soumis à la loi française qui lui impose le secret. Le règlement européen l'y soumet également. Il doit se taire,

sauf principe contraire qui lui imposerait ou qui lui permettrait d'exprimer une opinion sur les causes et circonstances de l'accident. La prudence s'impose, le conseil donné a priori à l'agent du BEA : s'abstenir. Il convient d'éviter tout risque de voir toute personne, tout juge être instrumentalisé ou manipulé pour satisfaire les intérêts du transporteur ou celui des victimes. Le tribunal étranger pourrait être incité à surseoir à statuer tant que le rapport d'enquête final n'a pas été rendu public.

CHAPITRE II. L'ASTRONAUTE

Philippe Achilleas, L'astronaute et le droit international, Mélanges Courteix, p. 143

L'astronaute vu par les traités adoptés sous l'égide de l'ONU

Le mot d'astronaute a été forgé en 1928 : le marin des astres.

On considère comme astronaute tout membre d'équipage d'un objet spatial.

On relève la tendance chez certains auteurs à faire figurer lato sensu parmi les astronautes toute personne se trouvant à bord, comme un passager sans mission particulière de conduite ou scientifique.

Toute personne se trouvant sur un corps céleste, comme la lune, est traité comme un astronaute.

Avec emphase, on traite l'astronaute d'envoyé de l'humanité dans l'espace extra atmosphérique.

Youri Gagarine, premier vol du 12 avril 1961 dans l'engin Wostok.

Neil Armstrong

L'accident de la navette Challenger en 1986, et de la navette Columbia en 2003.

L'astronaute se trouve sous la juridiction de l'État de lancement, art. VIII du traité de 1967.

Le séjour à demeure d'astronautes de plusieurs nationalités à bord de la station spatiale internationale. A été mis en place en 2000 un code de conduite de l'équipage de l'ISS, ont été prévus en 2001 des critères sur la sélection, l'affectation, l'entraînement et la certification de l'équipage. On fait apparaître le modèle de l'astronaute professionnel. Présence d'un commandant de bord. Un directeur de vol à Houston. La presse fait état du lancement le 29 mars 2013 de trois spationautes depuis Baïkonour en direction de la station spatiale internationale, le trajet a été accompli en 6 heures.

L'assistance à apporter aux astronautes en détresse, accord de 1968. L'astronaute tombe sur terre ou en mer. Une obligation d'information envers l'État de lancement. Une obligation de sauvetage. Une obligation de rapatriement. L'entraide mutuelle des astronautes dans l'espace

TITRE V. LES ENTREPRISES ET LE PERSONNEL AU SOL

Les transporteurs aériens, à côté du personnel navigant, possède un personnel au sol. Plusieurs entreprises opérant à la surface contribuent à la bonne marche du trafic aérien, à l'assistance et au bon état des aéronefs. Ces entreprises emploient du personnel.

LES ENTREPRISES

Nombre d'entreprises, sans faire du transport aérien, contribuent, tout en opérant à terre, à la bonne exécution des déplacements aériens.

L'ASSISTANCE EN PISTE OU EN ESCALE

Ces prestataires sont tenus de respecter les obligations que leur impose l'annexe VII du règlement de base 2018/1139 du 4 juillet 2018.

Le transport en piste.

Les transporteurs effectuant des navettes d'autobus, pour le compte des compagnies aériennes, sur l'aire de trafic pour acheminer les équipages et les passagers depuis le ou les terminaux jusqu'aux avions. Cf. À propos de l'obligation incombant au nouveau titulaire du marché d'assistance en escale de reprendre le personnel de l'entreprise précédemment en activité, Soc. 25 septembre 2013, n° 12-13697

Les entreprises effectuant la manutention des bagages.

Les entreprises de handling.

L'agent de handling fait de l'assistance en escale, il reçoit éventuellement les marchandises pour le compte du destinataire, il s'occupe de faire acheminer par la route la marchandise depuis l'aérogare jusqu'à l'établissement du destinataire, il fait de la commission de transport.

Tilche, BTL 2013.325

La jurisprudence, au regard des particularités des espèces, voit dans l'entreprise de handling un préposé du transporteur.

Lyon, 11 avril 2013, BTL 2013.3460, Revue du droit tr. et de la mobilité, juillet 2013, commentaire 48 par Philippe Delebecque : un déménagement entre Tunis et Clermont, un vol dans les locaux de l'agent de handling. Les portes du hangar sont restées ouvertes. Les lumières extérieures ne fonctionnaient pas. Le centre de surveillance avait alerté les superviseurs du site qui dormaient et qui donc ne se sont pas déplacés. L'assureur indemnise la victime et se retourne contre le transporteur qui appelle le manutentionnaire en garantie. Le transporteur est responsable du fait de son agent, cf. art. 30 CM. En ce qui concerne le recours du transporteur contre son agent, la juridiction applique l'accord IATA, qui contient une clause de non-recours, sauf faute intentionnelle ou faute avec négligence en sachant que la faute provoquerait certainement le dommage. La faute est admise. L'agent est condamné à garantir le transporteur des condamnations prononcées.

Droit de la concurrence et des aides d'État

Certaines entreprises bénéficiaires d'aides d'État ne restituent jamais les aides illicites qui leur avaient été attribuées, en particulier lorsqu'elles font faillite, qu'elles sont liquidées et se révèlent insolvables. Il peut y avoir dans certains cas la tentation de la fraude, la société débitrice est liquidée, mais on constitue une société nouvelle qui n'est en fait que la prolongation de la précédente et qui se dit libérée de toute obligation.

On est peut-être dans un tel scénario avec les aéroports de Milan.

SEA est gestionnaire de l'aéroport de Milan, la commune détient 84 % du capital.

Une filiale de l'aéroport, SEA Handling, faisait de l'assistance en escale. L'aéroport public avait effectué des aides en faveur de sa filiale, cette aide a été déclarée incompatible avec le marché commun par une décision de la Commission du 19 décembre 2012 publiée au JOUE du 30 juillet 2015.

La décision de la Commission a fait l'objet d'un recours, le Tribunal a le 13 décembre 2018 rejeté le recours, T-167/13.

L'aide d'État doit être récupérée, mais la filiale bénéficiaire de l'aide a été liquidée.

Un pourvoi a été formé le 22 février 2019 par la commune de Milan, affaire C-160/19 P.

(Contentieux dans le contentieux. La bénéficiaire de l'aide auteur du recours, Sea Handling Spa, se prévalant de l'exercice de ses droits de la défense, n'a pas obtenu que la Commission lui remette plusieurs documents relatifs à la procédure administrative ayant conduit à la décision de la Commission, comme la plainte à l'origine de la procédure et la correspondance entre la commission et la plaignante. Voir la décision de rejet du Tribunal du 25 mars 2015, T-456/13, en dépit de l'intérêt à la protection juridictionnelle effective qui constitue un droit fondamental de l'Union.)

L'aéroport a mis en place une nouvelle filiale Airport Handling.

La Commission a ouvert une procédure formelle d'examen relative à la constitution de la société Airport Handling SPA, de Somma Lombardo, voyant dans la capitalisation de cette société la possibilité d'une aide d'État.

La décision de la Commission d'ouverture de la procédure est du 10 juillet 2014, JOUE du 6 février 2015.

Recours introduit le 19 septembre 2014 par cette société devant le Tribunal, affaire T-688/14, JOUE du 3 novembre 2014, C 388/26. Demande de suspension rejetée, par ordonnance du 27 novembre 2014. L'aéroport a l'obligation de récupérer

l'aide accordée à l'une de ses filiales, cette filiale a été liquidée, une nouvelle société a été constituée pour un objet identique, la Commission se demande s'il n'existe pas une continuité économique entre ces deux sociétés. En clair, si cet élément est établi, la nouvelle société serait contrainte de restituer l'aide.

Notification d'une concentration entre deux entreprises effectuant la fourniture de services d'assistance en escale, Swissport France prenant le contrôle de Servisair, JOUE du 5 novembre 2013, C 319/17

La fourniture de kérosène

Le 19 juin 2015, la Commission ne s'oppose pas à la concentration Royal Dutch Shell/Keele OY/Aviation Fuel Services Norway, JOUE du 12 septembre 2015

Notification le 14 juillet 2015 d'un projet de concentration par lequel World Fuel Services prend le contrôle des activités de BP Royaume Uni en ce qui concerne la fourniture de carburant d'aviation aux aéroports de Copenhague, Stockholm, Göteborg et Malmö. JOUE du 22 juillet 2015, C 240/6. La Commission européenne a décidé le 6 août 2015 de ne pas s'opposer à cette concentration, JOUE du 15 août 2015, C 269/1.

La Cour de cassation a eu à connaître d'un contentieux lancé à la suite de la plainte de la société Air France, victime à Saint Denis de la Réunion d'une entente conclue entre plusieurs sociétés pétrolières tendant à une majoration concertée du prix du kérosène. L'autorité de la concurrence avait déjà sanctionnée de telles pratiques en 1993, elle l'a fait à nouveau en 2008 avec des pénalités de plus de 41 millions d'euros pour des faits remontant à l'année 2002/2003 et pour un marché de 23 millions d'euros pour l'acheteur. Les entreprises pétrolières Total, Chevron, Shell, Esso, s'étaient entendues, lors de l'appel d'offre lancé par Air France, pour fausser le jeu de la concurrence sur ce marché de la fourniture en carburéacteur. Les sociétés en cause avaient échangé entre elles des informations sur la répartition du marché, la stratégie à adopter en cas de changement de source d'approvisionnement et sur le niveau des prix de transfert. La cour de Paris avait rejeté le recours contre la décision de l'autorité de la concurrence rendue sur le fondement du droit national et sur celui de l'article 101 TFUE. L'arrêt de la chambre commerciale du 20 janvier 2015, Bull., fait près de 11 pages, 75 avec la reproduction des différents moyens, il rejette les différents pourvois qui avaient été formés. Des notes d'un directeur de Chevron avaient été saisies à Londres - avec l'autorisation de l'OFT anglaise - indiquant des pourcentages, 25 % pour Chevron, 30 % pour Exxon, entre 25 et 30 % pour Shell, 15 à 20 % pour Total. Ce qui correspond grosso modo aux différentes parts de marché obtenues.

L'intervention à la procédure de la société Air France a été déclarée recevable.

Il a été admis au regard du droit européen que l'entente était de nature à affecter le commerce intracommunautaire.

L'enquête pratiquée en Angleterre par l'Office of Fair, à la demande de l'autorité française, est validée.

Les ententes horizontales aux fins de se répartir un marché et d'y réaliser un grand profit sont des ententes injustifiables.

Les transitaires

Les transitaires rendent en matière de fret de multiples services à leur clientèle : le conditionnement des marchandises, ils négocient le transport, l'entreposage, la manutention, les formalités douanières et fiscales, les assurances.

Un arrêt Kühne Nagel de la CJUE du 1^{er} février 2018, C-261/16 P, concerne des transitaires condamnés pour ententes en matière de tarifs.

Autres arrêts de la même date :

Deutsche Bahn et Schenker, C-264/16.

Panalpina, C-271/16.

Schenker, C-263/16.

LE PERSONNEL

1. Le personnel au sol des compagnies aériennes françaises et étrangères

Les transporteurs emploient du personnel au sol pour des fonctions variées : réception et vente de billets à la clientèle ; chargement des bagages ou du fret ; fonctions d'assistance en escale ...

Le personnel au sol des entreprises de transport aérien bénéficie d'une convention collective nationale. Cf. JO du 30 mai 2018, texte n° 106, faisant état de l'extension d'un avenant à cette convention conclue entre la FNAM (fédération nationale de l'aviation marchande) et des organisations syndicales de salariés, CFE CGC, CGT, CFDT, CFT FO UNSA.

Criminelle, 14 avril 2015, n° 11-87305 : condamnation pénale d'Air France pour blessures involontaires à raison d'un accident survenu à Roissy – sur l'aire de stationnement E 13 du terminal E 2 désignée comme zone d'évolution contrôlée - à un salarié de la compagnie effectuant le chargement de fret et de bagages et l'avitaillement en carburant d'un vol de nuit blessé lors de la manœuvre en marche arrière d'un tracteur de manutention conduit par un autre salarié du transporteur. La ZEC constituait pour Air France une zone homogène de travail où s'effectuaient de façon permanente les opérations d'assistance, Air France exerçait sur cette zone une autorité exclusive pour l'organisation du travail. Il est reproché à l'employeur de ne pas avoir doté le tracteur d'un phare de recul avec signal sonore ou d'un gyrophare, matériel non conforme. La zone était également insuffisamment éclairée. Lien de causalité certain entre la faute et les blessures. Comme il s'agissait d'un accident du travail, la juridiction répressive ne pouvait condamner civilement l'employeur et accorder réparation à la victime qui s'était constituée partie civile, art. L. 451-1 du code de la sécurité sociale.

Un salarié d'Air France travaillant à l'escale du Lamentin est licencié par son employeur pour attitudes déplacées, les dames victimes le font condamner pénalement pour harcèlement moral et sur les intérêts civils pour harcèlement sexuel, Air France qui s'est constituée partie civile obtient 500 euros de dommages intérêts de son agent coupable d'avoir terni l'image de la compagnie, Criminelle, 14 novembre 2017, B., n° 16-85161.

La délégation entre compagnies des services d'assistance.

Le transporteur peut pratiquer l'auto-assistance. Il peut aussi confier à une autre compagnie ce service. Cette dernière embauche du personnel à cet effet. Si le transporteur dénonce ou résilie le contrat, la société qui lui est substituée est-elle tenue de reprendre le personnel ?

Sociale, 28 mars 2018, n° 16-22984 : la société Air Caraïbes confie en 2004 à la société Air Guyane SP une mission d'assistance en escale à l'aéroport de Rochambeau. Claudia est engagée comme technicienne de trafic par la société Air Guyane SP pour l'assistance des aéronefs de la compagnie Air Caraïbe.

Un an plus tard, en 2005, la société Air Caraïbes résilie cet accord d'assistance en escale.

Cette assistance est confiée à la société Atlas Voyages par un agent d'Air Caraïbes.

La société Atlas Voyages refuse de reprendre le contrat de travail de Claudia.

La société air Guyane SP rompt en 2005 le contrat de travail conclu avec Claudia.

La salariée licenciée agit contre la société Air Guyane SP, qui appelle en intervention forcée la société Atlas voyages.

Le tribunal d'instance de Cayenne avait en première instance déclaré recevables les demandes formées par Air Guyane à l'encontre d'Atlas voyages, celle-ci ayant l'obligation de reprendre le contrat de travail de Claudia sur le fondement de la convention collective. Les conditions prévues par le code du travail pour imposer la reprise du contrat n'étaient pas remplies en l'espèce.

La cour de Cayenne infirme en 2016, Atlas voyages est mise hors de cause.

Il convient de faire application de l'article 1 de l'annexe VI à la convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de travail aérien du 22 mai 1959 relative au transfert de personnel entre entreprises d'assistance en escale dans la rédaction de l'avenant n° 65 du 11 juin 2002.

Cet accord définit les conditions de transfert de personnel entre les entreprises d'assistance en escale dans le cas de mutation de marché d'assistance en escale.

Cet accord s'applique au sein des entreprises et établissements dont l'activité relève des services aéroportuaires d'assistance en escale.

Cet accord est inapplicable en l'espèce :

La société Air Guyane SP est classée sous un numéro propre aux entreprises de transports aériens. Elle n'a pas le code des entreprises de services aéroportuaires d'assistance en escale.

L'activité principale de la société Atlas voyages était celle d'agence de voyages.

Les dispositions applicables ont été abrogées en 2013, mais il a été fait en l'espèce application de la convention collective applicable au moment des faits.

2. Le personnel d'entretien, d'assistance et de maintenance des aéronefs

Les entreprises emploient des ajusteurs, des monteurs, des mécaniciens pour la maintenance des cabines d'aéronefs.

On parle de panneaux et de trappes de service de l'aéronef pour désigner les compartiments et les points d'accès extérieurs d'un aéronef qui sont munis de poignées externes ou de panneaux à boucles de retenue externes – éléments qui sont utilisés pour la fourniture des services d'assistance en escale.

Soc. 23 septembre 2015, n° 14-10648 : un licenciement d'un salarié délégué syndical, monteur Équipements, refusant d'exécuter des tâches de manutention de fauteuils d'avion. L'intéressé refusait d'accomplir les opérations de pose et de dépose des fauteuils, déverrouiller, sortir les fauteuils de leurs rails, les décharger de l'avion jusqu'à l'atelier, prétendant que cette fonction ne relevait pas de son contrat de travail. Les fauteuils sont pondéreux.

3. Le personnel au sol au centre spatial guyanais

QUATRIÈME PARTIE. LES ACTIVITÉS AÉRIENNES ET SPATIALES

Le recours à l'aéronef est indispensable pour le transport de moyenne et longue distance, pour survoler les mers et les océans, pour l'observation du territoire, pour le travail aérien.

Dans le même ordre d'idées, les activités spatiales sont désormais irremplaçables pour la météorologie, le géo positionnement, le contrôle de la navigation des aéronefs, l'observation des territoires et des zones agricoles, les opérations humanitaires et le traitement des grandes catastrophes, la sécurité nationale, les télécommunications.

TITRE I. LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES BIENS

Ces déplacements concernent principalement ceux qui sont accomplis par aéronef (sous-titre I). L'époque contemporaine est témoin de déplacements dans l'espace extra atmosphérique, qu'il s'agisse de déplacements de passagers en recherche d'émotions fortes ou de lancement d'engins et de modules spatiaux (sous-titre II).

SOUS-TITRE I. LES DÉPLACEMENTS PAR AÉRONEF

Nous allons étudier longuement le droit applicable aux transports aériens (chapitre I)

Nous évoquerons plus rapidement des opérations qui se greffent sur l'opération de transport : les ventes aériennes (qui n'ont pas l'importance des ventes maritimes) ainsi que les assurances aériennes (chapitre II).

CHAPITRE I. LES TRANSPORTS AÉRIENS

Introduction

30, 5 millions de départ en 2009. Crise en 2009, reprise en 2010 aussi bien en ce qui concerne le fret que le transport de passagers, la reprise est inégale selon les régions du monde. 2,7 milliards de personnes ont voyagé en avion en 2011. Certaines doivent être comptées plusieurs fois. 4,1 milliards de contrats de transport conclus en 2017. L'Europe en réalise 37 %. Croissance rapide en Asie. 10 millions de passagers probables en 2019 à Blagnac.

Les transporteurs ne pratiquent plus guère le transport de point à point, multipliant les escales et desservant des aéroports intermédiaires.

Les tarifs uniformes ont fait place à une grande diversité des prix.

Les transporteurs effectuent, sur les grandes liaisons, transatlantiques ou autres, des vols directs de grands aéroports à grands aéroports.

Ils ont instauré une politique de hub. Un grand aéroport capital est choisi par la compagnie comme grande base d'exploitation. Les voyageurs en provenance d'une ville moyenne sont acheminés par un vol local avec un petit/moyen appareil au hub, de là les voyageurs sont transportés par un gros porteur en direction d'un grand aéroport, quitte alors aux passagers se rendant dans une région relativement périphérique de prendre un vol de correspondance.

Si nous prenons Blagnac, les compagnies n'offrent aucun vol direct régulier depuis Toulouse en direction de l'Amérique, de la Russie, de la Chine, de l'Extrême Orient. Le voyageur doit, pour se rendre dans ces lointaines contrées, gagner le hub d'une compagnie internationalement connue, comme Roissy ou Francfort. Des vols directs, en revanche, sont proposés en direction de la plupart des États européens et de ceux d'Afrique du Nord. Une compagnie assure cependant plusieurs vols directs Toulouse- Montréal à la belle saison. Une autre compagnie se propose d'effectuer le lundi en hiver un vol direct - ceci à partir de décembre 2019 - depuis Toulouse jusqu'en Martinique.

Le transport aérien trouve généralement son fondement juridique dans une opération de droit privé ayant un fondement contractuel.

Il peut arriver cependant que le transport ait la nature d'un contrat administratif. Il y a alors lieu de faire application des règles de droit public concernant les marchés publics.

On peut citer en ce sens le contentieux concernant le marché public du transport aérien des greffons et des équipes médicales chargées de l'acheminement. CAA Marseille, 9 mai 2016, n° 15MA02663. C'est le CHU de Montpellier qui, agissant pour le compte d'autres hôpitaux français, avait lancé une procédure dite de dialogue compétitif en vue de la conclusion d'un marché à bons de commande portant sur le transport de ces organes destinés à une greffe. Ce marché a été attribué à deux sociétés. Ce sont deux autres sociétés classées en second qui ont élevé le contentieux. Le tribunal administratif a prononcé la résiliation du marché à la demande des transporteurs évincés. Le marché était entaché d'irrégularités. En revanche, la cour marseillaise n'a accueilli qu'à minima la demande en réparation émanant des évincés, ceux-ci ont obtenu 20 000 euros au titre du remboursement des frais de présentation de son offre.

DISCOURS PRÉLIMINAIRE. LES SOURCES DU DROIT DU TRANSPORT AÉRIEN

Il convient de faire l'inventaire des normes applicables au contrat de transport aérien et à la responsabilité du transporteur aérien et d'évaluer leur autorité.

Concours et multiplicité des sources : pour un profane, il s'agit d'une véritable tour de Babel.

Gérard Cas, thèse

Laurent Tran, Le régime uniforme de responsabilité du transporteur aérien de personnes, université de Genève, 2013

Laurent Chassot, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité,

La convention de Montréal et son interaction avec le droit européen et national, éd. Schulthes, 2012

Le conflit de normes est souvent fréquent. Les normes publiques ont la priorité sur les normes contractuelles. Parmi les normes publiques, la compétence de principe continue à relever en théorie du droit interne, même si celui-ci connaît les coups de boutoir du droit uniforme mondial et les prétentions croissantes du droit élaboré au sein de l'Union européenne.

On peut se référer aux savants travaux des théoriciens du droit étudiant les relations entre les différents ordres juridiques, national interne, européen, international.

Voir au Clunet de janvier 2014 la recension d'un ouvrage de Baptiste Bonnet, biblio. 2

Voir au Clunet d'avril 2014, biblio 5, la recension de l'ouvrage de Jean-Sylvestre Bergé, L'application du droit national, international et européen. Approche contextualisée des cas de pluralisme juridique mondial, Dalloz, Méthodes du droit, 2013, par Madame Hélène Gaudemet-Tallon.

Jean-Sylvestre Bergé, Droit international privé et approche contextualisée des cas de pluralisme juridique mondial, Mélanges Audit, 2014, p. 59.

On peut lire publiée sur le site du Conseil d'État l'allocution d'ouverture d'un colloque sur l'ordre juridique national en prise avec le droit européen et international tenue le 10 avril 2015 à Paris par le vice-président de la haute instance administrative, Jean-Marc Sauvé.

Section I. Les normes émanant des autorités publiques

Le transport suppose classiquement un déplacement d'un lieu à un autre. Le passager est embarqué pour être débarqué à l'aérodrome de destination. Qui dit embarquement dit montée dans la barque et passage de la barque d'une rive à l'autre. L'aérodrome du départ est distinct de celui de l'arrivée.

On répute désormais également transport l'opération aérienne aller-et-retour sans escale, le point de décollage et celui d'atterrissage étant identiques.

Le transport interne, ou transport domestique, effectué par un professionnel, est en principe soumis à la loi nationale ainsi qu'au droit européen, même s'il peut arriver que ceux-ci alignent le régime de la responsabilité du transporteur interne sur celui du droit uniforme.

C'était et c'est le cas en France depuis la loi Chauveau de 1957, c'est la solution dans l'UE au moins en ce qui concerne le transport interne des personnes et des bagages.

Il faut en effet distinguer le transport de passagers de celui de marchandises opéré par un transporteur professionnel, le transport de personnes relève du règlement européen, le second obéit uniquement au droit national, l'Union n'ayant pas légiféré en matière de transport de fret.

Si le transport est international, le conflit de lois se présente, il faut déterminer quel est le système juridique national (voire fédéral ou quasi fédéral) qui régit le contrat de transport aérien.

En matière aérienne, il faut reconnaître l'importance des règles portant droit uniforme, portées à l'échelon mondial ou à celui de l'Union européenne : le droit interne, qui détient en théorie la compétence de principe, n'a en fait qu'une portée

résiduelle. Le droit commun retrouve cependant son empire dans les domaines non réglementés par le droit uniforme mondial ou par le droit européen qui sont des droits d'exception.

La méthode des conflits de lois et l'aspiration au droit uniforme ne sont pas contradictoires.

La première est toujours sous-jacente et se trouve réactivée lorsque le droit uniforme ne dispose pas.

Si le transport relie deux aéroports situés dans des États distincts, l'opération de transport prend un caractère international.

Le transport international obéit à des règles contenues dans des conventions qui portent droit uniforme.

Le transport aérien obéit également à des règlements de l'UE.

En ce qui concerne les points non régis par les conventions internationales ou par le droit de l'Union européenne, c'est la loi interne qui les gouverne.

Il faut noter que le droit uniforme universel et que le droit européen n'apportent que des solutions importantes certes mais ponctuelles, partielles ou parcellaires et c'est encore au droit interne de faire la théorie générale du contrat de transport et plus largement du droit des obligations et du droit de la responsabilité.

Il faut également ne pas sous-estimer le rôle des dispositions nationales relevant du droit processuel en cas de contentieux porté en justice.

Les normes à caractère matériel ou substantiel

Multiplicité de normes à l'autorité décroissante.

§ I. Le droit mondial

Les règles de droit uniforme à vocation mondiale applicables aux transports aériens internationaux

On peut consulter le développement consacré aux règles matérielles, § 540 et suivants, dans l'ouvrage de Droit international privé, tome I, PUF, Thémis, de Dominique Bureau et d'Horatia Muir Watt.

Olivier Cachard, Les conventions uniformes régissant les transports et les règles de DIP de l'UE : symbiose, indifférence ou rejet, Travaux du comité français de DIP, 2012-2014

Les États dans un certain nombre de domaines ont élaboré des accords internationaux par lesquels ils ont unifié totalement et le plus souvent partiellement les solutions régissant un secteur particulier. C'est le mouvement du droit uniforme. Les États abandonnent leurs solutions particularistes, ils s'accordent pour adopter des dispositions communes qui seront insérées dans une convention portant des règles de droit uniforme. Ce courant s'est illustré en particulier dans le secteur des transports routiers, ferroviaires, maritimes, aériens. Il est représenté dans d'autres domaines comme celui de la vente internationale de marchandises, le leasing, le droit des brevets et des marques. Il concerne en principe les relations à caractère international, même si la convention peut éventuellement viser également les opérations internes. Le mouvement du droit uniforme comporte de nombreuses faiblesses, tous les États n'y adhèrent pas, certains États refusent de se joindre à l'effort d'unification. L'unification n'est également que partielle, elle ne saurait être intégrale, les rédacteurs de la convention internationale n'ont pas pu envisager à l'avance toutes les difficultés qui s'élèveraient, l'accord n'a pas pu également se faire sur certains points épineux, les points non réglés par la convention internationale continuent alors à relever du système juridique interne compétent.

Les États ont opté très nettement dès l'entre-deux guerres en faveur de l'instauration d'un droit uniforme mondial régissant les transports aériens internationaux, et plus particulièrement la responsabilité du transporteur aérien international en cas d'accident mortel /corporel ou d'avaries ou de pertes des bagages et des marchandises. L'une des difficultés, c'est qu'avec les années l'interprète se trouve désormais en présence d'une pluralité de versions de la convention établissant des normes de droit uniforme en matière de responsabilité du transporteur aérien.

On peut éventuellement consulter à titre historique ma thèse de doctorat rédigée sous la direction de mon maître de droit civil et de droit aérien le professeur Louis Boyer. Cette thèse a été soutenue le 28 mars 1973 devant la Faculté de Droit de Toulouse, avec un jury composé, outre L. Boyer, par mes maîtres de droit civil et de droit pénal que furent les professeurs José Vidal et Gabriel Roujou de Boubée, ayant pour intitulé "La responsabilité du transporteur aérien international". Je conserve à mes maîtres une infinie gratitude, que je renouvelle ici.

La succession de conventions internationales fixant des règles de droit uniforme en matière de transport aérien

Un beau labyrinthe normatif : Quelle est la convention qui régit le contrat de transport, et en particulier comment déterminer la règle de droit uniforme qui permettra d'apprécier en cas d'incident ou d'accident du transport (mort ou blessures du passager, perte des bagages, avarie des marchandises, retard dans l'acheminement des passagers ou du fret) si le transporteur aérien en est responsable et s'il doit payer à la victime du dommage, si la réponse est positive, des dommages intérêts compensatoires ?

Le point de départ est constitué par la **Convention de VARSOVIE du 12 octobre 1929**.

(152 États sont hautes parties contractantes à la convention de Varsovie)

(L'UE ne l'est pas, elle n'existait pas en 1929)

(25 États demeurent, semble-t-il, étrangers tant à la CV et aux protocoles modificatifs qu'à la Convention de Montréal)

(Un petit nombre d'États, 6, ne sont, semble-t-il, parties qu'à la CV originaire, n'ayant signé ou ratifié ni les protocoles ultérieurs, ni la CM)

La convention de Varsovie a été amendée à maintes reprises.

D'abord par le **protocole de LA HAYE du 28 septembre 1955** (137 hautes parties contractantes)

(Certains États n'ont jamais ratifié la CV originaire de 1929, ils n'y sont pas parties contractantes ; ils ont seulement ratifié le protocole de La Haye, ce faisant ils sont uniquement parties à la CV amendée par La Haye, art. 21 § 2 du protocole de La Haye)

(La plupart des États, comme la France, sont à la fois liés par la CV originaire ainsi qu'à la CV modifiée par le protocole de La Haye)

Échec des réformes apportées par le protocole de Guatemala du 8 mars 1971, jamais entré en vigueur à raison de ratifications en nombre insuffisant.

La convention de Varsovie a été ensuite modifiée par les 4 protocoles de Montréal du 25 septembre 1975, auxquels la France est demeurée en fait étrangère.

Montréal I (51 parties) (limites de responsabilité de la CV exprimées en DTS) (le passage du franc or au DTS)

(Ce protocole a été ratifié par la France, les instruments de ratification ont été déposés à l'OACI, mais le protocole, semble-t-il, n'a jamais publié au JORF et il n'est donc pas invocable entre personnes privées devant les juridictions françaises.)

[Batiffol et Lagarde, Traité de DIP, tome I, n° 36 p. 53 ; K. Parrot, L'interprétation des conventions de DIP, n°65 : à défaut de publication au JO par décret présidentiel, les tribunaux refusent d'appliquer une convention internationale, bien qu'elle fasse partie de l'ordre juridique international du moment que la France l'a ratifiée et qu'elle a déposé les instruments de ratification ; voir également le traité de Droit international public de Nguyen Quoc Dinh, Dailler, Forteau et Pellet, 8^e édition, n°152. Cour de cassation, chambre commerciale, 2 mai 1972, Bull. civ. 1972 n° 124 p. 126 : Une convention internationale conclue par la France et non régulièrement publiée en France ne peut être appliquée par les tribunaux français. L'inverse n'est pas assuré, de tels protocoles peuvent éventuellement recevoir application de la part de tribunaux étrangers réputant la France haute partie contractante]

Montréal II (52 parties) (idem), (limites de responsabilité du protocole de La Haye libellées en DTS)

Montréal III (21 ratifications) (non ratifié par la France) (protocole non entré en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications) (les limites de responsabilité exprimées en DTS)

Montréal IV (60 parties) (signé, mais non ratifié par la France).

La Convention de Varsovie a été complétée par la **convention de Guadalajara du 18 septembre 1961**, qui avait pour objet d'étendre, en cas d'accident, au transporteur dit de fait (celui qui effectue en fait le transport), le bénéfice de la limite de réparation dont bénéficie le transporteur contractuel (86 parties).

La convention de Varsovie a rempli d'insignes services, mais c'est un dispositif qui avait vieilli. Plutôt qu'élaborer un énième protocole modificatif, on a préféré convenir d'un texte nouveau, même si on s'est en fait contenté de moderniser et non de modifier de fond en comble le dispositif constituant le système de Varsovie.

Une nouvelle convention a été négociée puis conclue sous l'égide de l'OACI entre les principaux États, l'UE a pu y adhérer.

La convention de Varsovie perd ainsi progressivement de son empire.

Elle est remplacée au rythme des ratifications par la

CONVENTION DE MONTRÉAL DU 28 MAI 1999.

Cette convention est un traité international multilatéral auquel **136 États** sont, à raison d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion, Hautes Parties Contractantes.

La CM est un texte qui rajeunit le système de la CV, mais on ne relève pas de rupture foncière entre les deux systèmes, même si on constate, sous l'influence d'un changement des mentalités, une évolution des solutions, le passager étant envisagé comme un consommateur de voyages. Le texte procède à des révisions et à des adaptations secondaires, il assure cependant une meilleure protection du passager en cas d'accident corporel à raison de la suppression proclamée de la limite de responsabilité et du retour à la réparation intégrale. La faveur envers le transporteur justifiée lors des débuts de la navigation marchande est à juste titre passée de mode. (cf. O. Cachard, RCADI, n°20)

Giemulla & Schmidt, Montreal Convention, Kluwer, avec des mises à jour à feuilles mobiles

Le site de l'OACI indique la situation de chaque État à l'égard des conventions intéressant l'aviation civile.

La plupart des grands États sont liés par la CM :

tous les États membres de l'UE ;

la Suisse, la Norvège, l'Islande ;

la Russie, l'Ukraine ;

le Canada, les États-Unis, le Mexique ;

Cuba, Saint Domingue ;

la Colombie, le Pérou, le Brésil, l'Argentine, l'Uruguay, le Chili ;

le Pakistan, l'Inde, le Népal, le Sri Lanka, la Chine, le Japon, le Vietnam ; les Philippines, l'Indonésie ;

l'Australie, la Nouvelle Zélande ;

le Maroc, la Tunisie, l'Égypte, le Sénégal, l'Éthiopie, le Ghana, le Nigéria, les deux Congos, le Kenya, l'Ouganda,

l'Afrique du Sud, Madagascar, Maurice ...

Un certain nombre d'États, tout petits, moyens ou étendus, principalement d'Afrique, d'Amérique centrale ou méridionale, d'Asie ou d'Océanie, continentaux ou insulaires, manquent encore à l'appel des adhérents au système de Montréal.

Certains de ces États sont pourtant, pour une clientèle européenne ou nord-américaine aisée, des lieux de destination touristique prisée.

Quelques-uns seraient des paradis fiscaux.

Voilà un aperçu des États refusant encore de ratifier ou d'adhérer à la convention de Montréal.

L'Afghanistan est lié par la CV et le protocole de La Haye

L'Algérie est liée par la CV et La Haye
 L'Andorre ne dispose pas d'aérodrome, il existe un aérodrome près de la Seu d'Urgell, mais situé en Catalogne, en territoire espagnol, la principauté est étrangère aux conventions
 L'Angola est lié par la CV et La Haye
 Antigua-et-Barbuda ne sont liées ni par la CV ni par le protocole de La Haye
 Les Bahamas, liées par CV et La Haye, ont signé la CM sans la ratifier
 Le Bangladesh, lié par la CV et La Haye, a signé la CM sans la ratifier
 Le Bhoutan est étranger aux conventions
 La Biélorussie / Belarus est liée par la CV et La Haye
 Brunei : le sultanat est seulement lié par la CV
 Le Burundi est étranger aux conventions
 Le Cambodge est lié par la CV et La Haye, il a signé la CM sans la ratifier
 Les Comores (liées par la CV)
 La Corée du Nord (liée par la CV et La Haye)
 Djibouti est étranger aux conventions
 La Dominique est étrangère aux conventions, elle n'a adhéré à la convention de Chicago de 1944 qu'en mars 2019
 L'Érythrée est étrangère aux conventions
 La Grenade est liée par le protocole de La Haye
 La Guinée-Bissau est étrangère aux conventions de droit uniforme
 La Guinée, ayant pour capitale Conakry, est liée par la CV et La Haye
 Haïti est une république étrangère aux conventions
 L'Irak est lié par la CV et La Haye
 L'Iran est lié par la CV et La Haye
 Le Kirghizistan (lié par la CV et La Haye)
 Kiribati est une république étrangère aux conventions (anciennes îles Gilbert)
 Le Laos est lié par la CV et le protocole de La Haye
 Le Lesotho est lié par la CV et La Haye
 Le Liberia (lié par la CV)
 La Libye est liée par la CV et La Haye
 Le Liechtenstein est lié par la CV et La Haye
 Le Malawi (lié par la CV et La Haye)
 Les Îles Marshall, en Micronésie, forment une république étrangère aux conventions (ancien site d'essais nucléaires dans le Pacifique Nord)
 La Mauritanie est liée par la CV
 La Micronésie (les États fédérés de Micronésie sont étrangers aux conventions)
 Le Myanmar (Birmanie) est lié par la CV
 Nauru (lié par la CV et La Haye)
 Le Nicaragua est étranger aux conventions
 L'Ouzbékistan (lié par la CV et La Haye)
 Les Palaos (la république des Palaos est étrangère aux conventions)
 La Papouasie-Nouvelle Guinée est liée par la CV et La Haye
 La République Centrafricaine n'est liée ni par la CV ni par le protocole de La Haye, elle a signé la CM sans la ratifier
 Saint Christophe et Nevis sont étrangers aux conventions
 Sainte Lucie est étrangère aux conventions
 Saint Marin (la république est étrangère aux conventions)
 Saint Thomas et Prince : les îles sont étrangères aux conventions
 Les îles Salomon sont liées par la CV et La Haye
 Samoa est lié par la CV et La Haye
 La Somalie est étrangère aux conventions
 Le Soudan du Sud est étranger aux conventions
 Le Surinam est lié par la CV et La Haye
 Le Tadjikistan est étranger aux conventions
 Le Timor Oriental est étranger aux conventions
 Trinité et Tobago (lié par la CV et La Haye)
 Le Turkménistan est lié par la CV

Les Tuvalu constituent un État de 26 km² et de 12 000 habitants, ayant seulement adhéré à la convention de Chicago de 1944 en novembre 2017 (anciennes îles Ellice)
L'État de la Cité du Vatican a signé, sans le ratifier, le protocole de Guadalajara
Le Venezuela est lié par la CV et La Haye
Le Yémen est lié par la CV et la CV amendée par le protocole de La Haye
La Zambie est liée par la CV et La Haye, elle a signé la CM sans la ratifier
Le Zimbabwe est lié par la CV et La Haye.

Cette absence de ratification de la CM peut avoir plusieurs causes, comme la petitesse du pays, l'absence d'aéroport international, la lenteur des bureaucraties gouvernementales, la réticence au regard de l'admission en matière d'accident corporel du principe de la réparation intégrale du dommage et la volonté de conserver pour les transporteurs locaux le profit de la réparation plafonnée. Certains de ces États sont dotés de pouvoirs instables ou connaissent des guerres civiles larvées.
L'assemblée de l'OACI tenue en 2016 invite les retardataires à procéder sans délai à la ratification de la CM. Sans grand succès. Aucune adhésion à la CM est signalée en 2019.

(Voir le cours, professé à l'Académie de droit international de La Haye, Le transport international aérien de passagers, du doyen Olivier Cachard, n° 18, concernant la situation en Afrique du droit aérien uniforme)

La CM est, dans un premier temps, entrée en vigueur, à l'égard du cercle des États l'ayant ratifiée les premiers, le 4 novembre 2003.
La convention de Montréal n'est entrée en vigueur pour la France ainsi que pour l'Union européenne que le 28 juin 2004. L'UE, qui n'est pas un État souverain mais une association d'États, est en effet partie à la CM en qualité d'«organisation régionale d'intégration économique».

Les États qui ont ratifié la CM n'ont toutefois pas dénoncé la CV, celle-ci n'a donc pas perdu toute valeur normative, elle demeure ainsi applicable dans les relations aériennes entre d'une part les États restés fidèles à la seule CV ou à la CV modifiée à La Haye et d'autre part les États ayant adhéré au nouveau style de Montréal, tout en n'ayant pas dénoncé la CV.

Le conflit de conventions

Le droit aérien connaît le conflit de normes. Il envisage donc le risque de concurrence entre les conventions. On peut se trouver en présence d'un conflit de conventions.
Cf. D. Bureau, Les conflits de conventions, Travaux du comité français de DIP, 1998-2000, p. 201
Brière, Les conflits de conventions internationales en droit privé, Paris, 2001, LGDJ
Pour déterminer quelle est la convention de droit uniforme qui est applicable au transport, il faut consulter sur le site de l'OACI l'état des ratifications et tenir compte de la position de l'État du point de départ et de celle de l'État du point de destination.

. L'État de l'aérodrome du départ et l'État de l'aérodrome de destination ont tous les deux ratifié la convention de Montréal : le transport international se voit appliquer la convention de Montréal.

. Un État a ratifié Montréal, tout en ayant ratifié jadis Varsovie, l'autre État a uniquement ratifié Varsovie : on applique Varsovie.

C'est la solution applicable à un vol entre la France et l'Algérie, notre pays a ratifié Varsovie, La Haye et Montréal, l'Algérie s'en tient à la CV modifiée par le protocole. Le vol France-Algérie est soumis à la CV amendée à La Haye.

La question s'est posée pour un transport aérien Afrique -Amérique se déroulant en deux temps, un premier vol entre Ouagadougou et Alger, suivi d'un vol entre Alger et Montréal. Il y avait un transport unique, Alger étant seulement pour

les passagers un lieu de transbordement. Si le contentieux avait été porté devant le tribunal d'Alger, siège de la compagnie algérienne, transporteur contractuel, le tribunal n'aurait pu faire application que de la CV, bien que le Burkina Faso et le Canada aient ratifié la CM, tout en demeurant parties à la convention précédente. La juridiction algéroise est une émanation de l'État algérien, qui est étranger à la CM, elle ne peut en faire application. Le conflit de conventions, nous semble-t-il, ne pouvait être tranché, s'il avait été posé en Algérie, qu'au profit de la convention antérieure. Pour le tribunal algérien, le transport aurait dû être analysé comme un transport international entre deux États parties à la CV. En revanche, la juridiction canadienne, le Canada étant le point de destination, était également compétente et devait faire application de la CM, le transport reliant deux États ayant ratifié Montréal.

Ce n'est pas tout à fait la solution qui a été donnée par la cour supérieure de Montréal saisie d'une action collective. Le jugement du 18 mai 2016, point 36, considère que les familles des 105 passagers dont le recours est régi par la CM ne peuvent poursuivre en Algérie. Il nous semble au contraire que ces familles pouvaient attirer Air Algérie devant le tribunal d'Alger, mais que celui-ci aurait fait application de la CV, ce qui n'était pas forcément de l'intérêt des demandeurs.

. Les deux États du départ et de la destination n'ont ratifié que la CV, on applique Varsovie.

. Un des deux États a ratifié Varsovie et Montréal, l'autre n'est partie ni à Varsovie ni à Montréal : aucune des deux conventions portant droit uniforme ne joue, on retombe dans une hypothèse pure de droit international privé, de conflit de juridictions et de conflit de lois, on applique, en cas de litige, la loi interne désignée par le système de solution des conflits de lois du tribunal saisi.

Sainte Lucie, ancienne colonie anglaise, île située entre la Martinique et Saint Vincent, n'est partie à aucune des conventions portant règles de droit uniforme. Un vol entre la Martinique et Sainte Lucie est soumis à la loi interne désignée par les parties ou à défaut par celle désignée par le système de droit international privé auquel obéit le juge saisi. Une situation identique concerne la Dominique, l'île située plus au Nord entre la Guadeloupe et la Martinique.

. Un transport entre deux États, aucun n'a ratifié ni Varsovie ni Montréal, le droit uniforme de l'union de Varsovie ou de celle de Montréal est inapplicable. L'hypothèse est exceptionnelle. Un vol entre la Dominique et Sainte Lucie.

Ces observations valent en droit pur. Il peut arriver que lors d'un litige, les parties soient d'accord pour appliquer le texte de la CM, alors que les États du point de départ et celui d'arrivée n'ont ratifié que la vieille CV et ne sont donc parties qu'à celle-ci. Le pacte post sinistre sur le droit applicable est parfaitement licite, du moment qu'il n'aggrave pas la condition des passagers ou celle de leurs ayants droit. L'ordre public n'est pas en cause.

Le cas des vols internes, avec une escale prévue à l'étranger

C'est un transport international soumis à la CM, art. 1^o § 2.

Un transport entre Toulouse et Saint Denis de la Réunion, avec une escale prévue à Djibouti, est un transport soumis à la CM, même si le point de départ et d'arrivée relèvent tous les deux de la souveraineté française. Sans escale prévue, le vol demeure un vol interne. L'escale inopinée serait sans influence pour opérer un changement de qualification.

Le cas des vols aller et retour au départ de la France et avec retour en France.

Le contrat de transport prévoyant une voire plusieurs points de contact sur des aérodromes étrangers. Un billet tour du monde. Départ Toulouse, retour Toulouse. Séjours à Pékin, Tokyo, Honolulu, Los Angeles et Montréal.

On considère comme transport international le transport partant à l'aller d'un aérodrome français et au retour à destination d'un aérodrome français, du moment que le transport est considéré comme une unité indivisible, et non pas comme deux voire plusieurs vols autonomes séparés et distincts. Du moment qu'on voit dans la destination du vol aller une escale et que cette escale est située à l'étranger.

1^o Civile, 15 janvier 2014, n^o 11-29038 : Transport aller et retour Paris-Marseille-Sanaa-Moroni. Accident, à l'aller, en mer à proximité de Moroni, chef-lieu de la Grande Comore. Le vol est un vol international, le point de départ et le point de retour concernent certes des aérodromes français, mais l'aérodrome de Moroni, qui était la destination du vol à l'aller, est considéré comme une escale. C'est la prévision de l'escale qui permet l'application de la CV.

Voir l'arrêt de la 1^o chambre civile du 16 novembre 2016, n^o 15-26774 : un retard sur un vol Phuket - Paris. Les passagers manquent la correspondance pour rentrer à Bordeaux. Il s'agit probablement d'un vol retour. La Thaïlande n'était à l'époque des faits partie ni à la CV ni à la CM. On pourrait considérer que les points de départ et de destination sont situés en France, Phuket n'étant qu'une escale. La CM serait ainsi applicable.

Le jugement a condamné la compagnie malaise pour inexécution partielle du contrat de transport. 522 euros pour le remboursement de l'achat de nouveaux billets Paris-Bordeaux, 150 euros de dommages intérêts pour résistance abusive. Le jugement est censuré, la juridiction de proximité de Bordeaux n'ayant pas précisé le fondement juridique de la condamnation. L'affaire est renvoyée à Libourne.

La convention de Montréal est considérée, en droit européen, comme un « accord mixte » auquel sont parties l'Union européenne et la totalité de ses États membres. La compétence normative est partagée, elle relève de l'Union en ce qui concerne le transport de personnes et des bagages, alors que les États ont conservé l'essentiel de la compétence au regard de la responsabilité du transporteur de fret.

Le domaine d'application de la convention de droit uniforme.

À quels déplacements par la voie des airs s'applique-t-elle ?

On verra plus loin que les conditions suivantes sont à remplir :

Il faut un transport de passagers, bagages ou marchandises , par aéronef.

Il faut un transport international convenu entre deux États ayant signé et ratifié la convention portant droit uniforme, Montréal à défaut Varsovie.

Il faut

Soit un transport effectué contre rémunération. Ce qui semble impliquer la remise d'un prix en argent, voire la remise d'un bien en nature.

Soit un transport gratuit effectué par une entreprise de transport aérien. Ce qu'est un transporteur aérien commercial.

Le cas intermédiaire du vol intéressé : la compagnie aérienne attribue un billet gratuit à son avocat de Bruxelles qui vient plaider pour elle à Toulouse. Même s'il n'y a pas libéralité et gratuité, même s'il n'y a pas de rémunération en provenance du passager, l'application de la CM n'est pas discutable, il suffit d'invoquer l'argument a fortiori. Ce qui vaut pour un vol gratuit vaut à plus forte raison pour un vol intéressé.

Le vol gratuit, international, assuré par une personne qui n'est pas une entreprise, ne relève pas en revanche de la convention de Montréal. Il relève d'un système de droit interne.

On retrouve le débat pour déterminer si le transport intéressé est gratuit ou non.

Voir J.P. Tosi, Jurisclasseur civil, art. 1382 à 1386, fascicule 460-10, 2005, n^o 38.

L'interprétation des conventions de droit uniforme

Les faiblesses du droit uniforme

Les limites à l'effectivité des dispositions qui portent droit uniforme

Les conventions qui portent droit uniforme, faute de cour suprême mondiale, sont à la merci de la diversité d'interprétation des juridictions, suprêmes ou inférieures, des ordres juridictionnels nationaux ou fédéraux : les interprétations de la CV et désormais de la CM vont de l'interprétation loyale à l'interprétation déformante voire à la marge au refus détourné d'application.

Le caractère inéluctable à travers le monde d'interprétations jurisprudentielles divergentes :

L'interprétation qui prime en Europe n'est pas forcément celle qui est retenue par exemple par les cours d'appel américaines ou la Cour suprême des États-Unis, et inversement.

L'UE défend son pouvoir normatif par l'intermédiaire de la Commission européenne et de la Cour de Justice, alors que la convention de Varsovie ou celle de Montréal ne dispose pas d'un appareil étatique fort pour en imposer l'application. L'OACI n'intervient guère, elle ne dispose d'aucun pouvoir réel, elle ne donne pas le sentiment d'assurer avec vigueur la promotion des textes de droit privé qu'elle a pourtant contribué à élaborer.

En présence de dispositions claires du droit uniforme, on devrait attendre de la part des tribunaux une application loyale et fidèle des dispositions du droit uniforme.

P. Y. Gautier, *Inquiétudes sur l'interprétation du droit uniforme international et européen*, Mélanges Paul Lagarde, 2004, p. 328

Ph. Duboc, *Le respect des conventions internationales par les juridictions françaises*, thèse, Rouen, 2009

Karine Parrot, *L'interprétation des conventions de droit international privé*, préface Paul Lagarde, Dalloz, 2006.

Cette thèse n'avait pas pour objet d'étudier les méthodes d'interprétation des conventions internationales en vue de parvenir à des solutions uniformes, ni de déterminer l'autorité compétente pour donner l'interprétation authentique, son objet est d'établir les raisons de la divergence des interprétations d'une même convention par les juridictions des différents États qui y sont parties.

L'auteur est adepte d'une analyse dualiste. Dans un premier temps, les États concluent une convention internationale de droit privé, ils sont liés par le droit international, dans un second temps les États introduisent conformément à l'engagement pris la convention dans l'ordre interne, c'est cette norme qui oblige les tribunaux de l'État, les juges ne feraient pas ainsi application de la norme conventionnelle mais d'une règle étatique.

Cet ouvrage concerne quasi exclusivement les conventions relatives aux conflits de lois et de juridictions, elle ne porte guère sur les conventions d'unification du droit substantiel.

La nécessité d'une interprétation judiciaire en présence de dispositions trop générales ou à la portée incertaine du droit uniforme

(On peut consulter le traité de Droit international public de Nguyen Quoc Dinh, 8^e édition, dans ses dispositions concernant l'interprétation des traités, n° 162 et suivants)

Les procédés et méthodes d'interprétation

Le passé

On avait recours en France à la suite de *Bartin* à l'interprétation de la norme de droit uniforme à l'aune du droit national. On peut ainsi citer à titre de démonstration la jurisprudence française, déjà ancienne et probablement obsolète, relative à la nature et au régime du délai biennal de déchéance dans lequel est enfermée l'action de victime : l'action en responsabilité doit être intentée à peine de déchéance dans le délai de deux ans, mais il n'existe dans ces textes (CV) aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation au droit interne, ce délai ne serait susceptible d'interruption ni de suspension. Dans cette perspective, la solution nationale d'interruption et de suspension des délais prévaut, à moins qu'elle ne soit expressément écartée par la disposition de droit uniforme.

On peut encore citer la jurisprudence rendue par les juridictions américaines autorisant le recours à l'exception de forum non conveniens, alors que le demandeur avait porté son action aux États-Unis devant l'une des juridictions ayant selon la convention de Montréal compétence pour en connaître.

Le présent

Les auteurs contemporains critiquent ordinairement l'interprétation d'esprit nationaliste et préconisent une interprétation autonome des concepts utilisés par les rédacteurs de la convention portant droit uniforme, ils préconisent une interprétation autonome des concepts utilisés par les rédacteurs de la loi uniforme, rétablissant ainsi l'antique esprit d'un droit commun universel, fonction qui était jadis accomplie d'après le droit romain.

Le juge est invité à s'inspirer d'une méthode relevant d'une pluralité de critères, dont la hiérarchie est sujette à caution.

(On peut consulter, même si le thème ne relève pas du droit aérien, les considérations figurant dans la communication faite par M. Cyril Nourissat devant le comité français de droit international privé le 17 décembre 2010 relative à l'interprétation par la CJUE des règlements européens en matière de compétence judiciaire. Le savant auteur expose

l'éclectisme et l'absence apparente de hiérarchie dans les méthodes d'interprétation utilisées, qu'il s'agisse de la méthode littérale, du recours aux travaux préparatoires ou de la méthode téléologique, fort en honneur à Luxembourg, Travaux du comité français de DIP, 2013, p. 19, Pedone)

Le juge s'inspire des principes d'interprétation figurant dans la convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 considérée comme systématisant le droit coutumier en matière internationale, même si on peut penser que de telles maximes et directives concernent davantage le droit international public que les dispositions portant droit uniforme dans des relations de droit privé.

La France n'est pas partie à la convention de Vienne, mais la Cour de cassation confère une portée coutumière à la convention, 1^o Civile, 11 juillet 2006.

Idem en droit européen.

La CJUE, dans un arrêt du 17 février 2016, RTD Européen 2017.252 obs. L. Grard, considère que la convention de Vienne s'impose à l'UE et qu'un traité doit être interprété de bonne foi, suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

. L'analyse littérale et grammaticale

. Le recours à l'argument a fortiori, a pari ou a contrario

. La consultation des travaux préparatoires

. La prise en considération de la nature internationale de la convention portant Droit uniforme

La convention de Varsovie du 12 octobre 1929 était uniquement rédigée en français, ce qui a priori inclinait à une interprétation conforme aux principes admis dans les pays de tradition romaniste.

La convention de Montréal du 28 mai 1999 est rédigée en revanche en six langues, le français, l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol et le russe. Tous les textes faisant également foi.

Les tribunaux ont souvent eu recours pour interpréter ces textes aux concepts et aux façons de raisonner de leur propre système juridique. On a parlé pour le regretter d'interprétation d'inspiration nationaliste.

La convention de Montréal parle dans son préambule de l'adoption grâce à la convention de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international, elle n'utilise pas la formule qu'on relève dans plusieurs conventions récentes suivant laquelle il doit être tenu compte pour l'interprétation de la convention portant droit uniforme de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application. L'idée est cependant largement admise par les commentateurs si bien que les interprètes sont invités dans l'interprétation des concepts et des règles figurant dans la convention à aller autant que possible dans le sens d'une harmonisation croissante des solutions, ce qui implique de ne pas briser les interprétations les plus communément admises. Les juges sont invités à ne pas jouer aux francs-tireurs et à faire preuve d'un certain conformisme. S'il y a un doute sur la portée d'une disposition contenue dans la convention, le juge pourra éventuellement le dissiper en consultant et en confrontant les différentes versions linguistiques de la convention.

. La prise en considération de la jurisprudence étrangère

Voir l'ouvrage de Marie-Camille Pitton, préface Pascal de Vareilles-Sommières, Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, Eleven International Publishing, coll. International commerce and arbitration, 2013, 591 p., compte rendu au Journal de droit international de janvier 2015, biblio. 5, par Claude Witz.

(Il serait souhaitable que l'OACI constitue une banque de données référençant les principales décisions de jurisprudence rendues à travers le monde en application de la CV et de la CM, à l'imitation de ce que fait la CNUDCI concernant la convention de Vienne du 11 avril 1980 sur la vente internationale de marchandises, cf. l'ouvrage de Madame Pitton, n^o 405)

Cet auteur préconise la prise en considération systématique de la jurisprudence étrangère, elle voudrait quasiment poser une obligation de consultation des décisions étrangères, cf. n^o 761 et suivants, n^o 826 et suivants, n^o 928 et suivants, n^o 937 et suivants relatifs à la CV

Le juge français ne prendra connaissance des jugements rendus à l'étranger en matière aérienne que si les avocats des

parties ont connaissance des décisions étrangères et s'ils lui communiquent cette documentation, ou que si devant la Cour de cassation l'avocat général ou le conseiller rapporteur en fait état. La juridiction en tiendra compte si l'argumentation retenue à l'étranger lui semble solide, même si la jurisprudence française ou européenne n'a pas à adopter systématiquement telles quelles les solutions données en Amérique du Nord. Il faut refuser toute tentative de soumission aveugle, d'autant que les solutions étrangères sont souvent tributaires de la culture juridique locale. Toute jurisprudence étrangère mérite attention, mais elle n'est digne d'imitation que si elle est conforme à la raison, celle-ci ne dépendant pas forcément de la puissance de l'État au nom de laquelle elle est rendue.

L'essentiel du contentieux en matière de responsabilité du transporteur aérien est dans la situation présente porté devant les tribunaux des États européens ainsi que devant ceux des États-Unis, du Canada et du monde anglo-saxon. Les juges américains ne semblent pas accorder un poids considérable à la jurisprudence rendue dans le vieux continent, il n'y a aucune raison de s'incliner servilement devant la jurisprudence des cours d'appel de circuit ou celle plus rare de la cour suprême des USA. La décision étrangère ne peut se voir attribuer qu'une fonction persuasive.

Commence à se développer ce qu'on appelle le dialogue des juges, ainsi entre les cours suprêmes nationales et la CJUE. Il doit y avoir vraisemblablement quelques échanges portant sur le DIP et sur le droit uniforme entre les juges américains et les cours européennes lors des rencontres organisées entre magistrats des cours suprêmes.

. Les facteurs idéologiques

On peut faire état de la faveur généralement portée en législation et en jurisprudence envers le passager traité comme le consommateur d'une prestation de voyage.

La convention de Montréal dans son préambule reconnaît l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international, même si quelques lignes loin elle porte un jugement de valeur sur l'œuvre qu'elle réalise en soutenant pour ménager la position des transporteurs que la prise de mesures collectives est le meilleur moyen de réaliser un équilibre des intérêts.

Cette faveur envers le passager n'est pas cependant ni générale ni absolue. C'est ainsi que la jurisprudence récente ne prend pas en considération les dommages consécutifs aux chutes et fractures que les passagers se font en descendant les échelles de coupé. Le dommage ne résulte pas d'un accident extérieur au sujet.

Le traitement des divergences d'interprétation de la convention portant droit uniforme au travers des décisions rendues dans le monde en application de la CV ou de la CM

On est bien obligé de prendre acte de ces divergences et de les subir à défaut de pouvoir les abolir.

Droit uniforme et droit international privé

Les relations conflictuelles entre les solutions du droit uniforme et la méthode des conflits de lois du droit international privé

DIP et droit uniforme ne font pas classiquement bon ménage.

Le tribunal applique-t-il directement en présence d'un transport international la convention internationale et fait-il application de l'interprétation qui domine au sein de son ordre juridique national ou raisonne-t-il en termes de recherche du système juridique national applicable ? Doit-il alors renouer avec la méthode de solution des conflits de lois en recherchant et désignant l'ordre juridique national compétent, en s'en tenant alors à l'interprétation jurisprudentielle faisant corps avec celle-ci ?

La question revêt un important intérêt d'ordre théorique, même si elle n'est pratiquement jamais posée dans la pratique aérienne.

Les internationalistes citent en général avec faveur l'arrêt Hocke rendu par la chambre commerciale le 4 mars 1963, Clunet 1964.806 note Berthold Goldman, faisant appel au système de solution du conflit de lois lorsqu'on se trouve en présence de jurisprudences nationales opérant des interprétations divergentes de la loi portant droit uniforme.

Niboyet et Geouffre de La Pradelle, Droit international privé, LGDJ, 2007, n° 204 (se prononçant en ce qui concerne les

règles matérielles internationales pour une application immédiate sans recourir au raisonnement conflictuel)
Marie-Camille Pitton, op.cit., n°644 et suivants.

Espinassous, L'uniformisation du droit substantiel et le conflit de lois, Paris, 2011, LGDJ.

M. Pierre-Yves Gautier, dans son étude publiée en 2005 aux Mélanges Paul Lagarde, donne une analyse critique de la jurisprudence Hocke, p. 328, n° 3 et suivants, et n'en préconise pas la transposition en matière de conventions internationales comme la convention de Vienne en matière de vente internationale. Il est d'ailleurs étonnant que ce savant auteur traitant de l'interprétation du droit uniforme international ne fasse aucune référence à la convention de Varsovie ou à celle de Montréal.

Cette solution déjà ancienne n'est pas à l'abri de critique, du moins si on lui confère une portée démesurée.

Le conflit de lois suppose classiquement une concurrence entre deux ou plusieurs lois émanant de différends États souverains, ainsi un conflit entre la loi française et la loi brésilienne ayant compétence pour trancher un litige à composante internationale.

Dans l'hypothèse de la jurisprudence Hocke, on se trouvait en présence d'une différence d'interprétations entre l'interprétation allemande et l'interprétation française de la loi uniforme issue de la convention de Genève du 7 juin 1930 en matière de lettre de change concernant la détermination du bénéficiaire de l'aval lorsque celui-ci n'indique pas en faveur de qui il est donné, la loi uniforme indiquant qu'il est alors réputé donné pour le tireur. Chaque État a introduit dans son système juridique la loi uniforme qui a été ainsi nationalisée, il y avait donc formellement une loi française et une loi allemande, diversement interprétée dans les deux pays par leurs hautes cours, même si ces lois nationales étaient identiques quant à la lettre puisqu'elles étaient conformes à la loi uniforme. La présomption a en France un caractère irréfragable. La jurisprudence allemande a hésité mais se serait rangée à l'idée suivant la présomption de l'aval donné en faveur du tireur est susceptible de preuve contraire.

La CV/CM n'est pas en revanche une convention ayant adopté une loi uniforme que les États ont l'obligation d'introduire dans leur droit interne. Il s'agit d'une convention internationale édictant sur un certain nombre de points un régime uniforme régissant la responsabilité du transporteur en cas d'accident mortel ou corporel, en cas de perte des bagages, en cas d'endommagement des marchandises, en cas de retard. Il s'agit de règles uniformes à vocation universelle dont les magistrats doivent faire application en cas de contentieux porté devant eux. Les États ont accepté de céder sur ces points leur pouvoir normatif au profit d'un texte unique adopté par la communauté des États.

S'il y a une difficulté relevant d'une divergence d'interprétation de la convention de Varsovie ou de Montréal par les jurisprudences nationales, il n'y a pas au sens strict du terme conflit de lois entre deux (ou plusieurs) lois émanant d'États souverains. Il n'existe pas 126 conventions de Montréal différentes, la convention internationale n'est pas démultipliée, elle est unique, elle reçoit seulement des interprétations divergentes de la part des juridictions locales, ce qu'on peut juger regrettable mais qui est inévitable à défaut d'une cour internationale ayant pour mission d'imposer une interprétation uniforme de la convention. La jurisprudence Hocke si elle était appliquée en matière aérienne reviendrait à nationaliser la convention elle-même, ce qui serait contredire l'esprit de la construction du droit uniforme. Le mouvement du droit uniforme consiste en certaines matières et sur des points précis à évincer les enseignements du droit international privé et à écarter la méthode des conflits de lois. Il serait paradoxal d'y faire retour en présence d'interprétations jurisprudentielles divergentes alors que l'esprit du mouvement uniforme est de les évincer. Il n'y a pas une CM américaine et une CM européenne, il existe une seule CM à laquelle les juges de Toulouse et les juges de Miami ne donnent pas sur certains points la même portée. L'idéal devrait être d'atténuer et de résorber ces divergences d'interprétation plutôt que de les officialiser et de les pérenniser. L'appel à la méthode des conflits de lois est une complication supplémentaire qui satisfait peut-être les internationalistes soucieux de faire valoir les mérites de la discipline qu'ils servent et qu'ils honorent, mais elle est étrangère à la démarche du droit uniforme. Chaque juge appliquera la solution et l'interprétation qu'il juge raisonnable, il s'abstiendra d'écarter les solutions étrangères établies si elles lui semblent justes et fondées en droit, mais il devrait s'abstenir de retenir une méthode de solution des conflits de lois étrangère au grand projet du droit uniforme visant à l'établissement en certains domaines d'un dispositif normatif valant pour le monde entier.

M. Olivier Cachard voit dans des conventions comme la CV ou la CM des conventions internationales multilatérales de droit uniforme, il exclut à leur propos les problèmes soulevés par l'arrêt Hocke, communication au comité français de DIP, 23 novembre 2012, p. 22-23.

Le recours à la bonne et vieille méthode de solution des conflits de lois ne retrouve sa pleine légitimité que sur les points sur lesquels l'unification normative n'a pas été réalisée.

La jurisprudence Hocke ne semble guère avoir exercé son influence en matière du transport aérien. Lorsque l'interprétation de la CV/CM en honneur auprès du tribunal du for diverge de celle donnée par la jurisprudence des tribunaux de l'État dont la législation gouverne le contrat de transport aérien, le juge fait une application directe de la convention et retient l'interprétation retenue par son propre système juridique.

La jurisprudence Hocke trouve cependant certains échos dans certaines jurisprudences comme l'italienne ou la néerlandaise à propos de conventions portant droit uniforme relevant du droit maritime, voir Marie-Camille Piton, n° 686.

L'instance juridictionnelle titulaire du pouvoir d'interprétation de la convention portant droit uniforme

L'organe détenant le pouvoir d'interpréter en dernier ressort les dispositions de la CV ou de la CM

Le débat est récurrent, certaines dispositions de la convention internationale sont susceptibles de plusieurs lectures, ce qui relativement banal concernant les écrits humains et les écrits juridiques en particulier. Nombre de dispositions conventionnelles ont un sens obvie, elles ont un sens clair et évident, d'autres sont très générales et on peut les interpréter différemment. D'autres sont exprimées de façon obscure ou ambiguë.

La convention internationale a le mérite de la stabilité et de la durée, des réformes sont envisageables, une explication d'un sens caché est possible, mais les réécritures du texte uniforme ne sont réalisables qu'à un rythme très lent. L'interprétation est donc abandonnée à l'autorité judiciaire.

On doit se demander à titre spéculatif si l'interprétation ultime est abandonnée à la cour suprême nationale ou si cette fonction ne devrait pas relever d'une instance juridictionnelle continentale voire mondiale.

Si nous raisonnons sur l'exemple français, c'est la Cour de cassation française qui au travers de ses nombreux arrêts a opéré pendant des décennies ce pouvoir d'interprétation en ultime instance de la CV et ainsi été en mesure de dirimer les interprétations divergentes qui pouvaient émaner des juridictions inférieures relevant de la République française.

La jurisprudence française a incontestablement exercé une influence intellectuelle sur celles des pays ayant des liens culturels avec notre patrie.

Avec l'essor du droit européen, notre Cour de cassation ne constitue plus en France l'instance ultime d'interprétation de la CM. L'UE ayant adhéré à la CM, la CJUE a pour compétence, si une juridiction même modeste le lui demande, de donner la signification et de déterminer la portée d'une disposition obscure ou ambiguë de la convention de Montréal. La fonction d'interprétation uniforme des dispositions de la Convention de Montréal relève désormais dans l'espace européen, par le mécanisme du renvoi préjudiciel, de la Cour de Justice de l'Union européenne. Ceci sous la condition qu'elle soit saisie par un juge.

Face aux difficultés d'interprétation, on fait à l'occasion référence à la convention de Vienne du 23 mai 1969 dans sa section sur l'interprétation des traités, art. 32.

On se souvient que la compétence normative est partagée entre l'Union et chacun des États membres, l'Union légifère en matière de transport de personnes et de bagages, elle ne régleme pas la responsabilité du transporteur de marchandises qui continue de relever de l'échelon national. Cette solution rejaillit-elle sur les pouvoirs de la Cour de Justice quant à l'interprétation de la convention de Montréal ?

Jean- Pierre Tosi, La CM sur la responsabilité du transporteur aérien relève de la compétence interprétative de la CJUE. En totalité ? D. 2010.1762. À propos de l'arrêt Walz de la Cour de justice du 6 mai 2010. Le professeur Jean-Pierre Tosi estime qu'à terme c'est la conception qui fait la part belle à la CJUE qui devrait l'emporter, la CJUE devrait se voir reconnaître la compétence interprétative, même en ce qui concerne le transport de marchandises.

Voir les propos d'Édouard Treppoz, Revue des contrats, juillet 2014, n° 2, p. 251, § 110n0, indiquant in fine dans sa note que la CJUE affirme sa compétence pour interpréter l'accord sur les APIC (accord sur les aspects des droits de la propriété intellectuelle) dans son intégralité, même sur les points où l'UE ne légifère pas.

Voir en sens identique la thèse de Vincent Correia, L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile, n° 678 et 680.

L'exclusivisme montréalais

Nous reviendrons maintes fois sur l'idée, face au droit national ou au droit continental, de l'exclusivité des normes issues du droit uniforme. C'est le principe de l'exclusivisme montréalais, même si celui-ci a fort à faire pour combattre les assauts du droit interne ou ceux plus insidieux du droit de l'UE.

À notre sentiment, toutes les fois qu'on se trouve dans le domaine d'application de la CV ou de la CM, celle-ci possède un pouvoir normatif exclusif, le droit commun, qu'il soit représenté par le droit national interne et désormais de plus en plus par un droit européen envahissant, ne possède plus qu'une ample fonction normative subsidiaire. Le droit uniforme a la primauté et la supériorité dans son cercle de compétence. Le droit européen ou le droit interne ne devrait pas pouvoir le contredire.

Comme le dit, dans sa préface à l'ouvrage de Madame Marie- Camille Pitton, le professeur Pascal de Vareilles-Sommières à propos des conquêtes réalisées par le droit uniforme, les États certes participent à son élaboration mais simultanément autolimitent à son profit le domaine de leurs droits particuliers respectifs.

Voir l'article plus nuancé et moins abrupt du professeur Jean- Pierre Tosi, Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien, Mélanges Yves Serra, 2006, p. 431

Voir sur ce point l'excellente thèse de M. Laurent Chassot soutenue en 2011 devant la faculté de Berne, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international, qui met parfaitement en lumière l'exclusivité des règles de responsabilité de la CM, voir en particulier p. 157 et suivantes.

Dans les faits, les interprétations données par les cours supérieures sont discutables parfois même contestables. Il arrive que l'on relève une contestation directe ou indirecte, sourde ou déclarée, du système mis en place par les conventions de Varsovie et de Montréal.

Refus, frontal ou déguisé, total ou partiel, d'application de la norme de droit uniforme au profit du droit local ou du droit issu d'une union d'États : le droit interne ou le droit européen contre le droit uniforme

La jurisprudence Sturgeon du 19 novembre 2009 de la Cour de Justice de l'UE malmène la suprématie et l'exclusivité de la solution de la CM en matière de dommage consécutif au retard en instaurant un mécanisme forfaitaire d'indemnisation rival des dispositions de la CM en cas de retard important à l'arrivée.

Les conclusions Bot du 15 mai 2012 rendues dans l'affaire Nelson en laissaient présager le maintien par la CJUE, ce qui a été fait dans l'arrêt de la dite CJUE rendu le 23 octobre 2012.

Certaines juridictions font une application directe et immédiate de leur droit interne (loi d'application immédiate) et refusent ainsi d'appliquer la CM alors que le transport est international : un Airbus d'Air France opérant une liaison entre le Brésil et la France s'écrase le 1^{er} juin 2009 dans l'Océan Atlantique dans la zone du pot au noir. Le tribunal de Rio, 48^e chambre civile de l'État de Janeiro, 11 mars 2010, Revue de droit des transports, mai 2010, étude 5 de Vincent Correia, applique le droit brésilien de la consommation qui aurait valeur supérieure et écarte l'application au litige international de la CM.

Certaines juridictions mal informées voire ignorantes continuent à invoquer les règles de la CV alors qu'il aurait fallu faire application de la CM. Défaut passager.

Un État peut-il impunément méconnaître grossièrement ou subtilement, par l'intermédiaire de ses organes juridictionnels ou non, une convention internationale à laquelle il est haute partie contractante ?

La possibilité d'un recours devant la Cour internationale de justice relève de la spéculation pure, même si un État dont les tribunaux violent un engagement international souscrit par cet État engage en théorie sa responsabilité vis-à-vis des autres États contractants. La CIJ a en effet compétence pour connaître des différends juridiques ayant pour objet l'interprétation d'un traité. On voit cependant assez mal les États-Unis se plaindre devant la Cour de La Haye d'une interprétation déformante de la CM par la CJUE, comme on ne voit pas l'Union européenne (qui n'est pas un État) (seuls les États peuvent se présenter devant la CIJ) venir contester devant la Cour internationale de justice une solution émanant de la Cour suprême des États-Unis. On pourrait seulement suggérer que les États composant l'UE sont solidaires des actes de l'Union et qu'ils en sont responsables à l'égard des États tiers.

Karine Parrot, L'interprétation des conventions de droit international privé, Dalloz, n° 222 et suivants, n° 257 en particulier

[L'application et l'interprétation des traités de droit privé ne sont cependant pas inconnues de la CIJ. Un contentieux a opposé, devant la Cour internationale de justice, la Belgique à la Suisse, la première reprochant aux tribunaux de la seconde une application défectueuse de la convention de Lugano. Les conséquences de la faillite de la SABENA étaient à l'origine de ce différend.

Cf. Bureau et Muir Watt, Droit international privé, tome I, PUF, n° 34 note 1 et n° 62 note 1]

Le vœu de la création d'une instance juridictionnelle assurant à l'échelon mondial une interprétation officielle des dispositions controversées de la convention de droit uniforme

Du moment qu'il existe en commun entre États des normes écrites uniques, la logique mondialiste et universaliste devrait conduire à la mise en place d'un dispositif permettant une interprétation commune de ces textes. L'idéal serait donc l'instauration d'une juridiction internationale dotée du pouvoir d'interpréter les dispositions controversées ou obscures des conventions portant droit uniforme, ne serait-ce que pour lutter contre le risque d'arbitraire et la pratique du forum shopping. On pourrait concevoir dans un premier temps la création au sein de l'OACI d'un comité consultatif - il existe en ce qui concerne l'interprétation de la convention de Vienne sur la vente internationale de marchandises - comprenant des délégués des grandes cours suprêmes nationales ainsi que des juristes célèbres versés en droit aérien appelé à fournir un avis non liant sur la portée de dispositions controversées. Le comité juridique existant au sein de l'OACI pourrait également remplir cette fonction. Ces avis seraient rendus publics et pourraient s'imposer s'ils emportaient,

Imperio rationis, la conviction.

À terme, on pourrait confier cette mission à un organe juridictionnel ad hoc constitué au sein de l'OACI ou à une chambre spécialisée de la cour internationale de justice. Ce qui supposerait une modification du statut de celle-ci et une telle prévision dans la convention de droit uniforme. Il ne s'agit dans la situation actuelle, même si l'idée est ancienne, que d'un vœu pieux.

(cf. la thèse de K. Parrot, L'interprétation des conventions de DIP, qui exprime son scepticisme à l'égard de la proposition d'instaurer un organe ayant compétence pour interpréter la norme internationale, n° 338 et suivants ; voir Marie- Camille Pitton, Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, n° 831, n° 883)

(voir l'article 11 du protocole du 20 février 2008 à la CMR, relatif à la lettre de transport électronique - protocole publié par décret du 3 janvier 2017-, qui prévoit que tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes concernant l'interprétation du protocole que les parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une des parties intéressées, devant la Cour Internationale de Justice, pour être tranché par elle. Chaque État peut cependant formuler une réserve pour écarter cette possibilité de recours devant la CIJ, article 12 du protocole. Le professeur J.P. Tosi nous indique qu'une telle disposition relève cependant du seul droit international public et qu'elle n'est pas destinée à dirimer les divergences d'interprétation d'une convention portant droit uniforme de la part des juridictions civiles ou commerciales des différents États signataires)

§ II. Le droit européen

Les règles émanant de l'Union européenne

L'Union dispose des compétences qui lui sont attribuées par les traités. C'est le principe de l'attribution des compétences. On assiste à l'époque contemporaine à la montée en puissance du droit européen qui assèche en partie le droit national interne et qui se présente en rival du droit uniforme mondial. En vertu de la théorie de la préemption, en matière de compétence partagée, ce qui est le cas des transports, si le législateur européen exerce sa compétence, il prive désormais les États membres du pouvoir de poser la norme.

Cécile Legros, L'intégration des conventions internationales dans le droit dérivé de l'Union européenne : l'exemple du droit des transports, in Mélanges Patrick Courbe, 2012, p. 367

A. Le règlement n° **2027/97** du 9 octobre **1997**, modifié et réécrit par le règlement n° **889/2002** du 13 mai **2002**.

Ce règlement soumet le transporteur européen de passagers et de bagages, titulaire d'une licence d'exploitation, à la convention de Montréal, qu'il s'agisse de transports internes, de transports entre pays membres de l'UE ou de transports avec les pays tiers. Le règlement européen intègre la convention internationale dans l'ordre juridique de l'UE. Cf. l'étude précitée de Cécile Legros aux Mélanges Courbe. Nous sommes en présence d'une imbrication des sources internationales et des sources européennes. C'est un exemple d'une convention internationale intégrée dans un texte de droit dérivé. Il s'agit d'un dispositif qui ne concerne pas les transporteurs extérieurs à l'UE.

[Transport interne. Un transport entre Cayenne et Bordeaux effectué les 24/25 juin 2004 est soumis à la convention de Montréal du 28 mai 1999 compétente en vertu du règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 applicable à la date des faits litigieux, décide un arrêt de la 1^o chambre civile du 15 janvier 2014, Bull., n° 11-21394, cf. D. 2014.1084, obs. Paulin. Décision étonnante, car la convention de Montréal n'est entrée en vigueur pour la France et pour l'UE que le 28 juin 2004, donc postérieurement à ce vol. Le règlement du 13 mai 2002 (modifiant celui de 1997) indique très nettement dans son article 2 qu'il s'applique à compter de la date de son entrée en vigueur (publication au JO) ou de l'entrée en vigueur de la convention de Montréal pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier.]

Un transport aérien effectué par Air France entre Paris et Minsk : le règlement européen soumet ce transport effectué par un transporteur français à la CM, bien que la Biélorussie n'ait pas adhéré à la convention de Montréal. L'application de cette législation européenne est ici liée à la qualité de transporteur communautaire effectuant le transport : c'est le retour à la personnalité des lois.

La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire (i.e. titulaire d'une licence d'exploitation) envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité, article 3 § 1.

Le même déplacement effectué par un transporteur biélorusse, le transport sera en revanche soumis à la CV, la Biélorussie n'ayant pas adhéré à la CM.

Le transport de passagers entre deux États européens est-il un transport international immédiatement soumis à la CM (tous les États membres de l'UE ont signé et ratifié la convention de Montréal) ou s'agit-il d'un transport intra-européen soumis au règlement de 1997 opérant un renvoi à la CM ?

La CJUE soumet dans une affaire de perte de bagages dans un transport de 2008 entre Barcelone et Paris le litige au règlement n° 2027/97, celui-ci soumettant la responsabilité du transporteur aux dispositions de la CM, ainsi arrêt Espada Sanchez du 22 novembre 2012, C-410/11. La soumission à la CM est médiate et non immédiate !

Un auteur note avec perspicacité la tendance générale des autorités de l'UE d'exclure les États membres de la scène internationale, Édouard Treppoz, Revue des contrats, juillet 2014, p. 251.

L'UE a tendance à voir dans ces vols plus des vols intra- communautaires que des vols internationaux, la vision fédéraliste est prégnante.

B . Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard important au départ

Ce règlement européen instaure un système rival, parallèle ou complémentaire à la convention de Montréal mettant, en cas de refus d'embarquement, d'annulation du vol et de retard, des obligations d'assistance à la charge du transporteur et instaurant un système d'indemnisation forfaitaire.

Cette législation a donné lieu à une abondante jurisprudence, aussi bien à l'échelon des juridictions tant du premier que du second degré qu'à celui des cours suprêmes nationales et de la Cour de justice de l'Union européenne. La doctrine publiée sur la question est également bien nourrie.

V.G., Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverses et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004,

Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports [Scapel], 1^o partie, 2010 p. 211-230 et 2^o partie, 2011, p. 5-21

Naveau, Godfroid et Frühling, op.cit., n° 246 et s.

Frühling, Decat & Golivaux, Panorama de la jurisprudence communautaire rendue en application du règlement n°

261/2004 sur les droits de passagers, Revue de droit des transports, juillet 2012, dossier 15.

J.P. Kesteloot, L'indemnisation des victimes de refus d'embarquement, de vols annulés ou retardés, Revue générale des assurances et responsabilités, 2005 n°13 995

Vincent Correia, Jurisclasseur transports, fascicule 930, qui cite une multitude d'articles de toute langue, sauf le mien, publiés sur la question !

Consulter le numéro 2012/4 de la revue européenne de droit de la consommation réunissant, direction Cheneviere et Verdure, une pluralité d'études relatives aux droits des passagers.

Nicolas Balat et alii tiennent un colloque à Valenciennes le jeudi 4 avril 2019, Regards civilistes sur le règlement 261/2004.

(Certains avaient émis l'idée de l'incorporation, à l'annexe 9 à la convention de Chicago, intitulée Facilitation, de normes concernant les droits des passagers en cas d'annulation ou de retard du vol. Une telle solution aurait le mérite de sortir du dédale des réglementations nationales incompréhensible pour le passager lambda voyageant à l'international.

L'assemblée générale de l'OACI de septembre 2013 avait émis un vœu en ce sens.

Un communiqué de l'OACI du 9 juillet 2015 indique l'adoption, par le Conseil de cette organisation, de principes de base pour la protection des consommateurs. Une information devrait être donnée aux passagers avant même le voyage, la transparence des prix est proclamée comme un droit fondamental du consommateur. Les passagers doivent durant le voyage et en cas de perturbation recevoir toute attention. Il pourrait s'agir d'un réacheminement, d'un remboursement, d'une protection ou d'une indemnisation. Les partenaires du transport devraient en cas de perturbation majeure entraînant des annulations de vol en chaîne mettre en place un plan pour sortir de cette situation de crise. Le traitement des plaintes et réclamations, le voyage accompli, devrait être assuré de façon efficace.

Il semble bien que chaque État élaborerait son dispositif, il n'y aurait pas une réglementation unique et uniforme pour l'ensemble des transports assurés à travers le monde. La diversité des règles subsisterait, certains États étant plus favorables aux passagers, d'autres moins "avancés")

Le domaine d'application du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004

Le règlement de 2004 et l'abondante jurisprudence à laquelle il a donné lieu ont déterminé les conditions d'application de ce dispositif de matrice consumériste.

Le destinataire de la norme européenne, l'obligé, le débiteur, est en principe le transporteur aérien effectif, qui ne s'identifie pas forcément avec le transporteur contractuel.

Le règlement ne saurait viser l'ensemble des transports aériens accomplis dans l'espace aérien mondial.

Le principe de territorialité intervient, mûtiné d'un emprunt à la personnalité des lois.

Le règlement s'applique en principe à l'ensemble des vols décollant d'un aéroport situé sur le territoire d'un État de l'UE.

Il s'applique également en principe à un transport en provenance d'un État étranger à l'UE en direction d'un aéroport situé dans l'UE, du moment que le transporteur relève de l'UE.

Il ne s'applique pas à un transport effectué par un transporteur non européen depuis l'étranger en direction de l'UE.

Le bénéficiaire du dispositif consumériste est un passager, disposant d'une réservation confirmée et s'étant présenté à l'enregistrement.

1° point. La détermination du transporteur, débiteur des prestations et indemnités prévues par le système consumériste : **le transporteur aérien effectif**

Les rédacteurs du règlement n° 261/2004 avaient fait preuve de réalisme. Comme nombre de déplacements ne sont plus toujours assurés par la compagnie qui avait délivré le billet et pris l'engagement de transporter, c'est à celui qui doit dans les faits exécuter le vol que le droit européen va imposer un certain nombre d'obligations envers les passagers désorientés par un incident de voyage, comme un refus d'embarquement, une annulation de vol ou un retard au départ.

Le débiteur des obligations légales édictées par le règlement est donc représenté par le transporteur aérien effectif.

Le transporteur aérien effectif est défini comme un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans

le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager (article 2, a), du règlement n° 261-2004).

Si les auteurs du règlement européen de 2004 avaient pris le transporteur effectif pour cible, c'est que le dispositif européen, au moins dans sa version textuelle, concerne essentiellement la période précédant le départ de l'avion. Il envisage la possibilité d'incidents au départ. Les sièges de l'avion ont été ultra réservés, certains passagers détenteurs d'un billet devront par la force des choses rester à terre, c'est au transporteur qui va faire décoller l'avion de régler la difficulté. Un vol est annulé soit de façon impromptue : c'est au transporteur qui devait effectuer le vol et qui pour des raisons diverses en exclut l'accomplissement de régler dans l'immédiat la situation des passagers en carafe. Un important retard pointe au départ, les passagers perdent patience dans les bâtiments de l'aérogare, il faut les occuper, les rassurer, les prendre en charge, les restaurer, c'est au transporteur qui doit exécuter le vol de régler la situation de malaise.

La situation a évolué du fait d'une interprétation jurisprudentielle contra legem imposant au transporteur de payer une somme d'argent au passager, non plus seulement pour incident au départ, mais pour retard important à destination. Le dispositif européen, à tort ou à raison, vise désormais aussi bien la situation d'avant départ que la situation à l'arrivée. Le transporteur aérien effectif est peut-être un transporteur extra européen, le déplacement étant composé d'une suite de vols interrompus par des correspondances. Le transporteur effectif n'est pas forcément le plus facile à saisir par le passager retardé, c'est la raison pour laquelle dans ces circonstances particulières susceptibles d'être ultérieurement généralisées, la jurisprudence européenne, statuant hors des prévisions du législateur européen mais en harmonie avec le système jurisprudentiel qu'elle instaure, tend à réputer transporteur effectif pour en faire le débiteur de l'indemnité pour retard à l'arrivée, le transporteur contractuel, même s'il n'avait pas effectué le vol sur lequel le retard a été relevé, du moment qu'il avait effectué la première phase de transport. L'idéologie consumériste est ainsi satisfaite, le passager retardé trouve dans le transporteur contractuel communautaire un débiteur tout trouvé.

Le transporteur effectif est devenu un sujet à contenu variable.

Il n'est pas impossible que le transporteur effectif ne soit pas identique, selon qu'on se place dans la phase départ ou dans la phase arrivée.

Le transporteur de fait, celui qui dispense effectivement et réellement la prestation de transport, est incontestablement transporteur aérien effectif. Qu'il soit le transporteur contractuel ou qu'il soit un transporteur de fait, comme un transporteur substitué, un sous transporteur ou un sous-traitant.

Il suffit de se référer à l'article 3 § 5 du règlement n° 261-2004 :

« Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2.

(Le considérant 7 est encore plus explicite : Afin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou qui a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (Dry Lease) ou avec équipage (Wet Lease), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime)

Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné. »

Le transporteur effectif est censé agir, en donnant des informations, en offrant des boissons, en indemnisant, au nom du transporteur contractuel. Il dispose ainsi éventuellement d'un recours contre ce dernier, à apprécier dans le cadre de leurs relations contractuelles.

Le transporteur non contractuel effectuant le vol est bien transporteur effectif, il correspond à la définition donnée par l'article 2 du règlement : on entend par transporteur effectif celui qui réalise un vol au nom d'une autre personne qui a conclu un contrat avec le passager.

La situation en cas d'affrètement

Qui est transporteur aérien effectif du frêteur ou de l'affrêteur ?

Le Landgericht de Hambourg a formé une demande de décision préjudicielle, le 11 septembre 2017, concernant l'affrêteur : Doit-il être réputé transporteur aérien effectif ?

L'affrêteur n'assumait pas en l'espèce la responsabilité opérationnelle principale pour les vols en question.

La confirmation de réservation du passage mentionne que le vol est assuré par ce même transporteur.

Deux possibilités de réponse.

Soit on considère que frêteur et affrêteur sont tous les deux transporteurs aériens effectifs. Ils sont tous les deux transporteurs en commun. Ils prennent part, tous les deux, à la réalisation du vol.

Soit on préfère une analyse de nature réaliste : l'affrêteur n'a pas la gestion nautique de l'aéronef, ce n'est pas lui qui en fait effective le transport. Le transporteur aérien effectif, c'est le frêteur. Le considérant 7 est ce sens. Quitte à ce que celui-ci se retourne, une fois ses obligations assumées, contre le transporteur contractuel au nom duquel il est censé agir. Ce n'est pas ce que décide la décision de la CJUE rendue le 4 juillet 2018, C-532/17.

Thomson Airways avait dans le cadre d'un contrat de location avec équipage, Wet Lease, mis un avion et son équipage à la disposition de TUIfly, Thomson est le frêteur, TUIfly est l'affrêteur.

Le contrat avait réparti les attributions entre les deux contractants.

TUIfly est chargé des services au sol, de l'accueil des voyageurs, du bien être des passagers, de la manutention du fret, de la sécurité, de l'organisation des prestations à bord. C'est TUIfly qui a sollicité les créneaux horaires, qui a commercialisé les vols et obtenu les autorisations.

Les passagers, victimes du retard, bénéficiaient d'une confirmation de réservation pour un vol de Hambourg à Cancun. Le numéro du vol et son code identifiaient TUIfly. La réservation indiquait que le vol était effectué par Thomson.

Thomson a refusé de payer l'indemnisation prétorienne, déniait posséder la qualité de transporteur aérien effectif.

L'arrêt considère que le transporteur effectif se caractérise par deux traits.

D'abord il assure la réalisation d'un vol, ensuite il y a l'existence d'un contrat avec le passager.

L'arrêt considère comme concluante la première condition : le transporteur effectif effectue une opération de transport aérien, il fixe l'itinéraire, il fait une offre de transport à la clientèle. L'arrêt en déduit que Thomson, le frêteur, ne mérite pas d'être qualifié de transporteur effectif, Thomson a fourni l'avion et l'équipage, mais c'est TUIfly qui a décidé la fixation de l'itinéraire et la réalisation du vol. Thomson ne saurait être qualifié de transporteur effectif.

La solution protège les intérêts des consommateurs, qui n'auront pas à tenir compte des arrangements pris entre les deux transporteurs.

L'arrêt donne une solution impressionniste qui n'est pas forcément aisée à mettre en œuvre. L'affrêteur avait en l'espèce un rôle important dans le montage de l'opération de transport, il en avait largement la gestion commerciale. Il n'en demeure pas moins qu'il n'était pas aux commandes de l'appareil. La solution conduit à instituer en matière d'affrètement une sorte de présomption permettant de voir dans le transporteur contractuel le transporteur aérien effectif, du moment que celui-ci a eu le management du vol. La figure du frêteur s'efface, il n'est qu'un agent technique subordonné du transporteur contractuel.

L'identification du transporteur aérien effectif est également posée de façon indirecte dans une affaire soumise le 24 avril 2019 à la CJUE par le Landgericht de Stuttgart, cas Eurowings c. GD,HE, IF, C-334/19, JOUE du 26 août 2019. Le transporteur aérien affrète l'appareil et l'équipage au « transporteur aérien effectif ». On est dans le cadre de location d'avion avec équipage, Wet Lease. Le transporteur aérien n'assume pas la responsabilité opérationnelle pour les vols. Le vol est annulé ou retardé à raison d'une grève sauvage du personnel navigant du transporteur aérien (déguisée sous la forme de l'absence inopinée pour maladie d'une partie importante du personnel navigant). Nous ne voyons pas clairement qui est frêteur et qui est affrêteur dans ce cas d'espèce.

Le vol avec correspondances

La jurisprudence de la CJUE a tendance à mettre le transporteur contractuel, opérateur de la première phase de vol, mais non auteur du vol subséquent retardé, au rang des transporteurs aériens effectifs.

Il va de soi que si le transporteur contractuel, celui qui a conclu le contrat de transport avec le passager, accomplit lui-même la prestation de transport convenue, il est réputé transporteur aérien effectif. Le fait et le droit concordent. Comme le définit l'article 2 du règlement n° 261/2004, on entend comme transporteur aérien effectif un transporteur aérien qui réalise (ou a l'intention de réaliser) un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager.

On avait tendance à considérer, en s'en tenant aux dispositions du règlement, que si le transporteur contractuel n'assumait pas en personne la conduite du vol, mais le faisait effectuer par un tiers, il n'était pas réputé transporteur aérien effectif. Il ne réalisait pas le vol. Il échappait aux sujétions prévues par le règlement.

La jurisprudence récente va plus loin. Même si le transporteur contractuel n'avait pas la maîtrise technique et instrumentale du vol, il y a une certaine tendance à voir en lui, dans certaines circonstances, un transporteur effectif, même s'il ne l'est pas en fait. La jurisprudence contemporaine montre qu'une compagnie peut être qualifiée transporteur effectif, soumise au règlement de 2004, sans être transporteur de fait au sens qu'avait voulu donner à ce terme la convention de Guadalajara. Le droit aérien européen cultive son autonomie conceptuelle face aux enseignements tirés des conventions portant droit uniforme.

L'arrêt, rendu sans conclusions écrites de l'avocat général, par la CJUE le 11 juillet 2019, affaire C-502/18, est parfaitement typique de cette évolution favorable aux intérêts des consommateurs. L'espèce concerne un déplacement aérien, composé de deux segments de vol, réalisés par deux transporteurs distincts. Onze passagers se rendaient de Prague à Bangkok. Ils avaient effectué la réservation de vol pour la totalité du trajet auprès de la compagnie tchèque, Ceské aerolinie. Le transporteur tchèque effectue normalement la première partie du trajet entre Prague et Abou Dhabi, les passagers arrivent à l'heure à l'aérodrome de correspondance. La seconde partie du trajet est effectuée en revanche en partage de code entre l'émirat du golfe persique et la capitale siamoise par la compagnie Etihad, alors que les passagers sont victimes à destination d'un retard de 488 minutes.

Ils ne s'adressent pas à la compagnie du golfe persique, compagnie extra européenne, pour obtenir l'indemnisation prévue en cas de retard par le droit prétorien européen, mais à la compagnie tchèque, qui n'avait nullement effectué la réalité du second vol, marqué par un retard, mais qui détient la qualité de transporteur aérien communautaire. Le transporteur tchèque refuse de prendre la qualité de transporteur effectif du second vol et d'indemniser sur le fondement du dispositif européen.

L'instance se déroule à Prague, émaillée par différentes décisions non concordantes.

La CJUE est appelée à conférer ou non la qualité de transporteur aérien effectif pour la totalité du déplacement aérien au transporteur tchèque, certes incontestable transporteur contractuel et incontestable transporteur effectif de la première phase du déplacement s'étant effectué sans incident.

C'est le premier parti qu'elle adopte, mettant ainsi à la charge du transporteur contractuel l'obligation indemnitaire découlant du dispositif européen, bien qu'il n'ait pas effectué le vol ayant donné lieu à retard à destination finale.

L'arrêt attribue au transporteur tchèque, alors que le vol litigieux a été en fait l'œuvre d'Etihad, la qualification de transporteur aérien effectif pour la totalité du transport, ce qui le fait débiteur de l'indemnisation créée par les arrêts Sturgeon (2009) et Nelson (2012).

L'arrêt considère que deux conditions sont exigées pour qu'un transporteur soit qualifié de « transporteur aérien effectif » : 1. Une condition tenant à la réalisation du vol, 2, l'existence d'un contrat conclu avec un passager. Qu'un transport ait été conclu entre la compagnie tchèque et les passagers retardés à l'arrivée est un élément indubitable. Que la compagnie tchèque ait réalisé le vol en cause, c'est plus que douteux, la réalisation du vol en cause - non le déplacement en cause - avait été l'œuvre d'Etihad. On ne peut aller contre le fait.

L'arrêt contient un certain nombre d'affirmations selon lesquelles que le transporteur contractuel tchèque n'était pas le véritable transporteur du vol retardé. La solution le qualifiant de transporteur effectif repose sur un artifice. Le transporteur aérien effectif n'est plus forcément le transporteur de fait.

L'attendu 29 de l'arrêt affirme que le transporteur des émirats était bien transporteur effectif du second vol, mais comme le transporteur tchèque était transporteur contractuel et qu'il avait effectué la première phase du déplacement, il était tenu contractuellement envers les passagers. Purement affirmation. Il est douteux que le transporteur tchèque se soit engagé par contrat à payer l'indemnisation prévue par l'arrêt Sturgeon au cas où le transporteur du golfe persique parviendrait en Thaïlande avec plus de 3 heures de retard.

Certains pourront avoir la tentation de limiter la portée de la solution portée par cet arrêt du 11 juillet 2019, en prétendant que la solution se justifie par le contexte de l'espèce caractérisée par un vol avec correspondance : transport composé de deux vols, une correspondance hors UE, vol retardé en partage de code, vol considéré comme un tout indivisible du fait d'une réservation unique, première phase du transport accomplie par le transporteur contractuel.

Certes, le vol retardé était effectué en partage de code, le transporteur tchèque acceptait d'être partie prenante au

transport, le vol Abu Dhabi -Bangkok ne lui était pas étranger, la compagnie tchèque n'était certes pas aux commandes, mais le vol était en partie de sa responsabilité.

Certes, le transporteur tchèque avait effectué en personne le premier segment du déplacement. Le départ était effectué depuis un aéroport de l'UE, l'arrivée, la Thaïlande. Le règlement européen jouait certainement pour la première phase du transport. Mais le transporteur du golfe ne pouvait être considéré comme obligé par le dispositif européen en accomplissant un vol Émirats – Thaïlande. Les deux vols n'étaient pas tous les deux effectués par des sous-traitants. Le transporteur tchèque avait déclenché, en effectuant le premier vol, le système mettant à sa charge des obligations découlant du droit européen. Il avait mis le doigt dans l'engrenage. Comme l'indique l'arrêt à propos des vols avec correspondances, le transporteur aérien effectif, transporteur contractuel de surcroît, ayant réalisé le premier vol ne peut pas se retrancher derrière la mauvaise exécution d'un vol ultérieur opéré par un autre transporteur aérien. Ce n'est pas la règle selon laquelle l'accessoire suit le principal, c'est l'idée selon laquelle celui qui tire le premier est responsable du sort de la bataille même s'il s'en est ensuite dégagé.

Certes, le vol avait fait l'objet d'une réservation unique, il était dans la volonté des parties de voir dans le déplacement promis un tout indivisible, le transporteur tchèque en assumait la responsabilité de bout en bout. La seconde partie du vol relevait de son obligation.

La solution n'est que la pièce d'une jurisprudence évolutive, la CJUE assume la construction, arrêt par arrêt, d'un système favorable aux passagers, consommateurs de voyages aériens. La solution est certainement audacieuse, la motivation évoque un jeu de prestidigitation, nombre de motifs sont contradictoires ou insuffisants, la solution a toutefois sa cohérence. Quand une cour suprême crée, allant au-delà des textes, une obligation indemnitaire à la charge de transporteur aérien, il est dans la logique du système qu'elle puisse déterminer sans texte les sujets de cette obligation. C'est la logique de la jurisprudence source du droit. Le transporteur contractuel qui avait assumé la première phase du transport était tout désigné pour servir de bouc émissaire. Il était une cible de choix pour supporter le poids de l'indemnisation.

L'arrêt d'ailleurs affirme le besoin de privilégier les intérêts des consommateurs de voyages aériens. L'attendu 30 est très clair. Il invoque l'objectif d'assurer la protection des passagers consommateurs. L'obligation mise à la charge du transporteur contractuel, premier transporteur, mais étranger à la réalisation du second vol, - qualifié indûment de façon globale de transporteur aérien effectif - permet de garantir que les passagers seront indemnisés.

Le transporteur tchèque est qualifié une nouvelle fois, dans l'attendu 32, de transporteur effectif, alors que dans le même phrase l'arrêt ne craint pas d'affirmer que le vol n'a pas été effectué par lui. Un transporteur peut être effectif sur un vol sans avoir eu à transporter. La cour feint d'ignorer le principe de non contradiction.

La logique régnant à Luxembourg n'est pas celle du commun.

L'effectivité est un concept flexible.

L'arrêt donne in fine un lot de consolation au transporteur contractuel, confirmant sa possibilité de se retourner contre le transporteur ayant effectué de facto le second vol. Tout dépend des prévisions contractuelles contenues dans l'accord de partage de code conclu entre les deux compagnies. La compagnie des émirats n'est pas liée par le règlement européen, mais si par sa faute elle a créé un passif à la charge du transporteur contractuel elle peut être amené à en répondre.

L'essentiel était de permettre aux passagers de trouver sans trop de peine un débiteur.

La solution est certes contraire à la lettre, mais elle est conforme à l'esprit du système mis en place par le règlement de 2004 et remodelé par la jurisprudence de la cour.

Il aurait été plus franc, de la part de la cour se livrant au droit libre, de déclarer de façon péremptoire qu'en présence d'un retard imputable à un transporteur effectif demeurant en dehors de l'Union le transporteur contractuel communautaire, responsable de la délivrance d'un titre unique de transport, supportait la charge de l'indemnisation. Le transporteur effectif non contractuel est en effet réputé agir au nom du transporteur contractuel, cf. article 3 § 5 du règlement 261/2004. Le transporteur contractuel agissait, sur la seconde phase du transport, par personne interposée. L'obligation d'indemniser en cas de retard peut être mise à sa charge en cas de défaut du transporteur substitué qu'il s'était choisi. C'est une hypothèse banale de responsabilité contractuelle du fait d'autrui. On aurait ainsi évité les contorsions sémantiques visant à qualifier de transporteur effectif d'un vol une compagnie qui ne l'était pas.

On ignore quelle serait la solution que donnerait la Cour de Justice dans l'hypothèse d'un déplacement à réservation unique composé de deux ou plusieurs vols, aucun n'étant accompli en fait par le transporteur contractuel européen, la

première phase avec départ d'un aéroport relevant de l'UE étant l'œuvre d'un transporteur substitué, les autres phases assurées à partir d'aéroports non européens par des transporteurs extra européens, le retard à destination finale étant relevé sur le vol ultime. Qui sera qualifié de transporteur aérien effectif et de débiteur de l'indemnisation pour retard important à l'arrivée ? Le transporteur contractuel responsable du fait d'autrui ? Le premier transporteur effectif ayant décollé depuis l'Europe et supportant le poids de la dette pour retard au point final d'arrivée ? Voir aucun des deux..

La CJUE est saisie d'une demande émanant de l'Amtsgericht de Hambourg du 27 février 2019.
Le transport était constitué de deux phases. Sur le premier vol, le passager est victime d'un léger retard de telle sorte qu'il est dans l'impossibilité de prendre un vol de correspondance direct. Il prend un second vol et parvient à destination finale avec un retard de plus de 3 heures. Les vols étaient assurés par des transporteurs différents. La réservation avait été confirmée par une agence de voyages qui avait combiné pour son client les vols en question.
Affaire C-190/19, MG, NH c. Germanwings.
JOUE du 24 juin 2019.

2° point. Les paramètres des vols relevant du règlement européen de 2004

Quels sont les transports aériens qui entrent dans le domaine d'application du dispositif européen ?

Le règlement exige un transport de personnes sur des avions motorisés à ailes fixes.
Exclusion a contrario du transport par hélicoptère.

Le règlement est en principe étranger au transport ferroviaire.

Le billet train - air

Le tribunal de première instance francophone de Bruxelles demande le 28 décembre 2017 à la CJUE, Reich et autres c. KLM, C-730/17, si le passager, victime d'un retard de train, peut exiger l'indemnisation sur le fondement du règlement n° 261/2004. Le transporteur avait conclu un contrat de transport aérien avec des clients. Il y avait un trajet préliminaire en train pour les acheminer à l'aéroport d'envol. Les clients n'avaient aucun lien contractuel avec l'entreprise de chemin de fer, alors que celle-ci était en relation avec le transporteur aérien. Du fait du retard du train, les passagers n'avaient pas pu prendre l'avion à l'heure convenue.

Un transport multi modal.

A priori, l'affaire ne devrait pas relever du règlement aérien, les clients sont certes parvenus avec retard à destination finale, mais à raison d'une défaillance d'un transporteur ferroviaire. Le transporteur contractuel n'effectuait pas en personne le trajet en chemin de fer, il n'était pas transporteur effectif. Les voyageurs pourraient invoquer la législation en matière de retard dans le transport ferroviaire. Ils devraient pouvoir également engager la responsabilité, dans les termes du droit commun, du transporteur aérien, garant des agissements du transporteur ferroviaire de fait, son substitut.

Les points de contact.

L'aéroport où s'opère le décollage est déterminant : il faut envisager deux hypothèses selon que l'avion décolle, au départ, d'Europe ou d'un aéroport non européen.

1° hypothèse : Le départ d'un aéroport européen, art 3 § 1, a)

Le transport a pour point de départ un aéroport situé dans un État européen.

. Vol simple

Le vol au départ de l'UE, qu'il soit effectué par un transporteur européen ou non européen, est soumis au règlement de 2004 dans les deux cas.

Un vol entre la métropole et la Réunion est soumis au règlement.

Un départ depuis Tahiti n'est pas un départ depuis un aéroport relevant de l'UE. La Polynésie est un territoire et pays d'outre-mer ; sauf précision contraire inexistante en l'espèce le droit européen ne s'applique pas à Tahiti.

. Le vol avec escale

Les mêmes solutions devraient s'appliquer. C'est un même vol qui est programmé. Il n'y a pas deux vols distincts et autonomes. Le règlement européen doit régir le transport dans sa globalité. C'est le point de départ qui est déterminant.

. Le vol avec correspondance(s)

Il s'agit d'un transport composé de deux ou plusieurs vols. Le transport a son départ dans l'UE, le passager effectue une correspondance dans un aéroport hors UE, l'arrivée à destination finale se fait dans un aéroport hors UE.

Le passager a décollé depuis un aéroport européen. Il effectue le premier segment de transport en atterrissant hors UE. Il prend alors, après une attente relativement brève, un second vol pour parvenir à destination finale hors UE.

Le vol depuis Paris jusqu'à Kuala Lumpur avec correspondance à Dubaï

Nous disposons d'un arrêt de la première chambre civile de la Cour de cassation du 30 novembre 2016, n° 15-21590, Dalloz, 2017.484, note Poissonnier et Dupont, Responsabilité civile et Assurances, n° 2, février 2017, commentaire 53 par Laurent Bloch, D. 2017.1447 observations Kenfack.

Un transport est effectué par la compagnie Emirates depuis un aéroport situé dans l'UE (Paris), le vol n'est pas direct, une correspondance est prévue à Dubaï. Un retard de plus de 2 heures se produit au départ du premier tronçon Paris-Dubaï, de telle sorte que le passager manque la correspondance à Dubaï.

L'arrivée, à la destination finale, s'effectue à Kuala Lumpur (Malaisie) avec un retard de 10 heures par rapport aux prévisions.

Emirates s'efforce de soutenir que Dubaï, point de départ du second vol, n'étant pas dans l'UE, le règlement européen ne s'appliquait pas à la demande d'indemnisation émanant du passager retardé à destination finale. Le second vol avait ses caractéristiques propres, son programme n'avait pas la France comme point de départ.

Le règlement européen se serait appliqué sans contestation possible s'il s'était agi d'un vol direct sans escale, ou même vraisemblablement d'un vol avec escale, France-Malaisie.

La 1^o chambre civile envisage toutefois ce transport aérien subdivisé en deux vols distincts, assurés par le transporteur des émirats, comme un tout indivisible. Le règlement s'imposait au départ de l'UE à la compagnie non européenne. Elle est tenue d'indemniser le passager, victime d'un retard important à la destination finale.

La correspondance ne rompt pas la protection consommériste.

Le retard à destination finale rend les solutions européennes applicables.

La Cour de cassation se prévaut de la jurisprudence Folkerts du 26 février 2013 de la CJUE. Cf. infra.

De tels transporteurs arabo persiques pourraient avoir, pour évincer l'application de cette jurisprudence, la tentation - même si cette solution n'est pas très réaliste pour des raisons techniques - de délivrer au passager deux billets distincts correspondant à deux vols indépendants l'un de l'autre.

Le vol Berlin - Agadir avec correspondance à Casablanca

La CJUE avait été invitée, le 12 septembre 2017, par le Landgericht de Berlin, à donner son interprétation dans le cadre d'une espèce similaire à la précédente. JOUE du 11 décembre 2017, affaire Claudia Wegener c. Royal Air Maroc. Le contentieux concerne un transport effectué par Air Maroc à destination d'un État étranger à l'Union européenne (le Maroc), le vol comporte, avec un changement d'appareil, une escale sur un aéroport en dehors du territoire de l'UE.

Le départ du passager s'effectuait depuis un aéroport dépendant d'un État membre de l'UE, Berlin. L'arrivée à destination finale, est à Agadir, dans un aéroport extra européen, avec un retard important. Le vol est un, même s'il comporte un arrêt à Casablanca, avec un changement d'appareil. L'article 2, h, du règlement n'exclut pas de son domaine les vols avec correspondances. Le dispositif consommériste doit s'appliquer. C'est la solution prévisible que donne la CJUE dans son arrêt du 31 mai 2018, C-537/17. La décision met l'accent sur l'existence d'une réservation unique, signe de l'unité de l'opération de transport. Le changement d'appareil est sans incidence sur l'unicité du transport.

Il nous semble que la solution ne vaut qu'en présence d'une véritable correspondance, c'est-à-dire d'un séjour bref sur

l'aéroport, où le passager est en attente du vol subséquent. Si le passager part en ville plusieurs heures, voire un jour ou deux, en promenade de découverte, l'existence de la correspondance devient discutable. La seconde tranche du transport, nous semble-t-il, aurait conquis son autonomie. C'est le concept de correspondance qui mérite d'être intellectualisé et cadré.

[Une juridiction viennoise demande si on est toujours en présence d'un transport unique face à un déplacement composé de deux vols, le passager disposant, suite à une réservation conjointe, d'un seul billet avec un seul numéro, alors qu'à l'issue du premier vol il disposait de plus de 13 heures avant d'entreprendre le second. Le Handelsgericht de Vienne demande le 26 avril 2018 à la CJUE si on se trouve ou non en présence d'un vol avec correspondances au sens de l'article 2 du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004, affaire Kamu Passenger & IT Services, C-289/18] (La passagère avait été victime à Casablanca d'un refus d'embarquement sur le vol à destination d'Agadir, le siège ayant été attribué à un autre client. La passagère a alors pris le vol suivant et est parvenue à destination finale avec un retard de 4 heures, par rapport à l'horaire initial. La demanderesse a préféré se placer en termes de retard souffert sur un transport indivisible, même composé de deux segments de vol, plutôt que d'invoquer un refus d'embarquement sur le second vol programmé, qui risquait d'échapper au règlement européen)

2° hypothèse : Le départ d'un aéroport extra européen en direction d'un aéroport européen : l'atterrissage en Europe

Le vol part de New York, de Mexico ou d'Alger, direction la France.

Il faut alors distinguer, pour savoir si le règlement européen est invocable, selon que le transporteur relève ou non d'un État européen : le transporteur est-il un transporteur européen ou un transporteur étranger à l'Union européenne ?

α) Le transporteur aérien qui assume le vol est un transporteur européen

Le transporteur est un transporteur communautaire, il possède une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre de l'UE.

La CJUE considère qu'un entrepreneur qui a sollicité une licence d'exploitation, qui ne lui a pas encore été octroyée au jour du transport envisagé, ne relève pas du règlement n° 261/2004. Arrêt Breyer c. Sundair du 6 décembre 2018, C-292/18. Des époux avaient pris via TUI deux billets AR pour se rendre de Kassel à Palma de Majorque, les vols devant être assurés par Sundair. Aussi bien lors de la délivrance des billets qu'au moment de la date des vols, Sundair n'avait pas encore obtenu du Luftfahrtbundesamt la licence d'exploitation, délivrée ultérieurement. Les époux allemands avaient été transférés sur un autre vol effectué par un autre transporteur. Ils sont victimes d'incidents à l'aller et au retour. Ils assignent Sundair en justice réclamant l'indemnisation prévue par le règlement européen. [Sundair n'avait pas assuré les vols, il n'était pas transporteur effectif. L'action sur le fondement du règlement de 2004 était mal dirigée.] Aucune entreprise ne peut, établie dans l'Union, effectuer à titre onéreux des transports aériens de passagers si une licence d'exploitation ne lui a pas été délivrée. Elle ne peut effectuer aucun vol. Une entreprise ne disposant pas de la licence ne peut relever du règlement. Les passagers pouvaient éventuellement se prévaloir de la législation touristique, voire du droit commun, pour faire condamner l'agence et le transporteur. L'agence prenait un risque en vendant des billets d'avion pour des vols à accomplir par une entreprise non encore habilitée à effectuer des transports commerciaux et à prendre des passagers. L'entreprise de transport était imprudente en acceptant qu'on vende des billets sous son nom alors qu'elle ignorait si elle pourrait les honorer aux dates indiquées. L'ordonnance songe à la législation sanctionnant les pratiques commerciales déloyales. Amateurrisme ou spéculation hasardeuse. On retrouve le même questionnement avec la demande de décision préjudicielle du 22 octobre 2018 émanant du Landgericht de Berlin, Sundair, C-660/18.

La norme est double : il y a un principe, il y a une exception.

- i. Le règlement d'esprit consumériste s'applique au titre d'une solution générale : c'est le système de la personnalité des lois mis à la charge du transporteur européen. Celui-ci est européen, le droit européen de défense des intérêts des passagers consommateurs s'impose à lui. La nationalité du passager est en revanche

indifférente.

1^o Civile, 19 mars 2014, n^o 12-20917 : un transport Air France aller et retour Hanovre - Santiago du Chili, via Paris : il y a lieu de faire application du règlement communautaire

1^o Civile, 15 janvier 2015, Bull., n^o 13-25351 : un transport assuré en novembre 2011 par la société Corsair entre Miami et Paris : il y a lieu de faire application face à un retard de 6 heures la jurisprudence de la CJUE rendue sur le fondement du règlement n^o 261/2004 accordant une indemnisation aux passagers victimes d'un retard à destination finale de plus de 3 heures. Le transporteur est français.

(L'Amtsgericht de Hanovre le 8 janvier 2015, Alexandra Stück c. Swiss I.A, C-3/15, JOUE du 13 avril 2015, C 118/14, avait saisi la CJUE d'une demande de décision préjudicielle concernant un vol entre un pays tiers et la Suisse effectué par un transporteur suisse. La Confédération helvétique ayant adopté la réglementation européenne, les passagers ayant bénéficié d'un tel transport doivent a priori pouvoir invoquer les avantages que leur confère le règlement n^o 261/2004. Radiation de l'affaire en date du 8 juillet 2015, JOUE du 30 novembre 2015, C 398/24.)

ii. L'exception

Le règlement n^o 261/2004 ne lie pas le transporteur européen si les passagers en direction de l'UE bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance au titre de la législation de l'État de l'aérodrome de départ, art. 3 § 1 b).

(Ce qui aura pu être le cas du transport précité entre Miami et Paris, le droit américain prévoyant un système d'aide et d'assistance envers les passagers, mais le transporteur n'a pas fait valoir l'argument devant la Cour de cassation. Voir l'article de Christopher Kende et autres, *Développements récents en droit américain des transports*, Revue de droit des transports octobre 2012, chronique 8, qui présente au n^o 15 les grandes lignes de la réglementation émanant du département des Transports en matière de retard, de surbooking et d'interdiction des augmentations de prix une fois le billet acheté. La réglementation américaine émanant du département fédéral des transports a fait l'objet d'une réforme entrant en vigueur le 25 août 2015, voir le billet publié sur le site Condon/Forsyth en date du 21 août 2015. Sont visées les indemnités à verser par le transporteur en cas de refus d'embarquement, le retard des bagages ou le cas des tarifs dits erronés)

La question a été posée par le gouvernement français, dans le cadre d'un renvoi préjudiciel émanant d'une juridiction néerlandaise concernant un vol de retour de Quito à Amsterdam, soutenant la thèse de l'irrecevabilité de la demande de la cour de renvoi. Le vol était assuré par KLM, un transporteur européen, mais au départ de l'Équateur, État qui possède une législation accordant un régime d'assistance et d'indemnisation au bénéfice du passager retardé ou victime d'une annulation de vol. L'agent de la France considérait que le règlement n^o 261/2004 était donc inapplicable à l'espèce. Il était hors de question de s'interroger sur la portée du texte européen du moment qu'il ne gouvernait pas la cause de la passagère parvenue à destination en Europe avec 29 heures de retard. L'arrêt de la CJUE écarte la prétention française d'irrecevabilité de la demande de décision préjudicielle. La mise à l'écart de la solution européenne au profit du système équatorien était incertaine, il convenait que la cour statuât.

L'arrêt du 17 septembre 2015, Corina Van Der Lans c. KLM, C-257/14, RFDA 2015. 348 note Noura Rouissi, relève l'existence d'une controverse tenant à la diversité et à l'éventuelle contradiction des versions linguistiques du règlement européen.

Si on se fonde sur certaines traductions, la mise à l'écart du système issu du règlement n^o 261/2004 supposerait que les usagers victimes d'un incident de transport aient effectivement obtenu, pour écarter les dispositions européennes, des avantages, indemnisation, assistance, dans l'État tiers.

En revanche, d'autres versions linguistiques permettent d'écarter ex abrupto les solutions européennes du moment que le transporteur de l'UE effectuant un vol à partir d'un État tiers en direction d'un État européen, lorsque les passagers sont en droit d'exiger l'application de la législation sur l'assistance prévue par la loi de l'aérodrome du point de départ, qu'ils aient ou non bénéficié effectivement de cette aide.

L'arrêt retient une interprétation nuancée. Il ne semble pas que l'éviction des dispositions protectrices européennes

suppose que des protections aient été effectivement attribuées au voyageur dans l'aéroport de départ. On s'en tient au droit virtuel. Il faut cependant pour évincer le droit protecteur européen que l'avantage prévu par le pays tiers réponde à la finalité de l'indemnisation garantie par le règlement et que les modalités soient équivalentes à celles prévues par l'UE. Il incombera à la juridiction néerlandaise, auteur du renvoi, d'examiner si les conditions d'éviction des solutions européennes d'assistance aux voyageurs sont remplies. L'éviction du droit européen est de droit étroit. Il est maintenu du moment que la législation locale est moins avantageuse pour le passager. Le droit européen sera évincé si le droit local épouse les standards du droit européen.

(Si le transporteur européen a de lui-même fait bénéficier, qu'il ait pensé exécuter les dispositions étrangères ou les dispositions européennes, le passager de la totalité des protections prévues par le droit européen, prise en charge, indemnisation, la problématique de l'application ou de l'éviction du droit européen se trouve sans objet, voir les Orientations interprétatives de la Commission de juin 2016, 2.1.3)

β) Le transporteur est extra européen

Il est américain, canadien, australien, algérien ... l'avion atterrit dans un aéroport relevant de l'UE.

. Le vol simple

S'il s'agit d'un vol au départ de Chicago en direction de Toulouse ou de Palerme effectué par un transporteur américain : le règlement européen ne s'applique pas, solution a contrario, voir considérant 23. (Le passager peut toutefois bénéficier de la réglementation locale, ainsi de la réglementation américaine similaire à celle prévue par l'Europe)

. Les vols aller-et-retour

Qu'en est-il lorsqu'on est en présence d'un transport UE – hors UE – UE, ou bien d'un transport hors UE – UE – hors UE ?

La jurisprudence donne son autonomie au vol de l'aller ainsi qu'au vol de retour. L'incident peut se produire à l'aller comme au retour. L'opération de transport n'est pas envisagée comme une opération unique et indivisible.

CJUE 10 juillet 2008, C-173-07, Emirates Airlines : un billet délivré par un transporteur non européen, départ d'un aéroport européen, destination aéroport non européen ; retour depuis cet aéroport non européen à destination d'un aéroport européen : le règlement européen ne s'applique pas au vol de retour.

1° Civile, 21 novembre 2012, n° 11-22552, Gaz. Pal. 17 janvier 2013, n° 17 p. 19 note Paulin et Carayol, Revue critique de DIP 2013.916, note Jean-Michel Jude : le transporteur est algérien, un billet aller et retour Paris /Annaba/ Paris ; lors du vol de retour Annaba -Paris, l'avion arrive à Paris avec plus de 3 heures de retard. Le passager assigne Air Algérie devant le juge de proximité qui applique le règlement européen de 2004. La cassation est prononcée pour fausse application du règlement. Le règlement est inapplicable à ce vol Annaba - Paris, la compagnie est algérienne, Annaba est en Algérie. [Le litige est soumis à la convention de Varsovie, l'Algérie n'ayant pas ratifié la convention de Montréal]

La cour d'appel de Papeete, 1° octobre 2015, Semaine juridique G, 11 janvier 2016, 33 obs. Pascal Gourdon : un transport à l'aller entre Papeete et Paris assuré par une compagnie de la Polynésie, retard à Paris de 3 H 57, il y avait eu un incident mécanique à Los Angeles et il avait fallu changer d'appareil. La Polynésie ne fait pas partie de l'UE, c'est un pays d'outre-mer, le point de départ n'était pas communautaire et le transporteur était détenteur d'une licence polynésienne et non d'une licence régie par le droit communautaire. Le règlement n° 261/2004 est écarté de la cause. Les Orientations publiées par la Commission en juin 2016 épousent la même solution, 2.1.1.

Un arrêt de la 1° Civile du 16 novembre 2016, n° 15-26774, concerne un retard sur un vol entre Phuket et la France,

assuré par la compagnie Malaysia Airlines. Le moyen annexé à l'arrêt dit applicable au litige le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004. Il devait s'agir d'un vol retour. Phuket est en Thaïlande, donc hors UE. Le transporteur est malais, la Malaisie ne fait pas partie de l'UE. Le règlement européen est inapplicable, à moins que le transporteur non européen n'ait inclus dans ses conditions générales de transport des dispositions protectrices reprenant le dispositif européen.

3° point. Le passager, bénéficiaire du dispositif consommériste

Le règlement ne profite pas aux passagers voyageant gratuitement, ni aux membres du personnel bénéficiant de tarifs réduits. Il bénéficie en revanche aux passagers ayant bénéficié sur la base d'un programme de fidélisation d'un billet à tarif avantageux. Voir Orientations interprétatives, 2.2.2.

Pour que le passager, victime d'un incident, puisse invoquer l'application du règlement, l'article 3 pose certaines exigences.

Ces exigences sont textuelles et valent de façon globale pour qu'un passager puisse se prévaloir du règlement. Des exceptions existent.

. 1° cas. Le passager doit disposer d'une réservation confirmée pour le vol concerné et il doit se présenter à l'enregistrement à l'heure indiquée (ou en l'absence d'heure indiquée, 45 minutes au plus tard avant l'heure de départ publiée).

Le règlement établit ainsi une double condition : le passager doit posséder une réservation confirmée, le passager doit s'être présenté à l'enregistrement.

1° condition. Disposer d'une *réservation confirmée* pour le vol concerné.

Une juridiction suédoise, dans une affaire Airhelp c. Thomas Cook Airlines Scandinavia, C-161/16, avait demandé à la CJUE si le passager, pour pouvoir bénéficier d'une indemnisation sur le fondement du règlement n° 261/2004, devait seulement avoir reçu une réservation confirmée pour le vol, à savoir le droit de voyager à bord de l'avion, ou s'il devait disposer d'un siège réservé, à savoir le droit d'avoir son propre siège dans l'avion, JOUE du 17 mai 2016. Affaire radiée. (Cette juridiction interrogeait également la CJUE sur la situation de l'enfant voyageant à tarif réduit, qui ne dispose pas de son propre siège au cours du trajet et qui voyage en compagnie d'un autre passager.)

2° condition. *S'être présenté à l'enregistrement*

Le passager qui se prévaut du règlement (et réclame une indemnisation au titre du retard) doit établir qu'il s'est présenté dans les temps à l'enregistrement.

[Cette exigence ne vaut pas pour l'annulation du vol, art. 3 § 2, a), où le passager est le plus souvent informé à l'avance et ne se rend pas alors à l'aéroport.]

Le domaine de l'exigence

Question préalable : la condition de présentation à l'enregistrement vaut-elle en présence d'un important retard à l'arrivée lorsque le passager retardé demande le paiement de l'indemnisation prévue par l'arrêt Sturgeon ?

On le pensait, un peu par paresse intellectuelle. Cette condition est posée en termes généraux par le règlement pour qu'un voyageur puisse se prévaloir de son application.

La condition est posée de façon générale par l'article 3 § 2 du règlement, pour déterminer les personnes pouvant se prévaloir du règlement, l'article 3 n'opère aucune distinction.

Sauf que la condition ne vaut pas en cas d'annulation du vol.

Les solutions de la jurisprudence française données avant la saisine de la Cour de justice

La jurisprudence française posait

- dans l'hypothèse d'un important retard à l'arrivée - la double condition de détention d'une réservation confirmée et de présentation à l'enregistrement.

Le passager doit établir qu'il s'était présenté à l'enregistrement pour obtenir le paiement de l'indemnisation découlant de la jurisprudence Sturgeon/Nelson.

Le débat rebondissait : Comment le passager établit-il la preuve de ce fait ?

La Cour de cassation s'était prononcée par deux fois pour l'application stricte des principes du droit de la preuve. Ces éléments sont des faits, la preuve est libre, mais la charge de la preuve incombe au demandeur.

La Cour de cassation, statuant en 1^o chambre civile, a rendu le 14 février 2018 un premier arrêt guère favorable aux prétentions des passagers, Arrêt n° 16-23205, publié au Bulletin, D. 2018 Actualités p. 461, RFDA 2018 17, article de Katianne Crouch et de Laura Debizet, RFDA 2018.71 note Ronny Ktorza.

L'arrêt décide que c'est au passager, demandeur de l'indemnisation pour retard, de faire la preuve qu'il ait embarqué et qu'il ait ainsi subi les effets du retard de l'avion.

Il était établi en l'espèce que les trois passagers sur un vol retour Paris-Miami avaient acheté et réservé les trois billets d'avion. La réservation avait été acceptée et enregistrée.

La haute juridiction, conformément à la lettre du règlement, exige de la part du demandeur la preuve de sa présentation à l'enregistrement.

La preuve de la présentation à l'enregistrement est celle d'un fait, qui devrait être libre. Cf. articles 1358 et 1382 du code civil. On devrait pouvoir avoir recours aux indices et aux présomptions.

Les demandeurs, d'après le juge du fond, ne produisaient pas d'éléments de preuve tangibles attestant qu'ils avaient embarqué et subi le retard de 5 heures à l'arrivée à destination, ils ne produisaient pas les cartes d'enregistrement ou d'enregistrement des bagages.

Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver, enseigne l'art. 1353 du code civil.

L'arrêt estime que cette preuve de la présentation à l'embarquement n'était pas impossible.

La solution très ferme adoptée par la haute juridiction, même fondée en droit pur, laisse un sentiment d'insatisfaction.

Question pratique :

Comment un passager demandeur d'indemnisation pour retard établit-il qu'il s'était présenté à l'enregistrement ?

M. Thierry Mazoyer indique dans sa note publiée à la Revista de derecho del transporte, n° 2018, n° 21, p. 285, que le passager se voit systématiquement remettre un justificatif d'embarquement à bord de l'avion, contrôlé par le personnel navigant lors de l'entrée du passager dans l'appareil.

La présentation de la carte d'embarquement ou d'enregistrement des bagages suffit-il ? Apparemment, oui, mais leur conservation, disent les annotateurs, n'est, à raison de leur petite taille, pas aisée. Les passagers devraient désormais sans difficulté établir leur présentation à l'enregistrement avec l'avancée de la technique, il leur suffit de retrouver la trace de leur carte d'embarquement dématérialisée. Les passagers en effet peuvent accéder à la carte d'enregistrement plusieurs heures avant le vol et la télécharger. Ils conservent ainsi la trace de la réservation et de cette carte sur leur ordinateur.

Le professeur Tosi est lapidaire : Gardons la carte d'embarquement.

La compagnie, de son côté, détient la liste des passagers montés à bord.

La police américaine, la police française détenaient la liste des passagers montés à bord.

La police accepterait-elle d'indiquer que le nom des demandeurs figure dans la liste des passagers embarqués ou se retrancherait-elle derrière l'observance du secret professionnel ? Cette réglementation a été posée pour des motifs de sûreté publique, et non pour une finalité d'intérêt privé. Ces listes sont rapidement détruites.

Maître Chassot suggère le recours aux mesures d'instruction envisagées par les articles 143 et suivants du code civil. Le

passager pourrait fonder sa demande sur le fondement des mesures d'instruction à futur, in futurum, de l'article 145 du code de procédure civile.

Les transporteurs se sont prévalus de cette jurisprudence pour obtenir le débouté des passagers retardés n'ayant pas conservé la carte d'embarquement.

La 1^o chambre civile réaffirmerait sa jurisprudence dans un arrêt du 12 septembre 2018, n^o 17-25926 : le vol en cause était un vol entre Pointe à Pitre et Paris. Le passager a été le 28/29 décembre 2013 victime à l'arrivée d'un retard de plus de 19 heures. Il demande à Airways France l'indemnisation prévue en cas de retard par la jurisprudence européenne. Il est débouté le 12 mai 2017 par la juridiction de proximité d'Aulnay-sous-Bois. L'intéressé qui produisait une réservation confirmée pour le vol en question ne prouvait pas s'être présenté à l'enregistrement. L'intéressé produisait deux attestations de proches, que la juridiction ne juge pas probantes. Le tribunal en revanche indique qu'il aurait retenu s'ils lui avaient été présentés la carte d'embarquement, des tickets nominatifs attestant de l'enregistrement de bagages en soute ou tout autre élément susceptible d'établir la réalité d'une présentation effective à l'enregistrement du vol. Le pourvoi est rejeté. Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. Le juge du fond apprécie souverainement la force probante des éléments produits devant lui. Fort bien, il ne faudrait pas cependant exiger du demandeur l'établissement d'une probatio diabolica. Tout témoignage ne devrait pas être systématiquement exclu, même si on peut craindre les attestations de complaisance.

La saisine de la CJUE

Le tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois a le 3 décembre 2018 présenté à la CJUE une demande de décision préjudicielle dans une affaire LC, MD c. easyJet, C-756/18. JOUE du 11 février 2019, C 54/12.

Il s'agissait d'un retard de plus de 3 heures en 2014 sur un vol entre Venise et Roissy.

Le tribunal pose deux questions.

La première : les passagers, pour se prévaloir des dispositions du règlement n^o 261/2004, doivent-ils prouver leur présence à l'enregistrement ?

Deuxième question. Si la réponse à la 1^o question est affirmative.

L'article 3 s'oppose-t-il à un système de présomption simple selon lequel la condition de présence du passager à l'enregistrement serait considérée comme établie, dès lors que ce dernier disposerait d'une réservation acceptée et enregistrée par le transporteur aérien effectif ?

Ordonnance rendue le 24 octobre 2019 par la CJUE, cf. infra.

Le tribunal d'Aulnay-sous-Bois émettait un doute sur l'exigence de l'exigence de l'article 3 dans l'hypothèse du vol retardé de plus de trois heures à destination finale

Demande de décision préjudicielle du 5 avril 2019, affaire C-286/19, JE, KF c. XL Airways, JOUE du 17 juin 2019.

Le tribunal d'Aulnay-sous-Bois demande à la CJUE si cette exigence de présentation à l'enregistrement vaut pour le passager, victime d'un retard à l'arrivée, et qui demande le bénéfice d'une indemnisation forfaitaire, indemnité qui n'était pas prévue par le règlement mais qui a été dégagée sans texte en jurisprudence. L'exigence de la présentation ne vaut d'après les textes qu'en cas de vol retardé au départ, ainsi qu'en cas de refus d'embarquement. La CJUE devra dire si la condition de présentation à l'enregistrement est opposable au passager retardé revendiquant l'indemnité créée par le droit prétorien pour un retard de plus de 3 heures à destination finale.

Si la jurisprudence a créé un droit à indemnisation au profit du passager retardé, c'est par analogie avec le droit reconnu par le règlement en cas d'annulation de vol.

On pourrait être tenté de dire : comme la condition n'est pas opposable au passager, victime d'une annulation de vol, elle ne devrait pas par analogie valoir pour le passager retardé. Le passager retardé a une créance d'indemnité qui suit le régime de la créance d'indemnité du passager au vol annulé.

Le droit à indemnisation est, quant au fond, une création jurisprudentielle en faveur du passager retardé à destination.

Les conditions de son obtention doivent être déterminées par le pouvoir prétorien, qui sous couvert d'interprétation crée la règle de droit.

Il nous semble d'une façon plus générale qu'un passager retardé ne peut prétendre à l'indemnisation prétorienne que s'il établit qu'il a été victime d'un retard, et pour cela il lui faut établir qu'il était physiquement présent lors du débarquement, ce qui suppose qu'il était monté à bord à l'aérodrome de départ. Cette preuve devrait être légère, car le transporteur

possède la liste des passagers embarqués et qu'il connaît de façon exacte l'heure précise d'arrivée de l'avion. Il lui est facile face à un tricheur de lui répondre qu'il ne figurait pas parmi les voyageurs montés dans l'avion.

Le tribunal d'instance de Nice dans une requête du 22 mai 2019 pose la même question dans une affaire VT, WU c. easyJet, C-395/19.

Le tribunal d'instance de Nice relance lui aussi le débat, C-395/19, en interrogeant en date du 22 mai 2019 la CJUE. Cette juridiction met à juste titre en relief l'évolution des techniques. La pratique, c'est l'édition électronique de cartes d'embarquement dématérialisées. C'est l'absence de tout horodatage des cartes d'embarquement papier. C'est l'absence corrélatrice de toute obligation de se présenter physiquement au comptoir d'enregistrement. C'est la détention par les seules compagnies aériennes de toutes les informations relatives à l'enregistrement des passagers jusqu'à la clôture des opérations d'enregistrement.

L'ordonnance rendue par la CJUE le 24 octobre 2019

La CJUE, dans l'affaire C-756/18, maintient l'exigence posée par l'article 3 du règlement n° 261/2004. Le demandeur d'indemnisation pour retard à destination finale doit établir avoir disposé d'une réservation confirmée pour le vol concerné. C'est à propos de la seconde exigence que l'ordonnance se fait sensible à la suggestion qui lui avait été faite par le tribunal d'Aulnay sous-bois dans sa première demande de décision préjudicielle d'instaurer une présomption simple : le passager qui a satisfait à la première exigence – il a prouvé détenir une réservation confirmée pour le vol en question – bénéficie d'une présomption d'une présentation à l'enregistrement. Le passager détenteur de la réservation est présumé s'être présenté à l'enregistrement.

Comme il s'agit d'une présomption simple, la faculté est ouverte au transporteur de la combattre et de la renverser. Le transporteur s'il prouve que le passager ne s'était pas présenté à l'enregistrement et que le demandeur ne se trouvait donc pas effectivement à bord de l'avion arrivé en retard, il sera déchargé de l'obligation d'indemniser.

L'ordonnance fait du droit prétorien sans texte, elle brise la jurisprudence de notre Cour de cassation, qui avait étonné, même si elle avait pour elle le droit strict, par sa sévérité et son caractère cassant.

Nous aurions préféré que la CJUE écarte, comme en cas d'annulation de vol, la double exigence. Il aurait toujours fallu que le demandeur établisse sa présence à bord de l'avion retardé. Il s'agit de faits, la preuve est libre. La juridiction du fond faisant appel à des présomptions de l'homme, comme la confirmation de la réservation. Il aurait fallu tenir compte également que la compagnie détient la liste des passagers embarqués et que le principe de bonne foi devait la conduire à la produire si elle niait l'absence du demandeur à bord.

(Le passager doit également établir qu'il a été victime d'un retard excédant 3 heures. Cette preuve, de facto, est difficile à administrer du propre chef du passager. La coopération du transporteur est indispensable.

On peut conseiller au passager d'exiger à l'arrivée la remise par le transporteur d'une attestation nominative de retard, d'où une perte de temps ...

Certains professionnels usagers quotidiens du transport aérien et victimes de retards fréquents nous disent s'abstenir de toute démarche et renoncer en fait à faire valoir leurs droits.)

. 2° cas. Le passager a été transféré, par le transporteur aérien (ou l'organisateur de voyages), du vol réservé à un autre vol, article 3, § 2.

Voir la demande de décision préjudicielle formée par l'Amtsgericht de Nuremberg, le 10 juillet 2017, C-418/17, dans une affaire Andreas Fabri et Elisabeth Mathes c. Sun Express Deutschland, JOUE du 16 octobre 2017. Il semble que les passagers détenteurs d'une réservation ont été transférés à l'initiative de l'organisateur du vol sur un autre vol. Y a-t-il refus d'embarquement ?

Droit uniforme et droit européen

La Cour de Justice dans un arrêt IATA du 10 janvier 2006, C-344/04, a admis la compatibilité du système instauré par le règlement européen en cas de refus d'embarquement ou d'annulation de vol avec le système issu de la convention de Montréal. Elle nie l'existence d'un conflit ou d'une contradiction entre les normes issues du droit uniforme et les normes

européennes. La Cour de justice minimise ainsi l'apport normatif de la convention de Montréal.

Elle prétend que l'incident de transport peut engendrer deux types de préjudice.

Premier modèle de préjudice : un préjudice général subi par l'ensemble des passagers, réparé par des rafraîchissements et une chambre d'hôtel.

Second modèle de préjudice : un préjudice individuel et particulariste, requérant une appréciation cas par cas, donnant lieu à une réparation individualisée.

La Cour de justice affirme - ce qui est une affirmation purement gratuite - que les auteurs de la convention de Montréal n'ont pas voulu soustraire les transporteurs à des formes d'intervention permettant de réparer les préjudices résultant des désagréments dus au retard d'une manière standardisée et immédiate.

Le dispositif européen est prétendument en amont de celui résultant de la convention de Montréal.

La Cour de justice commençait ainsi à mettre à mal, par cet arrêt de 2006, la suprématie de la CM et son exclusivité édictée en particulier par l'article 29 CM. Quand il y a retard, un législateur inférieur ne devrait pas pouvoir instaurer un autre mécanisme d'indemnisation que celui prévu par le dispositif mondial, même s'il peut imposer au transporteur des obligations pour permettre aux passagers en désarroi de faire face à une situation inattendue, style accorder de la nourriture et des rafraîchissements, assurer le repos et l'hébergement, faciliter le contact avec les proches.

Cf. la thèse de M. Laurent Chassot, n° 829.

Cette interprétation a été reprise et amplifiée par l'arrêt Sturgeon du 19 novembre 2009.

La confirmation de la jurisprudence Sturgeon par l'arrêt Nelson du 23 octobre 2012.

Les conclusions de l'avocat général rendues le 15 mai 2012 dans les affaires jointes Nelson et TUI Travel préconisaient la confirmation de la jurisprudence IATA et Sturgeon. La convention de Montréal a pour objet l'indemnisation d'un préjudice individuel donnant lieu à une appréciation cas par cas. Quant au règlement européen amplifié par une interprétation téléologique, il met en place des mesures réparatrices standardisées à caractère forfaitaire.

L'arrêt Nelson rendu par la CJUE le 23 octobre 2012 dans sa formation la plus solennelle confirme et ré affirme la jurisprudence Sturgeon.

La révision du règlement de 2004 et l'incidence des travaux de l'OACI

Ce règlement de 2004, pourtant minutieusement rédigé, distinguant soigneusement refus d'embarquement, annulation de vol, retard, a suscité de grandes difficultés d'interprétation, il a donné lieu à de multiples arrêts de la Cour de justice.

Ce qui n'est pas le signe d'une parfaite rédaction, mais celui de la résistance de certains transporteurs à l'appliquer et de l'opiniâtreté de certains passagers imbus de l'idéologie consumériste.

L'Europe

La Commission consulte et travaille à la révision du règlement de 2004. Voir l'avis du comité économique et social européen CESE, (2012/C 24/28), JOUE du 28 janvier 2012, C 24/125. Le Conseil de l'UE n'était pas parvenu à un accord en novembre 2013. La commission transports et tourisme du Parlement européen travaillait encore à cette révision en décembre 2013. Elle se veut favorable aux intérêts des passagers, la législation étant prétendument trop favorable aux compagnies. Voir Amélie Jouandet, L'émergence d'un droit du voyageur dans le ciel européen, p. 291-293, in Variations juridiques sur le thème du voyage, avril 2015. Si on accroît les obligations des transporteurs, ceux-ci auront la tentation légitime d'incorporer le prix de ce surcroît de garantie dans le prix des billets. Nous sommes dans un système qui évoque davantage la technique de l'assurance ou de la garantie que celle de la responsabilité civile classique.

La Commission a publié, au JOUE du 15 juin 2016, C 214/5, une communication contenant des Orientations interprétatives relatives au règlement n° 261/2004 et au règlement n° 2017/97.

Ces orientations n'ont aucune valeur contraignante, elles présentent seulement la position des services de la Commission. Les litigants, consommateurs et transporteurs, les invoqueront si elles vont en leur sens ... Les juridictions y trouveront probablement une source d'inspiration.

La Cour des comptes européenne, Curia rationum, a publié en novembre 2018 un rapport spécial, n° 30, selon lequel les passagers de l'UE bénéficient de droits étendus mais peinent à les faire valoir.

Le monde

Il est vraisemblable que dans les années à venir une certaine harmonie de solutions sera adoptée, sous l'influence de l'OACI, au moins dans le monde développé, pour faire face aux incidents et perturbations dans l'opération de transport. Une identité de solutions ne pourra probablement pas être réalisée à travers le monde avant plusieurs lustres. Tout est une question de coût et d'assurabilité. Les solutions préconisées par le Conseil de l'OACI seront vraisemblablement incorporées dans un premier temps dans les législations nationales, fédérales, ou pré-fédérales, style UE, pour être insérées ultérieurement dans une convention de Montréal révisée ou dans un protocole additionnel. À moins qu'on se contente de les inscrire dans les annexes à la convention de Chicago. On disserterait alors sur l'autorité respective d'une convention internationale négociée sous l'égide de l'OACI et d'une disposition interne (ou européenne) prise en contemplation d'une norme figurant dans une annexe à la convention de Chicago.

C. Le règlement n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 sur les droits des **handicapés** et personnes à mobilité réduite faisant des voyages aériens.

Droit du transport des passagers, ouvrage collectif, direction I. Bon-Garcin, Larcier, n° 171 et suivants

Le transporteur risque de se faire condamner au pénal pour discrimination s'il ne tient pas compte de cette législation. Cf. infra.

Une amende administrative est encourue en cas de violation du dispositif européen, art. R. 217-4 s. CAC.

[Il existe aux États-Unis une réglementation actuelle et à venir pour faciliter l'accès des personnes handicapées au transport aérien : toilettes adaptées, aide donnée par les animaux de service (à distinguer des animaux de compagnie), déplacements facilités au débarquement par des fauteuils roulants. Voir sur le site de Condon/Forsyth, article du 10 décembre 2015]

Plusieurs États européens qui ne sont pas membres de l'Union européenne appliquent la réglementation européenne que nous venons de citer : outre la Suisse, font de même l'Albanie, la Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, l'Islande, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et le Kosovo.

§ III. Le droit national

I. Le contrat de transport interne

Si le transport se limite aux frontières nationales, le transport est un transport interne soumis à la loi locale.

Si le transport est purement interne, le juge appliquera la loi interne. Un transport interne propre à la France est soumis au droit français.

L'extension au transport interne des solutions données par la convention portant droit uniforme

Si la CV et la CM ont apporté des solutions de droit matériel spécifiques aux relations aériennes internationales, les législations internes ont fréquemment étendu tout ou partie du système uniforme aux relations internes.

En France, le code de l'aviation civile - reprenant la solution de la loi de 1957 - soumettait la responsabilité des transporteurs à la convention de Varsovie ou à toute convention la *modifiant*, art. L. 321-3 et 322-3.

Le code des transports reprend la formule antérieure. L'article L. 6421-3 du code des transports réalise ainsi l'alignement du régime interne sur le régime international

La législation européenne propre au transport de passagers et de leurs bagages

Le règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997 était relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, il a été entièrement réécrit par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002, il est désormais relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.

Le règlement s'applique en particulier aux transports aériens même effectués sur le territoire d'un seul État membre, il étend à ces transports internes les dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999. Un transport interne français de passagers est ainsi soumis en vertu du droit européen à la CM. Le transport interne est soumis au dispositif du transport international, du moment que le transport est assuré par un transporteur aérien communautaire, c'est à dire un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre de l'UE conformément à la réglementation européenne. On se trouve en présence d'un emprunt de régime. Le transport interne emprunte son statut au régime international.

L'extension du système de droit uniforme aux transports internes effectué par un transporteur aérien extra communautaire est également prévu à l'article L. 6421-4 du code des transports. C'est la CV qui serait alors applicable ou toute autre convention la modifiant. Cf. infra pour le débat s'il convient de maintenir l'application de la CV modifiée à La Haye ou si la CM s'y substitue. L'hypothèse ne pourrait cependant pas se vérifier fréquemment, il est encore exceptionnel qu'un transporteur extra européen soit habilité à faire du cabotage en France

La question est vite réglée pour les transports de passagers effectués par un transporteur commercial européen (qui est un transporteur titulaire d'une licence d'exploitation, délivrée en application du droit européen), ces transports sont soumis au régime de la convention de Montréal en application du règlement n° 2027/97 du 12 mars 1997 amendé par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002. Ce règlement étend en effet l'application de ces dispositions aux transports aériens effectués sur le territoire d'un seul État membre, article 1° (même si un puriste pourrait faire remarquer qu'un transport aérien n'est pas normalement effectué sur un territoire, mais plutôt dans l'espace aérien surplombant un territoire).

. Le débat se pose pour le transport interne de marchandises.

Le transport aérien de fret n'est pas régi par le règlement communautaire, qui ne légifère pas en ce domaine.

Le transport interne de marchandises est soumis au code (français) des transports, qui opère, aux termes de l'article L. 6422-2, un renvoi à la CV ou à toute convention applicable en France et qui la modifie.

La responsabilité du transporteur de marchandises par air est prévue par l'article L. 6422-2 du code des transports, qui effectue un renvoi normatif à la CV et à toute convention la modifiant ou la complétant, même si le transport n'est pas international.

Il y a controverse quant à la portée de ce renvoi normatif.

La CM modifie-t-elle la CV ? La CM succède-t-elle à la CV ?

Le contrat de transport est soumis selon l'interprétation retenue, soit à la CV amendée par le protocole de La Haye, soit à la CM.

Le débat : la convention de Montréal modifie-t-elle la convention de Varsovie ?

Y a-t-il maintien du système varsovien ou le transport interne de fret est-il soumis à la convention de Montréal ?

On a le choix entre le fixisme interprétatif ou une interprétation évolutive en respectant l'esprit du législateur de 1957, qui est d'aligner le régime du transport interne sur le régime applicable à l'international.

On peut faire valoir comme argument méta juridique le mythe du progrès : Montréal est plus moderne que Varsovie.

On ne voit pas l'intérêt de maintenir en interne, à moins de faire de l'archéologie, l'application d'une convention internationale dont l'empire se réduit comme une peau de chagrin du fait de la multiplication des ratifications et des adhésions à la convention qui prend sa suite.

Tilche et Lebrun, Fret aérien. Régime applicable. BTL 2012.480

Madame Marie Tilche dans une étude Fret avionné publiée au Bulletin des transports et de la logistique, n° 3681, 2018, maintient l'idée suivant laquelle Montréal doit s'appliquer au fret.

Cette opinion nous agréée, même si nous craignons que la jurisprudence ne soit pas à l'unisson.

La Cour de cassation statuant dans sa chambre commerciale a rendu un arrêt le 17 mai 2011, concernant un transport interne de marchandises au départ de Lyon via Marseille à destination de Maisons Alfort. La marchandise est endommagée, la juridiction de proximité refuse d'appliquer la convention de Varsovie au motif que le transport n'était pas international, la Cour de cassation censure car les transports internes sont soumis par renvoi du CAC (et maintenant

du code des transports) à la convention de Varsovie. L'arrêt ne précise pas la date du sinistre, on ignore s'il est antérieur ou postérieur à l'entrée en vigueur de la convention de Montréal.

Si le sinistre est antérieur à 2004, l'arrêt ne fait que formuler une solution évidente.

Si le sinistre est postérieur à 2004, on peut interpréter cet arrêt comme signifiant que la Cour de cassation maintient l'application de la CV et écarte donc l'application de la convention de Montréal. Le transport interne est décroché des solutions applicables à l'international. C'est la solution fixiste qui est adoptée.

On peut cependant faire remarquer que la question de la soumission des transports internes à la CV ou à la CM n'est pas directement tranchée par l'arrêt, la question du maintien de la CV ou de l'éventuelle application de la CM n'ayant pas été soumise à la juridiction suprême. L'arrêt évoque toutefois l'incidence de la faute inexcusable du transporteur, cette incidence ne joue qu'avec le système de Varsovie, avec la convention de Montréal il y a un plafond infranchissable. La solution va très nettement et sans justification en faveur du maintien du système varsovien. cf. Philippe Delebecq, Revue droit transports oct. 2011, repère

Un autre arrêt sans être déterminant n'en est pas moins intéressant : les faits sont de novembre 2005, donc postérieurs à l'entrée en vigueur de la CM. Un colis de produits cosmétiques doit être transporté du Meux près de Compiègne jusqu'en Martinique, il s'agit donc d'un transport interne français. Il y a une première phase de transport routier, le colis disparaît à Roissy lorsque l'entreprise Schenker chargée de l'organisation du transport de Roissy à Fort-de-France l'a confié à une société de handling pour étiquetage et remise à Air France. La cour de Versailles, 1^o juillet 2010, a vu dans l'intermédiaire un transporteur aérien soumis au droit uniforme et non un commissionnaire, elle s'est fondée sur des documents qualifiant l'intermédiaire de transporteur, la marchandise a été dérobée alors qu'elle se trouvait sous la garde de ce « transporteur », la cour de Versailles a fait à propos de ce transport interne application pour le calcul des dommages intérêts de la convention de Montréal (et non de celle de Varsovie). La Cour de cassation dans l'arrêt de sa chambre commerciale du 10 janvier 2012, BTL 2012.64 (il y a une correction matérielle), n^o 10-26378, censure l'arrêt d'appel mais nullement sur le point qui nous intéresse, elle relève une dénaturation des termes de la LTA alors que celle-ci mentionnait Schenker comme l'agent du transporteur émetteur de la LTA, cette entreprise n'aurait donc pas en l'espèce mérité la qualification de transporteur mais d'agent et de mandataire du transporteur Air France. L'affaire est renvoyée à la cour de Versailles.

Colmar, 15 avril 2015, SAS Trabet c. DHL Express France, BTL 2015 n^o 3550 p. 287, RFDA 2015.273 obs. Ph. D. : transport aérien intérieur, CV déclarée applicable à ce transport intérieur en application du code des transports. Retard concernant un courrier relatif à une soumission de revêtements routiers, courrier confié le 5 août à DHL et arrivant à la société d'autoroutes, à Lyon, le 8, après la date butoir. Perte d'une chance. Application de la limite de réparation de 250 francs or.

II. Le contrat de transport international

C'est la loi nationale qui conserve en théorie la compétence de principe, le droit uniforme et le droit européen étant saufs. Comme l'écrit un juge canadien dans l'arrêt Thibaudeau du 28 octobre 2014 au § 47, la CM ne touche évidemment pas tous les aspects du transport aérien, elle n'est pas exhaustive.

Quel est le droit national qui s'applique au contrat de transport aérien et qui détermine les obligations respectives du transporteur et de son client ?

Le contrat de transport n'est pas le seul qui entre dans la chaîne du transport. D'autres contrats peuvent être conclus pour faciliter sa réalisation. On peut concevoir une chaîne de contrats de transport.

La CJUE, dans un arrêt Haeger du 23 octobre 2014, C-305/13, recommande quand on se demande quelle est la loi applicable à l'un de ces contrats de tenir compte des liens étroits de ce contrat avec les autres contrats faisant partie de la chaîne de contrats et du lieu de livraison des marchandises.

Si le contrat comporte un ou plusieurs éléments d'extranéité, on est en présence d'un contrat international conclu en matière de commerce international. C'est en faisant appel à la théorie des conflits de lois dans l'espace qu'on parviendra à déterminer la loi nationale compétente.

Si le transport comporte un ou plusieurs éléments d'extranéité, c'est un contrat international : il faut trancher le conflit de lois et donc déterminer la *lex contractus*, la loi nationale qui gouverne la conclusion et les effets du contrat.

(Dans l'immense majorité des affaires portées devant les tribunaux, l'incidence du conflit de lois n'est jamais soulevée. Les dispositions issues des conventions portant droit uniforme, cf. supra, sont suffisamment précises pour trancher la plupart des litiges. Cf. Sandrine Clavel, *Le passager aérien est-il un consommateur comme les autres ?*, 2017, Mélanges Neau-Leduc, spécialement p. 232)

Si c'est un tribunal de l'un des États membres de l'UE qui est saisi et qui affirme sa compétence juridictionnelle, il fera application, pour trancher le conflit de lois, du règlement CE n° 593/2008 du 17 juin 2008, dit Rome I, sur la loi applicable aux obligations contractuelles.

Olivier Cachard, *Les conventions uniformes régissant les transports internationaux et les règles de DIP de l'UE : symbiose, indifférence ou rejet*, Travaux comité français DIP, 2012-2014, séance du 23 novembre 2012, p. 19

Olivier Cachard, *Le transport international aérien de passagers*, Les livres de poche de l'Académie de droit international de la Haye, décembre 2015.
Compte rendu par Jean-Pierre Tosi, au JDI d'octobre 2016.

Il faut distinguer selon que le contrat désigne ou ne désigne pas la loi nationale applicable au transport.

. La loi applicable au contrat en l'absence de désignation par les parties de la lex contractus.

C'est l'*inelegentia iuris*. Le manque de choix.

L'article 5 du règlement est relatif aux contrats de transport.

Il faut distinguer transport de passagers et transport de marchandises.

- Les règles concernant le transport des passagers

L'article 5 § 2 concerne le transport de passagers.

À défaut de choix, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence habituelle, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays.

Un résident toulousain effectue un transport à l'aller et au retour entre Toulouse et San Diego : le contrat est soumis, en l'absence de désignation contractuelle, à la loi française. Il réside en France, le point de départ est en France, le point d'arrivée également.

Si ces conditions ne sont pas satisfaites, c'est la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence habituelle qui s'applique.

- Il y a des règles propres au transport de marchandises.

C'est l'article 5 § 1 du règlement qui vise l'hypothèse de l'absence de choix de la loi applicable.
Il faut sous-distinguer.

1^o cas : le transporteur a sa résidence habituelle dans un pays donné, le lieu du chargement ou le lieu de livraison ou la résidence habituelle de l'expéditeur se situe dans le pays du transporteur. La loi applicable au contrat de transport est la loi de l'État de la résidence du transporteur.

2^o cas : quand la solution du cas 1 ne joue pas, la loi applicable est alors la loi du pays dans lequel se situe le lieu de livraison convenu.

(Voir à titre d'exemple et concernant un transport routier de marchandises, le transporteur étant suisse et la livraison en

Italie, soumission du contrat à la loi italienne, en tant que loi du lieu de livraison, Com. 1° mars 2016, n° 14-22608)

L'article 5 § 3 du règlement donne place à la clause d'exception, si le contrat présente des liens plus étroits avec un autre État. C'est la loi de cet État qui est alors applicable. Cette disposition vaut aussi bien pour les passagers que pour les marchandises.

. L'electio iuris

Le principe : les contractants ont la liberté du choix de la loi nationale gouvernant le contrat, article 3

Ce libre choix peut éventuellement être contrarié par certaines dispositions contenues dans le règlement de Rome I ou dans le droit de la consommation.

Rome I édicte des limites au libre choix dans le transport de passagers, article 5 § 2 alinéa 2
Les contractants ne peuvent pas choisir n'importe quelle loi étatique.

Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers que

La loi de l'État de la résidence habituelle du passager,

La loi de l'État de la résidence habituelle ou du lieu de l'administration centrale du transporteur,

La loi de l'État du lieu de départ ou

La loi de l'État du lieu de destination.

L'application des dispositions propres aux contrats de consommation

Le passager est ordinairement un consommateur, digne comme tel de protection.

Peut-il faire appel au droit de la consommation pour faire écarter une clause de choix de la loi édictée unilatéralement par le transporteur aérien dans ses conditions de transport ?

Les dispositions protectrices des consommateurs prévues à l'article 6 du règlement européen de Rome I sont étrangères au contrat de transport (à l'exception des opérations d'organisation de voyages à forfait, art. 6, § 4, lettre b).

On peut alors se demander si le consommateur peut faire appel, pour faire écarter la clause d'élection de la loi nationale du siège du transporteur contenue dans les conditions générales de transport émanant du transporteur aérien, à la législation européenne relative aux clauses abusives.

C'est la question posée par l'Amtsgericht de Nuremberg le 9 novembre 2018 à la Cour de Justice, Geld -für- Flug c.

Ryanair, affaire C-701/18. La juridiction allemande vise la clause n'ayant pas fait l'objet d'une négociation individuelle, prévoyant la soumission du contrat conclu par voie électronique au droit de l'État membre du siège du transporteur aérien – droit par hypothèse distinct du droit de l'État membre de la résidence habituelle du consommateur. Il est demandé à la CJUE si cette clause n'est pas abusive dans la mesure où elle trompe le consommateur en ne l'informant pas que le choix d'une autre loi que celle du transporteur n'est possible que dans certaines limites et qu'il n'est possible que de choisir l'une des lois nationales visées à l'article 5 § 2, second alinéa, de Rome I.

(On remarquera cependant qu'à défaut de clause d'élection de droit, c'est la loi de l'État du siège du transporteur qui est applicable, du moment que le départ et que l'arrivée ne sont pas tous les deux situés sur le territoire de l'État de la résidence habituelle du passager. On peut alors douter de l'intérêt pour le transporteur d'insérer dans ses conditions une clause d'élection de loi, qui risque de susciter les foudres du droit consommériste. Le mieux est souvent l'ennemi du bien.)

On peut se demander si le règlement Rome I s'applique au transport gratuit, dont la nature contractuelle est au moins en France généralement déniée. Il faudrait alors en cas d'accident avoir recours au règlement Rome II pour déterminer la loi applicable.

On peut poser une question similaire concernant la loi gouvernant en cas d'accident la responsabilité du transporteur lorsque c'est un tiers au contrat de transport qui agit en demandant la réparation d'un préjudice propre.

Sylvain Bollée, La responsabilité extracontractuelle du cocontractant en droit international privé, Mélanges Bernard Audit, 2014, p. 119

En présence d'un contrat de transport international, le juge procédera à la solution du conflit de lois, il appliquera, le droit uniforme et le droit européen restant saufs, la loi nationale ainsi désignée.

Que le transport soit purement interne ou international, le droit mondial n'est pas exhaustif, le droit européen non plus, il convient de faire une place, certainement plus ou moins résiduelle, au droit interne des obligations et de la responsabilité.

L'application résiduelle en matière de contrat de transport aérien et de responsabilité aérienne des solutions du droit interne

Le droit commun des obligations

Le droit des contrats spéciaux : le contrat de transport, gouverné par le code civil, le code de commerce, le code des transports, le code du tourisme, le code de la consommation ...

La montée en puissance de la législation consumériste : la lutte contre les clauses abusives

La CJUE dans son grand libéralisme considère que le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que les États réglementent des aspects relatifs au contrat de transport aérien, en particulier pour protéger les consommateurs contre les clauses abusives, considérant 44 de l'arrêt Vueling du 18 septembre 2004.
(Le droit relatif aux clauses abusives est d'ailleurs largement issu, via des directives, du droit européen)

Un jugement du TGI de Paris du 31 janvier 2012 condamne, à la demande de l'association de consommateurs UFC Que choisir, la compagnie anglaise EasyJet à supprimer 23 clauses jugées abusives figurant dans ses conditions générales de transport.

Un jugement semblable a été rendu contre Air France en avril 2013 par le tribunal de grande instance de Bobigny, sanctionnant 21 clauses abusives

M. Christophe Lachièze, au Juris tourisme 2017, n° 201, p. 39, recense l'arrêt de la 1^o chambre civile de la Cour de cassation du 26 avril 2017 concernant les conditions générales émanant de la compagnie Air France, 4 sont considérées comme abusives, 4 autres échappent à la censure. D. 2017.974 et D. 2018.588 et 593 obs. Aubry et autres, JCP 2017.614 note Gilles Paisant.

(Le droit américain permet de sanctionner les compagnies se rendant coupables de pratiques déloyales ou trompeuses, voir le bulletin du 10 octobre 2014 diffusé par Condon / Forsyth)

Section II. Les normes contractuelles

Les relations entre le transporteur et son client

Les conditions générales de transport

Elles sont édictées par le transporteur, celui-ci reprenant souvent les conditions élaborées par l'IATA.

Les accords inter compagnies

Il est possible que le contrat de transport international ne soit pas soumis à la convention de Montréal, mais à la convention de Varsovie. Le transporteur n'est alors tenu que d'une obligation de prudence et de diligence, il peut obtenir assez facilement son exonération en plaçant la due diligence. À supposer que le transporteur soit déclaré responsable, le passager accidenté (ou ses ayants droit) n'obtiennent alors qu'une réparation limitée. Il est cependant envisageable que le transporteur aérien ait adhéré à l'IATA Intercarrier Agreement du 31 octobre 1995, par lequel le transporteur s'interdit de plaider sa non-responsabilité et d'invoquer la limite de réparation, au moins jusqu'à 100 000 DTS. La soumission de la responsabilité du transporteur à l'ancien système ne lèse pas les intérêts de la victime. Ce sont les nouveautés figurant dans la convention de Montréal qui s'appliquent. Cf. la thèse de Laurent Chassot, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international, note 416.

Le débat quant à l'opposabilité par le transporteur de ses conditions contractuelles au passager ou à l'expéditeur. Le voyageur qui fait l'acquisition du billet est invité à accepter formellement les conditions de transport fixées par le transporteur. On est en présence d'un contrat d'adhésion, art. 1110 du code civil. Le client ne discute rien, il s'incline s'il veut être transporté. Il ne s'agit pas d'un contrat conclu de gré à gré, le passager ne négocie pas grand-chose avec la compagnie aérienne.

L'art. 1119 du code civil décide à l'alinéa 1° : Les conditions générales invoquées par une partie n'ont d'effet à l'égard de l'autre que si elles ont été portées à la connaissance de celle-ci et si elle les a acceptées.

[Com. 6 septembre 2016, n° 15-12281 : un importateur charge Cargo Logistic de lui faire parvenir des coraux vivants, qui sont déclarés à la douane par les transitaires sous une position tarifaire d'exonération des droits de douane. La douane conteste, un redressement est notifié par la douane en 2005, une transaction intervient en 2008, droit de douane de 3,8 % et une amende pour l'importateur. Ce dernier agit en réparation en 2009 contre son mandataire Cargo Logistic. La cour d'appel déclare l'action prescrite, les conditions générales de la fédération des entreprises de transport prévoient un délai conventionnel de prescription d'un an. Cassation. Les clauses dérogatoires au droit commun contenues dans des conditions générales ne sont opposables au cocontractant que si elles ont été portées à sa connaissance et acceptées par lui. Les conditions générales de vente établies par la fédération des entreprises de transport ne figuraient ni sur le mandat ni sur les factures. Le délai de droit commun de la prescription extinctive est désormais de 5 ans, art. 2224 du code civil ; la durée de la prescription peut être abrégée par accord des parties, mais elle ne peut pas être réduite à moins d'un an, art. 2254 du code civil.]

L'obligation de communication de ses conditions générales incombe au professionnel, art. L. 441-6, I et III du code de commerce.

Il convient également de tenir compte des dispositions du code de la consommation qui peuvent apporter un éclairage sur la communication et implicitement sur l'opposabilité (en cas de non communication) des conditions générales de transport édictées par le transporteur.

Ce code contient des dispositions propres à tous les contrats de fourniture de services.

L'article L. 111-1 prévoit avant même que le consommateur ne soit contractuellement lié que le professionnel communique au consommateur les informations relatives aux conditions contractuelles. Le texte toutefois renvoie à un décret la fixation du contenu précis de ces informations.

Une redondance est prévue à l'article L. 111-2, I : le professionnel met à la disposition du consommateur ou lui communique les informations complémentaires relatives aux conditions contractuelles, avec le même renvoi à un décret. Celui-ci précisant les informations complémentaires qui ne sont communiquées qu'à la demande du consommateur.

Ces règles (dont le non-respect est sanctionné par une amende administrative) s'appliquent sans préjudice des dispositions particulières en matière d'information des consommateurs propres à certaines activités. Droit commun et droit spécial se cumulent. Art. L. 111-4, II.

L'art. L. 113-3 décide que tout prestataire de services doit informer le consommateur sur les conditions d'exécution des services. Avec renvoi à des arrêtés ministériels.

On verra infra à propos de l'achat de billet opéré par voie électronique que le transporteur est tenu par le droit européen d'informer de façon très précise et détaillée la clientèle de ses conditions tarifaires.

(Voir l'arrêt de la chambre commerciale du 10 février 2015, n° 13-24539, l'espèce concerne, après un transport aérien, la phase terrestre d'un transport de marchandises Hermès depuis Pantin jusqu'à Londres, le camionneur remet les marchandises à un inconnu qui disparaît dans la nature, au lieu de faire la livraison entre les mains d'un préposé d'Hermès. Les assureurs ayant indemnisé l'expéditeur se prévalent d'une clause limitative de réparation contenue dans les conditions de transport du transporteur anglais. Le commissionnaire DHL ne justifie pas que les limitations d'indemnités convenues entre le transporteur anglais et DHL UK lui auraient été communiquées, ni qu'elles aient été portées à la connaissance de la société Hermès. Hermès n'avait pas consenti à ces stipulations limitatives de responsabilité. La cour d'appel n'avait pas d'ailleurs à faire application du droit anglais dans les rapports entre Hermès commettant et DHL commissionnaire)

Voir l'arrêt de la CJUE du 6 juillet 2017, Air Berlin, C-290-16, D. 2018.587, JCP E 2017.1495 note Dupont et Poissonnier.

Voir l'étude de Sandrine Clavel, Le passager aérien est-il un consommateur comme les autres ?, publiée aux Mélanges Neu- Leduc, spéc. p. 239.

Sous - Chapitre I. La conclusion du contrat de transport aérien

Section I. La qualification du contrat

On considère communément que pour que le système de Varsovie ou de Montréal s'applique, il est impératif que le contractant qui offre le déplacement aérien se soit engagé à fournir, à titre principal, un déplacement par la voie des airs. Ce déplacement vise à déplacer aussi bien des hommes, voyageurs, passagers, leurs bagages que des marchandises.

(On peut consulter sur la qualification les savantes explications figurant dans le Traité de Droit civil de Jacques Ghestin, Les effets du contrat, n° 56 à 146, LGDJ)

- a. L'application de la CM est subordonnée à la conclusion préalable d'un contrat et d'un contrat qui reçoive au regard du droit uniforme la qualification de contrat de transport.

Un arrêt de la 1^o Civile du 6 février 1996, Bull. civ. 1996.I. n° 71 p. 46, n° 93-20311, considère, dans un accident d'hélicoptère ayant causé la mort d'un alpiniste qui s'était blessé lors d'une chute et qui avait été secouru, qu'il y avait transport. Acheminer par aéronef des passagers constitue un transport aérien. L'hélicoptère s'était écrasé lors du transport du blessé du lieu de la chute vers l'hôpital.

L'arrêt de la cour d'appel est cassé, il avait considéré que le déplacement du blessé ne constituait pas une activité de transport trouvant en elle-même sa propre fin, mais s'était inséré dans un ensemble d'opérations ayant le sauvetage pour seul objectif.

L'arrêt de la cour de Paris, statuant comme cour de renvoi, considère qu'on était dans le cadre d'un transport aérien de personnes, Paris, 23 septembre 1998, D. 1998 IR 250

La CM met l'accent sur le transporteur contractuel, même s'il est admis que le transport peut être de fait accompli par un autre transporteur que lui, transporteur effectif, transporteur de fait, le plus souvent un sous-traitant, un sous transporteur. Voir l'intitulé du chapitre V.

(Un courant minoritaire, illustré jadis par le doyen Chauveau, préconise de faire application du système varsovien / montréalais en présence de tout déplacement accompli par la voie des airs, qu'il y ait contrat ou seulement relation de pur fait entre le transporteur et le transporté) (Nul n'a toutefois jamais soutenu l'application de la CV/ CM au passager clandestin) (L'art. 1^o al. 2 exige pour conférer le caractère international au transport la présence de stipulations des parties, le substrat contractuel est patent)

Le caractère onéreux ou non de l'opération de transport

- i. Le transport contre rémunération

Le contrat de transport implique pour la majorité des auteurs, au moins en droit interne, l'onérosité, il suppose une *rémunération*.

Il y a doute quant au concept de rémunération.

Il y a certainement rémunération si le passager paie une somme d'argent au transporteur.

On a considéré que la société Service aérien français ne fait pas du transport gratuit en effectuant le transport de personnes blessées en montagne, pour les conduire à l'hôpital. L'Administration procède au remboursement des frais engagés par la société. Les communes sont habilitées à exiger de la part des personnes secourues en montagne le remboursement des frais de secours qu'elles ont engagés à l'occasion d'accidents consécutifs à la pratique des activités sportives : Paris, 23 septembre 1998, D. 1998.IR.250. La recherche du profit n'est pas indispensable.

Il y a rémunération si le passager remet au transporteur de l'or, de l'argent ou des biens mobiliers quelconques ayant une valeur marchande.

Y a-t-il rémunération si le passager rend un service à l'auteur du déplacement en contrepartie de celui-ci ? Certains exigent chez le transporteur rémunéré la recherche du profit. Rien n'indique cependant que les rédacteurs de la CV ou de la CM aient adopté la conception française de l'acte de commerce, activité commerciale permettant l'exercice d'une profession commerciale. Un non-commerçant peut faire du transport aérien contre rémunération et ne pas devenir pour autant un professionnel car étranger à l'idée de spéculation. L'octroi d'une réduction ne devrait pas porter atteinte à l'onérosité de l'opération.

ii. Le transport gratuit

Le système varsovien /montréalais s'applique également, en matière internationale, au transport *gratuit* du moment que celui-ci est effectué par une *entreprise* de transport aérien. Article 1° § 1° CM.

Certains objectent qu'il n'y a alors ni contrat de transport, ni même contrat.

En droit français interne terrestre, le transport bénévole ne reçoit pas de qualification contractuelle.

On pourrait soutenir que le transport accordé à titre gratuit a pour support un contrat de bienfaisance et non une relation de pur fait. La CM pour son application ne vise que le transport international. Comment sait-on qu'un transport est un transport international ? Il faut s'en tenir à la stipulation des parties. Gratuit ou contre rémunération, l'opération exige bien un échange de volontés, il est difficile de dire que le transporteur et que le passager sont des tiers étrangers l'un à l'autre. Le transporteur a remis au passager un titre de transport. Il s'est ainsi engagé à le déplacer. Ils se sont accordés sur le point de départ et sur le point de destination, par définition relevant de deux États distincts, tous deux ayant ratifié la convention de Montréal. Le système de la CM est un système spécifique, qui s'écarte éventuellement des solutions et des qualifications retenues en droit interne.

(M.M. Naveau, Godfroid et Frühling dans la 2° édition de leur ouvrage présentent l'objection du transport effectué sur réquisition des pouvoirs publics. Réquisition non de l'aéronef mais réquisition du transporteur qui est forcé d'effectuer le vol. Ils considèrent un tel transport comme soumis à la CM, tout en niant sa qualification de contrat de transport. On pourrait répondre qu'il y a là une relation non contractuelle relevant du droit public et non du droit privé et que la soumission à la CM est douteuse en l'absence de stipulations des parties quant au caractère international du déplacement, le requis ne consent pas, il ne contracte pas, il ne stipule pas, il s'incline devant la réquisition et il subit.)

b. Les transports atypiques

Certains transports atypiques relèvent de la CM, d'autres y échappent obéissant à un autre modèle contractuel, nommé voire innomé.

La jurisprudence est assez rare, ces transports suscitent la spéculation intellectuelle, ils échappent à la banalité.

Les transports effectués par l'État et les transports militaires

La CV de 1929 n'étaient pas applicables à tous les transports, échappaient à son empire les transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ainsi que les transports effectués dans des circonstances extraordinaires en

dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. Article 34.

Les États pouvaient, d'après un protocole additionnel, effectuer une réserve aux termes de laquelle les transports effectués directement par les États ne seraient pas soumis à la CV.

Avec le protocole de La Haye de 1955, l'article 34 CV était abrogé.

L'article 26 excluait toute réserve au protocole, il permettait cependant à tout État de déclarer que la convention amendée ne s'appliquerait pas au transport effectué par ses autorités militaires.

En ce qui concerne la convention de Montréal du 28 mai 1999, elle s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, article 2.

La convention, dans son article 57, exclut les réserves.

Tout État peut cependant déclarer que la CM ne s'applique pas

. aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain

. au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Tout déplacement aérien ne donne pas lieu systématiquement à la conclusion d'un contrat de transport aérien.

C'est la raison pour laquelle dans certaines circonstances il convient de se livrer à l'opération de qualification pour déterminer si l'opération aérienne donne lieu ou non à la conclusion d'un contrat de transport aérien.

Les vols au service d'une opération de travail aérien

Contrat de transport aérien ou contrat sui generis ?

Si un vol a pour objet principal la réalisation d'un travail aérien effectué par le client et non un simple déplacement d'un point à un autre, une certaine doctrine estimait qu'il ne donnait pas lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien.

Le vol avait pour substrat un contrat qui n'était pas un contrat de transport.

Emmanuel du Pontavice dans son traité, tome 2, n° 3163, voir également n° 3662, donnait cette solution, faisant appel aux travaux de François Terré sur la qualification.

Cette solution a été récemment consacrée par l'arrêt de la 1^o chambre civile du 15 janvier 2014, Bull. civ. 2014.I. n° 8, n° 12-12159, Revue droit tr. janvier 2014, commentaire 11 obs. Ph. D. en matière d'aviation légère et non en matière de transport commercial. Le déplacement est assuré par un aéro-club, accident mortel d'ULM, gratuité, était monté à bord un employé communal pour prendre des photos aériennes des berges de la Vienne pour les besoins de son activité professionnelle de technicien de rivière. La cour d'appel de Poitiers avait retenu la qualification de contrat de transport et de transport à titre gratuit. En l'absence de faute du pilote, la responsabilité de celui-ci n'était pas engagée. La Cour de cassation ne casse pas l'arrêt, mais procède à une substitution de motif, il n'y avait pas contrat de transport, mais travail aérien.

La CJUE n'est pas disposée à adopter une telle solution du moment que le déplacement est l'œuvre d'un transporteur aérien communautaire.

La qualification de contrat de transport est retenue du moment qu'un acheminement par voie aérienne a été convenu entre les parties.

La solution, nette, a été donnée en 2015.

Elle pourrait sonner à terme par identité de raison le glas des solutions françaises. Même si, juridiquement parlant, la Cour de cassation peut maintenir sa solution si l'auteur du déplacement n'est pas un transporteur aérien communautaire, comme tel non soumis au règlement de 1997 et si la cause échappe ainsi au pouvoir d'interprétation de la CJUE à l'égard du droit national.

L'Oberster Gerichtshof, d'Autriche, en date du 9 janvier 2014, dans une affaire C-6/14, **WUCHER HELICOPTER** et Euro-Aviation c. Fridolin Santer, interroge la CJUE à propos de la situation d'un transporteur aérien communautaire qui

reçoit à bord des salariés d'une entreprise gérant des pistes de ski. Le déplacement tend à un travail particulier, le déclenchement d'avalanches à partir de tirs menés depuis l'hélicoptère. L'un des salariés se trouvant à bord est un guide qui connaît bien les lieux, il lui est demandé sur instruction du pilote d'ouvrir la porte de l'hélicoptère pendant une certaine durée, pour que l'artificier puisse larguer la charge explosive.

Le 9 février 2009, l'opération de déclenchement d'avalanche est en cours, la porte est légèrement entrouverte, mais une rafale de vent survient, la porte se rabat, Fridolin Santer ne peut pas lâcher à temps l'attache de la porte, il est grièvement blessé à l'articulation du coude.

M. Santer est blessé alors que la phase de travail aérien est enclenchée.

La victime agit contre la compagnie d'hélicoptère et l'assureur de celle-ci.

Le juge autrichien du premier degré considère le salarié comme un passager, mais fait application du droit interne autrichien.

L'instance d'appel écarte l'application de la convention de Montréal, le salarié indiquant le lieu des tirs destinés à déclencher l'avalanche n'est pas un passager, la compagnie est déclarée responsable et ne peut bénéficier de la limite de responsabilité.

La compagnie d'hélicoptère et son assureur portent l'affaire devant la cour suprême autrichienne.

Les auteurs du recours en révision prétendent que M. Santer devait être considéré comme un membre d'équipage.

La haute juridiction autrichienne demande si ce guide qui se trouve à bord est un passager au sens de la CM.

Ce qui était en jeu, c'était le domaine d'application du système de responsabilité prévu, par renvoi du règlement européen de 1997, par la convention de droit uniforme.

Il s'agit là d'une question de principe et l'on regrette de la voir tranchée, sans dépôt de conclusions de l'avocat général, comme s'il s'agissait d'un débat d'intérêt négligeable.

Si on s'inspirait de la dernière jurisprudence française, la réponse ne pouvait être que négative. Il n'existe pas de contrat de transport aérien entre Fridolin Santer et l'exploitant de l'hélicoptère, comme il n'existe pas de contrat de transport aérien entre l'exploitant d'ULM et le professionnel qui monte à bord pour se livrer à l'art de la photographie aérienne.

Nous sommes en matière de travail aérien. La composante indéniable de transport aérien était mise au service d'une opération technique de largage d'explosifs.

La cour suprême autrichienne remarquait dans sa demande qu'un vol effectué avec un but spécifique est considéré par plusieurs juridictions non pas comme un transport commercial mais comme un « travail aérien ». La solution française n'était donc pas inconnue.

L'arrêt de la CJUE a été rendu en pleine connaissance de cause le 26 février 2015, C-6/14, Juris Praxis Report, Transport – und Speditionrecht, 2/2015, note Wolf Müller-Rostin, RFDA 2015.266 obs. interrogatives de Ph. Delebecque. Voir l'article de Laurent Chassot, RFDA 2016.5. Il ressuscite en partie les mânes du doyen Chauveau. Tout déplacement aérien convenu entre parties appelle a priori l'application de la CM, parce qu'il y a contrat de transport.

La CJUE devait déterminer dans un premier temps le domaine de l'assurance obligatoire prévue par le règlement n° 785/2004. Les transporteurs et plus largement les exploitants d'aéronefs doivent s'assurer pour couvrir leur éventuelle responsabilité envers les passagers, c'est ce que décide l'article 4. L'article 3 à la lettre g définit comme passager toute personne effectuant un vol avec l'accord du transporteur ou de l'exploitant d'aéronef, à l'exception des membres de l'équipage de conduite et de cabine. La cour estime que la victime ne relevait pas de l'équipage, ce qui nous semble évident, M. Santer est donc passager au sens du règlement, il peut se prévaloir de l'assurance responsabilité civile obligatoire incombant tant au transporteur qu'à l'exploitant aérien.

Ce qui est plus étonnant c'est lorsque la haute juridiction autrichienne, dans sa question préjudicielle, demande s'il faut assimiler le concept de passager visé par le droit européen en matière d'assurance obligatoire avec le passager de la convention de Montréal. Le règlement communautaire est une chose, la convention de droit uniforme en est une autre. On voit d'ailleurs mal comment peut-on mettre sur le même pied un règlement européen sur l'assurance obligatoire avec la majestueuse CM digne successeur de la CV qui a vocation de gouverner dans le monde entier la responsabilité des transporteurs aériens. La cour autrichienne ne semble pas avoir le sens de la hiérarchie.

Le débat était de savoir si M. Santer était ou non passager, lié avec l'exploitant par un contrat de transport aérien.

Ce qu'il fallait déterminer plus largement, c'était si M. Santer qui était monté à bord d'un hélicoptère pour contribuer au déclenchement d'avalanche était déplacé dans le cadre d'un contrat de transport aérien - modèle de contrat nommé - conclu pour son compte par son employeur ou si l'opération relevait d'une opération de travail aérien, ce qui avait pour effet d'écartier l'application du droit uniforme et de faire de ce déplacement opéré à titre onéreux un contrat sui generis.

Lorsqu'une personne monte à bord d'un aéronef, cette personne n'est pas forcément membre d'équipage, ni forcément passager partie à un contrat de transport. D'autres cas de figure sont envisageables. On peut être à bord d'un aéronef en étant ni passager, ni pilote, ni membre de l'équipage. On peut être élève pilote, policier, douanier, soldat, photographe, parachutiste, lanceur de pesticide, auxiliaire de lanceur d'explosif. On veut bien croire que l'absence de délivrance d'un billet de passage n'exclut pas que la personne à bord soit liée par un contrat de transport, même si la remise d'un titre de transport de la part de l'exploitant d'hélicoptère aurait été un indice très fort que ce dernier avait la volonté de se lier et d'exécuter un contrat de transport aérien. L'absence de délivrance d'un billet de transport permettait au minimum l'émission d'un doute.

La cour européenne n'a pas hésité à se livrer à l'art de la qualification et à faire appel à la dialectique du principal et de l'accessoire. Dans son raisonnement la cour de justice s'en tient à une qualification unitaire de la relation contractuelle. La formule retenue par l'arrêt doit être notée : « l'objectif du vol en cause *au principal* a été le transport d'employés d'Oetzaler sur les lieux où ils étaient tenus d'effectuer leur travail quotidien ». Même si on peut faire remarquer en incidence que l'accident avait eu lieu à un moment où l'hélicoptère tournait dans le ciel et où M. Santer effectuait le travail qu'on lui avait demandé d'accomplir, on n'était ni à l'aller ni au retour, on était au cœur de l'expédition. L'arrêt utilise l'expression de principal, qu'on oppose à accessoire. L'objectif du vol au principal a été le transport d'employés sur les lieux de leur travail. La composante de transport l'emportait sur l'élément travail, accompli d'ailleurs non par l'exploitant de l'aéronef, mais par son cocontractant. On veut bien concevoir qu'en ce qui concerne le minutage et la dépense de carburant, l'aller et le retour ont eu probablement une durée plus longue que le temps consacré à repérer les lieux et à entrouvrir la porte de l'hélicoptère. La phase travail devait être brève, elle ne correspondait pas à la totalité du déplacement. La prestation majeure étant le transport, M. Santer a été amené sur le lieu de son travail, il devait être réputé passager au sens de la CM.

Il est vrai qu'on aurait pu soutenir exactement le contraire, l'objectif de l'expédition convenue entre l'exploitant de l'aéronef et son client, le gestionnaire des pistes, était de permettre aux salariés d'effectuer leur travail au-dessus des glaciers, l'acheminement en hélicoptère ne jouait qu'une fonction préparatoire et instrumentale. Ce que la cour appelle le principal aurait parfaitement pu être considéré comme accessoire. Comme l'écrit dans son ouvrage consacré au Droit des Transports publié chez Dalloz, n° 421, Madame Bon Garcin relatant la position de la jurisprudence française, le transport n'est pas caractérisé lorsque le déplacement n'est que l'accessoire d'un autre objectif. L'entreprise cliente en commandant le vol voulait la présence de ses techniciens, en altitude, au-dessus des pistes de ski, elle voulait un résultat, susciter artificiellement des avalanches. Le recours à l'hélicoptère n'était qu'un des moyens pour obtenir le résultat visé et non une fin en soi. Quant à l'exploitant de l'hélicoptère, son service consistait à acheminer grâce à son engin des techniciens au-dessus des glaciers et de les laisser quelques minutes accomplir leur travail. (On peut d'ailleurs penser qu'il eût mieux valu pour les protagonistes d'une telle expédition conclure un contrat d'affrètement, l'exploitant de l'engin mettant l'hélicoptère à la disposition de l'entreprise employant les techniciens artificiers et leur guide) (C'est qu'exprime l'arrêtiste allemand dans la note précitée)

En retenant la qualification de contrat de transport, l'arrêt de la CJUE se distancie ainsi de l'interprétation donnée en 2014 par la Cour de cassation ainsi que de celle retenue en l'espèce par la cour d'appel autrichienne, elle ne fait pas place à l'innomé.

À moins d'épouser la pensée du doyen Chauveau, à laquelle les auteurs contemporains n'accordaient plus crédit, le domaine de la CM demeurait circonscrit à la relation contractuelle dans laquelle le déplacement était la finalité première du vol, ce qui signifiait a contrario la soumission au droit commun extra-conventionnel des situations où le « déplacé » se trouvait à bord pour effectuer un travail. Dans cet arrêt la composante de « travail aérien » du côté du salarié est jugée non pertinente pour retirer à l'opération sa qualification de transport.

Les contractants ne s'étaient pourtant pas accordés pour faire bénéficier les salariés d'une promenade aller- et- retour pour survoler des glaciers, mais pour conduire des techniciens sur un site au-dessus duquel ils devaient effectuer un travail matériel. La solution faisant de ces techniciens des passagers au sens de la CM donne une conception large du concept de passager, car dans la pratique habituelle de la navigation aérienne le passager soumis aux risques de la navigation aérienne joue un rôle passif pendant le transport. Il s'abandonne entre les mains du transporteur aérien pendant le passage, il lui confie sa vie et sa santé, il entend parvenir à destination, il ne contrôle pas à sa discrétion les portes de l'aéronef, il ne porte pas avec lui des explosifs pour les larguer à terre ! La CV utilisait l'expression de voyageur pour désigner le cocontractant du transporteur aérien, il est difficile de voir dans ces salariés des personnes faisant comme Ulysse un beau voyage, ils ne sont pas des vagabonds ou des gyrovagues, ce sont des travailleurs que leur employeur fait monter à bord d'un hélicoptère pour qu'ils puissent accomplir un travail manuel et intellectuel subordonné. Le transporteur n'ignorait

pas la finalité du vol que voulait son client, il était patent qu'il ne s'agissait pas d'un voyage aérien banal. Le règlement de 1997 édicte certes des règles impératives, mais sauf fraude à la loi elles ne valent que s'il y a contrat de transport et non un contrat voisin. La réglementation européenne - ainsi le règlement n° 965/2012 - distingue d'ailleurs les situations où l'aéronef est utilisé à des finalités de transport commercial de celles où l'appareil aérien est affecté à une exploitation spécialisée, comme l'agriculture, la publicité ou la photographie. Voir infra le développement concernant le travail aérien.

L'interprétation donnée par l'arrêt fait désormais autorité. La CJUE refuse toute tentative de restreindre le champ d'application de la CM. Ce qui d'ailleurs n'est pas forcément un inconvénient pour les déplacés et constitue, nous dit le professeur Jean-Pierre Tosi, peut-être un élément de simplification. Il y aura contrat de transport chaque fois qu'une personne se trouve à bord d'un aéronef avec l'accord de l'exploitant, d'autant qu'on n'attache pas d'effet catégorisant à la finalité pour la satisfaction laquelle le déplacé se trouve objet du déplacement, qu'il accomplisse un voyage au sens habituel du terme, qu'il poursuive une finalité ludique ou que le séjour à bord soit la condition nécessaire pour effectuer un travail d'ordre technique, commercial ou scientifique. La CJUE instaure quasiment une présomption en faveur de la qualification de transport montréalais chaque fois qu'une personne navigue en avion dans un cadre contractuel. On applique ainsi le système de droit uniforme à des situations marginales pour lesquelles il n'avait en 1929 manifestement pas été conçu.

Voir V. Le Guillou et G. Arguerolles, Responsabilité civile des transporteurs aériens, Revue Lamy Droit civil, juillet-août 2015, n° 128, p. 18

Dans un arrêt postérieur, mais concernant un accident survenu en 1993 à des pompiers professionnels d'Avignon, la haute juridiction française écarte la qualification de contrat de transport au profit de celle de travail aérien. Une convention avait été conclue en 1987 entre l'aéro-club d'Orange et le service de surveillance des incendies du département du Vaucluse, SDIS 84. L'objet de cette convention était d'effectuer le déplacement d'observateurs aériens lors d'opérations de guet aérien. Le pilote est tué, deux sapeurs-pompiers sont blessés. L'objet principal de ce vol était la réalisation d'un travail aérien et non un simple déplacement d'un point à un autre. Le vol n'avait pu donner lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien avec l'association, 1^o chambre civile, 15 juin 2016, n° 14-28141.

Les vols de démonstration d'aéronef

La jurisprudence soumet au droit commun les vols de démonstration, alors que l'éventuel acquéreur est monté à bord à l'invitation du constructeur pour apprécier les qualités de l'aéronef. Il ne s'agit pas d'un contrat de transport aérien, mais d'une opération sui generis qui prend sa place dans le processus des pourparlers précédant la conclusion d'un contrat de vente.

Le vol d'observation aérienne dispensé par le propriétaire d'un bien foncier à l'acquéreur éventuel de ce dernier Le déplacement aérien inséré dans des pourparlers de vente immobilière

Une dame résidant en Autriche monte en août 2010 à bord d'un autogire dans le Sud de l'Espagne pour observer et regarder de haut la propriété agricole mise en vente par le pilote propriétaire de l'immeuble et de l'aéronef. Un tiers est déclaré comme détenteur de l'appareil aérien et souscripteur de l'assurance auprès d'Axa société allemande. La passagère est accidentée. La victime agit non contre le pilote mais contre le détenteur de l'aéronef et contre l'assureur de celui-ci. Il s'agissait d'un vol en circuit fermé, départ et atterrissage à Medina Sidonia. L'opération aérienne prenait place dans le cadre de pourparlers de vente. Il s'agissait d'un vol de démonstration, qui n'avait pas pour finalité la vente de l'aéronef piloté mais de favoriser la cession de la parcelle survolée.

Le tribunal autrichien de Korneuburg a présenté, le 12 mai 2014, une question préjudicielle dans cette affaire Éléonore Prüller- Frey c. Norbert Bronig et Axa, C-240/14, concernant un vol d'observation aérienne, alors qu'il y avait un projet de transaction immobilière entre la passagère et le pilote. Le tribunal demande s'il faut appliquer la CM ou le droit

national.

A priori, ce vol n'avait pas pour un objet un transport aérien, il s'agissait d'un vol effectué à titre gratuit pour permettre à la passagère d'observer un immeuble mis en vente par le pilote de l'avion pour qu'elle en fasse l'achat. Contrat de transport aérien, relation de fait, contrat innomé, prestation offerte lors de pourparlers ? Le système de Montréal (par renvoi du règlement n° 2027/97 du 9 octobre 1997) est-il à applicable ? Il est possible que ce vol soit considéré comme constituant une opération de transport compte tenu du précédent tiré de l'arrêt Wucher Helicopter rendu le 26 février 2015. Transport aérien au début, observation visuelle au milieu du trajet, retour en direction de l'aérodrome. La composante « transport » serait donc le principal.

Les conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar ont été déposées le 20 mai 2015.

L'avocat général ne se pose même pas la question de savoir si cet accident est intervenu dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport aérien, il l'admet implicitement, il soutient cependant l'inapplicabilité à la cause du règlement européen de 1997 et par ricochet de la CM, le détenteur de l'appareil ultra léger étant un simple particulier n'étant pas et n'ayant pas à être titulaire d'une licence d'exploitation communautaire. L'accident relèverait ainsi, non du règlement européen, mais de la loi nationale (autrichienne ou espagnole) qu'il conviendrait de déterminer conformément aux principes du droit international privé : le pilote et la passagère sont apparemment autrichiens, la passagère est autrichienne, le défendeur réside aussi bien en Autriche qu'en Espagne, mais le sinistre s'est produit en Espagne.

Une certitude : la CM sera écartée du débat, il n'y a pas contrat de transport international, le vol ne relève pas du règlement de 1997 à raison du caractère non professionnel de l'auteur du déplacement aérien.

(Il ne relevait pas non plus du règlement de 1997, parce qu'il s'agissait d'un transport à titre gratuit qui n'était pas effectué par une entreprise de transport mais par un simple particulier) (Il était également douteux que le vol ait eu un contrat de transport pour support, point négligé par l'avocat général qui semble estimer que la question ne se posait pas)

Il convient d'abord dans cette affaire de déterminer la compétence juridictionnelle : la juridiction autrichienne est-elle compétente au regard des dispositions européennes en matière de conflit de juridictions ? C'est ce que prétend la victime, prétention à laquelle s'opposent les codéfendeurs. Le détenteur de l'avion doit prétendre résider en Espagne, l'assureur Axa possède son siège en Allemagne.

Si la juridiction autrichienne affirme sa compétence, il lui appartient de régler le conflit de lois, en déterminant la nature de la relation entre le pilote ou le détenteur et la passagère.

S'agit-il d'une relation contractuelle ou seulement d'un rapport extra contractuel ?

On peut soutenir que c'est à raison d'une relation convenue que la candidate à l'achat est montée dans l'ULM pour observer l'immeuble à vendre. Il y aurait eu la conclusion d'un contrat d'observation aérienne qui se serait insérée dans la phase de pourparlers. Si la nature contractuelle est affirmée, il conviendra de déterminer si elle mérite d'entrer dans la catégorie des contrats de transport. Si c'est le cas, il faudra retenir la loi applicable en matière de transport de personnes telle qu'elle désignée par le règlement de Rome I. S'il n'y a pas transport mais une prestation de services ou une relation contractuelle innomée, le droit commun de Rome I sera appliqué.

Si on admet au contraire que le déplacement par avion n'a pas été opéré sur le fondement d'un contrat, il faudra se référer au règlement de Rome II, ce qui est la thèse la victime demanderesse. L'article 12 contient des solutions spécifiques à la culpa in contrahendo. Le considérant 30 du règlement Rome II du 11 juillet 2007 indique cependant à propos de la culpa in contrahendo que si une personne subit des dommages corporels au cours de la négociation d'un contrat, l'article 4 du règlement ainsi que d'autres dispositions pertinentes devraient s'appliquer, et non celles de l'article 12 qui ne viseraient que les obligations non contractuelles présentant un lien direct avec les tractations menées avant la conclusion d'un contrat. Le droit autrichien serait alors compétent en application de l'article 4 § 2 si la victime et l'auteur du dommage résident tous deux en Autriche. En l'absence de résidence habituelle commune dans le même pays, ce serait la loi du pays où le dommage survient qui serait applicable, art. 4, § 1, donc le droit espagnol. Ce qui serait, selon l'avocat général, l'intuition du tribunal autrichien telle quelle ressortirait du libellé de la question préjudicielle.

Une belle affaire d'intérêt pécuniaire mimine, mais posant de belles questions. On se demande si la question préjudicielle n'a pas été posée prématurément, alors qu'il aurait été sans doute préférable de résoudre au préalable un certain nombre de difficultés. La CJUE n'est pas compétente pour trancher le litige dans sa globalité, elle n'a pas à résoudre la totalité du cas

pratique, elle n'est pas appelée à donner une consultation magistrale, elle n'a pas à se substituer au tribunal normalement compétent auquel il appartient d'exercer dans sa plénitude son pouvoir juridictionnel, elle n'est là que pour donner l'interprétation d'une disposition obscure ou ambiguë relevant des actes de l'UE.

L'arrêt rendu par la CJUE le 9 septembre 2015, D. 2016.1050 observations H. G.T., RTD EUR. 2016.664 obs. L. Grard, nous laisse un peu sur notre faim. Les pourparlers de vente ne portaient pas sur une maison mais sur une plantation d'aloès. Nous apprenons également que si le vol a été donné en tant que pilote par le propriétaire de l'autogire, ce n'est pas celui-ci qui avait conclu le contrat d'assurance avec Axa. L'assurance avait été prise en mai 2009 par un tiers, possédant davantage d'heures de vol, afin de bénéficier d'une prime d'un montant plus intéressant, tiers déclaré comme détenteur de l'appareil. On ne sait s'il s'agit seulement d'une habileté à finalité financière, ou si cette détention est purement fictive. L'arrêt ne fait pas état de la conclusion d'une location ou d'un prêt conclu entre les deux compatriotes. La victime de l'accident agit non contre le pilote auteur du déplacement, propriétaire de l'aéronef et de la plantation, auteur de l'offre de vente, mais contre l'assuré souscripteur détenteur, dont on se demande quelle place tient-il dans la survenance de l'accident.

La victime, en l'absence (apparente) de tout contrat avec le souscripteur, se place sur le terrain de la responsabilité extra contractuelle.

Il n'en demeure pas moins que, classiquement, pour déterminer si le système de droit uniforme est applicable, il est exigé une relation contractuelle qualifiée contrat de transport entre l'auteur du déplacement et son passager tué ou blessé, même si la situation du transport gratuit est quelque peu différente. Sa nature contractuelle est ordinairement mise en doute, bien que le passager ne soit monté à bord qu'avec l'assentiment du transporteur professionnel.

L'arrêt écarte en l'espèce l'application de la convention de Montréal sur renvoi du règlement de 1997 modifié en 2002, le défendeur n'étant ni une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable, ni un transporteur aérien communautaire. Le déplacement n'entrait pas dans les conditions d'application du règlement de 1997, le renvoi à la CM était exclu. L'arrêt n'en qualifie pas moins ce déplacement comme un vol local effectué à titre gratuit. La victime était transportée à titre gratuit pour un vol d'observation aérienne d'un bien immobilier dans le cadre d'un projet de transaction immobilière avec le pilote de l'aéronef. La qualification de transport est retenue, même si la solution ne relève plus désormais du droit européen mais du droit interne.

Les vols effectués par le personnel salarié

Le personnel salarié de la compagnie et qui sert à bord relève du droit du travail et n'est pas lié par un contrat de transport quand il voyage dans l'exercice de ses fonctions. La CM joue en revanche quand les intéressés n'accomplissent pas leur fonction de travailleur subordonné et voyagent pour leur commodité.

La situation devrait être identique si l'exploitant aérien fait monter à bord des ingénieurs, agents ou techniciens appelés à effectuer à bord, comme indépendants, un travail pour le compte de l'exploitant

Section II. Les parties au contrat de transport

Sous- Section I. Les contractants dans le transport de passagers

Philippe Delebecque, L'évolution du transport de passagers, Études offertes à Geneviève Viney, LGDJ, 2008, p. 307

Olivier Cachard, Les conventions uniformes régissant les transports internationaux et les règles de droit international privé de l'Union européenne : symbiose, indifférence ou rejet ? Travaux du comité français de droit international privé, 2012-2014, séance du 23 novembre 2013, publié en mai 2015, p. 19, aux éditions Pedone.

Olivier Cachard, Le transport aérien international de passagers, cours professé en août 2014 à l'Académie de droit international de La Haye, cours publié en 2015, volume 373, du recueil des cours de l'académie ; cette savante étude a été également publiée comme livre de poche de l'Académie, ADI-Poche, en décembre 2015, 290 p.

Variations juridiques sur le thème du voyage, ouvrage collectif, direction L. Condé, actes du colloque de l'IFR-n° 21, LGDJ, Presses de l'Université Toulouse I Capitole, avril 2015

Nous avons au nombre des contractants le transporteur d'une part, celui qui obtient l'engagement du transporteur et qui le rémunère d'autre part.

INTRODUCTION

Gagner ou quitter l'aéroport

Le passager doit parvenir à l'aérogare (ou la quitter) par ses propres moyens, par un moyen de transport individuel ou collectif. Il y a là une perte de temps et d'argent. Le passager peut parfois mettre plus d'une heure ou deux entre le moment où l'avion atterrit et le moment où il rentre chez lui ou accède à sa chambre d'hôtel.

Les moyens personnels : le passager peut venir en voiture jusqu'à l'aéroport, il peut laisser jusqu'à son retour sa voiture dans un lieu de stationnement.

Certains voyageurs peuvent avoir recours au co-voiturage, défini par l'article L. 3132-1 du code des transports, remontant à une loi du 17 août 2015 : c'est la situation lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est utilisé en commun par le conducteur (qui fait un déplacement pour son propre compte) qui prend avec lui un ou plusieurs passagers. L'opération est effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais. On parle d'économie collaborative.

Comment un simple particulier apprend-il qu'un conducteur est disposé à pratiquer le co-voiturage ?

Il y a le bouche-à-oreille.

Il existe des organisateurs de systèmes de mise en relation de personnes souhaitant pratiquer le co-voiturage, qui mettent en relation les intéressés moyennant finance. Ils ne commettent pas d'infraction pénale, car ils ne rapprochent pas des clients avec un transporteur faisant du transport à titre onéreux. Cf. art. L. 3141-1, 4° CT.

Il arrive que le voyageur en quittant l'aérogare prenne une voiture en location.

Si le passager a recours aux transports publics, il s'adresse en France à des transports collectifs ou particuliers. Certains sont réguliers, d'autres à la demande.

i. « Les transports publics collectifs »

Certains transports sont dits « réguliers » (itinéraires, arrêts, horaires, tarifs, publiés à l'avance), d'autres sont « à la demande » (en fonction de la demande des usagers, avec un véhicule d'une capacité minimale de 4 places, y compris le conducteur).

α) Le passager peut gagner l'aéroport ou le quitter en ayant recours aux transports réguliers.

Les pouvoirs publics s'efforcent de doter les grands aérodromes d'une gare de chemin de fer ou d'une station de métro ou de tram. Afin de les relier au centre-ville.

La loi Macron du 6 août 2015 prévoyait à son article 8 la publication d'une ordonnance pour faciliter la réalisation d'une infrastructure entre Paris et l'aéroport Paris-Charles De Gaulle. C'est l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 qui

prévoit la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris Charles de Gaulle. L'État attribue à une société (détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris) une concession de travaux ayant pour objet la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure ferroviaire entre la gare de Paris Est et la gare de l'aéroport. Des terrains seront expropriés. Une loi du 28 décembre 2016 a ratifié l'ordonnance et apporté quelques modifications au code des transports. Art. L. 2111-3 CT.

L'État choisira l'exploitant du service de transport de personnes, en respectant les principes de transparence, d'égalité de traitement des candidats et de libre accès à la commande publique.

L'État accorde un prêt à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle.

La Commission a autorisé l'aide publique consacrée à la construction de la liaison.

Le décret n° 2018-668 du 27 juillet 2018 est relatif au taux d'intérêt de ce prêt.

Pour assurer le financement de cette infrastructure, l'article 1609 ter viciis CGI prévoit à compter du 1^{er} avril 2014 la perception d'une taxe « Contribution spéciale CDG-Express ». Cette taxe est due par les entreprises de transport aérien effectuant à titre onéreux des services de transport aérien au départ ou à l'arrivée de l'aéroport Paris Charles De Gaulle. On écarte les vols locaux et les évacuations sanitaires d'urgence. La taxe est due pour chaque vol commercial. La taxe est assise sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués. Le tarif de la taxe est fixé est de 1,40 euro par passager embarqué ou débarqué.

La taxe est perçue par le comptable public du budget annexe Contrôle et exploitation aériens, BACEA.

Le comptable public verse mensuellement le produit de la taxe à la société affectataire, qui est la société mentionnée à l'article L. 2111-3 CT.

Certaines compagnies aériennes, certains transporteurs, mettent en place des transports de navette entre la ville et l'aéroport.

Le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais Tillé organise un service entre la porte Maillot et l'aéroport de Tillé.

Une entreprise privée, Frethelle, a lancé le projet d'un service régulier interurbain de transport par autocar entre Paris 12^e avenue Armand Rousseau et l'aéroport de Beauvais.

Le projet concurrençait le service organisé par l'aéroport.

Le syndicat mixte a tenté en vain de faire interdire un tel service.

Conseil d'État, 16 février 2018, n° 410242 : l'article L. 3111-18 du code des transports permet aux entreprises de transport public routier de personnes d'assurer des services réguliers interurbains. Il existe cependant certaines limites propres aux transports de moyenne distance. Si la liaison projetée prévoit deux arrêts distants de 100 km ou de moins de 100 km, il faut effectuer une déclaration auprès de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, ARAFER.

Une autorité organisatrice de transport peut alors, sur avis conforme de l'autorité de régulation, interdire les services lorsqu'ils sont exécutés entre des arrêts, alors que la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier que cette autorité organise, et si ces services portent une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne de service public de transport susceptible d'être concurrencée (ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport).

L'ARAFER avait émis un avis défavorable sur l'interdiction du service rival que prononçait le syndicat mixte de l'aéroport. L'argument était que la liaison projetée par Frethelle ne constituait pas une liaison similaire à celle organisée par le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais.

Le syndicat mixte a demandé l'annulation de l'avis défavorable formulé par l'autorité de régulation.

Pour que l'autorité organisatrice de transport puisse interdire une liaison rivale, il faut que la liaison projetée soit identique ou similaire quant au point d'origine et au point d'arrivée. L'article R. 3111-37 CT considère qu'il y a une ligne similaire en Ile de France si le point d'origine de la liaison envisagée se trouve à 10 km de la ligne existante. Or en l'espèce, la liaison organisée par le syndicat mixte part de la porte Maillot, la liaison projetée partait du 12^e arrondissement. Il y a plus de 10 km entre ces deux points.

Faute de similitude, l'ARAFER ne pouvait pas émettre d'avis défavorable à l'organisation de ligne par Frethelle.

β) Les services occasionnels

Certains exploitants pour concurrencer les taxis et rechercher une faille dans la réglementation ont fait du transport, qu'ils ont présenté comme du transport public routier collectif, régi par l'art. 29 de la LOTI de 1982, ce qui suppose au moins deux passagers. Ces exploitants se présentaient comme des chauffeurs capacitaires de transport public léger. Le véhicule ayant moins de 10 places.

Ces véhicules souvent ne transportaient qu'une seule personne.
C'est le préfet qui délivre l'autorisation.

La licence pour le transport intérieur de personnes par route n'autorise le transport occasionnel de personnes qu'après commande préalable et délivrance d'un billet individuel ou collectif indiquant le nom des personnes transportées, leur destination et le prix du voyage quel que soit le lieu de prise en charge.

La presse parlait des « lotis » au macaron violet. Ce sont des auto-entrepreneurs qui travaillent en lien avec des sociétés leur louant un véhicule.

Ils trouvaient des clients grâce aux plates-formes de réservation, style UBER, qui permettent à des demandeurs de déplacement de trouver un chauffeur. Ils figuraient dans le lot majoritaire des manifestants de décembre 2016, la paix semblant s'être faite entre taxis et VTC.

La loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 n'est pas favorable à la cause des « Lotis », largement appelés à disparaître. Ceux-ci vont désormais être soumis dans les zones urbaines au régime des VTC.

Le législateur tient compte des zones géographiques d'exercice.
Il faut distinguer selon les capacités de l'engin de transport.

La France, moins les grandes villes

Les Lotis subsistent, mais ils sont soumis au régime des VTC, si le véhicule est d'une taille réduite.

Le I de l'art. L.3112-1 CT concerne les services occasionnels de transport public collectif.

S'ils sont exécutés avec des véhicules motorisés comptant, outre le siège du conducteur, 8 places assises maximum, ils sont alors soumis au II et au III de l'art. L. 3120-2. Ce ne sont pas des taxis, ils n'ont pas leur privilège, ils ne disposent pas d'un emplacement pour stationner, ils ne peuvent pas être hélés par les clients sur la voie publique, loués à la place ils doivent faire l'objet d'une réservation préalable.

Les grandes villes : 100 000 habitants

Le II de l'art. L. 3112-1 est restrictif en ce qui concerne l'Île de France et les grandes agglomérations.

Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant outre le siège du conducteur plus de 8 places assises.

En clair, le service occasionnel ne peut pas être assuré à l'intérieur d'une telle zone par un petit engin. Il est réservé aux gros engins. Le permis D est alors requis.

La loi prévoit cependant une mesure transitoire, elle ménage temporairement les situations existantes : les entreprises de transport public collectif de personnes exécutant à la date de promulgation de la loi du 29 décembre 2016 dans les périmètres mentionnés au II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant outre le siège du conducteur 8 places assises au maximum peuvent continuer à exécuter de tels services pendant un an à compter du 29 décembre 2016.

Les conducteurs de véhicules de 8 places ou moins devraient profiter de ce délai pour acquérir les aptitudes et présenter les conditions pour devenir conducteurs de VTC, véhicule de transport avec chauffeur.

Les entreprises en cause bénéficient d'un délai d'un an pour remplir les conditions techniques et de confort, si ces entreprises se font dans l'année immatriculer au registre de l'art. L. 3122-3.

ii. « Les transports publics particuliers »

Le législateur, à côté des "transports publics collectifs", régleme te étroitement les "transports publics particuliers", au nombre desquels figurent notamment les déplacements effectués par les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (VTC).

Les voyageurs peuvent donc pour se rendre à l'aéroport avoir recours (par opposition aux transports publics collectifs) aux "transports publics particuliers" régleme ntés par le code des transports aux articles L.3120-1 et suivants.

Le professionnel compte tenu de la capacité du véhicule embarque de 1 à 10 personnes, il fait du transport à titre onéreux.

Il n'y a pas alors transport privé routier de personnes.

Le professionnel est à la recherche de la clientèle, d'autant qu'il faut désormais compter avec les innovations techniques comme la géolocalisation et l'appel par Smartphone.

Le débat est actuellement âpre en ce domaine, certains clients faisant état de tarifs prohibitifs et de services de qualité moyenne offerts par les professionnels. Les professionnels du déplacement des clients se livrent parfois à des combats douteux. La matière connaît une certaine instabilité législative. La législation récente est marquée par une loi Thevenoud du 1^o octobre 2014, insérée dans le code des transports, dont la constitutionnalité et la conformité au droit européen avaient été mises en doute, à tort, par certains. Cette législation a été complétée par un décret du 30 décembre 2014. Une réforme partielle a été opérée par la loi Macron du 6 août 2015. Une nouvelle réforme est apportée par la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016. Cette législation n'est pas tellement tournée vers le client, elle assure souvent la défense d'intérêts corporatistes, maintient souvent les avantages acquis et freine l'offre de transport. La matière est également rendue complexe à raison - les affres du droit transitoire - d'un régime d'exploitation soumis à la loi nouvelle et du maintien des situations antérieures acquises.

À côté des transporteurs proprement dits, on a vu apparaître à l'époque contemporaine des firmes qui, sans transporter des passagers, organisent des transports de particuliers en mettant en relation des demandeurs d'une prestation de transport avec des petits transporteurs ou conducteurs adhérents de leur réseau. C'est le phénomène UBER.

Les 4 roues

Les transporteurs proprement dits : taxis et VTC

C'est essentiellement la situation des taxis et des voitures de transport avec chauffeur, qui sont soumis à des dispositions communes figurant aux articles L. 3120-1 à 3120-6 CT.

Les véhicules ont en principe moins de 10 places.

La loi pose, en ce qui concerne les conducteurs, des exigences d'aptitude et d'honorabilité, art. L. 3120-2-1.

Ce sont les chambres des métiers et de l'artisanat qui évaluent les conditions d'aptitude professionnelle. Il y a un examen. Art. 23, 4^o bis, du code de l'artisanat. Certains craignent en ce domaine des pratiques malthusiennes.

Les conducteurs doivent être titulaires d'une carte professionnelle, art. L. 3120-2-2.

Le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes encourt un avertissement ou le retrait de la carte professionnelle en cas de violation de la réglementation, art. L. 3124-11 CT.

Assurance RC professionnelle obligatoire, art. L. 3120-4.

Contrôle par l'autorité publique et obligation de lui communiquer des statistiques, art. L. 3120-6.

Les taxis

La clientèle peut avoir recours à un *taxi*.

Cette profession est étroitement réglementée, elle peut apparaître privilégiée.

La liberté d'entreprendre n'existe pas en ce domaine. On est dans le domaine de l'économie administrée.

Pour les libéraux, la concurrence ne s'exerce guère ou à tout le moins pas suffisamment.

L'activité de conducteur de taxi est subordonnée à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité publique, art. L. 3121-10 CT.

L'arrêté du 28 juin 2018 donne le modèle de la carte professionnelle de conducteur de taxi, délivrée par la préfecture pour une durée de validité de 5 ans.

La caractéristique et l'avantage du taxi, c'est qu'il dispose d'un emplacement sur la chaussée publique, où il se trouve dans l'attente de clients, et qu'il prospecte la clientèle, en état d'offre de transport, en roulant sur la voie publique.

Le propriétaire ou l'exploitant de taxi doit être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique.

Art. L. 3121-1 du code des transports. Il existe ainsi des stations de taxi.

Le taxi fait des déplacements dans le ressort ou en dehors du ressort de son autorisation de stationnement.

C'est l'autorité administrative qui délivre les autorisations de stationnement. Art. L. 3121-1-1. Durée : 5 ans.

Si l'autorité délivre de nouvelles autorisations de stationnement, ceci n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires

d'autorisation avant la promulgation de la loi Thevenoud de 2014. Les anciens devront subir la concurrence des nouveaux arrivants.

L'art. R. 3121-4 indique les autorités compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement. Il s'agit en principe du maire, art. L. 2213-33 du code général des collectivités territoriales. Les communes font désormais parties de structures de coopération inter communales, c'est en ce cas le président de cette structure qui délivre les autorisations aux exploitants de taxi, l'autorisation valant pour une, plusieurs ou toutes les communes concernées, art. L. 55211-9-2

La loi régit la procédure de délivrance des nouvelles autorisations de stationnement, art. L.3121-5.

La délivrance n'est pas de droit. Les textes instaurent un numerus clausus. L'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement fixe le nombre d'autorisations de stationnement offertes à l'exploitation dans la ou les zones de compétence, elle délimite le périmètre du ou des ressorts géographiques de ces autorisations, art. R. 3121-5.

La loi instaure la pratique de listes d'attente. Le candidat s'inscrit sur une liste d'attente, il doit avoir une carte professionnelle délivrée par le préfet. Il attend que l'administration lui délivre le sésame de l'autorisation de stationnement. La loi instaure une priorité en faveur des titulaires de la carte qui justifie de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant 2 ans au moins au cours des 5 ans précédant la date de délivrance, art. L. 3121-5 al. 3. Il s'agit de permettre aux conducteurs salariés de devenir indépendants et de se mettre à leur compte.

Le taxi circule dans la rue pour être hélé par la clientèle. Il démarre ainsi la clientèle. On parle de maraude.

Les taxis bénéficient d'un monopole légal à la pratiquer. Article L. 3121-11 du code des transports.

Les taxis n'ont pas ainsi à faire l'objet d'une réservation préalable. Si le véhicule circule avec le voyant vert, il est libre, il est en état d'offre de transport. Il n'a pas à être sollicité au préalable. Le client hèle le taxi. Celui-ci s'arrête, il prend le client.

(Condamnation pénale pour exercice illégal de la profession de taxi, art. L. 3120-2, II du code des transports, sans autorisation de stationnement d'un exploitant de VTT qui était garé à Roissy en attente de voyageurs qui récemment débarqués étaient démarchés par un tiers, les clients n'avaient pas fait de réservation préalable.

La loi nouvelle de 2014 n'incrimine plus le défaut de carte professionnelle, art. L. 3124-4 CT, Criminelle, 27 octobre 2015, n° 14-84134)

(Un autre arrêt de la même date, Criminelle, n° 14-84135, concerne le même individu condamné une seconde fois pour des faits semblables, exercice illégal de l'activité de taxi sans autorisation de stationnement)

Ce monopole est territorial, il ne joue pas pour toute la France, l'exploitant ne détient cette prorogative exorbitante du droit commun que dans une zone déterminée, qui est le ressort de l'autorisation défini par l'autorité supérieure.

En dehors du ressort de l'autorisation de stationnement, les conducteurs de taxis relèvent du droit commun, ils ne peuvent prendre en charge des clients sur la voie ouverte sur circulation publique que sur justification d'une réservation préalable. Art. L. 3121-11 du code des transports.

L'article L. 3121-11-1 prévoit la création d'un registre national indiquant la disponibilité et la localisation du taxi en temps réel sur le territoire national.

La cession d'entreprise

Il faut distinguer entre les taxis installés avant 2014 et les autres.

I. La situation des taxis installés avant le 1^{er} octobre 2014

Les taxis étaient titulaires d'une licence délivrée initialement gratuitement par l'administration.

Une patrimonialisation s'était en fait instaurée.

Dans la pratique, les taxis cédaient moyennant finance cette licence pourtant acquise à titre gratuit, parfois pour un prix élevé, 100 000 à 200 000 euros.

Ce régime est consacré par la loi et il subsiste pour les taxis installés avant le 1^{er} octobre 2014. Art. L. 3121-2, alinéa 2.

Le montant des transactions figure sur le registre des transactions, R. 3121-10.

Le code des transports ménage le maintien des situations antérieures où une personne physique ou morale disposait de plusieurs autorisations de stationnement. Les intérêts des compagnies de taxi, qui disposent de conducteurs salariés,

sont maintenus. Les entreprises de taxi exploitant plusieurs autorisations délivrées avant la promulgation de la loi du 1^o octobre 2014 et dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative. Ceci en cas de cessation d'activité totale ou partielle, ou en cas de fusion avec une entreprise analogue ou de scission.

Cette possibilité de présentation d'un successeur existe en cas de procédure collective, ou en cas d'incapacité définitive.

Les bénéficiaires de cette faculté de présentation ne peuvent immédiatement se réinstaller, ils doivent attendre un délai de 5 ans pour conduire un taxi ou solliciter une ou plusieurs autorisations de stationnement. Art. L. 3121-3, alinéa 4.

En cas de décès du titulaire de l'autorisation de stationnement, les ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un an, art. L. 3121-3, dernier alinéa.

II. En ce qui concerne les taxis installés après le 1^o octobre 2014, l'article L. 3121-2, 1^o alinéa CT, prohibe la cession à titre onéreux de l'autorisation de stationnement.

L'intéressé est cependant titulaire d'une clientèle, il peut mettre le fonds en location gérance, art. L.144-5, 10^o, du code de commerce.

L'exploitant exploite à titre personnel l'autorisation de stationnement.

On peut en déduire l'interdiction désormais du salariat.

C'est ce qui semble ressortir de la nouvelle rédaction de l'art. L. 3121-1-2, I, 1^o alinéa, du code des transports.

Exploitation effective et continue, art. L. 3121-1-2, II, CT.

Le taxi dispose d'un taximètre, d'un dispositif lumineux extérieur "taxi" (vert, le taxi est libre ; rouge, le taxi est en charge ou il est réservé), d'une imprimante pour imprimer la note à payer, d'un terminal de paiement électronique.

Le passager peut payer dans le véhicule par carte bancaire, art. L. 3121-11-2 CT.

Le pouvoir exécutif réglemente les tarifs des courses de taxi, voir l'arrêté du 14 décembre 2017 pour 2018.

La réglementation est plus précise pour les taxis parisiens, lyonnais, niçois et cannois.

Le décret du 7 octobre 2015 est relatif aux tarifs des courses de taxi.

Arrêtés du 2 et du 6 novembre 2015.

On relève un certain contentieux entre taxis s'accusant mutuellement de concurrence déloyale, si l'un vient stationner sur le territoire de la commune voisine.

Com. 3 février 2015, n^o 13-17434, guerre microcholine entre un taxi de la Grande Motte et un taxi de Palavas les Flots.

Rabelais a séjourné à Montpellier ! Le taxi de Palavas subit plusieurs reproches : ne pas avoir respecté le tarif des courses de taxi fixé par le préfet, ne pas disposer sur le véhicule d'un dispositif extérieur lumineux et d'une plaque.

Les VTC

La VTC est la voiture de transport avec chauffeur

La clientèle peut avoir recours, pour son déplacement, à une VTC, *Voiture de Transport avec Chauffeur*.

Art. L. 3122-1 et suivants du code des transports.

On parlait jadis de chauffeur de grande ou de petite remise.

Le client contacte, directement ou via une centrale de réservation, l'exploitant de VTC, l'exploitant n'étant pas forcément le conducteur de la voiture.

L'exploitant détient une ou plusieurs voitures.

L'exploitant exploite en personne ou il emploie un ou plusieurs salariés.

La loi limite la concurrence que peuvent faire les exploitants de VTC aux taxis.

La loi permet l'activité d'entreprises qui exploitent une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur.

Le conducteur est l'exploitant de la voiture ou un salarié.

Les VTC obéissent à un régime moins favorable que les taxis.

La VTC ne stationne pas dans un endroit précis, il ne peut pas être hélé, il doit faire l'objet d'une réservation. Le client appelle et fait une réservation par combiné.

La VTC ne peut prendre un client sur la voie publique que s'il y a eu une réservation préalable. C'est le client qui fait la démarche. Art. L. 3120-2, I.

La VTC ne doit pas s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients. La maraude lui est interdite. La maraude est le monopole des taxis.

La VTC ne doit pas stationner sur la voie ouverte à la circulation publique à l'abord des gares et des aéroports (ou de leur enceinte) au-delà d'une certaine durée (une heure, art. D. 3120-3) précédant la prise en charge du client qui a effectué une réservation préalable, art. L. 3120-2, II, 3°.

Si la VTC a amené un client à l'aéroport et s'il n'a pas de réservation de la part d'un client, il doit s'éloigner rapidement des lieux.

Quant à l'article L. 3122-9, il prévoit que dès que le conducteur a achevé la prestation qui lui avait été commandée, donc dès qu'il a terminé d'effectuer la course, il doit retourner à l'établissement de l'exploitant, ou bien il doit se tenir hors de la chaussée dans un lieu où le stationnement est autorisé. Il se tient à l'arrêt, il ne roule pas. L'obligation de retour à la base ne joue pas si le conducteur détient une réservation préalable ou fait état d'un contrat avec le client final. Cette obligation de retour n'existe pas selon le Conseil constitutionnel si le conducteur n'est plus en mission.

Tant qu'il n'y a pas de réservation, les exploitants ne doivent pas informer les clients potentiels de la localisation et de la disponibilité de véhicule. Article L. 3120-2, III. La décision du Conseil constitutionnel du 22 mai 2015, Dalloz 2015.1295 obs. Hugues Kenfack, a validé la règle mais en a en même temps explicité la portée. Les exploitants de VTC peuvent informer la clientèle de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule dès que celui-ci ne se trouve pas sur la voie publique.

Les exploitants peuvent informer le client, du moment que le véhicule se trouve sur la voie publique, de la seule localisation du véhicule ou de la seule disponibilité du véhicule. Les personnes faisant du transport public particulier de personnes peuvent informer le client du temps à attendre entre le moment de la réservation et l'arrivée du véhicule.

Les VTC, semble-t-il, ne peuvent pas utiliser les couloirs de circulation réservés aux bus et ouverts aux taxis.

L'exploitant n'est pas forcément le conducteur du véhicule. Car il y a la possibilité du recours au salariat. Le chauffeur de la voiture peut être un indépendant ou un salarié.

Les exploitants de voitures de transport avec chauffeur sont inscrits sur un registre régional. Art. L. 3122-3 CT.

170 euros sont exigés pour les frais d'inscription. L'inscription est renouvelable tous les 5 ans.

Il existe une signalétique des voitures de transport avec chauffeur, il faut apposer une vignette sur le véhicule (macaron vert).

Les conducteurs

Il existe un examen en vue d'obtenir le certificat de capacité professionnelle de conducteur d'un véhicule de transport public particulier, art. R. 3120-7. L'arrêté du 2 février 2016 est relatif à la formation et à l'examen de conducteur de voiture de transport avec chauffeur, JO du 3 février. Arrêté modifié par un arrêté du 18 mars 2016, JO du 20 mars 2016. On prévoit la création de centres de formation agréés pour former les conducteurs, art. R. 3120-9 CT.

Un arrêté du 2 février 2016 est relatif aux conditions d'agrément des centres de formation de conducteurs de voiture de transport avec chauffeur.

L'arrêté du 6 avril 2017 concerne les épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur.

Arrêté modifié par l'arrêté du 1^{er} août 2018.

Les candidats à l'examen déposent un dossier d'inscription. Détenir un permis de conduire de la catégorie B, il faut payer des droits d'examen.

Les conducteurs doivent détenir une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. Article L. 3120-2-2 CT. Art. R. 3120-6.

Visite médicale périodique, art. D. 3120-5

Il y a une formation continue obligatoire, art. R.3122-14 CT. Avec une attestation de suivi à la clef.

L'arrêté du 11 août 2017 est relatif à la formation continue des conducteurs de taxi et des conducteurs de voiture de transport avec chauffeur. Cette formation continue obligatoire est dispensée au sein d'un centre de formation agréé.

Chaque session de formation est organisée spécifiquement, soit pour des conducteurs de taxi, soit pour des conducteurs de voiture de transport avec chauffeur.

Les intéressés étudient le droit du transport public particulier de personnes, ils sont formés à la sécurité routière, à l'anglais, à la gestion, à la prévention.

L'accès au métier de conducteur n'est donc pas facilité.

Ce qui favorise les professionnels installés mais ne fait pas l'affaire de la clientèle astreinte à des tarifications qu'elle juge élevées.

Le Conseil constitutionnel a censuré le 15 janvier 2016 la disposition de l'article L. 3121-10 du code des transports prévoyant l'incompatibilité de l'activité de conducteur de taxi avec celle de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. Il y a là, a-t-il décidé, une atteinte excessive à la liberté d'entreprendre. Le professionnel exerce, suppose-t-on, cette double activité à des moments différents.

L'arrêté du 7 septembre 2017 fixe le modèle des cartes professionnelles de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. La carte professionnelle a une durée de validité de 5 ans à compter de sa délivrance.

Les exploitants de voitures de transport avec chauffeur peuvent se voir décerner un label de qualité du moment qu'ils offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières, art. L. 3122-4-1 CT.

Plateformes de réservation et centrales de réservation

Les intermédiaires : l'activité d'entremise entre la clientèle de particuliers et les transporteurs de passagers.

Se sont créées ces dernières années des entreprises d'intermédiaires qui, sans se livrer officiellement et en personne au transport de personnes, se donnent pour objet de rapprocher des contractants.

Le législateur – en particulier la loi du 29 décembre 2016 – entend réguler étroitement l'activité de ces entreprises qui font de la mise en relation entre transporteurs et passagers.

Le législateur permet l'existence d'entreprises qui ne transportent pas de clients, mais qui font une activité d'intermédiaire, mettant en relation des exploitants de VTC et des clients, demandeurs d'une course, art. L. 3122-1 CT.

L'activité n'est licite que s'il s'agit de mettre en relation les passagers avec des exploitants qui exercent légalement.

Des hommes d'affaires ont mis en place des structures permettant à des particuliers de contacter des conducteurs susceptibles de les déplacer, ainsi pour assurer la desserte d'aéroports.

Faisons un peu d'histoire récente, avant de présenter les solutions de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016.

L'aventure UBER

C'est la figure d'**UBER** qui a eu les honneurs de la gazette et qui a suscité l'intervention législative.

Il s'agit d'une firme ayant son siège à San Francisco et voulant étendre son modèle dans le monde entier. Cette société ne se présente pas comme une entreprise de transport, il ne s'agit pas d'un taxi, il ne s'agit pas d'une VTC, il ne s'agit pas de co-voiturage. Cette société californienne tente d'implanter ses pratiques commerciales et de constituer des réseaux dans le monde entier. Uber se présentait comme un intermédiaire entre un particulier désireux de transporter et un client demandeur. Uber fait du courtage, la société rapproche un conducteur et un candidat à déplacer. Si cette société Uber ne transporte pas, elle est en fait un organisateur de transport. Le candidat au transport actionne son smartphone, la société reçoit un appel, elle contacte le conducteur le plus proche appartenant à son réseau pour faire le transport demandé. Le véhicule qui transporte le client était conduit par un chauffeur professionnel ayant constitué une société ou par un conducteur auto entrepreneur théoriquement indépendant, voire – c'est ici que le bât blesse – par un amateur qui entendait arrondir ses fins de mois (travaillant en fait au noir). C'était Uberpop. Le client paie par carte. Le procédé empiète sur les pratiques des taxis et des chauffeurs de VTC. Le gouvernement a manifesté son hostilité, même si l'expérience Uber a pour elle des défenseurs et que le jugement à l'égard des pratiques des taxis (rareté, coût, refus d'assumer certaines courses) n'est pas toujours très favorable auprès du public. Le législateur ne permet pas de déplacer des clients à titre onéreux en dehors des modèles légaux. Sont seuls autorisés à pratiquer les activités de transport public particulier de personnes à titre onéreux, les taxis, les voitures de transport avec chauffeur, les véhicules motorisés à 2 ou 3 roues ainsi que les entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre 1° de la 3° partie du code des transports. Ceux qui feraient du transport sans être habilités sont en infraction. L'art. L. 3124-7 CT punit pénalement celui qui concurrence les VTC, sans en avoir les titres.

En ce qui concerne l'activité d'entremise, l'art. L. 3124-13 CT sanctionne pénalement le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'art. L. 3120-1 (c'est à dire des prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de 10 places) sans être ni des taxis ni des voitures de transport avec chauffeur.

Les poursuites, au civil et au pénal, contre Uber

Le milieu des taxis a ouvert le contentieux contre UBER, un jugement du tribunal de commerce de Paris du 12 décembre 2014 a été rendu en 1^o instance. L'affaire est ensuite venue devant la cour d'appel de Paris.

La chambre commerciale a été saisie et dans un arrêt du 23 juin 2015 a renvoyé l'affaire devant le C.C., à propos de la constitutionnalité de l'injonction faite à UBER de cesser de proposer au public un service de mise en relation avec des clients.

UBER faisait valoir que la disposition légale concernant l'activité d'intermédiaire (ouvertement anti-Uber) méconnaissait la liberté d'entreprendre.

La décision du Conseil constitutionnel, publiée le 22 septembre 2015, affirme la conformité à la Constitution de l'alinéa 1^o de l'article L. 3124-13 du code des transports. Le législateur n'a pas institué une peine manifestement disproportionnée en punissant de 2 ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende le fait de mettre en relation des clients avec des chauffeurs non professionnels. L'incrimination tend à assurer le respect de la réglementation de l'activité de transport public particulier de personnes à titre onéreux.

Gency-Tandonnet, L'habillage juridique de solutions discriminatoires contre les VTC et l'avenir du modèle d'Uber, D. 2015.2134

Denis Broussolle, Uber, taxis et co-voiturages : fin de la saga ? Semaine juridique G, 2 novembre 2015, 1197.

Uber France et ses dirigeants ont fait l'objet de poursuites pénales. Les sites internet citent plusieurs décisions de condamnation.

Ainsi un arrêt de la cour de Paris du 7 décembre 2015, cité par Legalis, condamne la SAS Uber France comme coupable de délits de pratique commerciale trompeuse, la société était l'auteur de communications commerciales incitant les consommateurs et les conducteurs à participer au service de transport à but lucratif par des particuliers UBERPOP, en donnant l'impression que ce service était licite, ce qu'il n'est pas.

La CJUE a été saisie du phénomène UBER.

Une première affaire, Asociacion Professional Elite Taxi, C- 434/15, a donné lieu à des conclusions déposées le 11 mai 2017 par l'avocat général (polonais) Maciej (Matthieu) Szpunar.

Cette association professionnelle regroupe des chauffeurs de taxi de Barcelone. Elle a demandé au tribunal de commerce de la cité comtale de condamner la société Uber Systems Spain pour concurrence déloyale envers les chauffeurs d'Elite taxi. Ni Uber Espagne ni les propriétaires et chauffeurs de véhicules entrant dans le réseau UBER ne détiennent les licences et les agréments prévus par le règlement sur les services de taxi de l'agglomération de Barcelone. UBER se prévalait d'une directive européenne sur la société de l'information (avec le bénéfice de la liberté de la prestation de services) : le client en effet entre en contact avec UBER en usant d'un smartphone. L'avocat général considère que le service rendu par UBER est un service mixte, une partie par voie électronique, l'autre partie, non. UBER permet à des hommes à faire du transport urbain de passagers, ces hommes suivent les conditions fixées par UBER, ils sont liés avec UBER par le contrat d'utilisation de l'application. Les chauffeurs sont propriétaires ou locataires des véhicules de transport. Uber fixe en fait le prix du service, qui varie selon la distance et la durée du trajet. UBER prélève une commission sur le prix de la course.

Uber n'est pas un simple et banal intermédiaire entre les chauffeurs et les passagers. C'est un organisateur et un opérateur de services de transport urbain. Les clients ne cherchent les chauffeurs que dans le but d'être transportés d'un point à un autre.

C'est le transport qui est la principale prestation. UBER ne rend pas un service de la société de l'information.

Il en ressort que les États ont la possibilité de réglementer de telles activités. Les États peuvent réglementer l'activité de transport.

L'arrêt a été rendu par la Cour de Justice le 20 décembre 2017, statuant en grand 'chambre. Il reprend assez largement l'analyse qui avait été proposée par l'avocat général.

Le service d'intermédiation consistant à mettre en relation un chauffeur non professionnel utilisant son propre véhicule, et une personne souhaitant bénéficier d'un déplacement urbain constitue en principe un service distinct du service de transport. En l'espèce cependant le fournisseur du service d'intermédiation (UBER) crée une offre de services de transport urbain, rendu accessible par des outils informatiques. Le service d'intermédiation est partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est un service de transport et répondant de la qualification de service dans le domaine des transports. Les différentes directives invoquées ne lui sont pas applicables. Ce service ne relève pas de l'article 56 TFUE relatif à la libre prestation de services en général, mais de l'article 58, prévoyant que la libre circulation des services en matière des transports est régie par les dispositions du titre consacré aux transports. L'UE n'a pas légiféré en matière de transport urbain non collectif, ni en matière d'intermédiation. C'est à chaque État membre qu'il appartient de réglementer les conditions de prestation des services d'intermédiation dans le respect des règles générales du TFUE.

Une seconde affaire, Uber France SAS, a suscité les conclusions du même avocat général Szpunar en date du 4 juillet 2017, C-320/16.

La société Uber France a été poursuivie devant le tribunal correctionnel de Lille, par voie de citation directe avec constitution de partie civile par Nabil Bens alem, pour avoir mis en place un système de mise en relation de clients avec des personnes se livrant au transport routier de personnes à titre onéreux avec des véhicules de moins de 10 places. UBER France est une société de droit français, filiale d'une société UBER BV de droit néerlandais, elle-même filiale d'Uber Technologies ayant son siège à San Francisco.

Le service en cause est le service Uberpop, dans lequel la prestation de transport est effectuée par des chauffeurs particuliers non professionnels faisant le déplacement avec leur propre véhicule.

Le client commande le service de transport urbain à l'aide d'un Smartphone muni de l'application UBER.

UBER est poursuivi sur le fondement l'article L.3124-13.

La finalité de cet article est d'interdire et de punir l'activité d'un intermédiaire faisant intervenir pour transporter un chauffeur exerçant illégalement une activité de transport.

Le système UBERPOP repose sur le recours à des chauffeurs non professionnels qui ne disposent pas des autorisations légales pour faire du transport de personnes.

Le législateur veille à ce que la réglementation en matière de transport soit effectivement respectée.

L'activité d'intermédiaire en matière de services légaux de transport est en soi licite.

UBER excipe pour sa défense que la disposition pénale de l'article L. 3124-13 CT [abrogé depuis et devenu aujourd'hui l'art. L. 3143-4 CT] ne lui est pas opposable, parce qu'elle constitue une règle technique relative aux services qui n'a pas été notifiée par la France à la Commission européenne en violation d'une directive 98/34. UBER facilite certes un transport, mais en utilisant un logiciel pour Smartphones.

L'avocat général écarte ce moyen de défense, il estime que l'activité d'Uber à raison de son caractère complexe ne doit pas être considérée comme un service de la société de l'information, mais qu'elle relève du domaine des transports. Elle ne relève pas de champ d'application de la directive invoquée.

La CJUE a rendu son arrêt dans cette affaire Uber France SAS le 10 avril 2018, reprenant très largement la jurisprudence précédente ainsi que les conclusions de l'avocat général. L'arrêt décrit la situation : UBER France fournit, au moyen d'une application par téléphone intelligent, un service dénommé UBERPOP, par lequel elle met en relation des chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements urbains. Dans le cadre de ce service, la société fixe les tarifs, collecte le prix de chaque course auprès du client avant d'en reverser une partie au chauffeur non professionnel du véhicule et édite les factures.

UBER France est poursuivie pour des faits de pratiques commerciales trompeuses ; pour des faits de complicité d'exercice illégal de la profession de taxi ; pour des faits d'organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent au transport routier de personnes à titre onéreux avec des véhicules de moins de 10 places.

Le tribunal de Lille a condamné UBER France du chef de pratique commerciale trompeuse.

UBER a été relaxé du chef de complicité d'exercice illégal de la profession de taxi.

C'est à propos du chef d'organisation illégale d'un système de mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels (incriminé par le ci devant article L. 3124-13 CT) que le tribunal éprouvant des doutes a saisi la CJUE.

La décision reprend les solutions données par l'arrêt Association Professional Elite Taxi du 20 décembre 2017.

Le service d'intermédiation en cause ne relève pas de la directive 2006/123. L'organisation en cause n'est pas concernée par les règles sur la société de l'information, il n'y a d'obligation de notification préalable à la commission. On est dans le domaine des transports. C'est un service global dont l'élément principal est le service de transport. Il n'est pas soumis aux directives sur la société de l'information.

Une demande de décision préjudicielle a été formée le 19 juin 2017 par le Bundesgerichtshof, C-371/17, UBER BV c. Ricard Leipold. Une entreprise comme UBER fournit-elle un service de transport ? Le législateur peut-il pour préserver la compétitivité des taxis interdire un tel service ?

Le paiement des charges sociales

L'URSSAF poursuit Uber prétendant que les chauffeurs, au lieu d'être des indépendants, sont des salariés d'UBER.

L'employeur étant alors tenu de payer les charges sociales. Tout dépend si les chauffeurs se trouvent ou non en situation de subordination économique et juridique à l'égard d'Uber.

Certaines décisions rendues aux États-Unis ou en Angleterre ont reconnu aux chauffeurs et conducteurs d'UBER la qualité de salarié.

Une telle solution a été retenue en France par la chambre sociale en ce qui concerne un livreur livrant des mets à domicile et travaillant pour une plateforme. Des arrêts de la cour de Paris ont retenu la qualification de contrat de travail pour analyser les relations existant entre Uber et son chauffeur.

D'autres initiatives avaient été prises pour vaincre le monopole des taxis.

La presse faisait état d'Heetch, lancée en 2013, qui assure un service en nocturne, le passager n'est pas lié par le tarif et paie ce qu'il veut, même si en général il s'y tient. Ce modèle prisé par la jeunesse et favorisant des déplacements de banlieue en banlieue fait lui aussi l'objet de poursuites. La firme perçoit 12 % des gains des conducteurs. La presse fait état d'une audience correctionnelle en décembre 2016 concernant cette plate-forme de mise en relation entre particuliers. La firme prétend que les conducteurs, allant dans le même sens que le passager, pratiquent le partage de frais. Les adversaires soutiennent au contraire que les conducteurs pratiquent des transports routiers de personnes à titre onéreux et que la firme organisant un système de mise en relation de conducteurs avec des particuliers tombe sous le coup de la loi pénale. La justice tranchera.

L'intervention législative : la loi du 29 décembre 2016

L'expérience UBER n'a pas pris fin en France, elle se poursuit, comme plate-forme de réservation, sur des bases différentes, fonctionnant au service de chauffeurs agissant en pleine légalité, style VTC, adhérant au système UBER. Les chauffeurs exercent en SARL / SASU ou comme auto-entrepreneur. Le client contacte UBER, UBER envoie le chauffeur. Le client paie UBER par carte bancaire. La somme d'argent est destinée au chauffeur, mais Uber prélève une commission de 20 %, portée à 25 %. Les chauffeurs estimant leur rémunération insuffisante manifestent en décembre 2016.

Une réforme législative, issue d'une proposition de loi du député socialiste Laurent Grandguillaume, a été adoptée, c'est la loi du 29 décembre 2016.

Cette réforme n'est pas la dernière, d'autres probablement suivront, en particulier pour traiter de la fiscalité des centrales de réservation et pour donner un statut aux conducteurs travaillant dans les réseaux animés par ces centrales. Ces conducteurs, tout en étant officiellement des indépendants, lorgnent en direction des avantages du salariat, ils réclament une meilleure couverture sociale, ils revendiquent un revenu minimum, ils souhaitent que la loi limite le montant de la commission qu'exige la centrale, centrale qui leur apporte cependant une clientèle.

Le CT prévoit deux niveaux de réglementation concernant les plates-formes de réservation. La loi commence par poser de règles applicables à tous les professionnels qui mènent des activités de mise en relation. Le dispositif se renforce du moment que les conducteurs qui font les déplacements sont des professionnels, l'entreprise de mise en relation devient centrale de réservation.

. La réglementation générale applicable à l'ensemble des plates-formes de réservation

Le domaine de la réglementation générale

Cette réglementation concerne les professionnels qui mettent en relation, des conducteurs ou des entreprises de transport d'une part, des passagers d'autre part.

Le professionnel faisant des activités de mise en relation ne doit organiser cette relation qu'avec des entreprises de transport routier de personnes, des exploitants de taxi, des exploitants de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à 2 ou 3 roues. Sous sanction pénale, article L. 3143-4 CT.

L'activité d'entremise consiste à favoriser des déplacements au moyen de véhicules motorisés, y compris de véhicule à deux ou trois roues, comportant, outre le siège du conducteur, 8 places assises au maximum.

L'art. L. 3141-1 CT procède ensuite à des exclusions.

La réglementation des activités de mise en relation ne concerne pas les déplacements qui présentent le caractère d'un service public de transport organisé par une autorité organisatrice mentionné à l'article L. 1221-1.

La réglementation ne concerne pas les déplacements réalisés dans le cadre du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale.

La réglementation ne concerne pas les mises en relation dans le cadre du co-voiturage.

Le titre IV sur les activités de mise en relation n'est pas non plus applicable aux personnes qui exploitent des services de transport, lorsque la mise en relation a pour objet les services de transport qu'elles exécutent elles-mêmes.

Le titre IV n'est pas non plus applicable aux personnes qui organisent des services privés de transport dans les conditions prévues à l'article L. 3131-1, lorsque la mise en relation a pour objet ces services privés de transport.

Les professionnels menant ces activités de mise en relation sont tenus d'un certain nombre d'obligations de contrôle de la situation des conducteurs, ainsi que des entreprises dont ces conducteurs relèvent.

Ils doivent s'assurer que le conducteur détient le permis de conduire. Que le conducteur détient un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé. Que le conducteur détient un justificatif de l'assurance de responsabilité civile requise pour l'activité pratiquée. Que le conducteur détienne, si elle est exigée, la carte professionnelle, requise pour l'activité

pratiquée.

Si le conducteur n'est pas un indépendant, le professionnel de mise en relation s'assure que l'entreprise, dont relève le conducteur, dispose d'un justificatif de l'assurance de responsabilité professionnelle, qu'elle dispose du certificat d'inscription au registre de l'art. L. 1421-1 ou du certificat d'inscription au registre de l'art. L. 3122-3.

L'art. L. 3141-2, III CT contient une disposition, propre à un déplacement réalisé en voiture de transport avec chauffeur, VTC. Le professionnel qui pratique la mise en relation doit s'assurer que le véhicule répond aux conditions, techniques et de confort, qui sont visées à l'art. L. 3122-4.

. Le droit complémentaire propre aux **centrales de réservation**

Il s'agit là d'un sous-ensemble de plates-formes de réservation.

Le code des transports pose des exigences supplémentaires en ce qui concerne les centrales de réservation.

C'est la loi du 29 décembre 2016 qui est venue prévoir des dispositions spécifiques aux « centrales de réservation ».

Tout professionnel qui fait des activités de mise en relation est considéré comme une centrale de réservation du moment que les conducteurs exercent leur activité à titre professionnel.

La centrale de réservation est soumise, annuellement, à déclaration administrative. Art. L. 3142-2 CT. Sous sanction pénale, art. L. 3143-2.

La centrale - et plus largement toute personne intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes - peut être requise par l'administration de lui apporter des informations statistiques ou des données utiles pour le contrôle du respect des règles légales, article L. 3120-6 CT.

Elle doit être couverte par une assurance de responsabilité civile professionnelle, art. L. 3142-4.

Le CT régule les relations entre la centrale de réservation et les exploitants ou conducteurs auxquelles elle s'adresse pour déplacer les clients qui la sollicite.

Il est hostile aux exclusivités ou aux clauses limitant l'activité professionnelle des exploitants.

L'art. L. 3142-5 concerne les taxis.

La centrale de réservation ne peut pas interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement. Alors que le taxi est disponible, qu'il est arrêté ou qu'il stationne ou qu'il circule sur une voie publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

Sous sanction pénale, art. 3143-3 CT.

L'article L. 420-2-2 du code de commerce interdit les accords, pratiques concertées, pratiques unilatérales affectant les entreprises effectuant des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnel de transport collectif effectués au moyen de véhicules légers. Ces pratiques sont prohibées si elles interdisent à ces professionnels de recourir à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients.

Le conducteur ou exploitant doit conserver la possibilité de recourir à plusieurs plates-formes de réservation, il ne doit pas s'attacher à un réseau de façon exclusive.

Il est interdit d'imposer à l'exploitant ou au conducteur de ne commercialiser ses services qu'avec un intermédiaire. Le conducteur doit avoir la possibilité de nouer une relation directe avec un client. Le réseau ne doit pas faire écran.

La loi envisage la relation entre la centrale de réservation et la clientèle des exploitants ou conducteurs.

La centrale est sollicitée par un candidat au déplacement, se noue à cet instant une relation. Le client n'est pas un tiers absolu au regard de la centrale. Il a un recours à ses services. Il passe par elle pour bénéficier du transport routier.

La centrale n'est normalement pas transporteur, le contrat de transport routier est conclu entre l'exploitant du véhicule et le voyageur.

Le code des transports, art. L. 3142-3, établit, à la charge de la centrale, un cas de responsabilité du fait d'autrui.

La centrale de réservation est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par la centrale elle-même ou par d'autres prestataires de services.

La centrale ne peut s'exonérer en tout ou en partie de sa responsabilité qu'en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable

Soit au client

Soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation contractuelle

Soit à un cas de force majeure.

[On parle de l'arrivée dans quelques lustres de voitures autonomes sans chauffeur, mais qui prendraient des passagers. La profession de chauffeur serait à terme menacée.]

Les 2 et les 3 roues

Des entreprises peuvent être propriétaires de véhicules motorisés à 2 ou 3 roues (motocyclettes et tricycles à moteur), ils sont conduits par le propriétaire ou son préposé, ces engins peuvent être utilisés pour assurer le transport de la clientèle et de ses bagages. Les chauffeurs doivent présenter des exigences de capacité (on a prévu des centres de formation de conducteurs des 2 ou 3 roues). L'arrêté du 16 février 2018, JO du 25 avril, concerne les programmes et l'examen d'accès à la profession de conducteur de véhicule motorisé à 2 ou 3 roues. On évalue la capacité d'expression et de compréhension en langue française et en langue anglaise. Il y a une épreuve sur la prise en charge du passager. Si le candidat est étranger à l'UE, il fait état de son passeport et de l'autorisation de travail de l'article L. 5221-2 du code du travail.

Les véhicules doivent être adaptés.

L'entreprise de transport doit être titulaire d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile en matière de véhicule (il doit s'agir de la responsabilité vis-à-vis des tiers) et de transport de personnes (il doit s'agir de la responsabilité à l'égard des passagers).

L'activité à titre onéreux est subordonnée à la délivrance d'une carte professionnelle. Art. L. 3123-1, R. 3123-1, et suivants du code des transports.

L'arrêté du 28 juin 2018 donne le modèle des cartes professionnelles de conducteur motorisé à 2 ou 3 roues fabriquées par l'imprimerie nationale. Ces cartes ont une durée de validité de 5 ans, à compter de la date de leur délivrance.

Le client encore jeune et vigoureux montant en selle et muni d'un casque pourra ainsi parcourir rapidement la distance entre la ville et l'aéroport et éviter en partie les bouchons.

§ I. Le transporteur aérien

L'identification du transporteur fait parfois difficulté. Le transporteur qui délivre le billet et conclut le contrat de transport n'est pas forcément celui qui effectue réellement et en totalité le passage par la voie aérienne et le déplacement en aéronef. Le transporteur contractuel fait assez souvent assurer tout ou partie du transport par un transporteur « de fait ». Plusieurs hypothèses doivent être envisagées.

A. Le transporteur contractuel unique

Il s'agit ordinairement d'un professionnel du transporteur, qui prend l'engagement de déplacer par la voie aérienne des personnes ou des biens.

(La règle n'est pas absolue, puisque la CM à propos du transport gratuit admet a contrario la possibilité d'un transport soumis au droit uniforme qui soit accompli à titre onéreux par une personne ayant ou n'ayant la qualité d'entreprise de transport aérien)

Dans l'hypothèse la plus simple, le transporteur contractuel promet le transport et il effectue personnellement la prestation de déplacement, avec l'aide et le concours de ses agents, préposés et salariés.

Les transporteurs aériens plaçaient jadis leurs billets dans le cadre de leurs agences dispersées sur le territoire. Désormais nombre de titres de transport sont délivrés par le transporteur via internet, le client payant par carte de crédit. On parle de commerce électronique.

L'article L. 121-19-3 du code de la consommation est applicable aux contrats portant sur les services de transport de passagers, art. L. 121-16-1, I, n° 9.

Pour les contrats conclus par voie électronique, le professionnel rappelle au consommateur, avant qu'il ne passe sa commande, de manière lisible et compréhensible, les informations relatives aux caractéristiques essentielles des services qui font l'objet de la commande, à leur prix, à la durée du contrat.

Le professionnel veille à ce que le consommateur, lors de sa commande, reconnaisse explicitement son obligation de paiement. La fonction utilisée par le consommateur pour valider sa commande comporte, à peine de nullité, la mention claire et lisible « commande avec obligation de paiement »

Les sites de commerce en ligne indiquent clairement et lisiblement les moyens de paiement acceptés par le professionnel.

Le cabinet Gide se flatte dans un communiqué du 1^o juillet 2014 d'avoir obtenu, plaçant pour Air France, une décision contre Ryanair, cette compagnie applique des frais pour le paiement des billets par carte bancaire (« Surcharging »), le tribunal de commerce de Paris a interdit cette pratique prohibée par l'article L. 112-12 du code monétaire et financier, il y a eu appel, le conseiller de la mise en état de la cour de Paris a ordonné le 24 juin 2014 l'exécution provisoire.

B. Les « transporteurs successifs » accomplissant un transport composé de plusieurs vols, mais envisagé comme une opération unique

La solution de la convention de droit uniforme

Ce sont des transporteurs contractuels ayant contracté chacun, individuellement ou collectivement, avec le passager pour effectuer une phase du transport. La totalité du transport possède de façon indivisible le caractère international.

Les transports réalisés par différents transporteurs relevant de la même Alliance correspondent à cette hypothèse, en particulier du fait de la délivrance d'un billet unique. La conséquence sera que la phase ultime du transport accomplie entre deux aéroports appartenant au même État ne sera pas réputée transport domestique, mais relèvera en cas d'accident de la CM. Un transport Toulouse-Paris-New York- Chicago-Milwaukee est considéré comme un tout par les compagnies et le voyageur : les phases 1, 3 et 4 ne sont pas des vols internes, elles sont des tronçons d'un transport international global.

En ce qui concerne l'application de la jurisprudence rendue en application du règlement européen sur le retard, les tribunaux ont connu d'espèces dans lesquelles le transport était constitué de plusieurs segments, le déplacement aérien étant caractérisé par une ou plusieurs correspondances. Si le passager a pris une réservation unique pour la totalité du trajet, la jurisprudence tend à faire application de la législation européenne à l'ensemble des intervenants, en particulier au premier transporteur, s'il a le caractère d'être un transporteur européen décollant d'un aéroport européen, cf. infra. L'expression de transport successif n'ont toutefois pas été utilisées.

C. Le recours par le transporteur contractuel à un sous-transporteur

Il arrive assez fréquemment que le transporteur contractuel n'effectue pas lui-même le déplacement convenu, mais fasse opérer tout ou partie du transport par un transporteur substitué appelé transporteur de fait ou transporteur effectif, avec lequel le passager n'a pas contracté.

Le droit consommériste : le règlement CE n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 impose de communiquer aux passagers l'information sur l'identité du transporteur aérien effectif. La personne qui ne respecte pas les obligations découlant du règlement européen encourt le prononcé d'une amende administrative, article R. 330-20 point 5 CAC.

Le droit privé : les dispositions de la convention de Guadalajara tendant à faire bénéficier en cas d'accident de la limite de réparation le transporteur substitué ont été intégrées dans les articles 39 à 48 de la convention de Montréal.

Hamadi Gatta Wague, Le transporteur de fait - contribution à la théorie du transport, 2011, préface Philippe Delebecque, Presses universitaires d'Aix Marseille

D. La détermination du transporteur en cas de location (coque nue) de l'aéronef

Qui est transporteur ? Le bailleur loueur ou le locataire preneur ?

Le locataire est en principe l'exploitant de l'aéronef dont il a l'usage et la jouissance, il est donc le transporteur contractuel.

Le loueur ne l'est pas, il n'entre pas en relation avec les passagers ou les expéditeurs chargeurs.

E. La détermination du transporteur en cas d'affrètement de l'aéronef servant au transport

Qui est transporteur ?

Le frèteur ou l'affrèteur ?

Dans certaines situations, le frèteur remet des titres de transport aux passagers, il noue ainsi des relations contractuelles directes avec les passagers : on le considère comme transporteur contractuel.

Les autres hypothèses : l'affrèteur a contracté avec les passagers, l'affrèteur étant un transporteur professionnel ou une agence de voyages organisant un voyage à forfait

. L'affrèteur a la gestion commerciale de l'aéronef et s'est fait transférer la gestion nautique : il est transporteur, le frèteur ne l'est pas.

. L'affrèteur n'a pas la gestion nautique ; le frèteur a conservé la gestion nautique et il a l'équipage sous ses ordres, il est transporteur de fait.

F. L'incidence de la présence d'une agence de voyages facilitant ou procurant le déplacement aérien

Les voyagistes, les agences de voyages, les tour-opérateurs, les organisateurs de voyages jouent un rôle déterminant dans l'organisation des voyages, touristiques ou non, collectifs ou individuels ; une bonne partie de ces voyages s'ils se déroulent dans des pays lointains comporte une composante aérienne, au moins à l'aller pour se rendre sur place ainsi qu'au retour.

Les agences organisent ces voyages ou bien vendent des billets ou des contrats permettant de les accomplir.

Vasiliki Fasoula, Les mutations du marché européen du voyage, in Variations juridiques sur le thème du voyage, avril 2015, p. 295

L'ouvrage collectif Droit du transport de passagers, Droits français et de l'Union européenne, publié en février 2016 chez Larcier sous la direction de Mme Bon-Garcin contient une partie 2, due à M. Olivier Gout, consacrée à la relation contractuelle du passager avec les agences de voyages, p. 323 et suivantes.

La C.E. avait édicté une directive 90/314 du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait, JO 1990, L. 158.

Cette directive a été abrogée, à compter du 1^{er} juillet 2018, par la directive 2015/2302 du 25 novembre 2015, JOUE du 11 décembre 2015, L 326/1. Cette directive de 2015 est relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées.

La France a transposé cette réglementation, par l'ordonnance du 20 décembre 2017 et le décret du 29 décembre 2017, dans le code du tourisme.

Voir le commentaire de M. Lachièze au JCP G 2018 p. 173.

Le statut des agences

L'agence qui organise ou qui vend des voyages doit être immatriculée sur le registre des agents de voyage. Elle présente une garantie financière. Elle doit prendre une assurance obligatoire pour garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle, article L. 211-18 du code du tourisme.

Les obligations des professionnels, comme organisateur ou vendeur de voyages, sont lourdes. Art. L. 211-7 du code du tourisme. Celui qui vend des titres de transport aérien dans le cadre d'un forfait touristique est soumis à cette législation protectrice des intérêts des consommateurs de voyage.

Le régime est cependant allégé lorsque l'agent se contente de réserver ou de vendre des titres de transport aérien, sans qu'il y ait forfait touristique ou prestations liées. L'article L. 211-7 écarte le régime propre aux forfaits touristiques et aux ventes de voyages et de séjours en ce qui concerne la vente de titres de transport aérien. Le régime strict de responsabilité professionnelle prévu par l'art. L. 211-16 c. tourisme est écarté par l'art. L. 211-17-3 du code du tourisme en ce qui concerne la vente de titres de transport aérien, qui n'entre pas dans un forfait touristique.

1^o hypothèse : L'agence se livrant à la seule activité de **billetterie**

L'agence est dans cette situation un simple intermédiaire dans la vente de billets et de titres de transport aérien. C'est une hypothèse de mandat.

Droit du transport des passagers, direction Bon Garcin, p. 366.

L'agence remplit la fonction d'intermédiaire dans la conclusion du contrat de transport aérien.

Elle vend des **VOIS SECS**, elle n'organise pas, elle ne vend pas un voyage organisé avec prestations hôtelières et transports. Il n'y a pas forfait touristique.

Elle place des billets d'avion auprès de sa clientèle, en percevant une commission.

Il n'y a pas de contrats liés du moment qu'il n'y a que l'achat individuel d'un voyage.

Les pratiques de vente ont évolué. Jadis, ces agences opéraient uniquement par contact physique avec le client, l'agence disposait de lieux de vente et de magasins pour traiter avec les clients. À l'époque contemporaine, nombre d'agences ne disposent pas de points de vente, elles opèrent uniquement via internet.

a. L'agence en général

L'agence dispose de locaux où les clients se rendent pour obtenir un titre de transport, ou bien les clients téléphonent. C'était le schéma ancien. L'agence a désormais recours à l'informatique et effectue des opérations en ligne.

L'agence vend des vols secs, elle fait des réservations de billets, elle délivre des titres de transport aérien, elle ne fait pas d'opération entrant dans un forfait touristique, elle a la qualité de mandataire de la compagnie ou du voyageur, elle perçoit des frais de la part du client.

Le règlement communautaire n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 répute le vendeur de billets être un contractant du transporteur aérien, art. 2 lettre c.

L'agent joue le rôle d'un mandataire lorsqu'il se contente de délivrer des titres pour voyager.

On hésite pour savoir de qui l'agence est-elle la mandataire ? Qui est le mandant : le transporteur qui donne mission à l'agence de placer des billets d'avion ? Le client qui contacte une agence pour qu'elle lui fasse obtenir un billet de transport ?

Consulter la savante note de Matthieu Poumarède, JCP 11 avril 2007, II, 10060

Première opinion : l'agence de voyages est mandataire du transporteur. L'IATA a élaboré un contrat type d'agence de vente de passages pour les relations contractuelles entre transporteurs aériens et agences. Les agents de voyages y sont vus comme des mandataires des transporteurs. L'agence de voyages vend les billets aux voyageurs comme mandataire des transporteurs. Les clients ne concluant aucun contrat avec l'agence, ils contractent avec le transporteur représenté par l'agence de voyages.

Seconde opinion, exprimée par de nombreuses décisions de jurisprudence : le client est le mandant, il a donné mandat à l'agence de voyages de lui procurer un titre de transport.

Certains auteurs pratiquent l'éclectisme et proposent de parler d'un double mandat.

Puisque qu'on n'est pas en matière de ventes de forfaits touristiques, les passagers sont informés de l'identité du transporteur aérien dans les termes prévus par le code de l'aviation civile, art. R. 211-19 du code du tourisme.

L'agence n'engage sa responsabilité qu'au titre de la faute prouvée.

Plusieurs incidents peuvent émailler l'activité de l'agence.

i. L'annulation du vol

Le débiteur de l'information d'annulation.

Le client fait l'achat d'un billet d'avion, il passe par agence. Le vol est annulé. Le transporteur est conduit à informer le passager de cette annulation. Le transporteur est-il tenu d'assurer directement cette information auprès du passager ?

L'agence joue-t-elle un rôle dans la transmission de l'information ?

Cette question a été indirectement posée dans l'affaire Krijgsman ayant donné lieu à un arrêt de la CJUE du 11 mai 2017, C-302/16.

Le client avait acheté un billet sur un site internet, le transporteur avait informé l'agence de cette annulation, l'agence avait transmis l'information au client avec retard.

L'agence avait décliné dans cette affaire toute responsabilité, indiquant que son activité de mandataire consistait uniquement à faciliter la conclusion de contrats de transport entre passagers et transporteurs aériens, elle considérait qu'en cas d'annulation de vol la mission d'informer les passagers de cet incident incombait au seul transporteur, auquel avait été communiquée dans le dossier de réservation l'adresse électronique du passager.

Le transporteur aérien, dont la responsabilité était mise en cause par le passager, répliquait qu'il est d'usage que l'information relative aux vols soit donnée aux agences, celles-ci devant répercuter l'information auprès des passagers.

L'arrêt décide qu'il incombe au transporteur désireux d'échapper à son obligation d'indemnisation prévue par la réglementation européenne de faire la preuve que le passager a été informé à temps de la décision d'annulation. Preuve que le transporteur ne pouvait établir en l'espèce.

L'arrêt n'exclut cependant pas que le transporteur puisse se retourner contre l'agence n'ayant pas fait diligence dans la transmission de l'information. Tout dépend finalement des obligations mises à la charge de l'agence dans le cadre du contrat de mandat qu'elle conclut avec le transporteur.

ii. La faillite du transporteur

Un client prend un billet aller et retour Toulouse/Dallas, le retour ne peut pas s'effectuer parce que le transporteur a fait faillite. L'inefficacité du titre tenait à des circonstances extérieures, la responsabilité contractuelle de l'agence n'est pas engagée, la preuve d'aucune faute n'est rapportée : 1^o Civile, 30 janvier 2007, avec la note de M. Matthieu Poumarède, arrêt cité au rapport annuel de la Cour de cassation. L'agence avait uniquement délivré un titre de transport, mais elle

n'était pas débitrice de l'obligation d'assurer le vol de retour.

- iii. Le refus d'entrée dans un État opposé à un passager non détenteur des passeports, visas et autres documents de voyage

L'agence qui vend seulement des vols secs peut-elle voir sa responsabilité être engagée, si le passager se trouve refoulé ? Met-on à sa charge l'obligation d'informer sa clientèle sur les éventuelles difficultés d'entrée dans un État lointain ? La jurisprudence fait preuve de sévérité.

C'est ainsi qu'une agence de voyage qui avait distribué un ensemble de billets d'avion pour un périple en Amérique du Sud a été condamnée civilement, les clients en provenance de Lima atterrissent à Sao Paulo. Ils se voient refuser l'entrée au Brésil parce qu'ils ne se sont pas fait vacciner contre la fièvre jaune, le voyageur est en faute, il aurait dû informer ses clients sur les formalités d'entrée sur le territoire des pays de destination et sur les justifications requises quant aux vaccinations, 1^o Civile, 19 mars 2009, n° 08-11617. L'arrêt est rendu sur le fondement du droit commun du mandat. La haute juridiction approuve la juridiction de proximité d'avoir décidé que le voyageur, en tant que professionnel mandataire de son client à qui il avait vendu des billets d'avion, avait failli à ses obligations en ne l'informant pas de façon claire et précise sur les conditions d'utilisation du billet, parmi lesquelles figurent les formalités d'entrée sur le territoire des États de destination, notamment au regard des justifications requises de vaccination en cours de validité

La cour d'Aix, dans un arrêt du 1^o février 2018, Juris tourisme 2018, n° 206, p. 12 obs. Xavier Delpech, condamne sur le fondement de l'article 1992 du code civil - le mandataire répond des fautes dans sa gestion -, une agence de voyages ayant vendu des billets d'avion pour un voyage de Marseille aux Comores. La seconde phase du transport allait d'Amsterdam à Moroni. Un refus d'embarquement se produit aux Pays Bas le 5 février 2016 : les enfants ont des passeports qui se périmaient en mai 2016, ils n'auraient pas pu revenir en France. Manquement à l'obligation d'information. La mère de famille n'aurait-elle pas pu consulter les passeports de ses enfants pour s'apercevoir de la prochaine perte d'efficacité de ces documents ?

- iv. Les relations entre l'agence et le transporteur aérien

Une agence peut se lier par le contrat IATA, contrat d'agent de vente aux voyageurs, avec chaque compagnie membre de l'IATA. L'agence est à ce titre tenue de certaines obligations. Voir l'arrêt de la cour de Paris du 25 octobre 2018, référencé par M. Xavier Delpech, à Juris tourisme 2018, n° 214, p. 15, concernant une agence autorisée à vendre des billets d'American Airlines. Elle encourt ultérieurement la rupture immédiate de la relation d'affaires, l'agence en violation du contrat d'agence avait proposé les billets de cette compagnie américaine sur le site de prix comparateur liligo.fr. L'agence avait transmis illicitement des données concernant le transporteur à la société exploitant ce site.

L'agence qui place les billets d'avion d'une compagnie reçoit un prix de la part de la clientèle. Elle transfère ensuite ces sommes d'argent au transporteur, moyennant une commission.

Une affaire Tourisme d'affaires a été examinée par la Cour européenne des droits de l'homme, 16 février 2012. Cette agence de voyages a son siège à Neuilly, elle a une succursale dans l'île de Saint Martin, aux Antilles, le gérant était malhonnête et s'était livré en 2003 à l'utilisation frauduleuse de cartes bancaires permettant des achats de billets d'avion émis par Air France. La compagnie aérienne a émis les billets mais elle n'a pas été payée car les titulaires des cartes bancaires ont fait opposition. Air France réclame à l'agence l'indemnisation de son préjudice à la hauteur de 61 584 euros. L'agence paie cette somme et se retourne ensuite contre son assureur, elle est en effet couverte au titre d'une police responsabilité civile professionnelle agences de voyages. L'assureur Generali IARD refuse sa garantie. S'ouvre un long contentieux. La garantie d'assurance jouait-elle ou non ?

La cour de Paris a estimé que l'agence était tenue envers Air France d'une dette de nature contractuelle qui n'était pas couverte par l'assurance responsabilité civile. La cour invoque le manuel de l'agent de voyage BSP de l'IATA, le préposé de l'agence ne s'y était pas conformé aux procédures décrites au manuel BSP, il n'a pas procédé aux vérifications d'usage

à propos de l'utilisation des cartes bancaires, l'agence qui a émis le billet doit assumer la perte à son débit. C'est contractuellement que l'agence de voyages restait redevable de cette dette. Cette dette n'était pas une dette de responsabilité civile mais une dette contractuelle, Air France a demandé à son contractant l'agence d'exécuter son obligation découlant du contrat IATA. Il ne s'agissait pas d'une dette de responsabilité civile de nature à entraîner la garantie de Generali.

La police vise expressément les préjudices subis par les tiers du fait de l'activité d'agence de voyages, en l'espèce les malversations ont été préjudiciables à l'assuré lui-même qui a dû payer Air France.

La Cour de cassation a rejeté le pourvoi par un arrêt du 17 septembre 2009, n° 08-20478.

Elle a estimé que la cour d'appel avait pu retenir que la dette incombant à l'agence était une dette contractuelle de l'agence qui n'avait fait qu'exécuter le contrat qui la liait à la compagnie aérienne. L'agence ne pouvait prétendre à obtenir la garantie de l'assureur.

Quant au second moyen, selon lequel l'agence était un simple mandataire, qu'elle n'était pas partie au contrat de vente de billets, qu'elle n'était ni créancière ni débitrice de leur prix, il était nouveau donc irrecevable.

L'agence de voyages a tenté en vain de plaider devant la Cour européenne qu'elle n'avait pas bénéficié d'un procès équitable devant la Cour de cassation, celle-ci ayant refusé l'examen d'un moyen comme nouveau.

La cour européenne n'a pas à se substituer aux autorités nationales, la cour vérifie seulement si les observations des parties ont été entendues. La cour aurait aimé davantage de motivation pour le recours à la notion de moyen nouveau, mélangé de droit et de fait. La Cour de Strasbourg ne conclut pas de la part de la Cour de cassation à une erreur manifeste d'appréciation, la Cour de cassation s'est livrée à une appréciation effective du dossier. La Cour de cassation n'a pas apporté une limitation excessive au droit d'accès de l'agence à un tribunal. Il est conclu à l'absence de violation de l'article 6 § 1 de la convention européenne.

(Un arrêt de la chambre sociale du 9 mai 2019, n° 17-21162, refuse à une société une dérogation permanente au repos dominical. Cette entreprise Blueink appartenait à la catégorie des établissements de tourisme et de loisirs, les salariés étaient employés à des activités de vente par téléphone de billets d'avion et géraient les appels des membres du programme de fidélisation d'Air France KLM, Flying Blue. Elle faisait application des primes attribuées dans le cadre de ce programme. Elle gérait également les réclamations des bagages pour le compte d'Alitalia et de la compagnie tchèque. Elle effectuait des réservations d'hôtel pour le compte d'Accor.)

b. Les agences en ligne

On relève la montée en puissance depuis une dizaine d'années de plusieurs agences comme Opodo ou Lastminute. Elles n'ont pas ni magasins ou ni bureau. La transaction se fait par internet.

Le législateur pose à leur intention des dispositions spécifiques.

Les clients doivent être informés de l'identité du transporteur aérien, art. R. 211-19 du code du tourisme qui renvoie la solution au code de l'aviation civile.

Quelle est la responsabilité de telles agences en cas d'incident de voyage ?

La jurisprudence rendue sous l'empire des textes antérieurs, 1^o Civile, 15 novembre 2010, mettait à la charge du voyageur vendeur de billets une responsabilité de plein droit en cas de refus d'embarquement à raison d'une sur-réservation sur un vol allant depuis São Salvador de Bahia jusqu'à Brasília sur le fondement de l'article L. 121-20-3 al. 4

du code de la consommation.

Cette solution est abandonnée avec la loi du 22 juillet 2009.

Le code de la consommation, à l'actuel article L. 221-15 al. 1°, dispose certes que le professionnel est responsable de plein droit à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat conclu à distance, que ces obligations soient à exécuter par le professionnel qui a conclu ce contrat ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.
Mais le code du tourisme déroge à cette disposition.

La réservation et la vente de titres de transport aérien ou d'autres titres de transport sur ligne régulière n'obéit à la section 2 « Contrat de vente de voyages et de séjours » que si elles interviennent dans le cadre d'un forfait touristique. Voir article L.211-7 du code du tourisme.

Quant à la lourde responsabilité professionnelle de l'art. L. 211-16 du code du tourisme - qui sera évoquée infra -, elle est écartée par l'art. L. 211-17-3 : la section 3 « responsabilité civile professionnelle » ne s'applique pas aux personnes physiques ou morales pour les opérations de réservation ou de vente, conclues à distance ou non, n'entrant pas dans un forfait touristique, relatives... à des titres de transport aérien.

Laurent Bloch, La responsabilité des agents de voyages après la loi du 22 juillet 2009, Responsabilité civile et assurances n° 2, février 2010, étude 2

Le contenu et l'étendue des obligations de l'agence de voyages opérant sur internet

1° Civile, 12 juin 2012, Bull. : Go Voyages vend, vol sec, des billets d'avion Paris - Djeddah sur la compagnie Middle East à deux hommes qui se rendaient en pèlerinage à la Mecque. Or les autorités saoudiennes réservent de tels vols à la compagnie Saudi Arabian. La compagnie libanaise refuse l'embarquement aux pèlerins. Les intéressés prennent alors le billet auprès de la compagnie préposée à l'acheminement des pèlerins et demandent à l'agence de voyages le remboursement des billets inutilisés. Ce qu'accorde le juge de proximité, 982 euros, plus 1000 de dommages intérêts : l'agence - qui ne pouvait ignorer vu la date et le lieu de destination le but du voyage - aurait dû indiquer à ses clients qu'il y avait une compagnie habilitée pour le pèlerinage. La cassation intervient au visa de l'art. 455 CPC qui prévoit que les jugements doivent être motivés. Les motifs étaient impropres à établir la connaissance qu'avait (ou qu'aurait dû avoir) l'agence de ce que la finalité du voyage de ses clients était un pèlerinage à la Mecque. Il y avait défaut de motivation.

La situation des sites opérant sur le marché du placement des billets d'avion, intermédiaires entre la clientèle et les compagnies aériennes

Les comparaisons de prix, cf. art. L. 111-6 du code de la consommation

Les opérateurs de plate-forme en ligne, art. L. 111-7 du code de la consommation

Certains intermédiaires - comme Opodo - facilitent la vente sur leurs sites internet de billets d'avion proposés par des compagnies aériennes, ils réfèrent à l'intention des internautes des offres de transport, ils prennent une commission sur chaque billet acheté sur leur site.

On a vu en jurisprudence s'élever des litiges entre l'opérateur référençant des billets à la vente et le transporteur aérien, auprès du site duquel ces offres ont été collectées.

La compagnie Ryanair prétend qu'on vend ainsi en ligne des billets à des tarifs plus chers que ceux qu'elle pratique.

La société Ryanair a perdu les procès en concurrence déloyale qu'elle avait intentés.

Question : ces vendeurs de billets sont-ils habilités comme mandataires de la compagnie ? Parfois. Font-ils du courtage ?

Un travail d'intermédiaire. Achètent-ils des billets aux transporteurs pour les revendre au grand public ? Non. Le contrat de transport est conclu entre le transporteur et le client, celui-ci transitant par l'intermédiaire qui agit pour le client.

On peut consulter les décisions prises dans une affaire opposant la compagnie irlandaise à bas coût Ryanair à la société Opodo.

1° instance. Le jugement du TGI de Paris du 9 avril 2010 est référencé en date du 8 juin 2010 sur le site Legalis : Ryanair reproche à l'agence Opodo de vendre des billets Ryanair au public sur son site Opodo. Le transporteur en effet indique

dans les conditions d'utilisation de son site qu'il n'autorise aucun autre site internet à vendre ses vols Ryanair. Opodo par le biais du Screen Scraping propose à la vente des vols Ryanair. Le tribunal pour rejeter la prétention indique que les conditions générales d'utilisation du site ne sont applicables (opposables) qu'à celui qui achète pour son propre compte des billets d'avion, Opodo n'achète pas des billets pour les revendre à ses clients. Opodo est un intermédiaire. Les vols que des passagers réservent à partir du site Opodo sont finalement concrétisés sur le site Ryanair. Opodo collecte les offres publiques de Ryanair, il les communique à ses clients, si un client accepte une offre elle est transmise à Ryanair, le contrat de transport est ainsi conclu. Opodo est un intermédiaire au service du passager, il joue le rôle de mandataire du passager auprès de Ryanair. On peut ainsi dire qu'Opodo ne vend pas les billets de Ryanair, même s'il joue un rôle pour lui amener des clients. Opodo perçoit une commission de la part de son client acquéreur du billet.

Instance d'appel. Paris, 23 mars 2012, qui rejette les demandes de Ryanair. L'essentiel de l'arrêt de la cour d'appel se trouve repris dans les moyens publiés en annexe à l'arrêt de la Cour de cassation.

Il n'y avait pas atteinte aux droits du producteur d'une base de données.

Il n'y avait pas contrefaçon de marque : la loi autorise l'usage de la marque d'autrui comme référence pour indiquer la destination d'un produit.

Il n'y avait pas lieu de reprocher à Opodo des actes de concurrence déloyale : le fait pour une compagnie de vendre directement ses billets ne saurait lui permettre d'interdire à une agence de voyages de proposer ces mêmes billets à la vente dans le cadre de son activité professionnelle, les prix des billets sont d'ailleurs identiques. Opodo agence de voyages en ligne n'est pas mandataire des transporteurs, elle ne perçoit aucune rémunération de leur part, elle permet aux consommateurs de comparer les prix et d'effectuer une réservation par son intermédiaire.

L'affaire est portée devant la Cour de cassation.

Com. 10 février 2015, Bull., n° 12-26023, D. 2015.908 note Lancrenon, D. 2015.2216 obs. Jacques Larrieu, le pourvoi formé par Ryanair est rejeté.

Le débat est placé en termes de protection des droits sur les banques de données et de droit des marques.

Sur le premier moyen.

La société Ryanair faisait valoir qu'elle avait réalisé un investissement substantiel pour la constitution d'une base de données, accessible via ses sites internet, à partir desquels la clientèle d'internautes avait accès aux services de vente de billets et de réservation. La société n'obtient cependant pas satisfaction dans sa prétention de bénéficier de la protection spécifique prévue par les articles L. 341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle (provenant d'une transposition d'une directive européenne 96/9 du 11 mars 1996). Le producteur de la base de données bénéficie d'une protection du contenu de la base lorsque la constitution atteste d'un investissement substantiel. La cour d'appel avait exclu du champ de l'investissement le coût des logiciels et les dépenses concernant l'application informatique de la billetterie. Le transporteur a en effet un service web spécifique pour la billetterie et le paiement sécurisé. Les investissements concernant la gestion commerciale et la billetterie ne concernent pas la fabrication d'une banque de données. Concernant les autres éléments au titre de l'investissement consenti, elle a considéré souverainement qu'il ne revêtait pas un caractère substantiel.

Sur le deuxième moyen.

Ryanair reprochait à Opodo de reproduire certaines de ses marques sans autorisation. La cour suprême considère justifiée la décision de la cour d'appel. La société Opodo n'a pas fait usage des signes litigieux pour vendre elle-même des services désignés par les marques, mais uniquement pour désigner les services de Ryanair qu'elle proposait au consommateur, les signes étaient reproduits à titre d'information sur le nom de la compagnie, Opodo avait fait un usage licite des marques.

Sur le troisième moyen.

Il n'est pas examiné, ne pouvant pas servir de fondement à la cassation.

La jurisprudence néerlandaise et européenne a récemment connu d'un contentieux né de faits identiques entre Ryanair et PR Aviation, fondé ici encore sur la législation sur la propriété intellectuelle. Cette entreprise exploite un site internet, les lecteurs disposent ainsi de renseignements portant sur les données de vol des compagnies aériennes à bas coût, ils peuvent comparer les prix et réserver un billet, moyennant une commission ; cet intermédiaire utilise un recueil de données couplé avec le site internet de Ryanair. On sait que cette compagnie aérienne indique pourtant sur son site que le site de Ryanair est le seul site internet autorisé à attribuer des vols Ryanair. La capture de données d'écran, Screen Scraping, est interdite, sauf si une convention de licence est conclue entre Ryanair et un intéressé. La compagnie irlandaise a poursuivi PR

Aviation devant les tribunaux néerlandais pour violation de la directive 96/9 du 11 mars 1996 sur la protection juridique des bases de données, de la loi sur les bases de données (qui a transposé la directive) et de l'AW qui est la loi sur les droits d'auteur. C'est la cour suprême des Pays Bas qui a formé la demande de décision préjudicielle. Dans son arrêt du 15 janvier 2015, affaire C-30/14, RTD Commercial 2015.294 obs. Frédéric Pollaud Dulian, la CJUE prend acte de ce que la juridiction néerlandaise considère que le recueil de données de Ryanair constitue une base de données n'étant protégée ni par le droit d'auteur ni par le droit sui generis prévus par la directive. Directive qui autorise sous certaines conditions un utilisateur légitime d'extraire des parties non substantielles de son contenu. Si la création de la base de données ne relève pas de la directive et de la protection qu'elle apporte, le créateur de la base peut revendiquer une protection sur la base du droit national et établir, si ce droit le permet, des limitations contractuelles à l'utilisation de la base par des tiers. Le litige sera tranché par les juridictions néerlandaises en termes de droit néerlandais. Rien n'indique que Ryanair obtiendra satisfaction.

Il est fréquent que les transporteurs aériens commercialisent des titres de transport émis par d'autres compagnies, en particulier s'ils appartiennent à la même alliance, cf. art. L. 211-3, lettre d) du code du tourisme. Ils échappent aux dispositions propres aux voyageurs.

Toute personne qui commercialise des titres de transport aérien informe le consommateur, pour chaque tronçon de vol, de l'identité du transporteur contractuel et le cas échéant du transporteur de fait. Art. R. 322-4 CAC. Amende administrative, art. R. 330-20 point 5 CAC.

L'agence qui vend des billets d'avion et en encaisse le prix a l'obligation de remettre ce produit à la disposition du transporteur aérien, dans le cas contraire elle s'expose à une condamnation pour abus de confiance : Criminelle, 9 février 2011, n° 10-80801, la dirigeante utilisait cet argent pour payer son personnel.

Il existe un contrat IATA suivant lequel les sommes encaissées par un agent de voyages pour le transport et services annexes vendus sont la propriété du transporteur, ces sommes doivent être gardées en dépôt par l'agent comme propriété du transporteur. On est en présence d'un dépôt irrégulier portant sur des choses fongibles, en principe le dépositaire en devient propriétaire. Mais la clause contraire, ce qui est le cas ici, est possible, le contrat peut imposer au dépositaire d'individualiser les sommes à lui remises pour éviter qu'elles dans son patrimoine. Jérôme Huet, Traité de droit civil de Jacques Ghestin, Les principaux contrats spéciaux, n° 33133.

L'agence Wastels a fait l'objet d'une procédure collective, elle avait été habilitée à vendre des billets d'avion pour le compte d'Air France, Air Maroc, TAP et Iberia. Les compagnies aériennes ont saisi le juge commissaire d'une demande en restitution des sommes versées par les clients au titre des billets émis pour leur compte. Les compagnies ont prétendu que l'agence n'avait détenu ces sommes d'argent qu'à titre précaire et à charge de les restituer, que ces sommes n'étaient jamais entrées dans le patrimoine de l'agence. Le dépositaire ne devient pas propriétaire d'une chose fongible donnée en dépôt lorsqu'elle est individualisée.

La chambre commerciale dans un arrêt du 22 mai 2013, Bull., n'a pas accueilli une telle argumentation, elle considère que la demande de restitution de fonds ne peut être formée par voie de revendication. La seule voie ouverte au créancier d'une somme d'argent est de déclarer sa créance à la procédure collective de l'agence débitrice. Les créances en question sont soumises à déclaration, la cour d'appel est approuvée pour avoir rejeté les requêtes en revendication.

Le règlement 2019/1150 du 20 juin 2019 promeut l'équité et la transparence pour les entreprises utilisatrices de services d'intermédiation en ligne.

2° hypothèse. Les prestations de voyage liées.

Il s'agit d'une situation nouvellement envisagée.

La directive 2015/2302 du 25 novembre 2015 consacre des dispositions aux "prestations de voyage liées" ainsi qu'aux professionnels qui les fournissent.

Art. 3, 5, de la directive de 2015, transposées à l'article L. 211-2, III, du code du tourisme.

Certains professionnels ne "vendent" pas des "forfaits". Ils se contentent de faciliter la conclusion de deux ou plusieurs contrats.

C'est une situation intermédiaire entre la vente de vols secs et la vente d'un forfait de voyage.

Ce professionnel n'est pas l'organisateur d'un transport aérien et d'un séjour de vacances. Il ne « vend » pas un forfait. Mais il va permettre à son client de faire plusieurs réservations pour être transporté et organiser son séjour dans le pays lointain. Le client a pris contact avec ce professionnel. Le client va faire grâce à ce professionnel deux ou plusieurs réservations.

Le professionnel est un intermédiaire, il fait en sorte que le voyageur fasse par son entremise l'acquisition d'un service de voyage.

Par ex. le client prend par l'intermédiaire de ce professionnel des billets d'avion pour se rendre en Inde depuis la France, à Mumbai puis à Goa et à Trivandrum, et revenir en France.

Toujours par cet intermédiaire, le voyageur a dans la foulée (en même temps ou dans un délai maximum de 24 heures) acheté un autre service de voyage dit supplémentaire auprès d'un autre professionnel. Par ex. une location dans un hôtel à Goa pour 15 jours.

Il est possible que cet intermédiaire lui fasse réserver des spectacles ou qu'il lui fasse réserver un véhicule.

Ce professionnel a facilité la conclusion d'au moins deux contrats permettant au voyageur de bénéficier d'un voyage et d'un séjour à l'hôtel. Il s'agit de prestations liées entre elles, elles ont un lien entre elles. Elles sont destinées à satisfaire un besoin commun, faciliter un voyage. Ce sont des contrats liés.

Ce facilitateur est tenu de certaines obligations.

Le professionnel est tout d'abord débiteur d'une information auprès de son client.

Il doit l'informer de l'existence de la garantie contre l'insolvabilité.

Il doit informer le client que celui-ci n'a pas "acheté" un voyage au forfait et qu'il ne bénéficie pas du régime très protecteur octroyé aux voyageurs dans ce type de contrat à forfait.

L'article 19 de la directive oblige ce professionnel à fournir une garantie en cas d'insolvabilité du transporteur ou de l'hôtelier. Article L. 211-3 du code du tourisme. Ce professionnel qui facilite un voyage et un séjour hôtelier en effet reçoit des paiements de la part du voyageur. Le client court le risque que le transporteur aérien fasse faillite et ne puisse pas assurer le transport à l'aller ou au retour. Il y a un risque identique auprès de l'hôtelier ou du loueur de véhicules.

Le client a une garantie, le professionnel sera tenu de rembourser son client, si la prestation promise n'est pas exécutée...

Si le transporteur ne peut pas effectuer le transport retour... si l'hôtelier n'offre pas l'hébergement convenu... si le véhicule loué n'est pas mis à la disposition du touriste.

Le professionnel souscrit une protection contre l'insolvabilité auprès d'un fonds de garantie ou auprès d'une compagnie d'assurances.

Le professionnel est tenu de remettre à son client un formulaire d'information. Les textes prévoient plusieurs variantes de formulaire selon que le professionnel vend ou non un billet aller-retour. Arrêté du 1^o mars 2018 fixant le modèle de formulaire d'information pour la vente de voyages et de séjours.

3^o hypothèse : les voyages à forfait

Les organisateurs de voyages

Le professionnel est l'organisateur, ou à tout le moins le vendeur détaillant, de contrats de voyages et de séjours avec forfait touristique.

L'organisateur de voyages

Art. 3,8, de la directive de 2015. Article L. 211-2, IV du code du tourisme.

On désigne ainsi une agence, un professionnel, une entreprise qui organise des voyages avec forfait touristique. L'organisateur peut faire auprès de la clientèle de la vente directe, le client « achète » un global, des services de transport aérien ainsi que des prestations d'hôtellerie et de restauration : l'agence fait le métier d'organisateur de voyages au service d'une clientèle.

L'organisateur peut aussi placer les forfaits touristiques qu'il organise par l'intermédiaire d'un autre professionnel.

L'organisateur est le chef de file, il est garant de la bonne exécution du forfait dans son intégralité.

Le détaillant.

Art. 3,9, de la directive de 2015. Article L. 211-2, IV, du code du tourisme

C'est un professionnel qui n'est pas l'organisateur.

C'est un intermédiaire qui sans organiser lui-même le forfait vend et place de tels contrats de voyages auprès de sa clientèle. Le vendeur est alors un intermédiaire entre l'organisateur et le client, il n'est pas l'organisateur.

Le détaillant n'assume pas les obligations de l'organisateur, il n'est pas responsable de l'exécution des services inclus dans le forfait, sauf si le droit national le prévoit. Art. 13 de la directive.

Le détaillant est cependant tenu de l'information précontractuelle.

Le droit français est tributaire en ce domaine du droit européen. Le JOUE du 11 décembre 2015, L 326/1, publie la directive 2015/2302 du 25 novembre 2015, qui modifie le règlement n° 2006/2004 et la directive 2011/83. Est abrogée la directive 90/314.

Le législateur français a donc été appelé à modifier certaines dispositions actuelles du code du tourisme pour qu'elles coïncident avec les dispositions de la directive européenne de 2015. C'est l'œuvre de l'ordonnance du 20 décembre 2017.

Le client du voyageur est la plupart du temps un consommateur, un quidam qui fait un déplacement et un séjour, seul ou à plusieurs, à finalité touristique.

La directive entend également bénéficier aux voyageurs d'affaires, aux travailleurs indépendants ou aux membres des professions libérales, qui n'organisent pas leurs déplacements en s'appuyant sur une convention générale. Voir l'art. 2, 2, lettre c, de la directive.

C'est pourquoi la directive de 2015 appelle voyageurs les personnes dont elle entend assurer la protection.

Il y a forfait touristique d'après l'article L. 211-2 du code du tourisme lorsqu'on relève les combinaisons suivantes : transport plus logement, une durée de 24 heures ou une nuitée, prix tout compris. Il y a plusieurs services qui sont promis, des déplacements en avion, par route, sur un fleuve, des nuitées, des repas, des distractions, des excursions, des spectacles. Mais le produit vendu est envisagé, pour un prix global, comme un tout.

La directive de 2015 élargit la notion de forfait. On voit un forfait dans le contrat combiné, dans le contrat tout compris : le voyageur achète sur un même lieu de vente pour le même voyage ou le même séjour de vacances plusieurs services. Ces services sont achetés dans le cadre de la même procédure de réservation, ou bien ils donnent lieu à un paiement global. Il y a également forfait lorsque le professionnel utilise le terme pour vendre un global de services de voyages.

L'art. L. 211-1, I, c. tourisme, soumet au même régime que celui des forfaits touristiques les services de voyage portant sur le transport, le logement, la location d'un véhicule ou d'autres services que les vendeurs ne produisent pas eux-mêmes.

La vente peut se conclure par téléphone, ou bien le client se déplace à l'agence, ou bien le contrat est conclu dans le cadre d'une vente en ligne.

Delphine Bazin-Beust, La vente en ligne de séjours, Revue de droit de transports, avril 2013, formulaire 2.

Le tour opérateur est un organisateur de voyages à forfait.

Le vendeur informe les intéressés, par écrit voire par internet, préalablement à la conclusion du contrat, du contenu des prestations proposées relatives au transport et au séjour, voir art. L. 211-8.

Le contrat conclu entre le vendeur et l'acheteur doit comporter toutes indications relatives aux noms de l'organisateur et

du vendeur, à la description des prestations fournies, voir art. L. 211-10

L'agence (l'organisateur, et le détaillant s'il existe) est tenue d'une obligation stricte d'information sur les conditions du contrat.

Elle remet un formulaire d'information à son client, arrêté du 1^o mars 2018.

S'il y a transport aérien, celui-ci est un vol direct ou il peut être divisé en plusieurs tronçons.

Le transporteur aérien qui réalise chaque tronçon du vol doit être identifié, R. 211-15 à 19 du code du tourisme. Cf. infra.

Les textes envisagent trois temps.

Dans un 1^o temps, l'organisateur du forfait touristique peut se contenter avant la conclusion du contrat d'indiquer au consommateur, pour chaque tronçon de vol, une liste comprenant le nom d'un, de deux ou de trois transporteurs susceptibles d'effectuer le vol. Art. R. 211-15.

L'incertitude se dissipe ensuite. Dès qu'elle est connue, l'identité du transporteur aérien effectif est communiquée au consommateur. Le contrat a prévu une date : l'information est à donner au plus tard dans les 8 jours avant cette date. Dans l'hypothèse où ne s'écoulent pas 8 jours entre la conclusion du contrat et le début du voyage, l'information doit être donnée dès la conclusion du contrat. Art. R. 211-17.

Le nom du transporteur est susceptible de changer après la conclusion du contrat. Le consommateur est informé de cette modification. Article R. 211-18 c. tourisme. Le consommateur est informé au plus tard de cette modification au moment de l'enregistrement. Ou s'il s'agit d'une correspondance sans enregistrement préalable, l'information est à délivrer avant les opérations d'embarquement.

En temps utile avant le début du voyage ou du séjour, l'organisateur ou le détaillant remet au voyageur les reçus, bons de voyage et billets nécessaires, les informations sur l'heure prévue de départ et, s'il y a lieu, l'heure limite d'enregistrement ainsi que les heures prévues des escales, des correspondances et de l'arrivée. Article L. 211-10 dernier alinéa du code du tourisme.

L'information sur les formalités d'entrée dans les États lointains, passeports, visas, carnets de vaccination.

Préalablement à la conclusion du contrat, l'organisateur ou le détaillant doit communiquer aux voyageurs les informations suivantes : des informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, y compris la durée approximative d'obtention des visas, ainsi que des renseignements sur les formalités sanitaires, du pays de destination. Article R. 211-4, 6^o du code du tourisme.

La cour de Nancy, dans un arrêt du 28 novembre 2013, Revue droit tr. janvier 2014, commentaire 16 obs. Isabelle Bon-Garcin, condamne une agence de voyage pour défaut d'information sur la législation mauricienne sur la nécessité de la détention d'un passeport. À la date de la conclusion du contrat, la carte d'identité suffisait pour un français pour entrer à Maurice. Au jour du voyage, le passeport est exigé. Les clients avaient été victimes d'un refus d'embarquement. Le vendeur a l'obligation d'informer au moment de la conclusion du contrat ses clients des conditions de franchissement des frontières. La juridiction lorraine oblige l'agence à informer ses clients des évolutions législatives entre la date de conclusion du contrat et le jour où le transport est effectué.

[Cette législation consumériste de signalisation des conditions de franchissement des frontières ne concerne que les intermédiaires, vendeurs de billets et opérateurs de la vente de voyages et de séjours, elle n'est pas directement applicable au transporteur classique qui conclut des contrats de transport et qui délivre en conséquence des billets à ses clients, 1^o Civile, 10 septembre 2015, Bull., n^o 14-22223, Responsabilité civile et assurances, n^o 12, décembre 2015, commentaire 321 par Laurent Bloch.]

L'organisateur (ou le détaillant) doit, préalablement à la conclusion du contrat, indiquer les moyens du transport, le lieu, la date du départ et du retour, les escales et les correspondances. Lorsque l'heure exacte n'est pas encore fixée, l'organisateur ou le détaillant informe le voyageur de l'heure approximative du départ et du retour, cf. art. R. 211-4 du code du tourisme.

L'agence l'apprend à ses dépens dans une affaire ayant donné lieu à un arrêt de la 1^o chambre civile du 1^o octobre 2014, n^o 13-23607.

Le client avait acquis auprès de Carrefour voyages un titre de transport pour lui-même et son fils mineur au départ de

Nantes à destination d'Abidjan, via Roissy. Le jour du départ, le client ne se présente pas à la gare de Nantes, il se présente directement à l'aéroport de Roissy. Mauvaise surprise : on lui indique que son voyage est annulé, car il ne s'était pas enregistré à la gare de départ et qu'il n'avait pas pris le train prévu. Carrefour prétend que la formule TGV Air impliquait l'annulation du voyage en avion si le voyage en train n'était pas effectué.

(Il prendra un vol ultérieur le lendemain ou le surlendemain)

Le voyageur assigne Carrefour voyages en résolution de la vente du billet et en restitution du prix.

Ce qu'il obtient de la cour d'Angers.

Carrefour voyages voit son pourvoi rejeté.

Carrefour n'établissait pas avoir donné l'information essentielle dans les documents contractuels de l'annulation du vol si le client n'effectuait pas le trajet par chemin de fer et de l'avoir communiqué à son client.

La violation par le vendeur (sic) de son obligation d'information et de conseil peut entraîner la résolution de la vente dans les conditions du droit commun.

La cour d'appel est approuvée d'avoir prononcé la résolution du contrat (pour inexécution).

(La décision semble davantage ressortir de la vente de vols secs que de l'organisation d'un voyage avec prestation hôtelière et de transports, la solution est cependant générale)

La révision du prix.

Les prix ne sont pas en principe révisables.

Le contrat peut cependant prévoir la révision, notamment en cas d'augmentation du prix des carburants ou des taxes d'atterrissage, embarquement, débarquement dans les aéroports, art. L. 211-12 du code du tourisme. Article 10, chiffre 1, de la directive de 2015, prévoyant le coût du carburant, le montant taxes et redevances, le taux de change.

1° Civile, 10 septembre 2015, n° 14-16732 : achat par un ménage d'un forfait touristique de 15 jours en Nouvelle Zélande pour le prix de 4210 euros par personne, l'agence invoque une hausse des taxes d'aéroport et du dollar néo-zélandais pour exiger un prix supérieur de 12 %. Hausse significative. Les acquéreurs prononcent la résiliation du contrat, le voyage est annulé, les époux obtiennent la restitution des sommes versées. Impossibilité d'assister à la coupe du monde de rugby 2011. L'agence avait sous-évalué le dollar néo-zélandais ainsi que les taxes, elle avait choisi de prendre en compte des éléments inexacts, elle est condamnée à 1000 euros de dommages intérêts.

Art. L. 211-12 du code du tourisme.

Après la conclusion du contrat, les prix ne peuvent être majorés que si le contrat prévoit expressément cette possibilité et indique que le voyageur a droit à une réduction du prix. Dans ce cas, le contrat doit préciser de quelle manière la révision du prix doit être calculée. Les majorations de prix sont possibles uniquement si elles sont la conséquence directe d'une évolution du prix du transport de passagers résultant du coût du carburant ou d'autres sources d'énergie ; du niveau des taxes ou redevances sur les services de voyage compris dans le contrat, imposées par un tiers qui ne participe pas directement à l'exécution du contrat, y compris les taxes touristiques, les taxes d'atterrissage ou d'embarquement et de débarquement dans les ports et aéroports ...

Article R. 211-8 du code du tourisme.

Lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, dans les limites prévues à l'article L. 211-12, il mentionne les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix,

Notamment le montant des frais de transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, ainsi que le cours de la ou des devises retenues comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

L'article 12 de la directive de 2015 prévoit une possibilité de résiliation du contrat de voyage à forfait, art. L. 211-14 du code du tourisme, et un droit de rétractation avant le début du forfait, art. L. 211-13.

Le forfait est éventuellement cessible, moyennant préavis et frais supplémentaires.

L'organisateur remet au voyageur en temps utile, avant le début du forfait, les billets, l'information sur l'heure de départ, l'heure limite d'enregistrement, les heures des escales, des correspondances et de l'arrivée. Article 7, chiffre 5, de la directive de 2015.

Le tour opérateur doit faire bénéficier son client des prestations convenues : il lui procure le trajet aller, il lui procure le

séjour à l'hôtel et les distractions promises, il lui procure le voyage de retour : par ex. de Bali ou des Canaries en France. Le grain de sable peut s'insinuer : ainsi l'espace aérien est fermé plusieurs jours à raison du danger présenté par les poussières d'une éruption volcanique. On ne peut pendant une durée indéterminée rapatrier le voyageur en France par la voie aérienne.

Le professionnel qui vend un forfait touristique (ou assimilé) est responsable de plein droit de l'exécution des services prévus par le contrat,

Le professionnel est ainsi astreint à une obligation de résultat.

Le professionnel n'est cependant pas tenu par une obligation de garantie, il bénéficie de certains moyens d'exonération. Le professionnel peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que le dommage est imputable

Soit au voyageur,

Soit à un tiers étranger à la fourniture des services de voyage compris dans le contrat et revêt un caractère imprévisible ou inévitable,

Soit à des circonstances exceptionnelles et inévitables.

α. L'obligation de *remédier à la non-conformité*

v. Le droit finissant : jusqu'au 1^{er} juillet 2018

L'obligation de remplacement des prestations non fournies

Les voyageurs victimes d'un incident durant le séjour touristique avaient intérêt à invoquer l'art. L. 211-15 du code du tourisme à l'encontre des agences de voyages.

Cet article n'est pas repris tel quel par le code du tourisme modifié par l'ordonnance du 20 décembre 2017.

Cet article était compris dans la section 2 Contrat de vente de voyages et de séjours.

Cette disposition mettait à la charge des agences organisatrices de voyages ou vendeuses de titres dans le cadre d'un forfait touristique une obligation de faire. Cette obligation était distincte du mécanisme de la responsabilité civile contractuelle.

Cette obligation ne cédait qu'en cas d'impossibilité d'exécution.

L'alinéa 1^{er} de l'art. L. 211-15 envisageait le cas suivant : l'exécution du contrat a débuté, le client a commencé son expédition, un des éléments essentiels du contrat ne peut être exécuté.

Quelle est l'obligation du voyageur ?

Le vendeur (du voyage) doit proposer à l'acheteur des prestations en remplacement de celles qui ne sont pas fournies.

Une excursion ne pouvait pas être offerte, ou bien un spectacle est annulé car la cantatrice est victime d'une extinction de voix. On comprend que le voyageur doit offrir une promenade ou un spectacle en remplacement.

Quid quand le voyage de retour en avion ne peut pas être fourni ?

Le tour opérateur a l'obligation de rechercher un transport de remplacement et de le payer.

Si on est proche de la France, on peut délaissier l'avion et songer à offrir au voyageur un transport en autocar ou en train : par exemple pour rentrer de Venise ou de Bruges, le voyageur peut ou doit proposer en remplacement le retour en train ou par la route.

Quand le touriste se trouve en Namibie ou à Tahiti, on ne peut s'en tenir qu'à la voie aérienne pour organiser le retour en France. Un retour immédiat en France est impossible. Le voyageur contraint et forcé devra attendre. L'agence devra assumer les frais d'hôtel.

La Cour de cassation sanctionne l'agence qui n'accomplit pas son obligation de remplacement.

Faute d'exécution en nature par le débiteur, le créancier est habilité à se remplacer, par un acte de justice privée il fait le remplacement à ses frais dans un premier temps, dans un second temps il obtient le remboursement des frais qu'il avait

engagés. L'agence est condamnée à une exécution par équivalent.

1° Civile, 8 mars 2012, n° 10-25913, L'essentiel. Droit des contrats 1° avril 2012, n° 4 p. 1, obs. Olivier Des Hayes, D. 2012.1304 note Christophe Lachièze, RTD Civil 2012.533 obs. Patrice Jourdain.

Il s'agissait du séjour d'une famille à la Réunion en avril 2010, survient l'éruption volcanique islandaise, on fait application de l'article L. 211-15, le voyageur expose des frais d'hébergement, le départ avait eu lieu depuis Paris, l'atterrissage se fait au retour à Marseille, le client doit louer une voiture pour rentrer à Paris. Le juge condamne l'agence Océane. Rejet du pourvoi. On verra infra que la force majeure exclut la responsabilité de plein droit de l'agent de voyages édictée par l'art. L. 211-16. La force majeure ne dispense pas l'agence de garantir la prise en charge de supplément de prix afférent aux prestations de remplacement que l'art. L. 211-15 impose à l'agence de proposer à son client après le départ.

La disposition légale, d'ailleurs, en énonçant l'obligation de remplacement, apportait une limite à celle-ci : sauf impossibilité dûment justifiée.

Dans l'espèce citée supra, 1° Civile, 8 mars 2012, ce motif d'exemption ne pouvait prospérer, le voyageur avait, par ses propres moyens, obtenu des prestations de remplacement, excluant ainsi la prétendue impossibilité pour l'agence de les proposer.

La directive de 2015 n'oblige pas l'organisateur à remédier à la non-conformité, si cela entraîne des coûts disproportionnés, compte tenu de l'importance de la non-conformité et de la valeur des services de voyage concernés, art. 13 § 3.

L'art. L. 211-15 al. 2 précisait que le vendeur prend à sa charge les suppléments de prix résultant de la proposition de remplacement - quand celle-ci est due.

1° Civile, 17 octobre 2012, n° 11-25167 : la famille séjourne à Djerba, fermeture de l'espace aérien, la famille doit prolonger son séjour, cassation du jugement ayant refusé de condamner Nouvelles Frontières au remboursement des frais d'hébergement pendant 4 jours ; la force majeure exclusive de la responsabilité de plein droit de l'agent de voyages édictée par l'art. L. 211-16 ne le dispense pas en cas d'inexécution de l'un des éléments essentiels du contrat de garantir la prise en charge du supplément de prix afférent aux prestations de remplacement que l'art. L. 211-15 lui impose de proposer à son client après le départ.

Vivent les éruptions volcaniques, on reste quelques jours de plus en vacances aux frais de l'agence !

1° Civ. 17 octobre 2012, n° 11-23387, Revue de droit des transports 2012. commentaire 61 par I. Bon-Garcin : rejet du pourvoi formé contre le jugement ayant condamné l'agence Thomas Cook à rembourser à la cliente séjournant à Fuerteventura aux îles Canaries les frais qu'elle avait engagés : 184 euros en tout, dont 26,50 € de frais de taxi pour aller d'Orly à Roissy et 157,50 euros en frais d'hôtel, 2 nuits d'hôtel supplémentaires aux Canaries, et une nuit à Paris. La cliente a fait le voyage retour en avion jusqu'à Toulouse. Elle a été acheminée ensuite en navette jusqu'à Orly.

L'art. L. 211-15 al. 3 décide que si l'acheteur n'accepte pas la modification proposée, le vendeur doit lui procurer les titres de transport nécessaires à son retour. Le voyage, apparemment, est interrompu prématurément, le remplacement est refusé, il faut mettre le voyageur dans l'avion, ce qui suppose des vols disponibles... le voyageur devra parfois attendre

[On remarquera que le transporteur n'est pas mis en cause dans ces espèces et que le juge français fait uniquement application du code du tourisme à l'encontre de l'agence de voyages]

vi. Le droit nouveau : les prestations convenues à compter du 1° juillet 2018

L'incidence de la non-conformité est envisagée désormais dans la section 3 consacrée à la « Responsabilité civile professionnelle » des voyageurs dispensateurs de forfaits touristiques.

Le législateur raisonne désormais en termes de non-conformité et de remède à apporter à celle-ci.

Il fait la distinction, quant aux sanctions, entre la réduction de prix (qui est le principe) et les dommages et intérêts.

Il est d'abord prévu par l'art. L. 211-16, II, que le voyageur informe - dans les meilleurs délais - l'organisateur (ou le détaillant) de toute non-conformité constatée lors de l'exécution d'un service de voyages inclus dans le contrat.

Le législateur égrène des solutions ponctuelles.

Il y aura probablement des conflits de frontières entre les différentes hypothèses envisagées en législation. Ce sont des dispositions de droit souple ouvrant à des interprétations empreintes d'une certaine subjectivité.

. Le § III envisage le cas où l'un des services de voyage n'est pas exécuté conformément au contrat. L'organisateur (ou le détaillant) remédie à la non-conformité.

Une obligation de faire pèse ainsi sur le professionnel.

Cette obligation disparaît si le remède est impossible ou s'il entraîne des coûts disproportionnés. Compte tenu de l'importance de la non-conformité et de la valeur des services de voyage concernés.

Sanction en cas de non-conformité et d'absence de remède apportée à celle-ci :
Le voyageur peut demander une réduction de prix.

Le retard dans le transport

Il semble que le passager ait droit, de la part de l'organisateur, à une réduction du prix en cas de retard dans le transport.

Une demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht de Cologne le 22 février 2019, Affaire C-153/19, FZ c. DER Touristik, JOUE du 27 mai 2019, vise à assurer la coordination entre le droit du tourisme et le droit du transport aérien.

Le voyageur est victime d'un retard. Il fait jouer, semble-t-il, la solution du droit aérien et celle du droit du tourisme. Il a droit à l'indemnisation prévue par la jurisprudence Sturgeon en cas de retard à destination finale de plus de trois heures. Il a également droit à une réduction du prix. La juridiction allemande demande si ces droits à réduction constituent des droits à indemnisation complémentaire, et si l'indemnisation octroyée pour retard de vol peut être déduite du montant accordé au titre des droits à réduction du prix.

Le voyageur peut, en cas de dommage distinct, demander des dommages intérêts en application de l'article L. 211-17.

. L'auto-remplacement par le voyageur, art. L. 211-16, IV.

L'hypothèse : l'organisateur (ou le détaillant) ne remédie pas à la non-conformité dans un délai raisonnable fixé par le voyageur.

Le voyageur peut y remédier lui-même et réclamer le remboursement des dépenses nécessaires.

. L'art. L. 211-16, V, envisage le cas où une partie importante des services de voyage ne peut être fournie comme prévu dans le contrat : l'organisateur (ou le détaillant) propose – sans supplément de prix – d'autres prestations appropriées, si possible de qualité égale ou supérieure.

Cette disposition est applicable lorsque le retour du voyageur à son lieu de départ n'est pas fourni comme convenu.

. L'article L. 211-16, VI, envisage l'hypothèse où une non-conformité perturbe considérablement l'exécution d'un voyage ou séjour et où l'organisateur (ou le détaillant) n'y remédie pas dans un délai raisonnable fixé par le voyageur : le voyageur peut résoudre sans frais le contrat. Il peut demander une réduction de prix, et en cas de dommage distinct des dommages-intérêts.

Si le contrat comprend le transport de passagers, l'organisateur fournit au voyageur le rapatriement par un moyen de transport équivalent, dans les meilleurs délais, eu égard aux circonstances de l'espèce, et sans frais supplémentaires.

. L'article L. 211-16, VII, prévoit que lorsqu'il est impossible, en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables, d'assurer le retour du voyageur comme prévu au contrat, l'organisateur (ou le détaillant) supporte les coûts de l'hébergement nécessaire, si possible de catégorie équivalente, pour une durée maximale de trois nuitées par voyageur. Si des durées plus longues sont prévues par la législation de l'UE sur les droits des passagers applicable aux moyens de transport concernés pour le retour du voyageur, ces durées s'appliquent.

L'article L. 211-16, VIII, fait un meilleur sort aux personnes handicapées, mineurs non accompagnés et femmes enceintes.

De façon plus générale, l'article L. 211-17, I, énonce que le voyageur a droit à une réduction de prix appropriée pour toute période de non-conformité des services fournis dans le cadre du contrat, Sauf si l'organisateur (ou le détaillant) prouve que la non-conformité est imputable au voyageur.

L'article L. 211-17-1 impose à l'organisateur d'un voyage ou au détaillant d'apporter dans les meilleurs délais au regard aux circonstances une « aide appropriée » au voyageur « en difficulté », y compris dans les hypothèses où le voyageur ne peut pas assurer immédiatement le retour du voyageur.

β. La responsabilité civile professionnelle du vendeur de voyages à forfait

C'est l'article **L.211-16, I**, du code du tourisme, qui détermine l'obligation incombant au professionnel vendant un forfait touristique :

Le professionnel qui vend un forfait touristique est responsable de plein droit de l'exécution des services prévus par ce contrat, que ces services soient exécutés par lui-même ou par d'autres prestataires de services de voyage.

Le code du tourisme met ainsi, dans la section 3 intitulée « Responsabilité civile professionnelle », une responsabilité de plein droit, à la charge de l'organisateur de voyages agissant contre rémunération, en cas de mauvaise exécution des services promis.

Le principe cède, verra-t-on, devant le jeu de la force majeure.

. Le principe de responsabilité de plein droit

La personne qui vend des forfaits touristiques est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des services prévus par le contrat de forfait touristique, que ces services soient exécutés par lui-même ou par d'autres prestataires de services.

Le client est blessé lors d'une catastrophe aérienne lors du vol Aller entre la France et Java. Le vendeur de forfaits touristiques est responsable. Le professionnel avait vendu un forfait touristique, il est responsable de plein droit de l'exécution des services prévus par le contrat.

Le voyageur a droit à des dommages et intérêts de la part de l'organisateur ou du détaillant pour tout préjudice subi en raison de la non-conformité des services fournis. Art. L. 211-17, II, du code du tourisme.

Le client est victime d'un retard dans le transport, le tour-opérateur est a priori responsable du dommage subi par le passager.

Voir rendu sous l'empire de l'art. L. 211-16 c. tourisme issu de la loi du 22 juillet 2009, 1° Civile, 27 juin 2018, n° 17-14051, Juris tourisme 2018, n° 212, p. 45 obs. Christophe Lachièze : réservation d'un circuit touristique pour deux époux en Argentine.

Un retard du vol de retour. Les époux réclament 374,38 euros au titre du préjudice financier résultant du retard d'un vol. La juridiction de proximité de Bordeaux rejette, au visa de la CM et de son décret d'application (?), la demande d'indemnisation. Le seul responsable du dommage résultant du retard est le transporteur aérien. Ni l'agence de voyages ni l'organisateur du voyage n'ont la qualité de transporteur aérien que seule peut revendiquer la société LATAM qui doit supporter la charge exclusive de l'indemnisation de ce retard.

Cassation. L'agence de voyages est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services.

La solution demeure sous l'actuelle législation, écrit M. Lachièze.

Les bagages sont perdus ou volés durant le transport aérien. L'organisateur de voyages est responsable.
(Quid en ce qui concerne l'émission des réserves et protestations en cas d'avarie ou de retard des bagages ?
Le voyageur est obligé de signaler les faits à l'organisateur de voyages, article L. 211-16, II, du code du tourisme, Le voyageur informe l'organisateur ou le détaillant, dans les meilleurs délais eu égard aux circonstances de l'espèce, de toute non-conformité constatée lors de l'exécution d'un service de voyage inclus dans le contrat, l'agence faisant à son tour la déclaration entre les mains du transporteur. Rien n'interdit, semble-t-il, au client d'émettre lui-même directement la protestation prévue par la CM entre les mains du transporteur.)

Les voyagistes, tour- opérateurs, agences de voyages sont immatriculés sur un registre.
Pour être immatriculés, ils doivent justifier d'une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile, art. L. 211-18, II, 2°, du code du tourisme.

S'agit-il d'une responsabilité par ricochet ou d'une responsabilité propre ?

L'organisateur est, d'après un premier courant doctrinal, vis-à-vis de son client, responsable de plein droit du fait d'autrui (transporteur, hôtellerie), l'agence est responsable parce que le transporteur l'est.
[L'ouvrage collectif Droit du transport de passagers, Larcier, 2016, parle au n° 222 de responsabilité du fait d'autrui.]
Dans cette conception, le tour opérateur devrait être garant du fait du transporteur aérien si celui-ci ne respecte pas la réglementation consumériste européenne en matière de retard, de refus d'embarquement et d'annulation de vol.

D'autres auteurs, comme M. Lachièze, contestent cette idée d'une responsabilité d'emprunt, ils estiment que le code du tourisme instaure une responsabilité autonome et objective de l'agence de voyages, le vendeur de forfaits est personnellement responsable de la bonne exécution des prestations sur le fondement des dispositions du code du tourisme.

Cette conception serait celle de la Cour de cassation.

Un arrêt de la Cour de cassation semble en effet conforter le second courant doctrinal.
Cet arrêt de la 1^o chambre civile rendu le 8 mars 2012, au rapport du professeur-conseiller Grjdel, n° 11-10226, D. 2012.733 obs. I. Galeriste, concernait deux époux Bertrand et Justine qui s'étaient rendus en Égypte pour une semaine. L'espace aérien européen a été fermé à raison de l'éruption du volcan islandais. Les époux ont été contraints d'exposer des frais de séjour supplémentaires, ils ont demandé à l'agence Cook le remboursement des dépenses du fait du report du vol de retour, le juge accorde 641 euros. La cassation intervient au visa du règlement du 11 février 2004. Le règlement européen désigne le transporteur aérien effectif comme le débiteur exclusif des obligations d'assistance et d'indemnisation qu'il édicte. Le règlement ne peut pas être directement invoqué à l'encontre de l'agence de voyages. Seules les dispositions du code de tourisme ont vocation à régir la responsabilité de l'agence à l'égard de son client en raison de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des obligations résultant du contrat qui les lie. La situation de l'agence doit être appréciée par le client en termes de responsabilité contractuelle et de demande de l'indemnisation d'un préjudice. La question est de savoir si l'agence assume sur le fondement du code du tourisme les obligations de faire du transporteur comme fournir les rafraîchissements et l'hébergement en cas de retard. Le client ne peut pas invoquer directement, décide la Cour de cassation, le règlement de 2004 contre l'organisateur de voyages.
Peut-on alors décider que l'agence est responsable de plein droit, en vertu du code du tourisme, si le client n'a pas obtenu de la part du transporteur effectif les prestations de repas et d'hébergement auxquelles il avait droit ?
Ou bien faut-il décider que la méconnaissance du règlement de 2004 ne peut être imputée qu'au seul transporteur aérien effectif, toute action de ce chef étant déniée contre l'organisateur du voyage, celui-ci bénéficiant alors d'une décharge de responsabilité ? Cette dernière solution semble devoir être écartée.
Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 précise dans son article 13 qu'aucune disposition de ce règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. Le législateur européen envisage ainsi qu'un organisateur, ayant vu sa responsabilité mise en cause, puisse disposer d'un recours contre le transporteur, recours apprécié selon les lois pertinentes applicables. Il appartient seulement au passager se prévalant de la législation en matière de voyages à forfait de ne pas faire d'erreur de plume en exposant le fondement de sa demande.

L'insolvabilité de l'organisateur de voyages

L'organisateur a habituellement reçu des fonds de la part des voyageurs. Sa situation financière est peut-être obérée, il ne peut payer les services dus par lui-même ou par un sous-traitant. Le transporteur de l'aller ou du retour risque de refuser de transporter s'il n'est pas payé.

L'art. 17 de la directive de 2015 oblige les organisateurs à fournir une *garantie* pour surmonter ce risque.

Les organisateurs de voyages, avant immatriculation, doivent justifier, à l'égard des voyageurs, d'une garantie financière suffisante, spécialement affectée au remboursement des fonds reçus au titre des forfaits touristiques.

La garantie financière obligatoire doit couvrir les frais de rapatriement vers le lieu de départ, ou à un autre lieu décidé d'un commun accord par les parties contractantes, décide l'art. L. 211-18, II, 1°, du code du tourisme.

La garantie est activée pour le rapatriement et si nécessaire le financement de l'hébergement avant rapatriement.

Les articles R. 211-26 et suivants du code du tourisme précisent les obligations de garantie financière incombant à l'organisateur de voyages. Celui-ci doit obtenir un cautionnement.

L'article R. 211-10 du code du tourisme régit le processus du remboursement à opérer dans des délais brefs.

Voir l'arrêt de la CJUE du 16 février 2012, C-134-11, Jürgen Blödel-Pawlik c. Hansemmercure, où il est décidé que la garantie de remboursement et de rapatriement doit être assurée par le garant, lorsque l'organisateur de voyages a volontairement détourné l'argent confié par le client. Le dispositif légal est destiné à prémunir le consommateur contre les conséquences de la faillite, quelles qu'en soient les causes.

Le droit au remboursement du billet en cas d'insolvabilité du voyageur.

Une demande de décision préjudicielle, 1° mars 2018, affaire Aegean Airlines, C-163/18, du Rechtbank Noord - Nederland, concerne le débiteur du remboursement du billet, lorsque tout ou partie des vols ne sont pas effectués ou sont devenues inutiles.

L'obligation de l'organisateur de voyages.

Il est certain que si le forfait fait fiasco, l'organisateur doit rembourser à ses clients les fonds qu'il avait reçus.

L'organisateur peut résoudre le contrat et rembourser intégralement le voyageur des paiements effectués, article L. 211-14, III, du code du tourisme.

Le professionnel qui vend un forfait touristique est responsable de plein droit de l'exécution du service prévu au contrat, cf. art. L. 211-16, I, al. 1° du code du tourisme.

L'obligation du transporteur émetteur des billets.

La solution de principe est la suivante : le passager a droit contre le transporteur, en cas d'annulation de vol ou d'un certain retard, au remboursement du billet, art. 8, § 1, point a) du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004.

Le débat va être de savoir si l'obligation de rembourser incombant au transporteur est maintenue lorsqu'on se trouve dans le cadre d'un forfait touristique.

L'art. 8, § 2, est la disposition de référence.

Il indique que le droit au remboursement du billet prévu par l'art. 8, § 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un vol à forfait *hormis* en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314 CEE – qui concerne les droits des consommateurs ayant fait l'acquisition d'un voyage à forfait.

On pouvait penser à interpréter le texte comme refusant au passager l'action au remboursement du billet contre le transporteur en cas de vol à forfait, le voyageur devant agir contre le voyageur et lui seul.

L'action en remboursement serait ainsi canalisée sur la tête du seul tour opérateur.

Quid lorsque l'organisateur de voyages est insolvable ? Il ne peut pas rembourser le billet. Le vol n'a pas été exécuté en totalité. Le passager a pourtant payé le prix.

Le passager est-il en droit d'obtenir le remboursement de la part du transporteur aérien ?

C'est l'interprétation de l'article 8 § 2 du règlement de 2004 qui pose problème.

Si le client a une action contre l'organisateur - en l'occurrence vouée de facto à l'échec -, cela signifie-t-il qu'il soit privé de tout droit d'action contre le transporteur ?

L'ouverture de l'action contre l'organisateur signifie-t-elle l'exclusion de toute action contre le transporteur ?

On peut cependant faire remarquer que le client n'est pas en principe dépourvu de moyens, car il lui suffit d'appeler la garantie accordée par le garant de l'organisateur du voyage pour financer son retour. Du moment que le voyageur s'est doté d'un garant !

Le problème apparaît lorsque ce n'est pas le cas.

Les conclusions de l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe ont été déposées le 28 mars 2019. Elles sont l'œuvre d'un bon juriste attaché au principe de légalité et qui s'en tient à une interprétation fidèle à la lettre de la disposition réglementaire. (Il en vient même à mentionner les réserves suscitées en doctrine par la jurisprudence Sturgeon !).

Des particuliers avaient acheté auprès de Hellas, organisateur de voyages établi aux Pays-Bas, un voyage à forfait entre la terre des Bataves et Corfou, ce voyage incluait les vols aller-et-retour entre le Nederland et l'île grecque.

[AEGEAN, frêteur, avait conclu un contrat d'affrètement avec la société cypriste G.S. Charter, affréteur, portant sur un certain nombre de sièges. G.S. Charter à son tour avait cédé - sous affrètement - des sièges au voyageur Hellas.]

Les voyageurs avaient reçu les billets d'avion, mentionnant le logo d' Aegean Airlines et le nom d'Hellas comme affréteur.

Quelques jours avant le départ, les clients sont informés que les vols ne pourraient pas être assurés par la compagnie aérienne grecque.

L'organisateur de voyages, Hellas, est déclaré en faillite et ne peut rembourser le prix des billets à ses contractants.

Les clients, déçus, réclament alors à la compagnie aérienne grecque une indemnisation au titre de l'annulation des vols - qu'ils obtiennent du juge néerlandais - ainsi que le remboursement des billets qu'ils avaient payés. Le tribunal néerlandais ne se prononce pas sur ce dernier point et décide de saisir la CJUE d'une question préjudicielle.

L'avocat général épouse la thèse du transporteur aérien. Du moment que le client détient un droit au remboursement du billet conféré par la directive sur les voyages à forfait, il n'a pas la faculté, à raison du § 2 de l'article 8 du règlement n° 261/2004, de réclamer le remboursement du billet au transporteur. Même si ce remboursement ne peut pas concrètement être obtenu à raison de la défaillance financière de l'organisateur de voyages.

On apprend en effet que dans cette affaire le voyageur n'avait pas obtenu de garant pour couvrir son obligation de remboursement.

On ne sait s'il faut mettre en cause en l'espèce le défaut de curiosité des voyageurs (il est en fait difficile d'exiger d'un client qu'il réclame au tour opérateur la preuve qu'il bénéficie de la garantie prévue par le droit européen envers les voyageurs, même si en droit interne français l'article R. 211-2 du code du tourisme impose au voyageur d'indiquer sur sa correspondance et ses documents contractuels, ainsi que sur son site internet, le nom et l'adresse de son garant. Le contrat doit comporter le nom et les coordonnées de l'entité chargée de la protection contre l'insolvabilité, article R. 211-6, 3°, du code du tourisme) ou s'il faut incriminer la carence des autorités néerlandaises pour ne pas avoir vérifié si l'organisateur de voyages se trouvait en règle avec l'obligation de détention d'une garantie imposée par la directive. L'avocat général n'écarte pas l'éventualité de la responsabilité de l'État néerlandais.

(En droit français, l'article L. 211-18, II, du code du tourisme énonce que l'organisateur peut résoudre le contrat et rembourser intégralement le voyageur des paiements effectués. Nous comprenons la phrase comme signifiant que si l'organisateur résout le contrat, il doit rembourser le client des paiements que celui-ci avait effectués. Cet article L. 211-18 figure dans la section 2 du chapitre unique du titre I° du livre II du code du tourisme. L'article L. 211-23, III, du code du tourisme rend passible d'une amende administrative tout manquement à la section 2 du présent chapitre (unique).

L'organisateur qui résout le contrat sans rembourser les sommes reçues encourt cette sanction pécuniaire, largement illusoire si l'entreprise est en faillite)

L'arrêt, dans cette affaire HQ, IP, JO c. Aegean, a été rendu par la CJUE le 10 juillet 2019.

. Les sources d'exonération du vendeur de forfaits : art. L. 211-16, I, alinéa 3 du code du tourisme.

L'imputation du dommage au voyageur

Le fait d'un tiers, étranger à la fourniture des services de voyages compris dans le contrat, fait revêtant un caractère imprévisible ou inévitable.

L'incidence de la force majeure

L'agence tenue d'une responsabilité de plein droit peut cependant s'exonérer si le dommage est imputable à des « circonstances exceptionnelles et inévitables ».

1° Civile, 24 septembre 2009, n° 08-18177 : un séjour en Namibie, à l'aller plusieurs déboires, le vol prévu Paris - Windhoek est annulé à raison d'une grève du personnel, un vol de remplacement est prévu, Paris- Francfort, un surbooking intervient sur le vol Francfort - Windhoek, le voyageur est bloqué 48 heures à Francfort. Le voyageur assigne le tour opérateur, qui appelle les compagnies aériennes en garantie. La juridiction accorde 400 euros au client.

1° Civile, 5 novembre 2009, n° 08-20385 : l'agence Nouvelles Frontières vend un forfait touristique consistant en un voyage aux Indes. Il est prévu un vol Lufthansa quittant Paris avec escale à Francfort. Le vol est annulé à raison de mauvaises conditions climatiques ayant désorganisé le trafic aérien en Allemagne. Le juge déboute le client dans sa demande contre le voyageur, les circonstances revêtaient un caractère de force majeure. Cassation pour défaut de base légale : il est reproché à la juridiction du fond de ne pas avoir recherché si la présence de la neige en Allemagne au mois de mars présentait le caractère d'imprévisibilité de la force majeure lors de la conclusion du contrat et d'irrésistibilité lors du décollage. La solution est sévère et guère réaliste.

Le voyageur, décideur la directive et le code du tourisme, peut opposer à son client les limites de responsabilité prévues par les conventions internationales régissant les transports internationaux : ainsi, en cas de retard, en cas de perte des bagages ... Lorsque l'organisateur est responsable de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des services de voyage compris dans le contrat de voyage à forfait, il devrait pouvoir invoquer les limites de la responsabilité des prestataires de services prévues dans les conventions internationales telles que la convention de Montréal de 1989, considérant 35 de la directive 2015/2302 du 25 novembre 2015. Art. 14 § 4 de la directive de 2015. Article L. 211-17, IV du code du tourisme.

L'appel en garantie

Si le client met en cause la responsabilité de l'organisateur de voyages, celui-ci a la possibilité d'appeler à l'instance le transporteur aérien en garantie. La juridiction connaîtra ainsi de l'action principale en responsabilité exercée par le consommateur de voyages à forfait contre le tour opérateur, ainsi que de l'action du tour opérateur contre le transporteur, celui-ci risquant alors de devoir supporter la totalité du poids de la réparation.

1° Civile, 24 septembre 2009, n° 08-18177, cassation du jugement ayant rejeté l'action en garantie exercée par l'agence contre les transporteurs. Un premier vol est annulé à l'aller pour grève du personnel ; un second vol est offert par l'agence sur une autre compagnie, le voyageur se heurte alors à une sur- réservation. La victime assigne l'agence, qui appelle les transporteurs en garantie. La première compagnie a été exonérée à tort, il n'était pas prétendu que la grève constituait un cas de force majeure. Idem la garantie a été refusée à tort à l'encontre des deux compagnies, l'agence est responsable de plein droit envers le client, le recours peut être mis en œuvre dès lors que l'agence apporte la preuve des fautes commises par les prestataires
(Est-il certain que l'auteur du recours doit établir la faute du transporteur en cas d'annulation de vol ou de refus d'embarquement pour sur- réservation ? Le transporteur est tenu d'indemniser à raison du règlement européen, fautif ou non)

Versailles, 10 juillet 2013, RFDA 2013 : un client « achète » un voyage aux Maldives auprès de l'agence Thomas Cook. Le client se plaint de retards importants à l'aller et au retour et assigne l'agence (qui a son siège à Clichy) devant le tribunal d'Asnières. L'agence assigne alors le transporteur société XL Airways France en intervention forcée. Se pose alors une difficulté de compétence territoriale, le transporteur prétend que le tribunal d'Asnières est incompétent

pour connaître de l'action en garantie menée contre lui par l'agence, il invoque les solutions de l'article 33 de la CM donnant compétence au tribunal du siège du transporteur.

Le tribunal d'Asnières donne satisfaction au transporteur.

L'agence forme contredit porté devant la cour d'appel, qui fait prévaloir les dispositions de la convention internationale : c'est le tribunal d'Aulnay sous-Bois qui est compétent, car le transporteur a son siège dans son ressort. L'art. 33 CM édicte une règle de compétence directe ayant un caractère impératif qui prime sur le règlement interne.

Orléans, 11 septembre 2014, RFDA 2014.369, un forfait touristique est organisé à l'intention d'un ménage, le mari devant participer au marathon de New York, un transport Paris - New York via Toronto est prévu, l'épreuve sportive est annulée du fait de la survenance d'un ouragan. Le voyage aérien est parsemé de retards et d'annulation de vol et les conditions hôtelières sont déplorables. Les époux mettent en cause devant le tribunal de Blois l'agence Cook qui appelle Air Canada en garantie. Le transporteur aérien, se prévalant de la convention de Montréal, fait état de l'incompétence du tribunal blésois au profit de la juridiction d'Aulnay. La cour d'appel considère que le for désigné par la CM est seul compétent pour connaître de l'action en garantie formée par l'agence de voyages contre le transporteur aérien. On peut se demander si une telle solution n'est pas remise en cause par l'important arrêt rendu par la 1^o chambre civile le 4 mars 2015 concernant l'action en garantie formée un constructeur aérien (Airbus) contre un transporteur aérien arménien. Cette décision dont on traitera infra affirme la non-soumission de cette action en garantie à la CM. Ce qui vaut pour l'action en garantie exercée par le fabricant contre le transporteur risque de valoir pour celle émanant du tour opérateur. Le transporteur continue cependant à bénéficier des limites de réparation prévues par le droit uniforme.

2^o Civile, 13 mai 2015, n^o 13-28528, RFDA 2015 n^o 2 : un accident d'avion appartenant à Air Sénégal s'était produit à raison d'une faute humaine sur une ligne intérieure sénégalaise entre Tambacounda et Dakar. Le mécanicien au sol avait fermé la valve d'alimentation en carburant, il n'avait pas procédé à sa réouverture avant le départ de l'avion. La cause de l'accident était donc l'arrêt du moteur gauche de l'appareil. Le FGTI avait réglé une certaine somme à une victime. Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions, subrogé dans les droits de la victime, s'est retourné contre l'organisateur de voyages, Thomas Cook (et son assureur Generali). Le transporteur Air Sénégal (ainsi que son assureur, Nationale d'assurances) ont été appelés à l'instance pour garantir Thomas Cook (et son assureur). L'organisateur de voyages (et son assureur) ont été en 1^o instance condamnés, le transporteur du Sénégal et son assureur ont été déclarés garants du voyageur et de son assureur.

Un changement s'opère dans la personne de l'assureur du transporteur.

Le voyageur et son assureur font appel. Confirmation. Sont condamnés, à garantir le voyageur et son assureur, Air Sénégal ainsi que la CNART, compagnie nationale d'assurances et de réassurances des transports, venant aux droits de l'assureur primitif du transporteur.

Pourvoi en cassation émanant de l'assureur qui avait succédé à l'assureur d'Air Sénégal. Cette compagnie d'assurance n'avait pas comparu en appel, elle prétend que l'acte d'appel ne la visait pas.

Rejet du pourvoi, le moyen ne porte pas : l'organisateur de voyages et son assureur avaient demandé dans leurs conclusions que le transporteur et la CNART les garantissent, ils avaient assigné à ces fins en intervention forcée la société Air Sénégal et la CNART - ayant chacune leur siège à Dakar - par acte de transmission à autorité compétente étrangère

Le recours du tour opérateur contre le transporteur aérien

Cf. art. L. 211-16, I, alinéa 1^o, code du tourisme.

L'art. L. 211-16 c. tourisme réserve l'éventualité d'un recours du tour-opérateur contre le prestataire de services défaillant.

Lorsqu'un organisateur ou un détaillant verse des dommages et intérêts, il peut demander réparation à tout tiers ayant contribué au fait à l'origine de l'indemnisation, art. L.211-16, I, al. 4.

L'organisateur de voyages, une fois condamné, peut se retourner contre le transporteur aérien. Il est subrogé dans les droits de la victime. L'agence a été condamnée à la demande du client. L'agence se retourne contre le transporteur, dispensateur de la prestation de transport. Le transporteur, s'il est reconnu responsable de l'accident, pourra opposer au voyageur les limites de réparation prévues par les conventions internationales. Article L. 211-16 du code du tourisme. Toute personne qui se livre aux opérations visées à l'article L. 211-1 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, sans préjudice de son droit de recours contre les prestataires de

services les ayant exécutés et dans la limite des dédommagements prévus par les conventions internationales.

1° Civile, 26 janvier 2012 n° 10-30800 : un forfait touristique est organisé par Marsans international. Le contrat prévoit un vol aérien de Toulouse jusqu'à Saint Petersburg avec des billets d'Air France.

Une croisière fluviale est prévue en Russie, avant le retour à Toulouse.

Divers déboires, annulation du vol du départ, perte des bagages, une partie de la croisière perdue.

Les époux agissent contre l'agence qui est condamnée.

L'agence de voyages assigne alors Air France en remboursement. L'agence était tenue d'indemniser les clients des conséquences préjudiciables de l'inexécution partielle des obligations incombant au transporteur aérien, l'agence s'est trouvée subrogée dans les droits des voyageurs. La cour d'appel est approuvée d'avoir fait application de la convention de Montréal, le tribunal a à bon droit accueilli le recours de l'agence contre Air France à concurrence du montant des dommages dont Air France devait répondre en raison tant du transport des passagers que de la perte des bagages survenue pendant la période au cours de laquelle le transporteur en avait la garde. Air France a été condamnée à payer 1862 euros à l'agence.

La situation des héritiers du voyageur et des victimes par ricochet

Cette responsabilité de plein droit de l'agence ne pouvait pas être invoquée par les victimes par ricochet. L'argument était tiré de la lettre de l'art. L. 211-16 : l'agence est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution. La créance du voyageur serait donc transmissible aux héritiers, mais ne peut pas être revendiquée par les victimes par ricochet.

Cf. 1° Civile, 28 septembre 2016, obs. Christophe Lachièze, Juris tourisme 2017, n° 201, p. 39 : l'espèce est étrangère à la matière aérienne. Un voyageur meurt d'un œdème pulmonaire lors d'une excursion en Équateur en direction d'un volcan de 5897 mètres. Sa veuve et ses filles demandent réparation de leur préjudice personnel sur le fondement de l'article L. 211-16 du code du tourisme. La cour d'appel n'accorde qu'une réparation partielle. La haute juridiction indique que l'article L. 211-16 instaure une responsabilité de plein droit au profit du seul acheteur du voyage. Les ayants droit du voyageur ne peuvent agir contre l'agence pour leur préjudice personnel que sur le fondement de la responsabilité délictuelle exigeant la preuve d'une faute du voyageur.

La mention de l'acheteur ne figure plus dans le nouvel article L. 211-16, I, du code du tourisme.

Il n'est pas certain que l'ancienne solution soit condamnée.

[Dans certaines hypothèses extrêmes, le voyageur s'expose à des sanctions pénales s'il a recours à des compagnies douteuses et que l'accident mortel survient. C'est ainsi qu'auraient été condamnés pénalement pour homicide involontaire en 2000 deux dirigeants du club Méditerranée à la suite d'une catastrophe aérienne survenue en Casamance en 1992]

γ. L'information sur l'identité du transporteur aérien

i. Droit européen

Les agences doivent faire application du règlement n° 2111/2005 du 14 décembre 2005 concernant... l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur effectif.

Ce texte s'applique aussi bien aux vols réguliers que non réguliers, il s'applique aux vols faisant partie d'un voyage à forfait. Article 11. Le passager doit être informé de l'identité du ou des transporteurs effectifs, dès la réservation, ou ultérieurement. Cette obligation existe également en cas de changement de transporteur. En tout état de cause, les passagers sont informés au moment de l'enregistrement, ou au moment de l'embarquement s'il s'agit d'une correspondance sans enregistrement. L'organisateur de voyage veille à ce que le contractant soit informé de l'identité du transporteur, en particulier lorsque cette identité a changé.

Si le transporteur effectif a été inscrit sur la liste noire européenne d'interdiction de vol, il ne peut pas par définition desservir un aéroport européen, mais il exploite éventuellement des vols sur des lignes régulières ou non en Amérique du Sud, en Afrique ou en Asie, le passager peut choisir de ne pas prendre ce vol (effectué dans un pays extra européen), le

client a droit au réacheminement (par un autre transporteur) ou au remboursement, art. 12
Le règlement impose à chaque État de faire respecter ces règles et de prévoir des sanctions, art. 13.

ii. Le droit interne français

Le décret du 2 mai 2007 est venu reprendre et compléter le règlement européen, il a inséré plusieurs dispositions dans le CAC et le code du tourisme.

C'est moins le droit commun qui nous intéresse ici que le dispositif propre aux voyages à forfait.

Le droit commun aérien prévoit que le client doit être informé de l'identité du transporteur, contractuel ou de fait.
Art. R. 322-4 CAC. Ce droit commun s'applique lorsque l'agence se contente de vendre des billets d'avion ou ne fournit pas des forfaits touristiques, art. R. 211-19 c. tourisme. Le client a droit à être informé, mais une fois informé il ne semble pas qu'il ait la possibilité de récuser le transporteur proposé par l'organisateur, sauf l'hypothèse où la compagnie serait inscrite sur la liste noire. Le passager a droit cependant au même standing et au même confort que celui qui lui avait été promis par le transporteur contractuel lors de la conclusion du contrat.

Le CAC contient les dispositions relatives aux vols non réguliers affrétés [il n'y a pas de prestations hôtelières et touristiques]. Il faut donner, dans un premier temps, par tronçon, une liste de trois noms. Quand l'identité du transporteur est connue, elle est communiquée au consommateur, art. R. 322-5 al. 2 CAC. Toute modification est notifiée sans délai. Le consommateur en est informé au plus tard au moment de l'enregistrement (ou cas de correspondance s'effectuant sans enregistrement préalable avant les opérations d'embarquement).

Une sanction est prévue par l'art. R. 330-20, point 5, CAC : une amende administrative est prononcée par le ministre en cas de non-respect des obligations édictées par le règlement européen et reprises aux articles R. 322-3 à -6 CAC.

Quant au code du tourisme, il contient des dispositions spécifiques pour les prestations de transport aérien incluses dans un forfait touristique. Dans un premier temps, le voyageur doit communiquer, pour chaque tronçon de vol, une liste de trois noms auquel l'organisateur de voyage aura éventuellement recours, R. 211-15 al. 1. Vient ensuite quand elle est connue la communication de l'identité du transporteur, a. R. 211-17.

Le contrat doit contenir les conditions d'annulation de nature contractuelle, art. R. 211-6, 14°. L'art. R. 211-6, 20° impose d'insérer au contrat une clause de résiliation et de remboursement sans pénalité des sommes versées par l'acheteur en cas de non-respect de l'obligation d'information prévue à l'art. R. 211-4, 13°, renvoyant aux articles R. 211-15 à 18. Le voyageur peut résilier, mais restera à terre. Ce qui est la solution extrême. Elle ne sera guère utilisée par un touriste français se trouvant à des milliers de km de la France s'il n'a pas la garantie de disposer à court terme d'un transport aérien conforme à ses vœux.

Sanction, a. R. 211-13 qui renvoie à l'a. R. 211-6, 14°, la résiliation est exclue si le voyageur a bénéficié de prestation.

On peut remarquer que le transporteur contractuel est en droit pur celui qui prend l'engagement de transporter le passager, il est contractuellement lié avec le passager. En revanche, lorsque le transporteur contractuel n'effectue pas lui-même le voyage, il n'y a pas de relation contractuelle entre le transporteur effectif dit de fait et le passager. Ce droit d'esprit consommériste est destiné à permettre au passager d'être informé à l'avance de l'identité du transporteur qui effectuera réellement le transport, il y a donc une tendance à intégrer ce transporteur de fait dans le cercle contractuel, le passager est informé de son nom, il est sur le chemin d'un agrément implicite, on relève une contractualisation au moins virtuelle, il n'y a plus d'extranéité absolue du transporteur réel, il n'est plus un pénitus extraneus. De même qu'un professionnel fait effectuer sa tâche par ses salariés et subordonnés, de même que le passager ne choisit pas le commandant de bord les pilotes ou l'hôtesse de l'air, le transporteur contractuel délègue l'accomplissement du déplacement à un sous-transporteur qu'il a choisi.

§ II. Le cocontractant du transporteur

Le passager est habituellement celui qui est partie au contrat de transport de personnes.

Le passager (la CV parlait de voyageur) conclut en général le contrat de transport pour son propre compte.

Le droit contemporain en fait un consommateur de voyage. C'est un haut fonctionnaire, un homme politique, un homme d'affaires, un homme riche qui délaisse la voiture ou le train, un quidam, un touriste, un habitué du transport aérien, un novice ou un passager par exception...

Le passager joue ordinairement un rôle passif, il s'abandonne entre les mains du transporteur (et de l'équipage), il lui confie sa vie.

Le passager clandestin n'est pas un passager titulaire d'un contrat de transport, qu'un passager clandestin soit parvenu à monter dans l'avion est une situation de fait, qui parfois se termine très mal, elle ne relève pas du droit contractuel.

Les membres de l'équipage ne sont pas des passagers liés par un contrat de transport, c'est à raison de leur contrat de travail qu'ils sont à bord.

L'élève pilote n'est pas un passager.

Les futurs acquéreurs d'un avion qui participent à des essais ou à des démonstrations en vol ne sont pas à bord au titre d'un contrat de transport.

La CJUE considère en revanche que les techniciens déplacés pour accomplir un travail aérien (larguer des explosifs sur des champs de neige pour déclencher des avalanches ou indiquer au pilote où cesser d'avancer et ouvrir la porte de l'hélicoptère pour permettre le largage des explosifs) sont déplacés au principal par un contrat de transport. Ils ont été acheminés sur le site pour y faire leur travail, arrêt *Wucher Helicopter* du 26 février 2015, C-6/14. Cf. supra.

Le passager majeur et capable qui paie le prix du transport : c'est la situation ordinaire, le passager est partie au contrat de transport conclu avec le transporteur aérien.

Le contractant non passager. La dissociation entre le solvens et le passager.

Dans un certain nombre d'hypothèses, le passager n'a pas contracté directement avec la compagnie, c'est une autre personne, physique ou juridique, qui a négocié avec le transporteur et qui a payé le prix du passage.

Qui est partie au contrat de transport de personnes lorsque le prix du billet est payé en faveur d'un enfant par le père ou la mère de famille ou payé en faveur d'un fonctionnaire, d'un dirigeant social ou d'un salarié par l'administration, la société ou l'employeur ?

Tout dépend de la volonté des parties.

L'art. 39 CM lorsqu'il évoque la dissociation entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait déclare à propos du premier qu'il conclut un contrat de transport qui se trouvera soumis à la CM avec un passager ou avec une personne agissant pour le compte du passager.

Deux analyses sont possibles.

Ou bien on soutient que le contractant est uniquement le passager, le payeur est uniquement le représentant et le mandataire d'autrui, il effectue un paiement pour autrui.

Ou bien on soutient que le solvens est le contractant : le solvens qui paie faisant bénéficier le passager d'une prestation de transport dans le cadre d'une stipulation pour autrui.

Incidence : Qui est bénéficiaire des milles ? L'administration ou le fonctionnaire ? La société ou son dirigeant ?

L'employeur ou le salarié ? Le père de famille ou l'enfant ?

La présence au procès en cas d'accident ou d'incident, ou de retard. Qui plaide ? Celui qui a payé le billet ? Le passager ?

Dans un jugement du 24 novembre 2010, le tribunal mixte de commerce de Nouméa, *Revue de droit des transports* juin 2011, comm.103, considère à propos d'un transport de trois salariés, payé par l'employeur, que le paiement du billet par l'employeur n'est pas de nature à établir un lien contractuel entre lui et la compagnie aérienne, il s'est agi seulement d'un paiement pour autrui. L'employeur en cas d'inexécution du déplacement ne peut agir sur le terrain contractuel contre le transporteur, l'employeur est débouté sur le train délictuel, le transporteur n'avait pas pu exécuter le transport, l'avion n'avait pas pu décoller à raison d'un événement de force majeure, des manifestants avaient envahi la piste.

Voir les faits relatés par l'arrêt de la première chambre civile du 23 juin 2011, n° 09-17372, où une passagère achète et paie des billets groupés pour elle-même, sa mère et sa sœur, il y a une annulation du vol retour, la question se pose de savoir si la passagère peut demander uniquement le remboursement de son billet ou si elle peut exiger plus largement le remboursement intégral des sommes payées par elle au titre des tickets de transport des trois passagères. La juridiction de proximité de Limoges a, semble-t-il, admis le Solvens à demander le remboursement global des billets en cause.

La CJUE admet que le contrat de transport puisse être conclu par une Administration ou une entité personnalisée, celle-ci prenant figure de partie contractante à l'opération de transport.

Le contrat de transport de personnes n'est donc pas forcément conclu par une personne physique.

L'arrêt *Air Baltic* rendu par la CJUE le 17 février 2016, C-429/14, D. 2016.1401 obs. Hugues Kenfack, est compréhensif à l'égard de l'action intentée par l'employeur ayant financé l'achat de billets d'avion destinés au transport entre Vilnius et Bakou de deux de ses agents, victimes d'un important retard à destination. Il considère que le contrat de transport a été conclu entre le transporteur et l'Administration employeur. La CM a pour objectif d'assurer la défense des consommateurs. La notion de consommateur ne se confond pas nécessairement avec celle de passager. L'arrêt en déduit que l'employeur peut être considéré comme un consommateur de voyages, bien qu'il ne soit pas lui-même transporté et qu'il ne soit pas un passager.

Sous-Section II. Les contractants dans le contrat de transport des bagages

Cette opération n'a pas d'autonomie, elle n'est que la prolongation du contrat de transport de passagers. Le transporteur prend l'engagement de déplacer son client, il transporte à titre accessoire les impedimenta de celui-ci, ordinairement dans le même vol, voire dans un vol distinct.

La notion de bagages : effets de voyage

1. L'interdiction du transport de certains objets en tant que bagages

Certains modèles de bagages sont interdits, soit par la loi, soit par le transporteur.

- a. Les objets interdits en législation

Les autorités publiques interdisent, pour des raisons de sécurité et de sûreté, que le passager fasse assurer, en qualité de

bagages, le déplacement aérien d'objets présentant certaines caractéristiques.

L'arrêté du 14 mai 2018, dans son annexe, à l'article 4-1-9 I-T, énonce :

L'entité responsable de la mise en œuvre de l'inspection /filtrage des passagers et des bagages de cabine informe les passagers des articles prohibés en cabine, des produits soumis à restriction et limitation d'export et des précautions à prendre en matière de surveillance de bagages.

L'entreprise de transport aérien informe les passagers des articles prohibés en cabine, des produits soumis à restriction et limitation d'export, des précautions à prendre en matière de surveillance des bagages ainsi que de leurs obligations aux postes d'inspection/filtrage.

L'entreprise de transport aérien présente des consignes

Le passager a connaissance du contenu de ses bagages de cabine

Le passager n'a pas laissé ses bagages sans surveillance depuis le moment où il les a préparés (ou le bagage porte des témoins d'intégrité des dispositifs de fermeture qui n'ont pas été altérés)

Le passager n'a accepté de bagage de cabine ni d'objet d'un autre passager ou de toute autre personne

Le passager n'a pas gardé sur lui ou dans ses bagages de cabine des articles prohibés.

Les liquides, aérosols et gels (LAG) mentionnés au point 4.1.3.1 de l'annexe du règlement 2015/1998 peuvent être exemptés d'inspection/filtrage. Les LAG transportés par des passagers peuvent être exemptés d'inspection filtrage au moyen d'un équipement de détection d'explosifs liquides (LEDS) à l'entrée dans la zone de sûreté à accès réglementé si les LAG se trouvent dans des contenants individuels d'une capacité maximale de 100 millilitres ou équivalent placés dans un sac refermable en matière plastique transparent d'une capacité ne dépassant pas 1 litre, le contenu de ce sac devant y prendre place aisément et le sac devant être complètement fermé.

Le transport, par la voie aérienne, de cocaïne ou d'autres drogues et stupéfiants commence à poser des problèmes.

Des trafics entre l'Amérique latine et l'Europe donnent lieu à poursuites.

Criminelle, 17 novembre 2015, n° 15-83437 : une "passeuse" interpellée à l'aéroport d'Orly en provenance de Cayenne trouvée porteuse d'un sac contenant 23 pains de cocaïne.

Chambre criminelle, 17 novembre 2015, n° 15-84458, trafic de stupéfiants, la marchandise était achetée à Sainte Lucie, puis transportée en Martinique et enfin en métropole. Un membre du réseau est arrêté, il venait de récupérer à Orly cinq malles contenant 132 kg de cocaïne. Les 11 mis en examen plaident, admise par la chambre de l'instruction, la provocation policière. Cassation. Deux des intéressés étaient des informateurs des services de police.

Les intermédiaires peuvent être des passagers, voire des membres du personnel des compagnies ou des aéroports.

Voir Criminelle, 11 mai 2016, n° 13-85368

Criminelle, 1^o juin 2016, n° 14-87173, Bulletin : un homme a été poursuivi pour avoir importé à Roissy sans déclaration préalable des marchandises prohibées (3800 grammes de méthamphétamine), délit puni par le code des douanes. Les douanes réclamaient le prononcé d'une amende douanière de 684000 euros. L'homme a été relaxé, la marchandise lui avait été remise en France à son hôtel, il a été interpellé alors qu'il partait pour Tokyo, il a donc été relaxé, il n'y avait pas importation en France de telles substances. La relaxe a été confirmée en appel, alors que l'administration des douanes demandait la requalification des faits en délit d'exportation sans déclaration assimilée à une exportation en contrebande de marchandises prohibées, marchandise dangereuse pour la santé. L'arrêt est cassé. Le juge correctionnel n'est pas lié par la qualification donnée à la prévention, il ne peut prononcer une décision de relaxe qu'autant qu'il a vérifié que les faits dont il est saisi ne sont constitutifs d'aucune infraction. Il a le droit et le devoir de leur restituer leur véritable qualification à la condition de n'y rien ajouter. Il appartenait aux juges du second degré, qui retenaient la possibilité d'une qualification différente des faits, de rendre une décision renvoyant l'affaire à une date ultérieure.

Criminelle, 13 mars 2018, n° 17-87551 : rejet du pourvoi de plusieurs individus renvoyés en décembre 2017 par la chambre de l'instruction de la cour d'appel d'Aix en Provence devant la cour d'assises des Bouches du Rhône sous différentes qualifications, importation de stupéfiants en bande organisée, transport de marchandises prohibées, association de malfaiteurs ... Aviation d'affaires. Un Falcon atterrit en décembre 2012 sur l'aéroport de la Môle- Saint Tropez, un passager avec 10 valises de 50 kg chacune, importation par avion de stupéfiants. L'appareil est affrété pour le compte d'un seul passager. Un Falcon venant du Bourget atterrit en 2013 à Punta Cana avec 700 kg de cocaïne dans les soutes. Un voyage à Quito. L'un des responsables ne peut pas être jugé en France, il a été condamné en République Dominicaine et il purge sa peine en France. Ne bis in idem.

L'insertion dans les bagages d'espèces ou de devises d'un montant notable risque de mettre le passager, en l'absence de déclaration, en délicatesse avec la douane.

Voir Criminelle, 6 décembre 2017, n° 16-84310, transfert d'Italie et de France en direction de la Chine de 590 110 euros. Les espèces étaient dissimulées dans les bagages et emballées dans des paquets cadeau. Cette somme d'argent était le produit de confection et de vente de textiles. Condamnation pour travail dissimulé, fraude fiscale, blanchiment, délit douanier. L'argent est confisqué.

Il existe une réglementation concernant les bagages de soute.

L'UE considère qu'appliquent des règles de sûreté équivalentes à celles existant dans l'UE : le Canada, les États-Unis, Féroé (un aéroport), le Groenland (un aéroport), Guernesey, Israël (un aéroport), Jersey, l'île de Man, le Monténégro, Singapour.

Les transporteurs peuvent autoriser les passagers à transporter, en tant que bagages de soute, certaines munitions, cartouches à projectile inerte pour armes, cartouches à blanc pour armes, à l'exclusion des munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires. La masse brute des munitions transportées par passager ne doit pas excéder 5 kg. Les munitions présentées à l'enregistrement dans un colis solidement emballé. Un passager ne peut transporter qu'un seul colis de munitions. Arrêté du 10 mai 2010.

b. Les objets interdits par le transporteur aérien

Objets refusés ou non admis par le transporteur sur le fondement de ses conditions générales de transport : le transporteur ne prend pas l'engagement de les déplacer, il refuse de les déplacer. Le transporteur refuse de transporter des serpents, des chimpanzés ou des lingots d'or. S'ils périssent alors que le passager les a pris à tort avec lui, res perit domino. La clause de refus est a priori licite, sous réserve de ne pas être qualifiée d'abusives.

Arrimage des bagages et du fret. Seuls les bagages à main pouvant être rangés adéquatement et en toute sécurité sont introduits dans la cabine. Les bagages doivent être rangés de façon à empêcher leur déplacement. Il faut éviter des blessures ou des dégâts s'ils venaient à être déplacés, ils ne doivent pas non plus entraver les allées et les issues. CAT.OP.MPA.160.

Il en résulte que les bagages dits à main ou bagages de cabine doivent être de dimension et de poids réduits.

2. Le coût financier du transport des bagages

Vient la question financière. Le transport des bagages est-il assuré par le transporteur à titre gratuit ou à titre onéreux ?

Le transport des bagages apparaît comme un service accessoire au transport du passager, il a cependant un coût. Des passagers prennent avec eux des bagages pondéreux, d'autres n'ont quasiment rien. Certains transporteurs à bas coût font payer aux passagers le transport des bagages. Le transporteur prévoit le plus souvent une franchise : les 1^{er} kg sont gratuits, payants au-delà. C'est le chiffre de 23 kg qui est en général retenu. Certains transporteurs n'admettent du voyageur qu'un seul bagage. Mais la loi espagnole interdit aux transporteurs d'imposer aux passagers une telle disposition contractuelle.

Il convient de distinguer entre les bagages à main, et les bagages mis dans la soute et qui sont enregistrés.

a. Les bagages à main ou bagages de cabine

La législation espagnole contraint le transporteur à accepter la montée à bord du passager porteur de ses bagages à main qu'il conserve avec lui pendant le vol. Le transport gratuit porte sur les objets et paquets que le voyageur conserve avec lui, y compris les articles achetés dans les boutiques situées dans les aéroports. Le refus est possible pour des raisons de sécurité, ou du poids ou de la taille des objets.

L'avocat général Yves Bot, dans ses conclusions du 23 janvier 2014, estime à propos du déplacement des bagages à main ou bagages de cabine que le transporteur est tenu d'observer la gratuité. Ces bagages demeurent de la seule responsabilité du voyageur. Il n'y a aucun enregistrement, aucun stockage. Le passager souhaite conserver sous sa garde ses objets les

plus précieux ou les plus indispensables. La dignité humaine l'impose.

La CJUE dans son arrêt Vueling du 18 septembre 2014 (cf. infra) consacre des attendus 40 s. aux bagages non enregistrés ou bagages à main. Elle considère qu'ils constituent un élément indispensable du transport des passagers. Leur transport ne saurait faire l'objet d'un supplément de prix,
. À la condition que ces bagages répondent à des exigences raisonnables en matière de poids et de dimensions, et
. Qu'ils satisfassent aux règles de sécurité.

La commission transports du Parlement européen voudrait l'admission sans condition des blousons, sacs à main, un sac d'achat, cette proposition a été avalisée par le Parlement européen début 2014 dans le débat concernant la révision du règlement de 2004.

Ryanair entend faire payer les voyageurs détenant des bagages.

Cette compagnie, à l'automne 2018, permet uniquement à titre gratuit comme bagage de cabine un petit sac à main, à placer sous le siège avant.

Les titulaires des billets option embarquement prioritaire (+ 6 euros) peuvent prendre avec eux en sus une valise à roulettes de 10 kg maximum.

b. Les bagages mis dans la soute et enregistrés

Les transporteurs classiques ne faisaient pas jadis payer le transport des bagages. Ce transport des bagages mis dans la soute comporte très certainement un coût, de la manutention, les formalités d'enregistrement, le stockage, la garde, les précautions à prendre pour vérifier l'absence d'explosifs ou autres substances dangereuses. Certains ont introduit une franchise, les premiers kg sont gratuits, le transport des bagages excédant un certain poids devient payant. Chez Air France, le billet indique le nombre de bagages autorisés, le poids maximum pour chaque bagage est de 23 kg, 32 kg en classe La Première ou Business. Le client doit payer un supplément au-delà.
Les transporteurs à bas coût offrent des services diversifiés, mais payants. Ils offrent parfois différentes formules : le service minimum, basique, le billet correspondant au seul déplacement aérien ; il peut exister d'autres formules plus coûteuses où le transport des bagages est entre autres engagements pris en charge.

Un contentieux a été porté devant la CJUE. Une passagère avait pris l'avion en compagnie de trois autres personnes avec le transporteur Vueling en août 2010 sur un trajet entre la Corogne (en Galice) et Amsterdam, le prix de base des quatre billets achetés par internet était de 241 euros, elle a fait enregistrer deux bagages pour le compte des 4 passagers ; le transporteur a alors facturé un supplément de 40 euros. Dans le tarif basique de ce transporteur à bas coûts, il n'y a aucune gratuité pour le transport des bagages, le passager doit payer un supplément s'il fait enregistrer un bagage de 23 kg maximum. Il y a un autre supplément si le passager veut enregistrer plus d'un bagage. La dame a porté plainte en Galice auprès de l'institut galicien de la consommation de la junte de Galice, considérant que la clause imposant un coût pour le transport d'une valise était abusive. L'organisme a frappé le transporteur d'une amende administrative de 3000 euros. La loi espagnole en effet oblige le transporteur aérien à transporter, outre le voyageur, les bagages de celui-ci, dans les limites de poids fixées par les règlements, l'excédent de bagages faisant l'objet d'une stipulation particulière. (Le gouvernement espagnol prétend qu'il n'en est rien, que le tribunal a commis une erreur de droit et que la loi espagnole ne décide rien pour le coût du transport des bagages). Le transporteur a formé un recours devant le juge du contentieux administratif d'Orense, qui a formé une demande de décision préjudicielle auprès de la CJUE.
On pouvait se demander si la législation espagnole se trouvait en conformité avec le droit européen qui confère au transporteur aérien la liberté de tarification (article 22 § 2 du règlement n° 1008/2008).

L'avocat général Yves Bot, C-487/12, avait donné un avis circonstancié.

Il considère que les transporteurs bénéficient de la liberté tarifaire. Le transporteur peut faire payer le service marchand de traitement des bagages. Il est libre de déterminer la gamme des services qu'il se propose de rendre à sa clientèle. Il peut prévoir le tarif de base du transport aérien stricto sensu et prévoir parallèlement un supplément pour les bagages enregistrés.

Le transporteur aérien a toutefois l'obligation de sauvegarder les droits des consommateurs prévus par l'article 23 du règlement n° 1008/2008. Les suppléments de prix optionnels doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque, dès le début de la procédure de réservation. Le client doit les accepter par une démarche explicite. Il est donc conclu à la non-conformité de la législation espagnole, les États n'ont plus de droit de regard sur le niveau des

prix fixés par les compagnies.

La CJUE a rendu le 18 septembre 2014 son arrêt dans cette affaire Vueling, C-487/12, obs. Cyril Igor Grigorieff, Revue européenne de droit de la consommation 2014/2, RTD européen 2014.420 observations de L. Grard, Revue des contrats 31 mars 2015, p. 138 avec les observations d'Aline Tenenbaum, Dalloz 2015.1301 obs. H. Kenfack.

L'arrêt considère que, même si le règlement ne vise pas expressément la tarification du transport des bagages, il faut considérer que les obligations prévues par le règlement couvrent cette tarification.

Le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés peut constituer un supplément de prix optionnel, ce service n'étant ni obligatoire ni indispensable. (Les passagers qui voyagent sans bagages enregistrés peuvent vouloir bénéficier du tarif minimum).

La réglementation nationale imposant que le prix à payer pour le transport des bagages enregistrés soit nécessairement inclus dans le prix de base du billet d'avion contrevient à la possibilité pour les transporteurs de fixer librement leurs prix.

Les passagers ne peuvent pas comparer les prix pratiqués par les transporteurs soumis à cette législation et les autres : atteinte à la comparabilité des prix.

La réglementation (espagnole) est donc contraire à l'article 22 § 1 du règlement n° 1008/2008, du moment qu'elle oblige les transporteurs à déplacer non seulement le passager, mais également les bagages enregistrés de celui-ci, du moment qu'elle interdit qu'un supplément de prix puisse être exigé pour le transport de ces bagages.

La facturation d'un supplément de prix pour l'enregistrement du bagage de soute est donc licite, du moment qu'elle figure dans les conditions du transporteur et que l'information est donnée aux passagers de façon transparente.

Sous- Section III. Les contractants dans le transport de marchandises

Les dispositions des articles L. 133-1 à -9 du code de commerce s'appliquent aux contrats de transports aériens, art. L.1432-1 du code des transports.

§ I. L'expéditeur

Le chargeur (si on utilise le vocabulaire du droit maritime) n'est pas forcément propriétaire de la marchandise, il ne l'est peut-être plus s'il l'a vendue, il entend faire acheminer du fret d'un point à un autre du globe.

Il va de soi que l'expéditeur ne doit expédier que des choses qui sont dans le commerce.

Il est en situation illicite en expédiant des mallettes de cannabis, (voir pour un trafic de stupéfiants entre la Martinique et la métropole, Criminelle, 17 novembre 2015, n° 15-84458)

§ II. La présence d'intermédiaires entre l'expéditeur et le transporteur

Ces intermédiaires accomplissent des actes matériels ou des actes juridiques, voire les deux. La même entreprise peut parfois au gré des espèces et des nécessités prendre telle ou telle qualification.

En droit moderne, on parle de logistique, qui désigne le processus complexe par lequel une marchandise est transportée à destination, il y a le transport comme prestation principale, peuvent s'ajouter des prestations annexes comme le conditionnement de l'envoi, l'emballage, la manutention, l'entreposage dans des hangars, la gestion des stocks ... voir l'étude publiée au Scapel 2011.89 sur La qualification juridique des contrats de prestations logistiques par KENGUEP EBENEZER. On peut ajouter la déclaration de valeur, la livraison contre remboursement, l'assurance des marchandises, les opérations de douane.

À côté des données classiques issues du droit privé, les exigences de sûreté et de lutte contre le terrorisme et le détournement d'avion ont nécessité l'apparition d'expéditeurs ou d'intermédiaires agréés par les pouvoirs publics.

Le personnel de ces intermédiaires détient parfois des reconnaissances et des diplômes délivrés par l'autorité publique. C'est ainsi qu'un arrêté du 16 février 2015 crée le titre professionnel de technicien supérieur de transport aérien et maritime de marchandises.

A. LE DROIT COMMERCIAL

. Le courtier qui fait du courtage : le courtier rapproche deux contractants

. Le transitaire, c'est un prestataire de services qui fait au sol le lien et la jonction, entre les différents transporteurs, au départ, à l'arrivée ou lors des correspondances.

. Le manutentionnaire : un entrepreneur qui manipule les marchandises au sol dans l'enceinte de l'aéroport ou lors du chargement ou du déchargement

. Le domiciliataire : on inscrit sur la LTA le nom de l'expéditeur, domicilié chez son domiciliataire. Ce dernier n'est pas partie au contrat de transport.

. **LE COMMISSIONNAIRE** est un professionnel qui fait de la commission de transport pour le compte de son commettant, art. L. 132-3 s. du code de commerce, L. 1432-7 s. du code des transports.

Le contrat de commission est un contrat par lequel un commettant confie à un commissionnaire, lequel agit en son propre nom et sous sa responsabilité, l'organisation d'un transport de marchandises qu'il fera exécuter par un ou des transporteurs pour le compte du commettant.

La qualification du contrat

L. Guignard, Sous-Traitance et transport, LITEC, Bibliothèque de droit de l'entreprise, 2001

Ch. Paulin, Réflexions sur la distinction entre contrat de transport et contrat de commission de transport, Mélanges Serra, p. 32

Idem, Le contrat de commission de transport : quels critères objectifs pour une qualification subjective ? Revue des transports, janvier 2013, commentaire.

Le code des transports Dalloz, direction Ph. Delebecque, comporte une étude approfondie de la commission de transport, sous art. L. 1411-1.

Le contrat de commission de transport, propre aux marchandises, vise à l'organisation du déplacement.

L'article R. 1411-1 du code des transports récapitule de façon descriptive quelles peuvent être les activités du commissionnaire de transport.

Les opérations d'organisation de transport : il y a des marchandises à acheminer, le commissionnaire les prend en charge et il en assure l'acheminement par les soins d'un ou plusieurs transporteurs publics
Les opérations de bureau en ville : le commissionnaire reçoit des colis ou des expéditions de détail, il les remet à des transporteurs ou à d'autres commissionnaires
Les opérations de groupage : plusieurs expéditeurs veulent envoyer des marchandises à plusieurs destinataires, ces envois sont réunis dans un lot unique pour être ensuite transportés
Les opérations d'affrètement : des envois sans groupage préalable sont confiés à des transporteurs publics.

Le commissionnaire n'est pas un transporteur aérien, il n'a pas d'avion à sa disposition, il ne détient pas le CTA, il organise l'opération de transport pour le compte de son commettant, il ne transporte pas, il fait transporter la marchandise, il planifie le déplacement de la marchandise en faisant intervenir un ou plusieurs transporteurs. Le commissionnaire agit en son nom propre pour le compte de son commettant, il agit en son propre nom pour choisir le transporteur, il fait de la représentation indirecte, il n'est pas un mandataire. Il fait du groupage pour faire bénéficier ses clients de tarifs plus avantageux.

Le débat est assez fréquent en jurisprudence pour déterminer en présence d'un intermédiaire dans la chaîne du transport s'il est lié ou non avec son donneur d'ordre par un contrat de commission. On se demande ce qu'il est. Quelle est sa qualification ? Un courtier ? Un transitaire ? Un transporteur ? Un commissionnaire ?

Com. 19 juin 2007, n° 06-12618, la cour d'appel voit dans une entreprise Excel un transporteur contractuel et dans British Midland le transporteur effectif, cassation en ce qui concerne l'attribution de la qualité de transporteur à Excel qui est plutôt a contrario un commissionnaire.

C'est ainsi que la Cour de cassation, chambre commerciale, 3 novembre 2009, n° 08-19279, retient la qualification de commission de transport dans l'espèce suivante : Batignoles technologies doit faire déplacer par voie aérienne 25 tonnes de matériel de forage à l'usage de Total depuis Nantes jusqu'à Balikpapan en Indonésie, cette société a contacté Gefco, Gefco contacte à son tour Transvalair et le transporteur aérien Volga DNEPR qui dispose d'un avion gros porteur Antonov 124 seul capable de transporter de tels matériels. Gefco est qualifié de commissionnaire de transport : il a été chargé de l'organisation d'un transport par voie aérienne avec chargement et déchargement entre N. et B., il avait toute latitude pour organiser le transport comme il l'entendait, il a choisi l'entreprise pour exécuter la prestation demandée, il s'était engagé à accomplir les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise et disposait d'une latitude suffisante pour organiser le transport par les voies et les moyens de son choix. Approbation de la qualification retenue par la cour d'appel de Rennes.

En revanche dans une affaire jugée par la chambre commerciale le 7 septembre 2010, n° 09-14936, c'est la qualification de contrat de transport qui a été retenue. Il s'agissait d'un contrat de prestation de service plate-forme logistique qui avait été conclu entre Eurocopter et SDV Logistique internationale (qui sous-traitait une partie de ses fonctions). La société Eurocopter dispose d'un site industriel à Marignane. SDV disposait à proximité d'une plate-forme où transitaient les hélicoptères et les pièces nécessaires la fabrication, à la réparation et à la révision périodique d'hélicoptères civils ou militaires. Ces pièces et éléments étaient acheminés du monde entier par SDV pour être conduits jusqu'aux ateliers d'Eurocopter pour subir une intervention. SDV assurait le retour des hélicoptères et des éléments chez les clients d'Eurocopter une fois que la réparation ou que la révision avait été effectuée. SDV était qualifié de prestataire unique, effectuait la réception, distribution, les relations avec la douane et l'organisation des transports aériens maritimes et terrestres. La Logistique Internationale avait l'obligation de souscrire une assurance de chose relative aux marchandises transportées. Les relations contractuelles complexes ont pris fin, l'arrêt parle de contrat cadre à soumettre à un régime juridique unique, les parties ayant fait un contrat unique. Eurocopter a demandé réparation de 7 sinistres qui seraient survenus. L'objet principal du contrat consistait pour SDV logistique à effectuer de nombreuses opérations de transport liées à l'activité d'Eurocopter ainsi que des opérations annexes et accessoires. Les opérations de transport restaient prédominantes. L'accessoire suit le principal. Ce sont les opérations principales qui impriment la qualification. De la qualification dépendait le régime de la prescription

Dans les litiges internationaux, il faut résoudre le conflit de lois, plusieurs lois ayant éventuellement vocation pour régir le contrat. La recherche de la qualification est souvent délicate surtout si un droit étranger comme le droit américain éventuellement applicable à la cause ignore la figure juridique du commissionnaire, Com. 3 novembre 2009 n° 07-20507 et 08-21232. Le juge doit déterminer la loi compétente pour régir les rapports contractuels et rechercher le contenu de ce droit, le contrat avait été conclu aux États-Unis.

Il existe de petits commissionnaires. L'époque contemporaine a vu l'apparition d'entreprises commerciales, comme DHL, dotées de filiales multiples implantées dans différents pays. Il est possible que le commissionnaire s'engage à garantir l'exécution par les autres sociétés du même groupe. Paris 12 déc. 2012, BTL 2013.49

[La société Riverwood avait vendu en 2001 pour 870 755 dollars une machine d'emballage de bouteilles à la société Interbrew Belgium. Il fallait faire déplacer la machine vendue d'Atlanta à Louvain. Pour assurer le déplacement le vendeur s'est adressé à la société RF International, qui a requis les services d'Airborne (devenu DHL express) qui s'est substituée Air France pour effectuer le transport aérien. La LTA (Airway Bill) émise à Atlanta par Air France a mentionné Airborne comme expéditeur et son agent en France comme destinataire ; une société a réceptionné la marchandise à Roissy qui a été acheminée par la route en Belgique par un transporteur belge substitué, où l'acheteur a constaté des dommages ; l'acheteur a été indemnisé par son assureur. La cour de Paris en 2007 a condamné, à payer 170 000 dollars au vendeur et à l'assureur, Airborne et son agent en France comme ayant eu la responsabilité de l'intégralité du transport en leur qualité commune de commissionnaire de transport. La cassation a été prononcée parce que la cour d'appel n'avait pas statué alors qu'on le lui demandait sur la loi applicable aux rapports contractuels. L'arrêt sur renvoi de la cour de Paris, 19 janvier 2011, est publié au Scapel 2011.102 : la marchandise a été endommagée à Roissy, la phase aérienne ayant pris fin, lors de l'opération de manutention pour charger la marchandise sur un camion. Le droit aérien est étranger au litige.

Dans un arrêt du 22 mai 2013, n° 12-13052, la chambre commerciale dans un litige international renvoie à la CJUE la question de savoir quelle est la loi nationale applicable à un contrat de sous-commission de transport. La marchandise, un transformateur, avait en 2003 glissé en cale, à Anvers, le bateau avait chaviré, la cargaison avait sombré. La cour de Douai avait écarté l'application du droit allemand. Le sous-commissionnaire allemand chargé d'assurer le déplacement par voie fluviale conteste l'application faite du droit français au nom de la clause d'exception. Il s'agit de l'interprétation de la convention de Rome de 1980. Le conflit de lois est posé. Le texte actuellement applicable est le règlement de Rome I de 2008, mais les faits remontaient à 2002.

La CJUE a, dans son arrêt Haeger & Schmidt c. Mutuelles du Mans, Jacques Lorio, le liquidateur de SAFRAM ... du 23 octobre 2014, C-305/13, Revue critique de DIP 2015.221 note Cécile Legros, tenté de répondre aux questions posées par la haute juridiction française.

Il s'agissait d'acheminer un transformateur (en provenance des États Unis) depuis Anvers jusqu'à Lyon.

Nous avons trois contrats superposés dans cette affaire.

Un premier contrat de commission entre le donneur d'ordre (de siège français) et un commissionnaire principal (de siège français)

Un contrat de sous-commission de transport entre le commissionnaire principal (de siège français) et le sous-commissionnaire (de siège allemand). Ce contrat est-il soumis à la loi française ou à la loi allemande ?

Le contrat de transport fluvial conclu entre le sous-commissionnaire (allemand) pour le compte du donneur d'ordre et le transporteur (siège à Douai).

La convention de Rome et désormais le règlement Rome I de 2008 prévoient des règles spécifiques pour trancher le conflit de lois en matière de contrat de transport de marchandises.

Ces règles sont étendues au contrat d'affrètement pour un seul voyage et aux autres contrats dont l'objectif principal est le transport de marchandises. Certains contrats, qui ne sont pas des contrats de transport, sont donc assimilés à des contrats de transport, du moment qu'ils sont au service d'un transport.

Dans l'arrêt Haeger, la CJUE ne tranche pas de façon trop directe, elle donne cependant une consigne à la Cour de cassation devant apprécier l'ensemble des circonstances. L'assimilation de la commission au transport doit jouer du moment que l'objet principal du contrat consiste dans le transport proprement dit de la marchandise. C'est ce point que la cour française devra vérifier. La réponse devrait être positive. On devrait en l'espèce appliquer au contrat de commission les solutions propres au contrat de transport.

La CJUE incite la Cour de cassation à tenir compte de l'existence d'une chaîne de contrats, deux contrats de commission pour faciliter la conclusion d'un contrat de transport. Le premier commissionnaire s'est substitué un second commissionnaire ayant son siège dans un autre État. La cour doit faire une appréciation globale de l'ensemble des éléments objectifs qui caractérisent la relation contractuelle et apprécier celui ou eux qui sont les plus significatifs. Il convient de prendre en compte l'existence de liens étroits du contrat en cause avec un ou plusieurs autres contrats faisant

partie de la chaîne de contrats ainsi que du lieu de livraison de la marchandise.

]

Les obligations du commissionnaire

Il faut tenir compte des dispositions figurant dans le contrat type publié par le décret n° 2013/293 du 5 avril 2013, repris en annexe par la partie réglementaire du code des transports, à la suite de l'article R. 1452-3. Le contrat type s'applique à défaut de contrat écrit. Il a un caractère supplétif.

Par commissionnaire, le contrat type entend un prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, le déplacement des marchandises d'un lieu à un autre, selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un donneur d'ordre [le commettant].

D'après le contrat-type, le commissionnaire est présumé responsable de la bonne fin du transport et est tenu d'une obligation générale de résultat. Il organise l'opération en fonction des informations, demandes et instructions du donneur d'ordre. Le commissionnaire de transport répond de toutes les conséquences du manquement à ses obligations. Le commissionnaire de transport est présumé responsable des dommages résultant du transport, de son organisation et de l'exécution des prestations accessoires et des instructions spécifiques.

D'après le contrat type, le commissionnaire assume un devoir de conseil, il informe son client des avantages et des inconvénients des modes pouvant être utilisés. En matière aérienne, le déplacement est souvent à caractère international, il y a souvent, à côté de du déplacement de la marchandise par la voie des airs, une phase terrestre, au départ et à l'arrivée. Le commissionnaire suggère la prise d'une assurance.

- Le commissionnaire est garant de son fait personnel : il est tenu de ses propres fautes.

Com. 17 septembre 2002 : le commissionnaire Danzas voit sa responsabilité être engagée à raison de sa faute personnelle envers le commettant, il fallait faire acheminer une marchandise pour une foire exposition à Phœnix, le commissionnaire ne s'était pas inquiété de vérifier si la marchandise était arrivée à temps alors qu'il s'y était engagé, c'est le destinataire qui avait informé l'expéditeur /commettant du retard. Le transport aérien était assuré par American Airlines.

Le commissionnaire commet une faute si son agent au Japon n'effectue pas les protestations en cas d'avaries : tribunal de commerce de Bobigny, 7 juillet 2005, RFDA 2005.353.

Le commissionnaire commet une faute personnelle, lorsque, dans un transport de produits pharmaceutiques de France au Canada, il ne fait pas prendre de mesure pour maintenir la chaîne du froid, il n'a pas fait recharger le conteneur en neige carbonique. Il fallait maintenir une température entre - 31° et -19°, le conteneur portait 5° au moment de la livraison et les produits étaient décongelés. Com. 30 juin 2015, Bull., n° 13-28846, RFDA 2015.271 obs. Ph. D., BTL 2015.445.

Le droit uniforme relatif à la responsabilité du transporteur aérien ne s'applique pas au contrat de commission qui demeure soumis au droit interne.

Le montant de la réparation

Le commissionnaire réputé personnellement responsable de l'entier dommage ne peut pas opposer à la victime les plafonds d'indemnisation qu'il pourrait opposer en sa qualité de garant du fait de ses substitués, Com. 30 juin 2015, précité.

On admettait cependant la validité des clauses limitatives de responsabilité, si le contrat de commission en prévoyait.

Le contrat type de 2013 prévoit que la réparation due par le commissionnaire de transport est égale à 20 euros par kg de poids brut de marchandise manquante ou avariée, sans pouvoir excéder une somme supérieure au produit du poids brut de la marchandise de l'envoi exprimé en tonnes multiplié par 5000 euros.

En cas de retard, en cas de préjudice prouvé résultant d'un retard à la livraison, la réparation des dommages est limitée au prix de la prestation de commission de transport.

L'action du commettant contre le commissionnaire se prescrit par le délai d'un an de l'article L. 133-6 du code de commerce.

En cas de perte totale, le délai de prescription est compté du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et dans les autres cas du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire, Com. 7 septembre 2010, n° 09-

14936. Idem dans le contrat type.

- Le commissionnaire est garant du fait d'autrui. Le commissionnaire répond de ceux auxquels il avait confié l'exécution du déplacement.

Le contrat type fait état de la responsabilité du fait des substitués

Le commissionnaire choisit normalement ses substitués, c'est-à-dire les transporteurs qu'il charge de la fonction transport.

Sauf cas de force majeure il est garant du fait du transporteur qu'il a choisi.

La réparation.

Il bénéficie des limites de réparation dont le transporteur aérien de marchandises peut se prévaloir.

Le commettant doit agir dans le délai d'un an contre le commissionnaire garant d'autrui : la convention de Montréal est étrangère aux relations entre le commettant et le commissionnaire.

Le contrat type contient une clause d'élection de for en faveur du tribunal de commerce de Paris.

B. LA PRÉVENTION DU RISQUE TERRORISTE

Les transporteurs, les intermédiaires, le personnel doivent présenter des garanties quant à leur extranéité au milieu terroriste et à l'extrémisme politique. Il faut empêcher que les marchandises embarquées dans les avions transitent entre les mains de poseurs de bombes et de manipulateurs d'explosifs.

La personne qui livre un envoi au transporteur (ou à l'agent habilité) doit présenter un document d'identité, 6.3.2.2.

Le fret et le courrier transportés dans l'union doivent faire l'objet d'un filtrage ou d'une inspection pour garantir qu'ils ne contiennent pas d'articles prohibés.

Il convient également de contrôler le fret en transfert et en transit.

Les marchandises peuvent être acheminées entre pays européens.

Des marchandises peuvent être embarquées dans un pays tiers à destination de l'Union européenne.

I.

Les exigences de sûreté et la crainte du terrorisme ont conduit à l'adoption de normes minutieuses, aussi a-t-on vu apparaître de nouvelles figures ou de nouvelles appellations.

Le « chargeur connu » : il doit s'agir d'un expéditeur habituel de fret, un industriel, un négociant, nécessité d'un agrément, on vérifie sur place les sites dont il dispose ; le fret aérien est identifié et mis à l'abri de toute intervention non autorisée. Pour devenir chargeur connu, il faut remplir certaines conditions, il faut soumettre un programme de sûreté. 6.4.1.2., annexe du règlement n° 2015/1998.

Le « client en compte ». Il s'agit d'une figure en voie de disparition. Il est désigné par un agent habilité. Ce client en compte effectue des mouvements de fret. L'agent habilité lui donne des instructions de sûreté. Le client prend des engagements.

Il est désormais interdit à un agent habilité, pour tenir compte d'une lettre 16/85 de l'OACI, de désigner de nouveaux clients en compte.

Les actuels clients en compte perdent leur statut au plus tard au 30 juin 2021.

Ces clients en compte pourraient cependant devenir agents habilités ou chargeurs connus.

L'« agent habilité » est un intermédiaire, il opère sur un ou plusieurs sites, il a besoin d'un agrément, il soumet un programme de sécurité, on lui livre des envois, il fait une inspection, il transmet les envois accompagnés de la LTA à un transporteur aérien ou un autre agent habilité. Il peut faire du groupage, en ce cas la documentation qui accompagne le groupage comprend l'identifiant alphanumérique de l'agent habilité qui a effectué le groupage, un identifiant unique du groupage et son statut de sûreté.

Le fournisseur connu.

Le règlement n° 300/2008 du 11 mars 2008 instaure des règles communes en matière de sûreté de l'aviation civile. On a prévu une coordination avec la législation douanière : l'agent habilité, s'il demande le statut d'opérateur économique agréé, est censé remplir en ce qui concerne les locaux les normes de sécurité et de sûreté. Le règlement d'exécution 2015/1998 du 5 novembre 2015 – modifié par les règlements 2017/815 du 12 mai 2017 et 2019/413 du 14 mars 2019 - fixe des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Les textes européens posent des exigences en ce qui concerne le recrutement et la formation du personnel ayant accès au fret aérien sécurisé, qui le reçoit, qui procède à l'inspection ou au filtrage ou à la protection du fret. Il convient de vérifier les éventuels antécédents pénaux des candidats à l'embauche. Le personnel doit suivre une formation initiale et une formation périodique à la sûreté.

Les expéditions doivent être emballées ou scellées par l'agent habilité, le chargeur connu, ou le client en compte, afin que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence.

Le véhicule acheminant le fret à l'aérodrome comporte un comportement à fret qui doit être verrouillé ou scellé. Les envois qui se trouvent dans l'aéroport et qui vont être chargés dans un aéronef sont soumis à une surveillance stricte. Il faut veiller afin qu'un article prohibé ne soit pas introduit dans ces envois. Des dispositions sont prises concernant le fret en provenance d'États tiers et transportés dans l'UE. Nécessité d'une autorisation administrative individuelle, art. L. 6342-1 L'annexe à l'arrêté du 2 avril 2015, JORF du 21 juillet 2015 p. 12311, décrit en détail les mesures de sûreté de l'aviation civile.

II. Les transports au départ de pays tiers et à destination de l'UE

On distingue.

Certains pays tiers appliquent des normes de sécurité équivalentes aux normes de base communes. L'annexe distingue pour les désigner selon qu'il s'agit de la sûreté des aéronefs, de la sûreté des passagers et des bagages de cabine, de la sûreté des bagages de soute, de la sûreté du fret et du courrier.

Autres pays : règlements d'exécution UE n° 859/2011 du 25 août 2011, n° 654/2013 du 10 juillet 2013, n° 1116/2013 du 6 novembre 2013, modifiant le règlement n° 185/2010 : protéger l'aviation civile des actes d'intervention illicite - un validateur indépendant doit procéder à une vérification.

Le fret à haut risque est soumis à un contrôle renforcé. Le fret sécurisé obéit à un régime spécifique, il est protégé contre toute atteinte à son intégrité. Le fret à haut risque désigne les envois en provenance de lieux jugés à haut risque. L'appendice 6-C2 de l'annexe au règlement d'exécution 2015/1998, dans la version du règlement 2017/815 du 12 mai 2017, est relatif à la liste de contrôle pour la validation des agents habilités d'un pays tiers titulaires d'une validation de sûreté aérienne de l'union européenne. Plusieurs professionnels peuvent recevoir une validation au nom de l'UE.

Il y a ce qu'on appelle les agents habilités d'un pays tiers, il s'agit d'entités assurant la manutention du fret dans un pays tiers. L'agent habilité doit faire procéder à des contrôles de sûreté. Inspection et filtrage. Aucun article interdit n'a été dissimulé. Le choix du personnel conduit à n'embaucher que des salariés compétents et sans antécédents judiciaires. L'agent habilité est tenu à une surveillance accrue pour les expéditions en provenance de pays à haut risque. Les marchandises remises doivent être surveillées, elles sont tenues dans des salles fermées à clef, le personnel effectue des patrouilles, on a équipé les lieux de caméras de surveillance et de dispositifs d'alarme contre l'intrusion. Le fret doit être protégé jusqu'à l'aéronef.

Il examine le programme de sûreté du transporteur, nécessité d'une inspection/filtrage du fret. Avec le règlement n° 1082/2012 du 9 novembre 2012, on parle de validateur UE de sûreté aérienne. La validation UE implique un examen du programme de sûreté du transporteur aérien de fret qui provient d'un pays tiers (ACC3). Vérification dès l'aéroport de départ. Le fret et le courrier destinés au transfert ou au déchargement dans un aéroport de l'UE doivent faire l'objet d'une inspection ou d'un filtrage.

Les chargeurs connus ne reçoivent un agrément de sûreté que s'ils respectent la réglementation, en particulier la liste de contrôle de validation, art. R. 213-2, III al. 3. Les chargeurs connus peuvent être les producteurs du fret, ils peuvent se charger de l'emballage, ils peuvent réaliser le stockage. Les locaux du chargeur connu doivent être protégés, clôtures, barrières, systèmes d'alarme, caméras de surveillance, rondes de surveillance. L'accès à la zone de production est surveillé. Idem pour le processus d'emballage et de stockage. L'accès à la zone d'expédition est surveillé. Les engins de transport sont scellés.

Lopez Ruiz et Trigeaud, La modélisation informatique des règles de droit relatives à la sûreté du transport aérien international, AFDI 2007.672

Article L. 6341-3. En cas de dommage résultant d'un acte malveillant commis au moyen de l'expédition d'un courrier postal, d'un colis postal ou de fret, sécurisée par un agent habilité ou ayant fait l'objet de contrôles de sûreté par un chargeur connu, la responsabilité de ces personnes ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures mentionnées à l'article L. 6341-2.

§ III. Le transporteur

On peut tenir le même discours, en ce qui concerne le transporteur, qu'en matière de transport de passagers.

Le « transporteur contractuel » a pris l'engagement par contrat de transporter du fret par voie aérienne.

Le transporteur contractuel se fait parfois substituer, le déplacement étant alors effectué en tout ou en partie par un « transporteur de fait ». C'est une hypothèse de sous-contrat de transport.

§ IV. Le destinataire

Le droit terrestre intègre le destinataire dans le cercle contractuel, la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier et le destinataire, art. L. 132-8 du code de commerce. Cette disposition ne fait pas l'objet d'un renvoi formel à la matière aérienne par le code des transports.

On se demande si le transporteur en cas de non- paiement du fret peut user de l'action directe en paiement contre le destinataire, que le droit terrestre offre désormais au créancier. Question ouverte.

Un arrêt de la cour de Versailles du 25 novembre 2014, cité au code Dalloz des transports sous l'article L. 6422-1, lui en accorde le bénéfice. Expéditeur et destinataire sont condamnés in solidum au paiement du fret.

Le professeur Delebecque évoque cette question à la RFDA 2015 p. 274, l'art. L. 132-8 c. com. Donne une solution à caractère dérogatoire, il ne devrait s'appliquer qu'aux seuls transporteurs routiers, que la loi a voulu protéger.

[Le destinataire risque de se heurter à une sanction douanière s'il se fait livrer depuis la Chine 450 kg de bracelets Givenchy contrefaits, voir Criminelle, 18 juillet 2017, n° 16-84898 : importation sans déclaration en douane de marchandises prohibées. Importation en contrebande. Importation de marchandises en infraction aux dispositions portant prohibition d'importation. Le gérant et la société destinataire ont été condamnés à une amende douanière de 191 600 euros. L'amende est comprise entre un et deux fois la valeur de marchandise sur le marché intérieur de la marchandise contrefaite.]

Section III. Les titres de transport

La solution traditionnelle est que le transporteur doit délivrer un titre de transport au passager ou à l'expéditeur des marchandises.

Ce document matérialise et symbolise la conclusion de contrat de transport aérien.

La remise de ce titre est l'occasion pour le transporteur d'informer le passager sur les grandes lignes du droit de la responsabilité aérienne en cas d'accident. L'idée était la suivante : le déplacement aérien est un acte plein de péril, le passager risque de perdre sa vie, ses bagages peuvent être endommagés : on suppose que le client prendra connaissance de l'information qui lui est donnée par écrit, il est implicitement suggéré au passager qu'il serait peut-être bon qu'il souscrive une assurance pour se couvrir contre les risques de la traversée.

Dans le système de la CV, la remise du titre de transport et la rédaction de celui-ci étaient importantes, car le non-respect de la réglementation était sanctionnée en cas d'accident par la privation, pour le transporteur négligent, du bénéfice de la limite de réparation : le transporteur, qui n'était habituellement tenu qu'à une réparation plafonnée était alors tenu à une réparation intégrale.

CV, art. 3 § 2 : si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

CV, art. 4 § 2 : si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin (de bagages) ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres d, f, h, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

CV, art. 9 : Si le transporteur aérien accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées à l'article 8 (a à i inclusivement et q), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

Le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 avait assoupli quelque peu le système.

Art. 3 modifié, alinéa 2 : si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22 [sur la limite de responsabilité fixée à 250 000 francs or]

Article 4, alinéa 4 : si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou

Si, dans le cas où le bulletin n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c, ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

Article 9 modifié : Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2.

La Convention de Montréal du 28 mai 1999 a le mérite de la simplicité. Le transporteur doit toujours délivrer un titre de transport et une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré, mais l'inobservation de ces règles n'exclue pas les règles sur la limitation de la responsabilité. Voir article 3 § 5 CM.

Une lettre de transport est émise pour le transport de marchandises, art. 4 CM, mais l'inobservation des dispositions conventionnelles n'écartent pas les règles sur la limitation de responsabilité. Voir art. 9 CM.

§ I. Le billet de passage

Droit uniforme, convention de Montréal, art. 3, dans le transport des passagers un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, § 1, emploi de tout autre moyen, § 2 : disparition du billet papier remplacé par le billet électronique.

Voir Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, n° 211.

Droit européen

L'article 6 § 1 met à la charge du transporteur qui distribue des services de transport aérien une obligation d'informer la clientèle sur les grands principes concernant la responsabilité du transporteur à l'égard des passagers, une *annexe* figure au règlement et doit servir au transporteur pour alimenter son obligation d'informer.

Le transporteur indique par écrit à chaque passager les limites de réparation, art. 6 § 2, du R. n° 2027/97, modifié par le règlement n° 889/2002 du 13 mai 2002.

Le transport à effectuer n'est pas forcément soumis à la CM s'il est effectué par un transporteur non européen et se fait avec un État étant resté fidèle au modèle de la CV, ce transport peut comporter en cas de blessure ou de décès une limite de réparation. L'information écrite s'impose à ces transporteurs aériens, du moment que les services de transport sont « vendus » ou « achetés » dans l'Union et que le transport soit en provenance, à destination ou l'intérieur de l'UE. L'information écrite est également imposée pour informer le passager de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages. Le voyageur doit recevoir l'avertissement que si le bagage a une valeur supérieure à la limite, ce fait devrait être signalé à la compagnie aérienne au moment de l'enregistrement, à moins que le bagage soit entièrement assuré par le passager avant le voyage

Il faut également indiquer par écrit la limite de réparation en cas de retard.

On ne sait pas très bien quelle est la portée de ces dispositions et quelle est leur sanction en cas d'inobservation : le passager peut-il a posteriori se prévaloir de la perte d'une chance d'obtenir une réparation convenable en prétendant que s'il avait été correctement informé il aurait songé à prendre une assurance. Le transporteur est débiteur de l'information, s'il est en carence il est en faute, il répond du dommage causé par sa faute d'omission.

La législation sur les clauses abusives

L'arrêt de la 1^o chambre civile du 26 avril 2017, n^o 15-18970, a eu à connaître d'une disposition figurant dans les conditions générales de transport de la compagnie Air France. Il y était prévu qu'en cas de perte ou de détérioration du billet, le transporteur accepterait à la demande du passager de remplacer le billet, par l'émission d'un nouveau billet. Moyennant facturation de frais de service. La cour de Paris, dans un arrêt du 17 octobre 2014, avait déclaré cette clause abusive. La décision est déclarée justifiée : le professionnel avait le pouvoir de déterminer librement les frais en cause, sans que le consommateur ait eu connaissance des règles relatives à leur fixation.

Le billet est en général déclaré incessible. Cette incessibilité du billet répond à des impératifs de sécurité, les États exigent en général de connaître et vérifier l'identité du passager avant le vol. Certains tarifs sont accordés en considération de la personne, pour les enfants, pour les vieillards ...

La clause d'incessibilité n'est pas abusive. 1^o Civile, 26 avril 2017.

§ II. Le bulletin de bagages

Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré, art. 3 § 3 CM. Cette disposition se limite à imposer au transporteur aérien une identification des bagages enregistrés, CJUE, 22 novembre 2012, C-410/11, Espada Sanchez c. Iberia.

Le contrat de transport est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré, art. L. 6421-1 al. 2

Les mesures de sûreté du transport :

Lorsque le passager se présente pour enregistrer un bagage de soute, l'entreprise de transport aérien doit s'assurer que le bagage porte la mention du titulaire du titre de transport ; elle doit vérifier la concordance entre le titre de transport, une carte d'embarquement valable et le document attestant l'identité du passager, arrêté du 18 avril 2012.

§ III. La lettre de transport aérien (Airway Bill) ou le récépissé de marchandises

Convention de Montréal, art. 4

Jusqu'à preuve du contraire, la LTA fait la preuve de la conclusion du contrat, la preuve de la réception de la marchandise, la preuve des conditions du contrat.

Code des transports, art. L. 6422-2

Sous-Chapitre II. Les obligations des parties contractantes

Section I. Les obligations des contractants dans le transport des passagers et de leurs bagages

§ I. LES OBLIGATIONS INCOMBANT AU PASSAGER

- I. Le passager doit payer le prix du passage ainsi que les taxes afférentes.

Le passager, plus largement le contractant, doit payer le prix du billet.

Le site du cabinet Gide, en date du 1^{er} juillet 2014, fait état d'une décision du conseiller de la mise en état de la cour de Paris du 24 juin 2014 condamnant la pratique de Ryanair de faire payer des frais pour le paiement de billets par carte

bancaire, pratique dite du surcharging.

Le prix peut varier compte tenu du confort offert au passager.

Le marché premium comprend les passagers qui achètent des billets en première classe, en classe affaires et en classe économique avec flexibilité.

Lorsque le voyageur a acheté plusieurs coupons de vol, il doit en principe les utiliser dans l'ordre prescrit. Si le voyageur n'utilise pas l'un d'eux, il s'expose à une modification du prix du billet. Cf. 1^o civile, 26 avril 2017. La clause n'est pas abusive.

Il est fait état dans la presse de la pratique des compagnies aériennes concernant la vente de billets aller et retour ni échangeables ni remboursables. Si pour des raisons quelconques le passager n'effectue pas le vol de l'aller, la compagnie annule le vol retour. Soit la clause contenue dans les conditions générales de transport est une clause abusive, elle doit être écartée. Soit sa licéité est admise, le passager doit alors subir les aléas des dispositions contractuelles auxquelles il est censé avoir adhéré.

Le transporteur fait parfois bénéficier les passagers réservant en couple d'un tarif préférentiel.

Voir 1^o Civile, 5 mars 2015, n^o 14-11066 : des époux Robert et Valérie avaient fait en ligne pour le prix total de 360,40 euros l'acquisition de billets pour l'aller et le retour Paris - Toulon. Il s'agissait de billets avec réduction réservés aux gens mariés, pacsés ou vivant en concubinage. Les époux s'étaient inscrits, chacun sur leur nom d'origine, de telle sorte qu'ils se heurtent à Paris à un refus d'embarquement. Le transporteur Air France considère qu'ils ne remplissaient pas les conditions pour détenir un tel billet. Sans billet conforme, l'accès de l'avion est refusé. Les époux sont déboutés par la juridiction de proximité d'Aulnay sous- Bois de leur demande d'indemnisation. Les époux étaient informés des conditions d'application du tarif préférentiel dont ils souhaitaient bénéficier. Le justificatif devait être présenté à l'embarquement. Les époux ne démontraient pas qu'ils étaient porteurs du document qu'il leur appartenait de produire. La cassation intervient pour inversion de la charge de la preuve. C'est à la société Air France qui contestait aux époux le droit d'embarquer au motif de l'absence de justifications pour bénéficier du tarif préférentiel d'apporter la preuve que ceux-ci n'avaient pas présenté les justifications nécessaires.

[La loi n^o2015-1268 du 14 octobre 2015 relative à l'actualisation du droit des outre-mer contient un article 5 obligeant le gouvernement à remettre au Parlement un rapport sur les surcharges carburant et les surcharges transporteur appliquées par les compagnies aériennes en complément du prix des billets d'avion.]

Au nom de la continuité territoriale (entre la métropole et les territoires ultra-marins), il peut y avoir certaines aides accordées aux voyageurs. La Commission peut prendre des règlements pour déclarer que certaines aides sont compatibles avec le marché commun et ne sont pas soumises à notification. Les aides en matière de transport (maritime ou aérien) en faveur des habitants des régions périphériques sont concernées, à la condition que ces aides à finalité sociale s'opèrent sans discrimination à l'égard du transporteur, règlement 2015/1588 du 13 juillet 2015. Voir en ce qui concerne le droit français les dispositions des articles D. 1803-1 et suivants du code des transports ainsi que l'arrêté du 1^o mars 2018 publié au JO du 3 mars 2018.

Le sur classement.

Le passager n'est pas astreint à un supplément de prix, s'il vient à bénéficier d'un siège en classe supérieure, lorsque l'agent du transporteur vient lui dire *Ascende superius, Monte plus haut*, art. 10 § 1 du règlement n^o 261/2004 du 11 février 2004.

Le déclassement.

En revanche, le voyageur percevra un prix, s'il est l'objet d'un *déclassement*. Art. 10 § 2.

Le passager est certes bénéficiaire du déplacement par la voie aérienne, mais il voyage avec un confort réduit.

Il y a de la part du transporteur une inexécution de ses obligations contractuelles.

Comment calcule-t-on la somme que le transporteur doit rembourser au passager, victime d'un déclassement ?

L'hypothèse du vol unique est la plus simple, celle d'un transport effectué grâce à plusieurs vols successifs a donné lieu à controverse.

. Le vol simple donnant lieu à un déclassement

Le transporteur devra, dans les 7 jours, rembourser 30 % du prix du billet pour les vols jusqu'à 1500 km.
Il devra rembourser 50 % du prix du billet pour les vols intra européens de plus de 1500 km, ainsi que pour les autres vols entre 1500 et 3500 km.
Le transporteur devra rembourser 75 % du prix du billet pour les autres vols.
Il y a une norme spéciale en ce qui concerne les vols entre le continent européen et les départements français d'outre-mer, le transporteur devra en cas de déclassement rembourser 75 % du prix du billet.

. Le transport constitué de deux ou plusieurs vols, ayant tous donné lieu à déclassement

Solution identique

. Le transport constitué d'une série de vols, l'un d'entre eux donnant lieu à déclassement

Comment calculer le montant de la somme à rembourser au client ?

Sur quel prix applique-t-on la fraction à rembourser ?

Sur le prix global du billet ou uniquement sur le prix du vol déclassé ?

La demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht de Düsseldorf le 29 mai 2015, affaire Steef Mennens c. Emirates, C-255/15, JOUE du 7 septembre 2015, concerne un voyageur victime d'un déclassement sur un seul vol, alors qu'il effectuait un transport complexe composé d'une série de plusieurs vols ou segments ayant donné lieu à l'émission d'un billet unique. Le passager quittait Düsseldorf pour Tokyo, avec des interruptions à Dubaï, le retour se faisait par Singapour et Dubaï pour parvenir à Francfort. À l'aller, les vols se faisaient en première classe, au retour en classe affaire. Le passager avait payé un prix global de 2371 euros, ce qui donnait avec les taxes 2471 euros. Le contrat prévoyait un prix d'ensemble, le prix de chaque vol n'était pas indiqué. C'est au départ d'Allemagne que le déclassement est intervenu. Le passager, détenteur d'un vol 1^o classe, a été déclassé sur le trajet entre l'Allemagne et Dubaï en classe affaire. Le passager a émis la revendication maxima, il a réclamé le remboursement de la somme de 1853 euros. Emirates ne lui a remboursé que 376 euros.

L'article 10 § 2 du règlement prévoit qu'en cas de déclassement le transporteur effectif rembourse, dans les 7 jours, 75 % du prix du billet pour les vols de plus de 3500 km.

La juridiction demande comment calcule-t-on la fraction du prix à rembourser : faut-il ne tenir compte que du prix de la fraction du transport sur laquelle le déclassement s'est produit ou faut-il procéder à une réfaction portant sur la totalité du prix correspondant au transport pour lequel le billet a été délivré ?

La CJUE, dans son arrêt du 22 juin 2016, tempère les prétentions consoméristes.

[G. Poissonnier et P. Dupont, L'indemnisation du passager aérien déclassé, D. 2016.2048.]

Il est admis qu'en présence d'un déclassement, le transporteur doit rembourser à son client une partie du prix du billet.

Le billet est un document conférant au passager le droit d'être transporté sur un ou sur plusieurs vols.

Sur chaque vol, le voyageur a droit à un placement dans une classe déterminée.

Le déclassement opéré sur un vol est sans incidence sur les autres vols.

L'art. 10 tend à compenser le désagrément subi sur un vol donné.

Le remboursement prévu par l'article 10 porte uniquement sur le prix du vol sur lequel le déclassement a été pratiqué, et non sur le prix d'ensemble du transport.

Dans cette espèce où le billet ne précisait pas le prix du vol initial Düsseldorf/Dubaï, il convient, pour calculer la somme due, de se fonder sur la partie du prix du billet correspondant au quotient de la distance du vol concerné et de la distance totale du transport. Le remboursement est proportionné à la partie du transport sur laquelle le déclassement s'est produit.

La somme due tient compte du prix du billet, sans tenir compte des taxes et redevances du moment que celles-ci ne sont pas calculées compte tenu de la classe convenue au contrat.

Outre le prix, le passager doit payer les taxes et les redevances imposées par la puissance publique et le gestionnaire de l'aérodrome. On peut d'ailleurs remarquer que d'ordinaire ces taxes ont juridiquement parlant pour redevable le transporteur et que le passager n'en est donc pas formellement débiteur, même si en fait le transporteur en exige

contractuellement le paiement par le passager en transférant sur celui-ci le poids de la dette.

Il peut arriver que le transport soit annulé et que le titre de transport ne soit plus valide.

L'article L. 224-66 du code de la consommation, publié en 2016, impose aux transporteurs aériens (ainsi qu'aux agences) de rembourser les taxes et les redevances individualisées et affichées comme telles dans le prix du billet, taxes et redevances dont l'exigibilité procède de l'embarquement effectif du passager.

La disposition contenue dans le code de la consommation est explicitée par l'article 7 de l'arrêté du 10 avril 2017. Le prix définitif à payer (par le passager) comprend des taxes et redevances dont l'exigibilité procède de l'embarquement effectif du passager et qui sont remboursables de plein droit lorsque le titre n'est plus valide et n'a pas donné lieu à transport.

La mention du montant total de ces sommes remboursables dès lors que le consommateur n'a pas voyagé figure de façon claire et apparente à proximité immédiate du prix définitif à payer qui est mentionné juste avant la conclusion de l'acte d'achat. Doit figurer l'information que ces sommes sont remboursables. L'arrêté impose un renvoi vers un document d'information portant sur les modalités du remboursement, les frais de remboursement, le formulaire de demande de remboursement en ligne.

Il s'agit uniquement, si nous ajoutons foi à l'information donnée sur internet, de la taxe d'aéroport (QW sur le billet) et de la redevance passager (QX sur le billet).

Ce remboursement intervient au plus tard 30 jours à compter de la réception de la demande (de remboursement)

Le remboursement est gratuit quand la demande est déposée en ligne.

Si non le remboursement peut donner lieu à une facturation de frais qui ne peuvent pas excéder 20 % du montant remboursé.

Ce sont les conditions générales de vente ou de transport qui précisent la possibilité du remboursement et ses modalités.

Le manquement donne lieu au prononcé d'une amende administrative, 3000 euros maximum pour les personnes physiques contrevenantes (y a-t-il beaucoup de personnes physiques faisant du transport aérien à titre onéreux ?), 15 000 euros maximum pour les personnes morales, art. L. 242-24 du code de la consommation.

Dans le différend entre Air France et UFC relatif à la présence de clauses abusives dans les conditions générales du transporteur, il a été question d'une disposition relative à la réduction ou à la suppression des redevances. La clause a été censurée, car elle ne prévoyait pas un remboursement automatique et exigeait une démarche active du consommateur pour obtenir le remboursement en cas d'excédent. 1° Civile, 26 avril 2017.

La Commission européenne propose une distinction entre passagers. Cf. JOUE du 3 juillet 2012, C 195/12. On retrouve, mais en plus nuancé, cette idée dans le jugement du Tribunal de l'UE du 13 mai 2015, T-162/10, concernant la concentration réalisée entre la Lufthansa et Austrian Airlines.

1° catégorie de passagers : les hommes d'affaires : ils sont sensibles au facteur temps, indifférents au prix ; ils exigent la flexibilité, possibilité d'annuler le billet sans frais, modifier l'heure de départ sans frais, ils acceptent des tarifs plus élevés pour bénéficier de cette flexibilité. Ils exigent une fréquence élevée et des heures de départ et d'arrivée précises. Ils n'utilisent guère les aéroports secondaires. Les centres d'affaires ne se trouvent pas dans les villes moyennes. Ils exigent la possibilité de faire l'aller et retour dans la journée, partir tôt le matin, rentrer le soir.

2° catégorie de passagers : les particuliers recherchent essentiellement la connexion la moins chère et la plus commode entre deux villes, ils sont très sensibles au montant du prix, ils voyagent pour visiter leur famille et leurs amis, ou ils font du tourisme de loisirs, ils réservent les billets longtemps à l'avance, ils ne font pas une fixation sur le facteur temps, les billets peuvent être munis de restrictions.

La distinction est aujourd'hui moins évidente, les sociétés commerciales sont désormais sensibles au prix des billets de leurs dirigeants et cadres supérieurs ou moyens. Elles préfèrent les billets soumis à restriction du moment qu'ils sont moins chers. La plupart des transporteurs proposeraient des services de seconde réservation, avec modification de la date ou du nom du passager, contre paiement.

La politique de fidélisation de la clientèle

Qui est le bénéficiaire des milles ou des billets gratuits - calculés compte tenu des distances des voyages accomplis ou du prix des billets dépensés - lorsque le passager n'est pas le solvens payeur du prix du billet de passage mais où le coût du billet a été pris en charge par un tiers, comme l'Administration, la société dirigée par le voyageur ou l'employeur ?

Le risque pénal.

M. Loïc Grard, Revue de droit transports juin 2011 comm.103, estime que les milles appartiennent non à l'entreprise mais au salarié, sauf disposition contraire contenue dans le contrat de travail.

Une cour d'appel allemande a estimé en 2005 que les milles reviennent à l'employeur.

M. Grard cite un arrêt de la cour d'appel de Nouméa du 21 janvier 2010 où un salarié avait voyagé en première classe en utilisant des avoirs faits par Air France en faveur de l'office des postes, Air France accordait des réductions en contrepartie d'un volume de déplacements sur ses lignes par les agents de OPT qui est un EPIC. La juridiction a considéré que ces avoirs appartenaient à l'employeur.

Il serait rationnel que le profit des réductions bénéficie - sous réserve des dispositions contractuelles - au contractant solvens, qui ne s'identifie pas forcément avec le passager. Voir l'arrêt Air Baltic, 17 février 2016, C-429/14, qui admet nettement qu'un organisme public puisse être partie à un contrat de transport aérien, le passage bénéficiant à deux de ses agents.

L'accès aux tarifs et l'information des consommateurs

La règle figure à l'article 23 du règlement n° 1008/2008.

Il y a lieu également de tenir compte des articles L. 113-3 et 141-1 du code de la consommation ainsi que l'arrêté du 10 avril 2017 relatif à l'information sur les prix des prestations de certains services de transport public collectif de personnes (dont le Conseil d'État a admis dans un arrêt du 26 juillet 2018, n° 411481, la légalité)

Le passager doit disposer d'informations transparentes sur le prix complet du billet, en particulier pour effectuer une comparaison avec les prix proposés par les autres transporteurs.

Le candidat au voyage utilise désormais l'outil internet, il consulte les sites des différents transporteurs, il prend connaissance des tarifs, il fait son choix compte tenu de l'information lue sur écran.

Le choix de la monnaie : Dans quelle devise les tarifs doivent-ils être libellés ?

La CJUE est interrogée sur la devise dans laquelle le prix du transport doit être exprimé.

Il s'agit ordinairement de l'euro. Tous les États membres de l'UE ne sont cependant pas membres de la zone euro.

Les transporteurs dans la pratique, dit-on, ont, sur les sites internet, recours à la monnaie en vigueur au lieu de départ.

Si le départ est prévu à Londres, les tarifs sont exprimés en livres sterling.

Une demande de décision préjudicielle a été formulée par le Bundesgerichtshof le 2 juin 2017, dans un litige opposant une association de consommateurs du Bade Wurtemberg à Germanwings, une filiale allemande à bas coûts de la Lufthansa, C-330/17.

L'affaire concernait un vol au départ de Londres en direction de Stuttgart. Le passager était présent en Allemagne lors de l'achat du billet ; il avait fait, en septembre 2014, cette acquisition sur le site internet du transporteur allemand, le tarif était indiqué en livres sterling. La facture était libellée en livres sterling. L'association de consommateurs prétend qu'il y aurait là pratique déloyale et que les tarifs doivent être indiqués en euros. Elle demande la cessation de cette pratique.

Les conclusions de l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe ont été déposées le 28 juin 2018.

L'article 2 point 18 du règlement n° 1008/2008 concernant l'obligation d'information portant sur les tarifs indique que les prix sont exprimés en euro ou en monnaie nationale.

Le débat consistait à savoir, dans l'hypothèse où le transporteur aérien ne recourt pas à l'euro pour indiquer le prix, s'il dispose de toute liberté dans le choix de la devise nationale qu'il adopte. L'avocat général conclut en sens positif. Le législateur européen n'a nullement déterminé quelle était la devise nationale à adopter. Il s'est abstenu de donner une consigne explicite. Le transporteur aérien dispose d'une liberté de choix. L'objectif de la réglementation est d'assurer une concurrence saine entre transporteurs et de protéger la clientèle en lui donnant une possibilité de comparaison.

L'arrêt de la Cour de Justice a été rendu le 15 novembre 2018, Juris tourisme 2018, n° 214, p.12 obs. Xavier Delpech.

L'article 23 du règlement n° 1008/2008 tend à garantir l'information et la transparence des prix des services aériens au départ d'un aéroport et contribue à assurer la protection du client. Le choix dont disposent les transporteurs pour déterminer la monnaie dans laquelle ils indiquent les tarifs ne peut pas être entièrement libre, il doit être encadré. L'euro

doit être considéré comme une monnaie de référence, en vigueur dans 19 états de l'UE sur 28. Si le transporteur choisit d'exprimer les tarifs dans une autre monnaie que l'euro, il ne doit pas rendre plus difficile la comparaison des prix par les clients. Les transporteurs doivent indiquer les tarifs dans une monnaie liée au service proposé : le lieu du départ et le lieu d'arrivée présentent un lien étroit avec le service proposé. Dans l'espèce en cause, le transporteur (allemand) peut proposer, à défaut de l'euro, des tarifs indiqués dans la monnaie (livre) du lieu du départ du vol (Londres).

La réservation s'opère communément en respectant plusieurs phases.

La réglementation est exigeante pour les transporteurs aériens, elle parle aux habitués du transport aérien qui font des comparaisons de prix et des réservations de billets sur internet (commerce électronique). La jurisprudence de la CJUE vise à faire bénéficier les consommateurs d'une information complète et détaillée.

Il faut procéder à une lecture attentive de l'art. 23 § 1.

La 1^o phrase commence par poser le principe que les transporteurs au départ d'un aéroport européen doivent mentionner dans leurs tarifs qu'ils proposent au public (même par internet) les conditions applicables aux services aériens. C'est le point de départ : les conditions contractuelles pratiquées par le transporteur en état d'offre publique sont soumises à publicité. L'information doit être donnée.

Le client potentiel est le plus souvent intéressé à connaître le prix exigé par le transporteur. Il veut savoir la somme globale qui sera exigée de lui. Plusieurs phases doivent être communément franchies pour que la réservation soit effectuée. C'est une réservation par étapes. Il faut voir à quel stade l'information doit être donnée sur les conditions du contrat et sur le prix en particulier.

L'affichage du prix définitif

Le Bundesgerichtshof dans une demande de question préjudicielle présentée le 12 novembre 2013, affaire C-573/13, Air Berlin, demandait à la CJUE si, dans le cadre d'un système de réservation électronique, le *prix définitif* à payer devait être précisé lors de la première indication du prix des services aériens,

Ou bien si le prix définitif à payer devait être précisé uniquement pour le service sélectionné par le client ou pour tout autre service aérien affiché.

Le transporteur faisait l'objet de poursuites exercées par une association nationale de consommateurs considérant que les pratiques du transporteur méconnaissaient le droit européen.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 15 janvier 2015, Air Berlin c. Bundesverband, D. 2015.1301 obs. Kenfack, Juris tourisme 2016, n° 185, p. 14.

Les prétentions d'Air Berlin n'ont pas été retenues.

Il s'agissait d'interpréter la 2^o phrase du paragraphe 1 de l'article 23 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008.

La seconde phrase est relative au « prix définitif » à payer. Celui-ci doit être précisé à tout moment. Que contient ce prix définitif ?

Ce prix définitif inclut en premier le tarif des passagers proprement dit.

Il faut y inclure également l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication.

Le débat concernait en particulier les frais de traitement exigés par le transporteur.

Le texte indique que le prix définitif est précisé à tout moment. Air Berlin soutenait que le prix définitif n'a pas à être indiqué dès la première indication du prix des services aériens, mais uniquement lors de la sélection d'un vol déterminé par le client, avant la conclusion définitive du contrat.

L'arrêt condamne cette prétention : le prix définitif doit être indiqué très tôt, dès la première indication du prix des services, avant même le début de la procédure de réservation. Les frais de réservation seront compris dans le prix définitif à communiquer.

L'arrêt indique que le prix définitif à préciser concerne chaque service aérien affiché, et non le service aérien sélectionné. Il faut indiquer le prix définitif de chaque vol dont le tarif est affiché.

L'affichage des éléments composant le prix définitif

La 3^e phrase du paragraphe 1 de l'article 23 indique qu'outre l'indication du prix définitif, il faut préciser les éléments suivants, lorsqu'ils sont exigés des passagers,

- a) Le tarif des passagers,
- b) Les taxes,
- c) Les redevances aéroportuaires,
- d) Les autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant.

À côté du prix global définitif, il faut donc que le transporteur entre dans le détail.

Les usagers des transports aériens doivent pouvoir connaître le détail des prix des différentes taxes et des éventuels suppléments, lorsqu'ils leur sont imposés en sus du tarif passager.

Le contentieux s'est prolongé entre Air Berlin et le Bundesverband des Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände, (qui est une union d'associations de consommateurs) concernant l'interprétation de l'article 23 § 1, 3^e phrase.

La demande de décision préjudicielle a été présentée le 24 mai 2016 par le Bundesgerichtshof, affaire C-290-16, et l'arrêt a été rendu par la CJUE le jeudi 6 juillet 2017.

Le demandeur demandait que la compagnie Air Berlin, la seconde compagnie allemande, soit condamnée à propos de sa pratique d'affichage de ses prix et de ses conditions générales de vente figurant sur son site internet.

Les transporteurs procèdent, sur leurs sites internet, à la publication de leurs tarifs définitifs, composés communément, on vient de le dire, du tarif passager visé à la lettre a), ainsi de taxes, redevances aéroportuaires et autres redevances, suppléments et droits mentionnés sous b) c) et d) de l'article 23, paragraphe 1 du règlement n° 1008/2008.

Le consommateur doit savoir que, s'il contracte, il devra payer le prix définitif, composé du tarif passager ainsi que d'autres éléments dûment identifiés et référencés. Le législateur européen a la volonté d'assurer la transparence, auprès de la clientèle, en matière de tarifs aériens.

Air Berlin prétendait qu'elle n'avait pas l'obligation d'afficher séparément le montant des taxes, des redevances aéroportuaires et des autres suppléments.

L'association de consommateurs soutenait en revanche que le règlement fait obligation aux transporteurs d'indiquer le montant des différentes composantes du prix définitif.

Le transporteur ne peut pas se contenter d'indiquer uniquement le prix définitif.

Le tarif passager est distinct des taxes et redevances, que le transporteur entend ordinairement faire payer aux voyageurs. L'arrêt décide donc que le transporteur a l'obligation de préciser le montant des différentes composantes du prix définitif.

Quand le transporteur ajoute, au tarif passager, les taxes, les redevances aéroportuaires et les autres redevances, il doit indiquer le tarif des passagers, ainsi que les éléments ajoutés par le transporteur aérien. La seule indication du prix définitif est insuffisante.

La Cour entend faire triompher l'impératif de transparence et affirmer le droit du passager consommateur à être informé des différents éléments du prix qu'il devra payer.

Lors de la publication de leurs tarifs, les transporteurs aériens doivent préciser, de manière séparée, les montants dus par les clients au titre des taxes, des redevances aéroportuaires ainsi que des autres redevances, suppléments et droits.

Ils ne peuvent en conséquence inclure, même pour partie, ces éléments dans le tarif des passagers.

L'arrêté du 10 avril 2017 prévoit que les consommateurs doivent être informés des réductions liées à l'utilisation de certains instruments de paiement. Cette réglementation vise l'ensemble des personnes qui distribuent des titres de transport ou qui procèdent à des annonces de prix relatives à ces titres de transport.

Elle ne concerne pas spécifiquement les plateformes de réservation en ligne.

L'annonceur peut ainsi indiquer un prix incluant une réduction pour l'utilisation d'un instrument de paiement donné, à condition que le professionnel soit en mesure de justifier que cet instrument est celui le plus couramment utilisé parmi les destinataires de l'annonce.

Le Conseil d'État, dans un arrêt du 26 juillet 2018, n° 411481, rejette la requête formée par l'ETTSA, European Technology and Travel Services Association, qui demandait l'annulation de l'arrêté du 10 avril 2017. L'arrêté est intervenu sur le fondement de l'article L. 112-1 du code de la consommation relatif à l'information des consommateurs, qui transpose une directive du 25 octobre 2011

Le règlement fait ensuite un sort particulier aux *suppléments de prix optionnels* qui doivent être communiqués de façon claire transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation. Ces prix correspondent à des suppléments, ils sont facultatifs, ils sont à option, ils sont évitables, comme des extras dans le service aérien. Leur

acceptation par le client doit résulter d'une démarche explicite.

[Il faut faire état de la directive 2011/83, JO L 304 du 22 novembre 2011, qui peut intéresser en particulier les clients lors de l'achat de billets en ligne. Cette directive, sauf 3 articles, ne concerne pas en principe les transports de passagers.]

La CJUE, C-112/11, a connu d'un contentieux opposant des associations allemandes de consommateurs à ebookers.com Deutschland, conclusions Mazak, 19 juillet 2012.

Cette société commercialise en ligne des voyages aériens, elle gère un portail de voyage en ligne. Parmi les prestations offertes à la clientèle figure la souscription d'une assurance annulation fournie par une compagnie d'assurance. On se trouve en présence d'un supplément de prix optionnel.

Le règlement n°1018/2008 du 24 septembre 2008 à l'article 23 § 1 in fine décide qu'il faut une démarche explicite de la part du client pour qu'il y ait acceptation.

Dans cette espèce, le client quand il consulte le site internet et qu'il entame le processus de réservation est informé de l'assurance et ensuite du prix global. S'il ne souhaite pas souscrire d'assurance, il doit accomplir une démarche explicite de refus. En clair, on lui force un peu la main, s'il est distrait ou ne prend pas d'initiative de refus, le coût de l'assurance lui est imposé. Le mécanisme ne prévoit pas une démarche explicite d'acceptation.

Une telle pratique méconnaît l'exigence du règlement qui prévoit pour les options une démarche explicite de la part du consommateur. Ces suppléments de prix sont afférents à des services qui ne sont pas obligatoires, le client doit choisir de les accepter ou de les refuser. Ils doivent faire l'objet d'une démarche explicite d'acceptation. On retrouve les mêmes principes avec les solutions contenues dans la directive 2011/83 du 25 octobre 2011. Le professionnel est obligé - pour que le consommateur soit lié par une offre - d'obtenir le consentement exprès de celui-ci à tout paiement supplémentaire au-delà de l'obligation contractuelle principale. Ce consentement ne peut pas être déduit d'options par défaut que le consommateur rejeterait pour éviter ce paiement supplémentaire.

[On retrouve des principes semblables avec l'article L. 114-1 du code de la consommation, qui a un caractère généraliste. Préalablement à la conclusion d'un contrat ... de prestation de services, le professionnel s'assure du consentement exprès du consommateur pour tout paiement supplémentaire venant s'ajouter au prix de l'objet principal du contrat.

Dans l'hypothèse où le paiement supplémentaire résulte d'un consentement du consommateur donné par défaut, c'est-à-dire en l'absence d'opposition expresse de sa part à des options payantes qu'il n'a pas sollicitées, le consommateur peut prétendre au remboursement des sommes versées au titre de ce paiement supplémentaire.

Le droit national (allemand) interdit de facturer des frais de traitement distincts aux clients qui ne se sont pas présentés à un vol ou qui ont annulé leur réservation. La compagnie Air Berlin prévoyait dans ses conditions générales de transport qu'elle prélèverait 25 euros sur la somme à rembourser au passager qui annulait sa réservation ou qui ne se présentait pas au vol. La clause est considérée comme abusive en application de l'article 307 du BGB. Le droit allemand ayant transposé la directive 93/13.

La haute juridiction allemande demandait si cette réglementation est contraire ou non à l'article 22 § 1 du règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008. Affaire n° C-290/16. L'arrêt de la CJUE rendu le 6 juillet 2017 considère que l'article 22 § 1 (sur la liberté tarifaire) du règlement n° 1008/2008 ne s'oppose pas à la disposition allemande (transposant la directive) permettant de déclarer nulle une telle clause.

Tout manquement à ces dispositions généralistes peut donner lieu au paiement d'une amende administrative, art. L. 114-2]

Les manquements à l'article 23 du règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008 sont sanctionnés par une amende administrative, art. L. 6432-3 du code des transports.

L'autorité chargée de la consommation est compétente pour la prononcer.

Les prix de promotion

Le prix des billets évolue parfois d'une façon étonnante pour le profane.

On prétend que le client a intérêt à acheter son billet longtemps à l'avance.
Si le transporteur ne remplit pas l'avion, il est possible que le transporteur dans les derniers jours précédant le départ brade le prix des billets, à moins qu'il ait la tentation d'annuler le vol.

La compagnie ne saurait conduire des campagnes publicitaires trop alléchantes pour le consommateur moyen sous le risque de se voir condamner pour pratique commerciale trompeuse.

On peut citer l'exemple des tarifs promotionnels offerts à la clientèle européenne de Ryan air.
Criminelle, 10 novembre 2015, n° 14-86799.

La compagnie irlandaise avait lancé une opération promotionnelle dite "500 000 places 5 euros pour l'aller simple", il fallait réserver entre le 15 et le 18 décembre 2009, pour des vols en Europe entre le 1^{er} janvier 2010 au 28 février 2010. Le hic, c'est que la compagnie se réservait en interne, par son service Yield Management, le droit de limiter les billets à tarifs réduits compte tenu du coefficient de remplissage des avions. La compagnie ne devait pas avoir de manque à gagner, les avions devaient être remplis à 80/85 %. Ce sont seulement les places restantes qui étaient concernées par le tarif à 5 euros. Nombre de vols partant de France n'offraient pas ce tarif promotionnel, ainsi pour Glasgow. La cour de Paris avait considéré, sur plainte d'UFC Que Choisir qu'il y avait tromperie sur l'avantage proposé, elle avait condamné pénalement la compagnie sur le fondement de plusieurs dispositions du code de la consommation. L'attribution des billets à 5 euros était aléatoire. Le consommateur était attiré par l'offre, il était poussé à se porter vers la compagnie à bas coûts, mais il était induit en erreur. Seul un petit nombre de places était concerné par l'offre à 5 euros.

La chambre criminelle a considéré que l'infraction était caractérisée.

La cassation est cependant intervenue, car l'arrêt de la cour d'appel n'avait pas précisé quel était l'organe de la société ou le représentant de la société qui avait commis le délit pour le compte de la société ; ceci était indispensable pour pouvoir retenir la responsabilité pénale de la personne morale.

La direction générale de la concurrence, consommation et répression des fraudes exerce une surveillance sur les pratiques éventuelles trompeuses qui seraient le fait des compagnies à bas coût, facturation de frais pour le choix d'un moyen de paiement, ajout de frais de dossier, non disponibilité de vols dont le prix est affiché ... voir l'article de Mme Marie Taillard, au Juris tourisme, 2016, n° 185, p. 14.

La fiscalité

Voir le rapport de la Cour des comptes de septembre 2016 sur la compétitivité du transport aérien, p. 63 :
Les vols internationaux sont soumis à un taux de TVA de 0 %.
Les vols nationaux sont soumis à la TVA au taux de 10 %.
Ce qui donne une dépense de 125 millions d'euros pour Air France au titre des transports domestiques.

II. Le respect des règles de conduite incombant au passager

- a) Il doit accomplir les formalités préalables à l'embarquement : assurer la réservation, se faire enregistrer, accomplir les formalités de police, détenir un passeport et un visa, détenir les attestations des vaccinations obligatoires, se présenter à l'heure indiquée et au lieu approprié sous la menace de se voir refouler.

Lors de la présentation d'un passager à l'embarquement, l'entreprise de transport aérien procède à la vérification de concordance documentaire entre l'identité mentionnée sur la carte d'embarquement, et un document attestant de l'identité du passager (carte d'identité, passeport, titre de séjour, ou permis de conduire). Arrêté du 14 juin 2018, Annexe, article 4-0-1 I-T.

Le passager se soumet au dispositif d'inspection/filtrage lorsqu'il accède à une zone de sûreté à accès réglementé, il présente les objets qu'il transporte et ses bagages de cabine. Arrêté du 14 mai 2018, annexe, article 4-1-4 I-T.

L'entreprise de transport aérien n'embarque les passagers et leurs bagages de cabine qu'après qu'ils aient été soumis à l'inspection/filtrage définie par l'aérodrome.

Disposition allégée pour les passagers en correspondance, qui ont déjà été contrôlés.

Le transporteur applique les procédures d'utilisation des accès aux passerelles d'embarquement et aux aires de trafic, arrêté du 14 mai 2018, annexe, article 4-2-1 I-T, II, 2.

La justice a eu à connaître d'une clause insérée dans les conditions générales d'Air France relative aux heures limites d'enregistrement lors d'un voyage aérien composé de plusieurs vols. Il était prévu que le transporteur donnait les informations nécessaires concernant les heures limites d'enregistrement du premier vol. En ce qui concernait les parcours ultérieurs, la clause prévoyait qu'il appartenait au passager de vérifier qu'il était en possession des informations concernant les heures limites d'enregistrement concernant ces parcours ultérieurs. La clause est considérée comme abusive. Cette clause dispensait le transporteur aérien d'informer le passager des heures limites d'enregistrement concernant les parcours autres que le premier vol.^{1°} Civile, 26 avril 2017.

Les refus d'embarquement à raison de l'absence de documents de voyage

Le refus d'embarquement adressé au passager peut être motivé pour éviter à l'arrivée un refus de débarquement, que le débarquement soit prévu en France ou en territoire étranger.

Le débat est nourri par les exigences du droit des étrangers ainsi que par celle du droit privé : le transporteur est-il tenu d'une obligation particulière d'information de son client pour le mettre en mesure de détenir les documents exigés à l'arrivée. Le transporteur risque de ne fournir à son client aucune information, ou une information erronée, ou une information désuète et obsolète.

La règle de droit public

Un candidat au voyage qui n'est pas titulaire d'un visa pour séjourner en France doit être refusé à l'embarquement. Le visa de transit aéroportuaire est éventuellement exigé pour le voyageur qui se contente de faire escale dans un aéroport étranger sans quitter l'enceinte de celui-ci. L'art. L. 6421-2 du code des transports décide que le transporteur ne peut embarquer les passagers pour un transport international qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues. Si le voyageur est refoulé à l'arrivée en France faute de visa, il semble bien que le transporteur n'ait pas accompli son obligation légale de vérification et qu'il engage sa responsabilité à l'égard du voyageur embarqué à l'étranger, quitte à tenir compte de la faute contributive de la victime, négligente, imprudente ou pleinement consciente de détenir des documents falsifiés ou caducs.

Le droit privé

L'éventuelle responsabilité du transporteur pour manquement à une obligation d'information portant sur la législation relative à l'entrée sur le territoire d'un État.

Une telle obligation d'informer pèse-t-elle sur le transporteur aérien ?

La jurisprudence n'est pas en général favorable aux réclamations des clients refoulés à l'arrivée.

(L'obligation précontractuelle d'informer existe en revanche en matière de contrat de voyage à forfait, l'organisateur et le détaillant doivent informer l'intéressé des conditions applicables en matière de passeports et de visas, art. 5, lettre f de la directive de 2015. Elle existe également en jurisprudence en ce qui concerne l'agence qui délivre des vols secs)

Le passager doit d'abord, nous semble-t-il, s'informer, le transporteur aérien est censé transporter des passagers adultes et devant avoir la curiosité s'ils se rendent dans un pays lointain de s'informer sur les exigences de police de la loi du pays de destination.

Il nous semble également que dans une certaine mesure le transporteur doit attirer dans certaines circonstances l'attention

de son client sur le risque d'un refolement.

Douai, 11 mars 2013, Revue de droit des transports avril 2013, commentaire 37 par Mme Isabelle Bon-Garcin (refoulement à Caracas d'un passager dépourvu de visa, billet acheté à l'agence de Lille d'Air France, condamnation de la compagnie pour une information défectueuse donnée au client quant aux conditions d'entrée au Venezuela)

La Cour de cassation a eu à connaître d'une espèce dans laquelle les membres d'une famille n'avaient pas été autorisés par la compagnie malaisienne à embarquer pour réaliser un vol entre Paris et Phnom Penh ; la Malaysia Airlines était le transporteur contractuel et avait délivré les billets à son agence parisienne. Le refus d'embarquement opposé par le transporteur est motivé par les éléments suivants : les passagers ne détiennent pas de réservation pour le vol retour ; la mère et son fils sont dépourvus de visa pour entrer au Cambodge, le fils a présenté un passeport expiré ; le paterfamilias est avocat. La juridiction de proximité sanctionne le transporteur aérien, en le considérant comme un vendeur professionnel et en faisant application des dispositions contenues dans le code du tourisme imposant certaines obligations aux agents de voyage et vendeurs de billets (cf. supra). Le transporteur est condamné à payer le prix des billets, il doit également des dommages intérêts.

La cassation intervient sur ce chef.

1^o Civile, 10 septembre 2015, Bulletin, n° 14-22223, RFDA 2015.332, Responsabilité civile et assurances, décembre 2015 commentaire 321 par Laurent Bloch, D. 2016.1401 obs. Hugues Kenfack.

Le transporteur aérien n'est certes pas tenu de l'obligation d'information qu'impose le code du tourisme aux vendeurs de billets d'avion et aux opérateurs de la vente de voyages.

Le débat rebondit : le transporteur aérien contractuel est-il tenu sur le fondement du contrat de transport d'informer le voyageur des exigences de droit public relatives au franchissement des frontières et du risque qu'il court d'un refus d'embarquement au départ ? Le passager a toujours l'obligation de se renseigner, tout voyageur conscient sait que le franchissement des frontières ne s'opère pas dans le monde actuel sans contrôle policier. La naïveté n'est pas forcément une vertu.

On pourrait cependant songer à faire peser, même si l'arrêt de 2015 n'y est guère favorable, sur le transporteur - indépendamment des dispositions contenues dans le code du tourisme - l'obligation d'informer le passager en cas de durcissement de la réglementation du pays de destination afin de mettre en garde son client du risque qu'il court de se voir opposer un refus de monter à bord, en particulier lorsque le changement de la règle intervient entre l'achat du billet et la date du départ.

Tout passager ne peut connaître les évolutions de la réglementation des pays exotiques.

L'arrêt n'assimile pas ce refus d'embarquement à un retard et statue sur le fondement du droit français (au visa de l'article 1147 du code civil) sans prendre la CV en considération. Alors que le transporteur l'invoquait dans son pourvoi. Il nous semble justifié de distinguer le refus d'embarquement qui devrait relever du seul droit national de l'hypothèse du retard qui obéit à la législation de droit uniforme.

Condon & Forsyth cite, dans ses publications du 2 mai 2017, une décision du tribunal du district central de Californie du 21 mars 2017. Le passager avait égaré son passeport américain et était porteur d'un passeport indien qui avait été pourtant annulé, car acquis par un ressortissant américain. Il est refoulé à son arrivée par les autorités indiennes et contraint de faire le voyage de retour à San Francisco. Il se plaint de douleurs dorsales consécutives à un voyage exténuant ! La juridiction américaine refuse de condamner le transporteur singapourien sur le fondement de la convention de Montréal, le dommage n'ayant pas été causé par un accident durant le transport. La juridiction fédérale a estimé que la compagnie aérienne n'avait pas manqué à son obligation ordinaire de diligence en admettant à bord un voyageur porteur d'un passeport annulé, ce que le voyageur savait.

Les Orientations interprétatives de juin 2016 citent Timatic, une base de données de l'IATA.

Les États membres de l'UE sont invités à transmettre à cette organisation les règles en matière de visa.

Le règlement 2018/1806 du 14 novembre 2018 fixe la liste des États tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres. Il donne la liste des États dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation.

La compagnie doit parfois refuser l'accès à l'avion pour tenir compte de la réglementation sanitaire fixée par l'État de départ ou de celui de destination, ainsi en période de pandémie ou de contagion.

Voir la communication en date du 10 octobre 2014 de Jean Cooper Rose du cabinet Condon & Forsyth à propos de

l'épidémie Ébola existant dans les pays du golfe de Guinée.

b) La conduite du passager à bord

Le passager doit accomplir les opérations d'embarquement et mener une conduite correcte à bord de l'aéronef.
Le passager est certes pris en charge par le transporteur, mais il doit veiller à sa propre sécurité, il doit rester assis et sanglé quand la consigne lui en est donnée.
L'usage du tabac est réglementé,
La hantise du terrorisme aérien est forte dans le monde occidental
La protection des personnes handicapées
Des conseils sont dispensés par l'OACI concernant la tenue à tenir à l'égard des petits enfants.

La législation européenne entend faciliter dans l'Union le fonctionnement des services de communications mobiles à bord des aéronefs, voir la décision d'exécution 2016/2317 du 16 décembre 2016, JOUE du 20 décembre 2016, L 345/67.
(Les services de renseignement réalisent des écoutes !)
Le ministre de l'économie a homologué la décision n° 2017/1439 du 30 novembre 2017 fixant les conditions d'utilisation des installations radioélectriques en vue de fournir un service de communications mobiles à bord des aéronefs circulant dans l'espace aérien français, JO du 11 février 2018, texte n° 8.

L'annexe au règlement 2015/1998 du 5 novembre 2015 consacre des dispositions, 4.3, concernant les passagers susceptibles de causer des troubles. Il peut s'agir de sujets soumis à expulsion, avec lesquels certains passagers peuvent éventuellement sympathiser. Le transporteur reçoit au préalable une notification de la part de l'autorité du projet d'embarquement. Les personnes placées en détention par décision de justice doivent être sous escorte.

La jurisprudence relève l'exemple de passagers éméchés, violents ou indisciplinés.

Sanctions pénales

Passager mettant le feu aux serviettes des toilettes, mise en danger d'autrui, art. 223-1 CP : tribunal correctionnel de Saint Denis de la Réunion, 4 avril 2000

Passager menaçant de mettre le feu à l'avion avec un briquet si on ne lui servait pas de la bière, menace de commettre une destruction dégradation détérioration dangereuse pour les personnes, art. 322-13 al. 2 CP, tribunal correctionnel de Fort de France, 15 mai 2000

Un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 16 décembre 2014, n° 14-80032, relate une altercation et des coups échangés entre deux passagers dans l'avion et sur la passerelle lors du débarquement à Nice d'un vol d'EASYJET.

Il y a lieu de tenir compte de l'existence de conventions internationales en la matière.
Consulter le rapport fort instructif de M. Alejandro Piera, OACI, note de travail, LC/SC-MOT-WP/1, Sous-comité spécial du comité juridique pour la modernisation de la convention de Tokyo, y compris la question des passagers indisciplinés, Montréal, 22-25 mai 2012,
Ainsi que la note de travail du comité juridique de l'OACI, 35^e session, Montréal, 6-15 mai 2013, LC/35-WP/2-1, 14/3/13, Actes et délits qui inquiètent la communauté aéronautique et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants.
Le protocole à la convention de Tokyo de 1963 - relative aux infractions survenant à bord des aéronefs - a été signé à Montréal le 4 avril 2014. Il n'est pas encore entré en vigueur, puisque 22 ratifications sont exigées. Il n'y a pour l'instant que 9 ratifications et 12 adhésions. Soit 21. La France a signé, elle n'a pas ratifié. Ces comportements nuisibles peuvent mettre en danger la sécurité du vol, ils ont également un coût financier. Voir le communiqué n° 18 de l'IATA. L'État de destination est compétent pour châtier.

Sanction civile

Le passager insupportable risque d'être déclaré indésirable à bord par la compagnie pendant une certaine période : s'il a mis en danger l'appareil, s'il a empêché l'équipage de remplir ses fonctions, s'il ne s'est pas soumis aux instructions de l'équipage, pour l'usage du tabac, de l'alcool ou de la drogue, s'il a entraîné pour les autres passagers une gêne ou une blessure ...

La chambre sociale, dans un arrêt du 18 janvier 2017, n°15-21802, a connu de la situation d'un pilote d'Air France, bénéficiaire de billets à tarif réduit, voyageant comme simple passager durant un vol commercial. Pris de boisson, il adopte un comportement inadmissible envers une hôtesse de l'air et certaines passagères. La compagnie aérienne lui retire pendant 18 mois la faculté d'acheter des billets à prix réduit. L'agent sanctionné demande en vain la levée de la mesure. Ce passager n'avait pas fait l'objet d'une sanction disciplinaire. Il a été fait à ce salarié l'application du dispositif propre à tous les passagers sur le fondement du contrat de transport. La mesure ne relève pas du droit du travail, mais du droit des transports aériens et des conditions générales de transport édictées par le transporteur.

La législation américaine contient des dispositions, pour sanctionner d'une amende civile de 35 000 dollars, les personnes ayant une conduite inconvenante envers les membres d'équipage. Les transporteurs doivent mettre en place des procédures. Les voyageurs sont incités à porter plainte en cas d'atteinte *quoad mores*. Cf. le billet de Condon & Forsyth du 5 avril 2019.

II. Le désistement du passager

Le passager consommateur bénéficie-t-il d'un droit de rétractation ? Il a conclu le contrat par internet. Peut-il se raviser et faire anéantir le contrat de façon unilatérale ? La réponse est négative.

Le code de la consommation comporte certes un article L. 221-18, titre II, chapitre 1^{er}, « Contrats conclus à distance et hors établissement », qui confère au consommateur un droit de rétractation d'une durée de 14 jours.

L'art. L. 221-2, 9^o, précise toutefois que les contrats portant sur les services de transport de personnes ne relèvent pas du champ d'application de ce chapitre 1^{er}.

Il peut advenir que, pour des motifs personnels, comme des ennuis de santé ou des problèmes familiaux, le client ne soit pas en mesure de se présenter pour bénéficier du vol pour lequel il avait retenu un billet.

Le remboursement du billet

Le contrat de transport peut prévoir dans certaines circonstances le remboursement du billet ou son échange en prévision d'un vol ultérieur. C'est du côté du transporteur un argument commercial.

Les conditions générales d'Air France prévoyaient l'hypothèse d'un passager possédant un billet qu'il n'a pas utilisé et qui est dans l'impossibilité de voyager pour une raison de force majeure. Le transporteur accordera au passager un avoir correspondant au tarif TTC de son billet non remboursable et/ou non modifiable, valable un an, utilisable pour un voyage ultérieur, à condition que le passager prévienne le transporteur le plus tôt possible. Il était prévu des frais de services.

La Cour de cassation, 1^o chambre civile, 26 avril 2017, approuve la cour de Paris d'avoir vu une clause abusive dans la référence aux frais de services : le transporteur fixait librement et unilatéralement les frais en cause.

Le refus du remboursement

Le client qui ne profite pas du vol ne dispose pas d'un droit plénier à obtenir le remboursement du prix qu'il avait payé. Comme l'indique, dans son jugement du 31 janvier 2012, le tribunal de Paris dans le litige opposant UFC à EASYJET, aucun texte ne prévoit un droit au remboursement. Le risque pèse sur le passager qui ne se présente pas pour bénéficier de la prestation de transport qu'il avait acquise en contractant.

Dans le contentieux ayant donné lieu à l'arrêt de la 1^o chambre civile du 26 avril 2017, UFC contre Air France, il a été considéré par la cour d'appel que le consommateur ne bénéficie d'aucun droit au remboursement de son billet s'il n'est pas en mesure de prendre son vol pour un motif légitime ou même de force majeure. Le mécanisme de la force majeure ne trouve pas à s'appliquer dans l'hypothèse où la force majeure empêche le passager de voyager et non d'exécuter sa propre obligation de payer. La décision est déclarée justifiée par la haute juridiction.

Ce remboursement est fréquemment exclu si le client a obtenu sur ce billet une réduction avantageuse.

Les vols aller et retour donnant lieu à l'émission de billets ni échangeables ni remboursables.

Le passager, pour des causes diverses, volontaires ou non, n'effectue pas le vol aller. No show. Il n'informe pas le transporteur. Nombre de compagnies, se fondant sur leurs conditions générales de transport, annulent alors le billet retour. Elles considèrent l'opération comme indivisible.

Le passager est alors contraint sur le trajet retour de prendre un nouveau billet, à ses frais.

Certains s'insurgent.

Soit la disposition contenue dans les conditions générales est une clause abusive, elle sera écartée.

Soit sa légalité n'est pas remise en cause, le passager sera contraint de s'incliner.

La compagnie est gagnante, elle conserve le prix perçu, elle place un billet sur le vol retour au profit d'un autre client.

Voir un article de Josefa Lopez dans le Monde du 21 juillet 2018.

Le remboursement des taxes

Le code de la consommation l'impose, cf. supra.

L'article 7 de l'arrêté du 10 avril 2017 prévoit l'obligation d'indiquer au consommateur, avant la conclusion du contrat, le montant des taxes et devances remboursables dans le cas où il n'embarquerait pas.

Cette question du remboursement des taxes a donné lieu à un débat entre Air France et une association de consommateurs. Une clause insérée dans les conditions générales de transport, qui sur ce point, ne semble pas avoir été contestée, prévoyait qu'en cas de renoncement du passager sur un vol pour lequel il dispose d'une réservation confirmée, ce passager bénéficierait du remboursement de ses taxes, redevances aéroportuaires et autres frais dont l'exigibilité est liée à l'embarquement effectif du passager. Cf. 1^o Civile, 26 avril 2017.

Le client est souvent incité à prendre une Assurance annulation pour couvrir ce risque.

Une information doit être donnée au consommateur, lorsqu'un contrat d'assurance comportant une garantie relative à l'annulation du voyage est proposé lors de réservation. Il faut indiquer le prix à payer hors assurance. Il faut indiquer le montant des sommes remboursables lorsque le voyageur n'a pas voyagé, cf. article 7 de l'arrêté du 10 avril 2017.

TVA et non utilisation du billet

Le client quand il "achète" un billet paie la TVA, au titre de la prestation de transport acquise.

Quelle est la situation lorsque le billet a été acheté, mais qu'il n'est pas utilisé ?

Nous venons de voir que la compagnie conserve en certains cas le prix qui avait été payé, même si le client n'a pas profité du déplacement. Le client avait payé le billet, il avait payé les taxes, il avait payé la TVA.

Le transporteur peut-il prétendre conserver cette somme d'argent ou doit-il la rétrocéder au fisc ?

La CJUE a connu de ce problème dans un arrêt du 23 décembre 2015, C-250/14 et C-289/14, Air France- KLM, HOP ! - BRIT c. Ministère des finances. Tout dépend de l'interprétation à donner à la 6^e directive (modifiée) 77/388 du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires, système commun de taxe sur la valeur ajoutée, assiette uniforme. Dans ces affaires, les passagers ne pouvaient obtenir le remboursement des billets non utilisés.

1^o espèce. À partir de 1999, Air France, sur les vols intérieurs, n'a plus versé au Trésor la TVA perçue sur le prix de vente des billets émis qui n'ont pas été utilisés par les passagers. Il s'agit des billets périmés non échangeables, les passagers ne s'étant pas présentés à l'embarquement, ainsi que des billets périmés échangeables qui n'ont pas été utilisés dans le temps de leur validité. L'administration fiscale a estimé que les sommes correspondant aux billets émis et non utilisés auraient dû être soumis à la TVA au taux réduit de 5,5 % applicable aux prestations domestiques de transport aérien de voyageurs. Elle a donc pour la période du 1^o avril 2000 au 31 mars 2003 adressé à Air France des rappels de TVA pour un montant de plus de 4 millions d'euros, sans compter les intérêts de retard de plus d'un million d'euros. Les juridictions administratives ont rejeté les prétentions d'Air France. L'affaire est venue devant le Conseil d'État comme juge de cassation.

2^o espèce. Brit'Air faisait du transport aérien dans le cadre d'un contrat de franchise. Air France était chargée de la commercialisation et de la gestion de la billetterie. C'est Air France qui percevait le prix du billet, ce prix était

ensuite reversé au transporteur pour chaque passager transporté. En ce qui concerne les billets vendus mais non utilisés, Air France versait à Brit 'Air une compensation forfaitaire annuelle. Le fisc a demandé à Brit' Air des rappels de TVA portant sur les sommes d'argent des billets non utilisés reçues d'Air France.

L'arrêt considère que la compagnie réalise la prestation de transport dès lors qu'elle met le passager en mesure de bénéficier de la prestation de transport, que le client en profite ou non.

Le prix payé par le passager défaillant et conservé par la compagnie n'est pas une indemnité visant à réparer un dommage subi par la compagnie non soumise à TVA.

Il ne s'agit pas non plus d'arrhes, qui ne sont pas soumises à TVA. Les compagnies, d'ailleurs, se réservent la possibilité de revendre le service non utilisé à un autre passager, sans être tenues de rembourser le prix au client initial.

Il y a rémunération. La TVA est due du moment que le billet a été émis et payé, même si les passagers n'ont pas utilisé les billets et s'ils ne peuvent pas en obtenir le remboursement.

La TVA acquittée au moment du billet d'avion par le passager (qui n'a pas utilisé son billet) devient exigible au moment de l'encaissement du prix du billet, que ce soit par la compagnie aérienne, ou par un tiers agissant en son nom propre, mais pour le compte de la compagnie.

Concernant les rapports entre le franchiseur Air France et le franchisé Brit'Air, la cour décide que la somme forfaitaire constitue une somme imposable.

§ II. Les obligations du transporteur de personnes

Le contrat de transport mérite, si on croit l'art. 1111-1 issu de la réforme du code civil, réalisée par l'ordonnance du 10 février 2016, d'être qualifié de contrat à exécution instantanée, puisque l'obligation du transporteur peut s'exécuter en une prestation unique.

Voir l'étude, quelque peu sceptique sur l'intérêt d'introduire la distinction dans le code civil, publiée par le professeur Matthieu Poumarède, à la Revue des contrats, septembre 2015, p. 738, article 112d7.

I. L'obligation d'acheminer le passager à destination

C'est le noyau dur de l'engagement contractuel.

En contrepartie d'un prix en argent, la compagnie prend l'engagement de déplacer le passager d'un point à un autre du globe.

Le confort des vols est variable selon les compagnies.

Le service est réduit à sa plus simple expression dans les Low Cost.
Le luxe de jadis de la navigation maritime et aérienne appartient à l'histoire.

Le transporteur manque à son obligation s'il refuse l'accès de l'avion à un passager muni d'un billet et d'une réservation.

1^o Civile, 5 mars 2015, n^o 14-11066 : des époux ont retenu des billets, chacun à son nom, pour un vol aller et retour Orly/Toulon. Ils sont victimes d'un refus d'embarquement. Ils ne faisaient pas apparemment la preuve de leur état conjugal pour bénéficier d'un tarif préférentiel. Demande a posteriori d'indemnisation. Rejet de la demande par la juridiction de proximité : les époux ne démontraient pas qu'ils étaient porteurs du document qu'il leur appartenait de produire lors de l'embarquement pour bénéficier d'un tarif préférentiel.

Cassation pour interversion de la charge de la preuve : les époux possédaient un titre de transport, il incombait à Air France - qui contestait leur droit d'embarquer à raison de l'absence de justification des conditions dont dépendait le bénéfice du tarif - d'apporter la preuve que les demandeurs n'avaient pas présenté les justifications nécessaires.

Il y a également dans cette affaire un débat pour savoir si le refus d'embarquement a été motivé par le défaut de la preuve de leur état matrimonial ou une grève du personnel conduisant pour des raisons de sécurité à refouler un certain nombre de passagers.

Le transporteur est également en défaut s'il annule le vol, par exemple parce que le nombre de passagers ayant réservé est insuffisant. On verra infra que la réglementation européenne sanctionne, outre le retard, l'interdiction de monter à bord (refus d'embarquement) et l'annulation du vol.

II. L'obligation d'assistance et de sécurité incombant au transporteur.

- A. Le transporteur doit assurer la sécurité des passagers durant toute l'exécution du contrat, dès qu'il les a pris en charge. En matière aérienne, le passager s'abandonne entre les mains du transporteur, il perd une partie de son autonomie. Le transporteur a pris en charge une personne a priori en bonne santé, il ne doit pas acheminer à destination un cadavre !

(Nous n'avons pas l'audace de justifier par l'idée de solidarisme contractuel les obligations d'entraide et de sympathie que le droit moderne met à la charge des transporteurs envers leurs passagers, cf. Yves Lequette, Retour sur le solidarisme : le rendez-vous manqué des solidaristes français avec la dogmatique juridique, Mélanges Jean Hauser, 2012, p. 879 ; aux mêmes Mélanges, p. 905, Denis Mazeaud, La bataille du solidarisme contractuel : du feu, des cendres, des braises ...)

Le bien-fondé de l'obligation de sécurité est plus manifeste encore en matière aérienne que dans le transport terrestre. Même si l'étendue et la nature ne sont pas identiques et même si les décisions récentes atténuent la réalité de cette obligation lorsque l'accident corporel n'est pas accidentel.

L'obligation de sécurité est de résultat lorsque le passager se trouve à bord de l'appareil aérien ainsi que durant les opérations d'embarquement et de débarquement, le régime prévu par la convention de droit uniforme est applicable.

Le reste du temps, elle n'est que de moyens : voir la jurisprudence rendue à propos des passagers faisant une escale non annoncée à Koweït alors que l'armée irakienne faisait la conquête de l'émirat, ces passagers ayant été faits prisonniers par l'armée de Saddam Hussein et libérés après plusieurs semaines de captivité. 1^o Civile, 15 juillet 1999, RTDC 1999.843 obs. Jacques Mestre. On peut soutenir qu'en l'espèce le dommage était lié au déroulement du vol aérien, le transporteur anglais était imprudent en organisant une escale à Koweït alors que la guerre était imminente. Il aurait dû ne pas s'approcher en vol d'une zone de guerre.

- B. L'Europe édicte des obligations spécifiques d'assistance en faveur des personnes handicapées prévues par le Règlement n^o 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Toute discrimination fondée sur le handicap ou la mobilité réduite est interdite.

Ces obligations ont un coût. Certains transporteurs peuvent penser à évincer ce dispositif.

La compagnie aérienne s'expose à des sanctions pénales si elle s'obstine à méconnaître les obligations d'assistance à fournir aux passagers handicapés.

Criminelle, 15 décembre 2015, n° 13-81586, Dalloz 2016.828 note Stéphane Detraz : La société EasyJet est condamnée à 70 000 euros d'amende pour refus de fournir une prestation de services à raison d'un handicap et offre d'une prestation de service subordonnée à une condition discriminatoire. La compagnie se refusait, à la différence des autres compagnies aériennes, à former son personnel à la fourniture d'une assistance aux personnes handicapées. Elle avait refusé à Roissy de prendre des personnes à fauteuil roulant.

Le règlement européen de 2006, art. 3, interdit aux transporteurs tout refus de transport d'une personne handicapée, il leur impose une obligation d'assistance.

Une dérogation est prévue à l'article 4, justifiée par des motifs de sécurité imposés par le droit, absents en l'espèce. La dérogation, en son domaine, autorise alors le transporteur à exiger, au nom de la sécurité, la présence d'une personne pour accompagner et fournir l'assistance requise à la personne invalide.

Dans cette affaire, a été également condamnée en appel Europe Handling agissant en sous-traitance. Cette société appliquait les consignes données par le transporteur. Elle n'ignorait pas que la compagnie avait pour souci de limiter ses coûts de fonctionnement.

Le transporteur qui ne respecte pas les obligations fixées par le règlement n° 1107/2006 encourt également une amende administrative, article R. 330-20 point 8 CAC.

III. L'obligation d'exactitude, de célérité et de ponctualité

L'une des caractéristiques de la navigation aérienne est de faire fi des frontières naturelles et politiques et de franchir sans encombre les massifs montagneux, les détroits et les océans.

La caractéristique ordinaire du transport aérien, dans l'aviation commerciale, est l'avantage de la rapidité, la vitesse d'un avion est décuplée par rapport à celle d'un coche à eau ou d'un paquebot.

On peut donc estimer que le transporteur aérien assume au moins implicitement et ordinairement une obligation de rapidité et de célérité.

(On doit faire acception des vols de montgolfières ou de planeurs, où une certaine lenteur est recherchée ! Il s'agit a priori de vols locaux à caractère ludique qui n'ont pas une vocation internationale)

Le vol aérien commercial est en général enfermé dans une période de temps préétablie, le transporteur publie des horaires.

Les transporteurs fixent ordinairement un horaire de départ, un horaire d'arrivée. Les horaires sont publics dans le transport aérien public.

Les transporteurs refusaient dans leurs conditions contractuelles de garantir les horaires. Les horaires étaient communiqués à titre indicatif.

Les tribunaux français avalisaient, sauf abus caractérisé, cette pratique des affaires.

Les choses ont évolué depuis plusieurs années, les transporteurs, sous l'influence du droit de la consommation, sont désormais tenus à une discipline à laquelle ils n'étaient pas habitués, ils sont tenus de respecter les horaires du vol annoncés.

Les situations concrètes face au retard peuvent varier.

Le plus souvent le passager aérien recherche un point de destination, il cherche la rapidité, il espère être rendu à destination le plus tôt possible. S'il parvient à destination avec retard, il subit certes un désagrément, il connaît une gêne, mais sans conséquences catastrophiques.

La solution est différente quand le client entend parvenir à un instant précis à destination, il a une correspondance à prendre, il doit passer un examen ou un concours dont dépend son avenir professionnel, il a un important rendez-vous d'affaire. Le retard peut priver le déplacement de sa raison d'être.

Le tribunal de Paris dans un jugement du 31 janvier 2012 déclare abusive la clause aux termes de laquelle les horaires ne sont pas garantis et ne font pas partie du contrat de transport ; dès lors que les dates et heures de vol ont été acceptés et le contrat conclu, ces éléments présentent un caractère contractuel qui interdit au professionnel de les modifier unilatéralement. Le contrat doit être exécuté de bonne foi.

L'incidence des correspondances est un facteur aggravant d'incident et de désagrément : c'est la situation fréquente de l'opération de transport qui est scindée en deux ou plusieurs vols successifs : quand le passager se présente à l'embarquement pour le vol ultérieur, l'avion a peut-être déjà décollé ou le transporteur n'accepte plus de passagers à raison du départ imminent.

Le départ avant l'heure

Si tous les passagers ayant réservé sont présents, il arrive parfois que le transporteur n'attende pas l'heure de départ annoncé, il décolle par anticipation sur l'horaire.

Certains clients du transporteur risquent parfois de se présenter, l'avion ayant déjà décollé. Le transporteur pour des causes diverses décide faire partir l'appareil plus tôt que prévu par les horaires.

Certains passagers montés à bord peuvent se plaindre d'arriver trop tôt à destination.

Difficile de parler d'annulation du vol, le vol a été organisé ; il n'y a pas retard, retard évoque un déplacement effectué ultérieurement, postérieurement à l'heure dite ; il n'y a pas de refus d'embarquement, l'avion a décollé, il n'y a pas de pilote ou d'hôtesse pour éconduire les passagers qui ne sont pas arrivés très tôt à l'avance et leur interdire de monter dans la carlingue. On est tout simplement à notre sentiment en présence d'une hypothèse d'inexécution du contrat ne relevant ni de la convention de Montréal ni du règlement communautaire n° 261/2004 du 11 février 2004, mais du droit commun. Ce qui ne devrait pas faire peur au juriste, ce n'est pas parce que le règlement et que la CM ne s'appliquent pas que justice ne sera pas rendue. Le transporteur fournit des horaires, il se doit de les observer.

Le Landgericht de Hanovre avait le 14 février 2014 interrogé la CJUE pour savoir si le départ anticipé entrait dans le domaine du règlement, TUIfly c. Harald Walter, C-79/14. L'affaire a été radiée le 19 juin 2014.

L'Amtsgericht de Düsseldorf relance le débat dans une demande de décision préjudicielle du 16 avril 2019, affaire EUflight c. Eurowings, C-345/19. La juridiction germanique demande si, sur un vol réservé, les passagers dont l'avion a décollé plus d'une heure avant l'heure de départ prévue ont droit par analogie, avec la situation du retard, à une indemnisation sur le fondement du règlement n° 261/2004.

La pratique de la navigation aérienne prend l'heure en considération.

L'heure programmée de départ du bloc. L'heure estimée de départ du poste de stationnement est l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef commencera à se déplacer pour le départ.

L'heure effective de départ du bloc : l'aéronef quitte le poste de stationnement, par repoussage ou aux moteurs

L'heure effective de décollage : l'aéronef a quitté la piste, train rentré.

L'heure d'arrivée prévue : l'heure à laquelle il est estimé dans les vols à vue que l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome ; dans les vols IFR, c'est soit l'heure à laquelle il est estimé que l'aéronef arrivera à la verticale du point désigné et qu'une procédure d'approche aux instruments sera amorcée, soit si l'aérodrome ne dispose pas d'aide à la navigation, l'heure à laquelle l'aéronef arrivera à la verticale de l'aérodrome.

L'heure effective d'atterrissage : l'aéronef a atterri, il effectue la prise de contact avec la piste.

L'heure programmée d'arrivée au bloc : l'heure à laquelle est programmée l'arrivée de l'aéronef à la porte de débarquement - qui est le premier poste de stationnement occupé par l'aéronef à son arrivée

L'heure effective d'arrivée au bloc : l'heure à laquelle les freins de stationnement ont été enclenchés à la porte de débarquement.

Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004

Nous verrons longuement infra que la jurisprudence de la CJUE a attribué, contra legem, au voyageur victime d'un important retard à l'arrivée à la destination finale - au titre d'une perte de temps irréversible - un droit à indemnisation forfaitaire. On retient en général un retard de 3 heures à l'arrivée. Pour déterminer s'il y a retard de plus de trois heures, il faut évidemment prendre en considération l'heure d'arrivée figurant sur le billet et l'heure d'arrivée effective. La question se pose donc de savoir comment détermine-t-on l'heure effective d'arrivée. Le Landesgericht de Salzbourg a fait le 12 août 2013 une demande de question préjudicielle, C-452/13, Germanwings c. Ronny Henning. S'agit-il de l'heure à laquelle l'avion pose ses roues sur la piste d'atterrissage ? S'agit-il de l'heure d'arrivée au bloc ? S'agit-il de l'heure

d'ouverture de la porte de l'avion ? Le passager se rendait de Salzbourg à Cologne. L'arrivée était prévue à 14 H 40. L'avion avait décollé avec retard. Les roues de l'avion avaient touché la piste à 17 H 38, mais l'avion n'avait gagné sa position de stationnement qu'à 17 H 43, soit 3 H 03 après l'heure d'arrivée prévue.

La CJUE a statué dans un arrêt rendu le 4 septembre 2014, Revue de droit des transports, octobre 2014, commentaire 64 par Vincent Correia, Responsabilité civile et assurances n° 10, octobre 2014, alerte 30 par Laurent Bloch, RTD européen 2015.419 obs. L. Grard, Revue des contrats 31 mars 2015, p.138, obs. Aline Tenenbaum, D. 2015.1300 obs. Kenfack. Elle retient comme heure d'arrivée le moment d'ouverture d'au moins une des portes de l'avion. Les passagers sont alors autorisés à abandonner l'appareil, à quitter un espace confiné et à reprendre leurs activités habituelles.

Le droit européen, dans le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004, met à la charge du transporteur aérien effectif un certain nombre d'obligations de faire en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard se réalisant au départ, le transporteur doit prendre ses passagers en charge, il est tenu d'une obligation d'assistance : fournir des boissons, autoriser un appel téléphonique gratuit, procurer un séjour à l'hôtel si l'attente se prolonge.

[Le droit américain prévoit un système analogue en matière aérienne, en transport interne et désormais en transport international]

(Thomas Whalen, EU Regulation n° 261 and the US Department of Transportation ..., Annales de droit aérien et spatial 2013 p. 491 à 513)

[Il existe des règles européennes analogues dans les autres branches de transport : ferroviaire, maritime, routière ... règlement n° 181/2011 du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar]

Le règlement s'applique non seulement aux passagers des vols réguliers mais également aux passagers des vols non réguliers et des vols faisant partie de circuits à forfait.

La notion de vol doit être distinguée de l'opération de transport. L'opération de transport peut être simple et se ramener à un vol unique, le transport peut être plus complexe et être composé d'une série et d'une succession de plusieurs vols. On peut être en présence d'un transport simple ou d'un transport avec correspondances ou d'un transport aller- et- retour. Le règlement envisage principalement l'incident survenant en amont, c'est à dire avant le départ programmé d'un vol, même si la jurisprudence accorde désormais un droit à indemnisation à la victime d'un retard important à la destination finale, c'est-à-dire à l'arrivée.

Loïc Grard, Voyages aériens : les nouveaux droits des passagers. Vision européenne, Mélanges Christian Scapel, p. 235-255

Mathieu Vaugeois, Les droits des passagers aériens de l'Union européenne, Annales de droit aérien et spatial, 2012, Montréal, p. 445

Fabien Le Bot, La protection des passagers aériens dans l'Union européenne. Réflexions sur l'interprétation du droit dérivé par la Cour de Justice, RTD européen 2013.753

Amélie Jouandet, L'émergence d'un droit du voyageur dans le ciel européen, in Variations juridiques sur le thème du voyage, Presses de l'Université de Toulouse I Capitole, avril 2015, p. 283

Les incidents envisagés : il s'agit d'une inexécution individuelle ou collective du vol ou d'une mauvaise exécution du transport quant à sa durée.

LE REFUS D'EMBARQUEMENT

Le règlement n° 295/91, aujourd'hui abrogé, assurait déjà la protection des voyageurs se heurtant à un refus d'embarquement.

Le règlement n° 261/2004, à sa suite, envisage le refus d'embarquement opposé au voyageur qui s'est présenté à l'embarquement.

Certains refus d'embarquement relèvent du droit commun et sont pleinement légitimes.
D'autres entrent dans le domaine du règlement n° 261/2004.

- i. Les refus d'embarquement pleinement autorisés indépendamment des dispositions du règlement européen

La justification du refus raisonnable d'embarquement :
il s'agit d'hypothèses où le transporteur peut légitimement interdire au passager de monter à bord.

Il s'agit de refus d'embarquement pour lesquels les faveurs du règlement européen envers le passager consommateur ne jouent pas.

Si le candidat au voyage ne détient pas le billet lui permettant de bénéficier du transport, il se heurtera à un refus d'embarquement.

Certains refus d'embarquement peuvent être justifiés avec raison, notamment pour des raisons de santé, de sûreté, de sécurité ou de documents de voyage inadéquats : passager non titulaire d'un visa, passager violent ou en état d'ébriété. En ce cas, le bénéfice du règlement est refusé, en totalité, au passager qui est victime d'un refus raisonnable d'embarquement. Ce passager n'a droit à aucune protection en provenance du droit européen.

Dans l'affaire Finnair, l'avocat général Yves Bot estime que le refus d'embarquement opposé au passager - pour permettre l'accès à bord de passagers en souffrance à Barcelone du fait d'une annulation d'un vol antérieur - ne pouvait être en l'espèce justifié et légitime.
L'avocat général estimait que les causes de justification - dont le transporteur pourrait se prévaloir - ne devraient concerner que des motifs liés à la situation personnelle du passager. Ce qui est peut-être un peu trop restrictif. L'arrêt du 4 octobre 2012 s'abstient de prendre nettement parti sur ce point.
À juste titre, l'arrêt indique que la survenance de circonstances extraordinaires est sans incidence en cas de refus d'embarquement sur les droits des passagers victimes du refus à obtenir indemnisation et à assistance. Ce qui est une application du règlement pris à la lettre. Cf. infra à propos des motifs d'exonération de responsabilité.

Dans son arrêt rendu le même jour dans l'affaire German Rodriguez Cachafeiro c. Iberia, la CJUE prend la peine de préciser que dans les circonstances de l'espèce, le transporteur aérien n'avait aucune raison d'opposer pour un motif opérationnel un refus, sur le second vol, à ses 2 clients. Le motif avancé par le transporteur n'était aucunement imputable aux passagers.

Le Landgericht de Francfort sur le Main interroge le 29 juin 2012 la CJUE sur la notion de refus d'embarquement raisonnablement justifié, C-316/12, il demande si le motif raisonnable de refus tient uniquement à la personne du passager (un refus subjectif, ad hominem) ou pour des considérations contractuelles ou d'intérêt public, ou si le refus raisonnable peut tenir à des motifs étrangers à la personne du passager, comme les cas de force majeure. JOUE du 29 septembre 2012. À notre avis la seconde branche de l'alternative ne doit pas être retenue sous peine de priver sans raison (sic) le passager du statut protecteur prévu en cas de refus d'embarquement. Affaire radiée le 4 décembre 2012.

La CJUE est invitée à donner son interprétation concernant un refus d'embarquement opposé à un passager à raison de documents de voyages inadéquats, alors qu'une décision judiciaire ultérieure décide que les documents étaient conformes et que le refus d'embarquement était contraire au droit de l'UE. Affaire C-584/18, D.Z. c. Blue Air. JOUE du 10 décembre 2018. Plaidoirie le 12 septembre 2019. Le passager peut-il bénéficier de l'indemnisation ?

ii. Les refus d'embarquement régis par le règlement européen : des refus tolérés par le règlement

α) Les refus d'embarquement relevant du règlement n° 261/2004

La notion de refus d'embarquement

Le refus d'embarquement est défini, à l'article 2 lettre j, comme le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement ...

L'avion va décoller, le vol sera exécuté, mais certains passagers ayant pourtant réservé se voient refuser l'accès à bord. Dans certaines hypothèses, le passager pourtant admis à monter à bord est ensuite contraint, éventuellement par la force, à sa honte, de quitter l'appareil aérien et de redescendre à terre. Certains pourraient penser qu'il n'y a pas alors au sens strict du terme refus d'embarquement, le passager a été embarqué, et ensuite débarqué.

La presse a évoqué en avril 2017 la situation d'un passager américain forcé manu militari et avec quelques préjudices

corporels, à quitter le fauteuil sur lequel il était installé, ce qui avait suscité l'émoi des internautes. Il avait pourtant été autorisé dans un premier temps à embarquer. Le transporteur voulait, dit-on, réserver des places pour certains de ses pilotes.

Les différents cas de refus d'embarquement

L'hypothèse la plus fréquente de refus d'embarquement et celle à laquelle on pense en premier, c'est celle de la sur réservation. Les compagnies veulent remplir leurs avions, elles répugnent à organiser des vols avec des avions à demi vides. Les transporteurs délivrent aussi plus de billets qu'il n'y a de sièges disponibles. L'expérience prouve que certains clients se désistent, le transporteur espère ainsi pouvoir transporter tous les passagers qui se présentent. Il arrive que le nombre des désistements soit mince et que les candidats au voyage soient plus nombreux qu'envisagé. D'autres hypothèses peuvent se présenter où un refus est opposé au passager : un incident technique survient, on change d'avion, les sièges disponibles dans l'avion de remplacement sont insuffisants. L'avion va décoller, mais un ou plusieurs passagers ayant réservé devront rester à terre. Le vol n'est pas annulé, mais en ce qui concerne les passagers obligés de rester au sol l'opération est négative, le transporteur refuse d'assumer l'obligation de déplacer le voyageur qu'il avait prise en lui délivrant un billet pour un vol déterminé.

Dans l'affaire Finnair c. Lassooy, C-22/11, on s'est interrogé sur la définition du refus d'embarquement. Un passager avait réservé un billet sur un vol Barcelone - Helsinki, il n'est pas autorisé à monter à bord. Le transporteur a préféré faire embarquer, sur ce vol, des voyageurs victimes l'avant-veille d'une annulation de vol consécutive à une grève à l'aéroport catalan. L'avocat général Yves Bot dans ses conclusions du 19 avril 2012 estime, à juste titre, que le refus d'embarquement visé par le règlement englobe non seulement le refus d'embarquement entraîné par la pratique de la sur réservation, mais également les refus motivés par des motifs opérationnels. La CJUE a statué par un arrêt du 4 octobre 2012. Le législateur ne limite pas le refus d'embarquement à la seule hypothèse du refus pour cause de sur-réservation, il a conféré au refus un sens large, il vise l'ensemble des hypothèses dans lesquelles un transporteur refuse de transporter un passager.

Le juge de la Corogne, C-321-11, affaire German Rodriguez Cachafeiro c. Iberia, demande le 28 juin 2011 à la CJUE s'il y a un refus d'embarquement dans le cas suivant. Il s'agissait d'un transport entre La Corogne et Saint Domingue composé de deux vols, le premier vol La Corogne/ Madrid a subi un retard imputable à Iberia, la compagnie refuse ensuite l'embarquement pour le second vol Madrid /Saint Domingue : elle prévoyait à tort que les passagers n'arriveraient pas à temps pour ce second vol, les places des passagers sur le second vol avaient été entre-temps attribuées à d'autres passagers. Iberia refuse d'indemniser les deux passagers venant de Galice. A priori il y a eu un retard sur le premier vol, et refus d'embarquement sur le second. C'est ce que décide la CJUE dans un arrêt du 4 octobre 2012.

L'annulation de réservation et le transfert autoritaire sur un autre vol

On se demande s'il faut assimiler à un refus d'embarquement l'hypothèse dans laquelle le transporteur transfère de son propre mouvement sur un autre vol un passager qui avait pourtant effectué une réservation. Une telle hypothèse relève du règlement [le règlement s'applique, décide l'article 3, à condition que les passagers aient été transférés par le transport aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possèdent une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison] sans que celui-ci précise s'il faut y voir un refus d'embarquement, une annulation de vol ou un retard. On pourrait songer à y voir un retard, du moment que le passager arrive à destination avec plus de trois heures de retard par rapport au vol initial. Mais un retard suppose a priori un vol normalement accompli, le passager bénéficiant d'une réservation qui n'a pas été remise en cause. Il est difficile d'y voir une annulation, à moins que le vol ne soit jamais organisé et que le voyageur ait été transféré unilatéralement par le transporteur sur un autre vol. Reste la possibilité d'y voir un refus d'embarquement pour une circonstance indépendante de la volonté du voyageur ; le passager dont la réservation initiale a été transférée se présenterait-il à l'embarquement qu'il se verrait en effet opposer un refus de monter à bord, puisque le transporteur a transféré la réservation sur un autre vol.

L'Amtsgericht de Hanovre pose, le 7 novembre 2016, une question préjudicielle à la CJUE, Ross Nagel et Alexander Schröder c. TUIfly, affaire C-562/16. Il demande si ce transfert de réservation offre au passager les droits d'un passager, victime d'un refus d'embarquement, dans l'hypothèse en particulier où l'auteur de la modification serait, non le transporteur, mais l'organisateur du voyage.

On retrouve la même problématique avec la demande de décision préjudicielle présentée le 27 février 2019 par le Landgericht de Francfort sur le Main, affaire C-191/19, OI c. Air Nostrum.

Un passager dispose d'une réservation confirmée pour un vol précis, qui a été réalisé. Contre sa volonté, il se voit attribuer une place sur un vol ultérieur. Y- a-t-il refus d'embarquement ?

Nous aurions tendance à répondre dans un sens positif.

La juridiction demande si le passager a droit à l'indemnité prévue en cas d'annulation.

Il nous semble qu'il a droit à l'indemnité prévue en cas de refus d'embarquement. Art. 4 § 3 : S'il refuse des passagers à l'embarquement, le transporteur aérien indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7.

β) Les obligations imposées au transporteur en cas de refus d'embarquement non justifié. Art. 4.

Nous supposons que le refus d'embarquement n'est pas de plein droit légitime. Le candidat au voyage n'est pas ivre, il détient les documents de voyage, passeport, visa ... Le transporteur adresse à un ou plusieurs clients un refus de laisser embarquer ; le vol sera effectué, il n'est pas annulé, mais la compagnie refuse d'effectuer la prestation individuelle de transport correspondant à la réservation. Le principe de réalité commande de sortir rapidement de l'incertitude. L'avion va décoller, tous ceux qui avaient réservé ne vont pas pouvoir faire le voyage, certains vont rester au moins temporairement à terre. Le règlement donne la préférence à une sortie pacifique de crise, le transporteur va susciter chez certains voyageurs des abandons de réservation en contrepartie de certains avantages librement débattus. Si ce parti ne peut être retenu ou si le nombre des clients renonçant à un départ immédiat est insuffisant, le règlement permet implicitement au transporteur de pratiquer le refus d'embarquement et de l'opposer à certains candidats voyageurs. Les victimes du refus d'embarquement deviennent alors titulaires de certains avantages. Elles obtiennent une créance contre le transporteur refusant de les faire monter à bord et de les transporter comme il avait été convenu.

L'obligation pour le transporteur d'informer pleinement le passager sur ses droits, art. 14.

Le traitement du refus d'embarquement

Premier temps. L'appel à des volontaires : des passagers s'étaient présentés à l'embarquement, mais sollicités ils acceptent de renoncer à leur réservation confirmée. Le transporteur leur accorde en échange certaines prestations dont le règlement ne précise pas la nature : elles sont déterminées par un accord entre le transporteur et les passagers qui acceptent de renoncer au vol qu'ils avaient réservé. Il peut s'agir de l'allocation d'une somme d'argent ou de billets gratuits.

Ceux qui acceptent de renoncer ont droit à l'assistance de l'article 8 : remboursement du billet ou réacheminement ultérieur.

Le succès du volontariat.

Second temps. L'échec du volontariat : il n'y a pas eu de volontaire s'étant sacrifié, ou bien leur nombre est insuffisant. Il est impossible d'embarquer la totalité des passagers disposant d'une réservation.

Le transporteur peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.

Le transporteur est alors obligé de faire une proposition au voyageur resté à terre. L'article 8 prévoit soit possibilités.

Le passager qui est victime du refus a le choix entre exiger le remboursement du billet ou accepter un réacheminement ultérieur vers sa destination finale.

Le passager a ainsi le droit de se retirer du rapport contractuel : s'il exige le remboursement du billet, le contrat de transport est résilié. Le voyageur renonce au voyage ou recherche par lui-même un vol de remplacement auprès d'un autre transporteur.

Mais le passager peut aussi s'il le souhaite demeurer en relation contractuelle avec le transporteur qui a alors l'obligation de l'acheminer ultérieurement. L'art. 8 prévoit deux modèles de réacheminement :

Soit un réacheminement vers la destination finale dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais ;

Soit un réacheminement vers la destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure à leur convenance sous réserve de la disponibilité des sièges.

Il parviendra ainsi, plus ou moins rapidement, à destination, grâce un réacheminement soit opéré par le transporteur, soit par un concurrent proposé par le transporteur primitif. L'itinéraire peut varier. Si le vol refusé était direct, le vol proposé sera éventuellement avec correspondance.

CJUE, 29 juillet 2019, affaire Rus c. Blue Air, C-354/18 : deux personnes avaient réservé auprès de Blue Air deux billets d'avion pour se rendre le 6 septembre 2016 de Bacau (Roumanie) à Londres, où ils travaillaient. Ils sont informés au moment du départ d'un changement d'avion, dont la capacité est réduite en comparaison avec celle de l'avion primitivement envisagé. L'embarquement leur est refusé. Les voyageurs prendront finalement un autre vol desservi par le même transporteur, mais seulement le 11 septembre. Les passagers bénéficient ainsi d'un réacheminement, apparemment du 1^{er} modèle. Le voyageur est victime d'une retenue sur salaire, il écope d'un blâme infligé par son employeur. D'où le contentieux.

Le voyageur doit être mis en situation d'exercer efficacement ses droits.

Le transporteur effectif doit présenter aux passagers des informations complètes sur toutes les possibilités de réacheminement

Le voyageur n'a pas à se substituer au transporteur pour trouver une solution. Il n'a pas l'obligation de contribuer activement à la recherche des informations.

S'il y a contentieux, c'est au transporteur effectif qu'il appartient de prouver que le réacheminement s'est effectué dans les meilleurs délais.

[Rien n'interdit cependant au passager, pensons-nous, de faire preuve d'ingéniosité et de dynamisme. La débrouillardise n'est pas un défaut.]

Le passager qui est en attente du vol ultérieur se voit conférer un droit à une assistance : rafraîchissements, hébergement à l'hôtel, deux appels téléphoniques.

(On verra plus tard en étudiant la responsabilité du transporteur aérien qu'il y a place pour une indemnisation à la charge de ce dernier en faveur du passager non admis, contre son gré, à monter à bord.)

La réglementation relative au refus d'embarquement semble dans l'ensemble bien appliquée et ne suscite guère, à la différence des hypothèses d'annulation du vol ou de retard, de contentieux.

L'ANNULATION DU VOL

i. La définition

Art. 2 lettre l

L'annulation de vol, si le vol programmé n'est pas effectué, est caractérisée. Des passagers disposaient de places réservées, mais l'avion ne décolle pas.

M. Correia, Jurisclasseur fascicule 930, n° 70, envisage deux types d'annulation.

L'annulation pour cause technique.

L'annulation comme mesure de gestion, le transporteur préférant annuler le vol plutôt que de déplacer un trop petit nombre de passagers.

L'une des difficultés a consisté à bien distinguer l'annulation du vol du retard.

La distinction avait jadis un grand intérêt, le voyageur victime d'une annulation de vol était, quant à l'indemnisation

offerte par le règlement européen, dans une meilleure situation que celui victime d'un retard. L'évolution jurisprudentielle a fait perdre à la distinction une grande partie de son intérêt.

C'est avec l'arrêt *Sturgeon* que la Cour de justice a précisé la notion d'annulation de vol. Selon l'arrêt *Sturgeon* du 19 novembre 2009, à la différence du retard de vol, l'annulation est la conséquence du fait qu'un vol prévu initialement n'a pas été effectué. Il y a annulation du (1^{er}) vol si la programmation du vol est abandonnée et si les passagers rejoignent leur destination grâce à un autre vol également programmé. Ne sont pas jugés déterminants les avis donnés par le personnel ou sur l'écran, ou le fait que les passagers récupèrent leurs bagages ou qu'on leur délivre de nouvelles cartes d'embarquement.

Il y a également annulation du vol d'après la jurisprudence lorsqu'il y a un incident technique au début du vol après le décollage et que l'avion revient à l'aérodrome de départ sans décoller à nouveau : CJUE 13 octobre 2011, C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez et autres c. Air France*, D. 2011.2591 obs. X. *Delpech*, D. 2012 note Ghislain Poissonnier. Le vol programmé allait de Roissy à Vigo ; quelques minutes après le décollage, le pilote décide de faire demi-tour à raison d'une défaillance technique, l'avion n'a pas décollé à nouveau, il n'est pas arrivé avec retard à destination. Les passagers ont dans l'ensemble gagné leur destination le lendemain. Air France ne leur a donné aucune assistance ; Air France n'a pas pris à sa charge les frais d'hébergement. Un vol n'est accompli que si l'avion parvient à destination. L'annulation ressort d'une situation de fait. La programmation initiale avait été abandonnée.

L'escale non programmée

La Cour de justice avait été interrogée une première fois pour déterminer si le vol sans escale, non-stop, transformé unilatéralement en vol avec escale correspond, au regard du règlement européen, à une annulation de vol. Le vol effectivement réalisé était parti sous le numéro du vol initial, mais il n'avait pas été réalisé comme prévu, une escale avait été programmée avant le décollage, le vol a été effectué avec un autre aéronef et avec une autre compagnie aérienne en sous-affrètement.

Demande présentée le 20 décembre 2013 par le Landgericht de Francfort sur le Main, *Condor c. Plakolm*, C-680/13. Le vol primitif avait été, nous semblait-il, annulé, un vol de remplacement avait été organisé, une escale avait été introduite. Le changement d'avion n'est pas à lui seul déterminant, ni à la limite le changement de transporteur. Ces trois innovations sont le signe de la nouveauté. Radiation de l'affaire par une ordonnance du 16 mai 2014, JOUE du 11 août 2014.

Une nouvelle demande de décision préjudicielle a été ultérieurement formulée sur la base de faits similaires : l'espèce concerne un vol entre la Bulgarie et l'Allemagne, une escale non prévue a été effectuée à Prague, l'avion a atterri au lieu de destination, Dresde, avec un retard de deux heures et 20 minutes.

Le voyageur ne pouvait donc obtenir aucune indemnisation sur le fondement du droit prétorien européen pour retard. Pour qu'il y ait retard donnant lieu à la pénalité inventée par l'arrêt *Sturgeon*, il aurait fallu que le retard soit supérieur à 3 heures.

La passagère demande alors 250 euros à raison de l'annulation du vol qui avait été convenu. Le vol n'excédait pas 1500 km.

Il est évident que pour un profane le vol n'avait pas été annulé, mais exécuté selon des modalités distinctes de celles primitivement annoncées.

L'imagination juridique s'éloignait souvent du discours commun, il n'était pas interdit de soutenir que le vol convenu avait été annulé et remplacé par un vol avec escale.

L'Amtsgericht de Dresde demande alors s'il y a eu annulation de vol, 19 janvier 2016, *Ute Wunderlich c. Bulgarian Air charter*, C-32/16, JOUE du 10 mai 2016.

Pour l'engagement contractuel portait sur un vol sans escale, ce vol sans escale n'a pas été exécuté, il a donc été annulé. Le transporteur a programmé à la place un vol de substitution comportant une escale commerciale, des passagers ont alors débarqué à l'escale, des passagers sont montés. Le vol primitif a été déprogrammé, un nouveau vol a été programmé à sa place. En ce qui concerne le confort d'un passager, ce n'est pas la même chose que de bénéficier d'un vol direct ou d'un vol doté d'une escale. C'est un vol avec des caractéristiques distinctes du projet primitif qui a été en fait effectué. Quand un transporteur programme un vol, la prévision ou l'absence d'escale est un élément catégorisant.

Contre : le vol primitif n'a pas été annulé, le vol promis a été effectué, il y a identité quant au point de départ et de destination en ce qui concerne ce qui a été promis et ce qui a été fait, l'insertion de l'escale a un caractère secondaire qui

ne remet pas en cause le maintien du vol primitivement convenu. Avec escale ou non, le vol promis a été effectué. La première opinion nous semblait plus convaincante, du moins si le transporteur insère de sa propre initiative une escale à caractère commercial.

(La présence d'une escale technique ne devrait pas modifier la nature du vol entrepris, la sécurité prime, le plan de vol implique que l'aéronef fasse escale s'il y a nécessité)

Une ordonnance de la 8^e chambre de la CJUE du 5 octobre 2016, JOUE du 19 décembre 2016, C 475/9, D. 2017.1448 obs. Kenfack, se prononce en faveur de la seconde opinion. Un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue, mais qui a donné lieu à une escale non programmée, ne peut être considéré comme annulé. L'élément essentiel est l'accomplissement d'un vol entre deux points, Bourgas et Dresde. Ce vol a été accompli, l'itinéraire a été observé. Les passagers n'ont pas été transférés sur un autre vol. Le vol n'a pas été déprogrammé. La non-programmation initiale de l'escale n'a pas remis en cause la programmation de ce vol. La CJUE s'abstient ainsi de conférer à la notion d'annulation de vol une portée démesurée, elle accroît les marges de gestion des compagnies en les autorisant indirectement à insérer des escales dans des vols qui en étaient en principe dépourvus.

(Comme le voyageur ne peut obtenir d'indemnisation sur le fondement du règlement européen, le vol n'étant pas considéré comme annulé et le retard inférieur à 3 heures, le passager pourrait agir, nous semble-t-il, sur le fondement du droit commun et, s'il parvient à établir que l'escale imprévue lui avait été dommageable, obtenir réparation. Il avait un billet pour un vol sans escale, le transporteur lui a procuré un vol avec escale, le transporteur a manqué à son obligation contractuelle. Le manquement contractuel est patent. Un vol sans escale est plus agréable pour le voyageur. L'organisation d'une escale imprévue augmente la durée du vol et peut être source d'un stress supplémentaire auprès du passager. La mauvaise exécution du contrat ne relève pas de l'exclusivisme montréalais, du moment que le demandeur se garde bien de fonder sa requête sur le retard ou une lésion corporelle.)

Ghislain Poissonnier et Pierre Osseland, La mise en œuvre perfectible des droits des passagers dont les vols sont annulés, D. 2011. 962

Le règlement européen s'applique-t-il dans les circonstances de fermeture de tout ou partie de l'espace européen à saison de l'éruption d'un volcan islandais, interdisant par prudence et précaution l'exercice du trafic aérien ? L'État interdit aux compagnies de prendre l'air si bien que les vols prévus ne peuvent qu'être annulés.

Le règlement, estimions-nous dans notre étude publiée au Scapel, est étranger à ce type d'incident majeur, le règlement a été uniquement pris pour sanctionner des transporteurs mauvais gestionnaires de leur réseau, tel n'est pas le cas ici. Le règlement se place dans la perspective d'assurer la continuité de l'exercice de la navigation aérienne, le transporteur doit procurer aux victimes d'une annulation de vol un avion sur un vol ultérieur, c'est l'obligation de réacheminement. Or en de telles circonstances le transporteur ne le peut pas, les vols sont purement et simplement interdits, l'espace aérien est fermé par le fait du prince. Nous pensons que c'était à l'État d'assurer les secours à conférer aux victimes de cette interruption de la navigation aérienne, puisque c'est lui qui a pris la mesure d'interdiction du décollage.

L'avocat général Yves Bot n'est pas entré dans ces considérations – qu'il ignore – dans ses conclusions du 22 mars 2012, il estime que les obligations d'hébergement subsistent en dépit des circonstances extraordinaires. Il refuse d'exploiter les termes figurant dans le considérant 14, alors que la CJUE avait invoqué dans l'arrêt Sturgeon les considérants 14 et 15 pour imposer une indemnisation forfaitaire au transporteur en cas de retard important au point de destination. Prosaïquement, il déclare que le coût financier de cette obligation qui relève d'une garantie absolue doit conduire les transporteurs à augmenter le prix des billets. C'est la socialisation des risques. Le transporteur joue le rôle d'assureur. Il est vrai que si on dispensait le transporteur de toute assistance, les frais d'hébergement, en attendant le retour à la normale, ne pourraient être mis à la charge que des passagers eux-mêmes victimes d'un mauvais coup du sort ou de l'État providence. La passagère devait quitter Faro pour Dublin le 17 avril 2010, elle n'a pu revenir en Irlande que le 24 avril. Ryanair ne s'est pas occupé d'elle. Elle demande 1 129 euros pour des frais de restauration, de rafraîchissement et d'hébergement.

Qu'en enseigne l'arrêt rendu par la CJUE le 31 janvier 2013, Denise McDonagh c. Ryanair, C-12/11, Revue droit des transports janvier 2013, repère 1 par Ph. Delebecq et commentaire 9 par Vincent Correia, Gaz. Pal. 2013 n° 94, page 10, note Paulin.

On verra ultérieurement qu'en présence de circonstances extraordinaires les obligations du transporteur sont tempérées et allégées.

Les circonstances extraordinaires visent littéralement des circonstances hors de l'ordinaire. Toutes les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien sont concernées. Quelle que soit la nature de ces circonstances, et quelle que soit leur gravité.

Il était évident que l'éruption volcanique et les mesures subséquentes de fermeture de l'espace aérien, fondées sur le principe de précaution ou excessives, peu importe, relevaient de l'extraordinaire.

La Cour de Justice a pourtant refusé de faire preuve de compréhension pour les transporteurs.

Lorsque des circonstances extraordinaires se produisent, le transporteur aérien est uniquement exonéré de son obligation d'indemnisation, décide l'arrêt. L'obligation de prise en charge continue à s'imposer au transporteur, quel que soit l'événement qui a donné lieu à l'annulation du vol. Des circonstances, telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan islandais, constituent des circonstances extraordinaires qui ne délient pas les transporteurs de leur obligation de prise en charge. L'objectif de la réglementation est d'assurer aux passagers consommateurs un niveau élevé de protection à plus forte raison quand ils se trouvent dans un état de particulière vulnérabilité.

Le règlement n'apporte aucune limitation, d'ordre temporel ou pécuniaire, à l'obligation de prise en charge des passagers dans les circonstances extraordinaires. L'ensemble des obligations de prise en charge des voyageurs victimes d'une annulation de vol s'impose dans son intégralité au transporteur aérien durant la totalité de la période pendant laquelle les passagers doivent attendre leur réacheminement. Un hébergement à l'hôtel est offert gratuitement par le transporteur aérien pendant le temps nécessaire. Le passager aérien doit pouvoir avoir accès aux services de première nécessité et ce pendant la durée de l'attente.

L'obligation de prise en charge entraîne des conséquences financières certaines pour les transporteurs, cet élément ne saurait être considéré comme démesuré par rapport à l'objectif de protection élevée des passagers, décide l'arrêt. C'est le passager élevé au rang de vache sacrée !

L'arrêt transforme le transporteur en assureur des incidents du voyage aérien et l'incite à augmenter ou à tout le moins de calculer ses tarifs pour y inclure de facto une prime de risque : les transporteurs comme opérateurs avertis tiennent compte désormais des coûts liés à la satisfaction de leur obligation de prise en charge, ils ont la possibilité de répercuter les coûts engendrés par cette obligation sur le prix des billets d'avion.

L'hypothèse de la faillite du transporteur.

Les vols sont interrompus.

Le transporteur n'a plus de disponibilités financières, l'exploitation a cessé, il n'honore pas les billets d'avion détenus et payés par la clientèle qui se sent abandonnée, parfois à des milliers de kilomètres de la mère patrie.

77 faillites ont été relevées ces dernières années dans le secteur aérien.

(Les États doivent pourtant surveiller les capacités financières des compagnies et retirer éventuellement les licences de vol si le sort du transporteur est funeste)

Certains évoquent la possibilité du recours à l'assurance obligatoire pour couvrir les passagers contre ce risque. Certains voudraient contraindre les transporteurs européens desservant également l'aéroport lointain à rapatrier gratuitement cette clientèle en désarroi. Il y aurait la possibilité pour l'État de réquisitionner un appareil aérien pour faire revenir en France, aux frais des contribuables restés dans la neige et les frimas, ces vacanciers des tropiques.

La Commission européenne, le 18 mars 2013, a fait une communication et présenté /proposé des mesures en cas d'insolvabilité de la compagnie aérienne. Cette communication ne concerne que l'hypothèse d'un "achat" d'un seul service de transport et ne concerne pas l'insolvabilité dans le cadre des forfaits et des prestations liées.

Le gouvernement anglais a été obligé de rapatrier à plusieurs reprises en Grande Bretagne des passagers partis dans des pays lointains, alors que le transporteur mis en faillite ne pouvait assumer le vol de retour. L'imposition d'une taxe est envisagée, perçue aux frais du passager, assuré en cas de défaillance du transporteur de pouvoir réintégrer sa mère patrie.

Le transporteur doit informer le passager sur ses droits, art. 14

ii. Les obligations incombant au transporteur en cas d'annulation du vol, art. 5

Plusieurs formes d'assistance incombent au transporteur aérien effectif, celle de l'article 8, celle de l'article 9.

α) Le passager au vol annulé bénéficie, d'après l'article 5 § 1, a), de l'assistance prévue à l'article 8.

Le choix doit être offert par le transporteur effectif au passager :
Soit le remboursement du billet,
Soit le réacheminement par un vol de remplacement vers la destination finale.

. 1° branche de l'option à offrir au passager : Le remboursement du billet dans un délai de 7 jours.

Le montant à rembourser

Le billet a été vendu par le transporteur.

Le billet a été vendu en ayant recours à un intermédiaire. L'intermédiaire exige en général le paiement d'une commission. Il faut distinguer en ce qui concerne le remboursement.

1° hypothèse. Le transporteur connaît l'existence et le montant de la commission.

Nous disposons sur cette question de montant du remboursement exigible, lorsque le client avait acheté les billets en ayant recours à un intermédiaire comme Opodo, qui est apparemment plutôt le mandataire du client candidat au voyage que de la compagnie aérienne, de l'arrêt rendu par la CJUE le 12 septembre 2018, C-601/17.

Les six membres de la famille Harms avaient fait l'acquisition de billets, via le site Opodo, pour se rendre, via Barcelone, de Hambourg à Faro en Algarve.

Le vol a été annulé.

Le paterfamilias avait payé un prix global de 1108,88 euros facturé par Opodo. Opodo a rétrocédé au transporteur Vueling 1031,88 euros. L'intermédiaire a donc conservé 77 euros de commission.

Les passagers optent pour le remboursement du billet au prix auquel il avait été acheté. La famille Harms réclame à Vueling, à la suite de l'annulation du vol, le remboursement de la somme globale qui avait été payée.

Le transporteur n'accepte de rembourser que la somme qu'il avait perçue.

D'où le contentieux et la saisine de la CJUE.

À quel prix le billet avait-il été acheté, commission inclus ou hors commission ?

La société Opodo était-elle agent agréé par le transporteur Vueling ? L'arrêt semble le penser.

La commission était-elle une composante du billet ?

L'arrêt l'admet comme solution de principe : la commission perçue par l'intermédiaire doit être regardée comme constituant une composante du prix à rembourser au passager.

Cette inclusion est cependant soumise à certaines conditions.

Le billet est un document délivré ou autorisé par un transporteur aérien ou un agent agréé par le transporteur. Si le billet n'est pas délivré par le transporteur, les éléments du billet doivent être autorisés par le transporteur, ils ne doivent pas être fixés à son insu.

L'arrêt décide ainsi que le prix du billet à prendre en considération pour déterminer le montant du remboursement inclut la différence entre le montant payé par le passager et le montant reçu par le transporteur aérien.

Cette différence correspond à une commission perçue par une personne (Opodo) qui est intervenue comme intermédiaire entre ces deux derniers (passager et transporteur).

2° hypothèse. Le transporteur ignore comment la commission est-elle fixée.

Cette solution donnée supra est écartée si la commission a été fixée à l'insu du transporteur aérien.

Si le passager opte pour le remboursement du prix du billet, le contrat est résilié.

. 2° branche de l'option. Le réacheminement

Le contrat est, avec le réacheminement, maintenu, mais il est remodelé. C'est un autre vol, avec des horaires et un lieu d'arrivée éventuellement différents, qui est proposé. Le passager, s'il accepte l'offre de vol de remplacement, parviendra en principe à destination.

Le règlement envisage deux formes de réacheminement à destination finale à proposer au passager :

Soit le réacheminement dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais : en clair dans les heures ou dans les jours immédiats, article 8 § 1 b).

Soit le réacheminement à une date ultérieure : lire dans quelques jours ou dans quelques semaines. A la convenance du passager. A la condition qu'il y ait un siège libre. Article 8 § 1 lettre c).

Une question se pose : voilà des billets achetés à Air France par l'intermédiaire de Terminal - A, qui opère par internet, technique qui permet d'obtenir des billets à des prix peu élevés ; le vol retour Florence - Lyon est annulé à cause du brouillard. Dans un premier temps le passager opte apparemment pour le vol de réacheminement. Il change ensuite d'avis, il prend un autre vol chez un concurrent. A-t-il droit au remboursement du titre de transport ? En l'espèce, il n'y avait pas la preuve que le personnel au sol ait fait la proposition au voyageur entre réacheminement et remboursement du billet, Air France a prétendu que le remboursement était exclu sur les billets vendus à très petit prix, la juridiction de proximité accorde à la dame 615 euros ; voir les faits décrits dans l'arrêt de la chambre civile du 23 juin 2011, n° 09-17372.

Le tribunal de Bacau pose le 30 mai 2018 à la CJUE plusieurs questions concernant l'acheminement tardif à destination et l'organisation du vol de remplacement. Affaire Rusu, C-355/18.

Les passagers ont été, semble-t-il, victimes en l'espèce d'une annulation de vol.

Le transporteur leur a offert un vol de réacheminement pour parvenir à la destination finale.

Le règlement décide, article 5 § 2 : Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

La juridiction roumaine demande si le transporteur a l'obligation, au titre de l'assistance, de présenter au passager des informations complètes sur toutes les possibilités de réacheminement.

Elle demande qui a la charge de la preuve pour établir que le réacheminement a été effectué dans les meilleurs délais.

Elle demande si c'est aux passagers ou à la compagnie qu'il appartient de faire des recherches pour savoir si des places sont disponibles sur d'autres vols.

Le vol de réacheminement suppose l'existence d'un vol permettant au passager de parvenir à la destination finale initialement convenue.

Il est possible qu'un autre aéroport figure dans l'offre de réacheminement. Le billet indiquait Marseille, le transporteur propose Nice comme substitut au vol annulé.

L'article 8 § 3 envisage la situation d'une région desservie par plusieurs aéroports. Le transporteur peut proposer au passager un vol à destination d'un aéroport, autre que celui initialement prévu. Le transporteur aérien doit alors prendre à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu, voire une autre destination proche convenue avec le passager.

Le passager risque, avec le vol de remplacement, de parvenir à destination dans un délai excédant les prévisions initiales.

Une demande de décision préjudicielle du 10 décembre 2018 concerne un transport de substitution à destination d'un autre aéroport (de la même région), que celui mentionné dans la confirmation de réservation. La juridiction d'Erding demande s'il y a là une offre de réacheminement permettant aux passagers d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue. Affaire C-776/18, U.B. et T.V. c. Eurowings, JOUE du 4 mars 2019. C'est le droit à indemnisation qui est en cause, cf. infra.

β) L'assistance de l'article 9 due par le transporteur

L'article 5, § 1, b), opère un renvoi à l'article 9.

Les rafraîchissements et les appels téléphoniques. Renvoi de l'article 5 à l'art. 9, §1, point a).

L'hébergement à l'hôtel dans l'attente le lendemain ou les jours suivants d'un vol de réacheminement. Le transport gratuit entre l'aéroport et l'hôtel. Renvoi opéré par l'article 5 en direction de l'article 9 § 1 points b) et c).

(Nous verrons infra que le règlement n° 261-2004, dans son article 5, § 1, lettre c), prévoit une indemnisation au profit du passager, victime d'une annulation de vol.)

LE RETARD

LE VOL RETARDÉ au départ

- i. La définition du vol retardé, tel qu'il est entendu par le règlement européen

Le règlement européen n'envisageait que le retard au départ.

Ce n'est qu'ultérieurement que la CJUE a envisagé dans le cadre du règlement la place à faire au retard à l'arrivée.

Pour qu'il y ait retard, il faut que le vol programmé soit effectué, le vol n'est pas annulé, il n'y a pas de vol de remplacement, le vol sera accompli, l'avion va finalement décoller mais plusieurs minutes, plusieurs heures voire plusieurs jours après l'heure initialement prévue.

La définition du retard de vol a été apportée par l'arrêt Sturgeon du 19 novembre 2009.

Un vol est retardé s'il est effectué conformément à la programmation initialement prévue et si l'heure effective de son départ est retardée par rapport à l'heure de départ prévue.

Même si la durée du retard est importante, le vol est considéré comme retardé et non annulé, lorsque le vol donne lieu à un départ conformément à la programmation d'itinéraire initialement prévue.

Il y aurait cependant annulation, si le transport est finalement assuré sur un autre vol dont la programmation diffère.

En cas de retard et donc du maintien du vol initialement prévu, des places peuvent se libérer, le transporteur peut admettre des passagers supplémentaires sur l'avion dont le vol est retardé

L'information du passager sur ses droits, art. 14

Le transporteur va devoir faire de la prospective. Du moment que la perspective du retard se concrétise, il est appelé à faire une prévision portant sur la durée du retard au départ. Dans combien de temps l'avion va-t-il pouvoir décoller ? On présume que le transporteur fait part à sa clientèle du risque de retard et de son évaluation, même si le calcul initial risque d'être ultérieurement infirmé.

Le retard met à la charge du transporteur des obligations de faire.
Ces obligations n'existent que si la prévision porte sur un retard d'une durée certaine.

La durée prévisible de retard qui déclenche les obligations dues par le transporteur aérien
Le règlement module les obligations incombant au transporteur, il tient compte tenu de la durée du retard qui est envisagée ainsi que de la distance du vol prévu : plus la distance à parcourir est longue, plus le passager doit prendre son mal en patience pour prétendre qu'on s'occupe de lui.
Petite distance : vol de 1500 km ou moins, le transporteur est tenu de plusieurs obligations de faire lorsque le retard envisagé est de 2 h ou plus.
Distance moyenne : vol intracommunautaire de plus de 1500 km ou vol non communautaire entre 1500 et 3500 km, le retard envisagé est de 3 h ou plus.
Grande distance : pour les autres vols, le transporteur prévoit un retard de 4 h ou plus, ce n'est qu'au terme de ces 4 heures prévues que le transporteur a l'obligation d'apporter assistance au passager en attente.

ii. Les obligations incombant au transporteur en cas de prévision de retard au départ, art. 6

Le retard bref.
Le transporteur n'est juridiquement tenu à rien dans les premières heures de retard envisagé. Les passagers se morfondent et pestent. Le règlement européen ne prévoit aucune douceur en leur faveur en provenance du transporteur. Ils devront payer sur leurs deniers les rafraîchissements et les tasses de café ou de tilleul.

Le retard significatif.
Si le retard envisagé s'inscrit dans la durée, des obligations sont mises à la charge du transporteur. Le transporteur fait une évaluation du retard raisonnablement prévu pour que l'avion puisse décoller, si une durée de deux heures, de trois heures, de quatre heures est envisagée – le règlement tient compte ici de la distance que le vol retardé doit couvrir –, le transporteur est tenu, afin d'adoucir l'attente, de diverses obligations envers le passager.

Le transporteur doit proposer au passager certains services, au bout de 2, 3, 4 heures d'attente envisagée :
De quoi se restaurer,
Deux appels téléphoniques gratuits,
L'hébergement : la nuit à l'hôtel si l'avion ne peut pas partir le jour même.
(Cette obligation de fournir une nuitée à l'hôtel procédant du règlement européen ne concerne que l'hypothèse du retard au départ, et non une éventuelle obligation de payer une nuit à l'hôtel, le passager une fois parvenu à destination, 1^o Civile, 14 février 2018, n^o 16-20354)
Retard envisagé d'au moins 2 heures : l'obligation de restauration est déclenchée du moment que le vol retardé n'excède pas une distance de 1500 km.
Retard envisagé d'au moins 3 heures : l'obligation de restauration est due, du moment que le vol programmé est interne à l'UE et dépasse les 1500 km, ou qu'il sort de l'UE et qu'il fait entre 1500 et 3500 km.
Retard envisagé d'au moins 4 heures : l'obligation de restauration est due quand on ne se trouve pas dans les hypothèses précédentes.

Le retard d'au moins 5 heures : le transporteur doit proposer le remboursement du billet.
Si le passager accepte, le contrat est résilié.
Si le passager est en en cours de transport à plusieurs tronçons, en correspondance par ex., le transporteur doit proposer le

vol retour vers le point de départ initial.

(Nous verrons infra que la CJUE attribue l'indemnité, due au passager en cas d'annulation du vol, au passager arrivé à destination avec un retard de plus de 3 H)

(Le problème se pose d'ailleurs de savoir si le passager qui a abandonné le vol avec un retard de plus de 5 heures et qui est arrivé à destination sur une autre compagnie est en droit d'exiger du premier transporteur l'indemnisation que la CJUE interprète libre du règlement européen accordé au passager retardé. On aurait pu trouver des éclaircissements dans la réponse à la question préjudicielle posée le 12 mars 2014 par le tribunal de Rüsselsheim, affaire C-118/14, Peggy Kieck c. Condor Flugdienst. L'affaire a été radiée le 8 juillet 2014.)

IV. L'obligation de transporter les bagages du passager

La loi interdit le transport au titre des bagages d'objets dangereux qui pourraient être utilisés pour attenter à la sûreté des transports aériens

Le transporteur dans ses conditions de transport interdit parfois de faire figurer parmi les bagages enregistrés certains biens de valeur.

Les transporteurs à bas coût entendent faire payer le moindre service rendu, ils exigent un supplément de prix si le voyageur dispose d'un ou de plusieurs bagages à mettre dans la soute. Il peut y avoir des conflits de normes. On a vu supra qu'un transporteur espagnol avait invoqué l'art. 22 du règlement n° 1008/2008 établissant la liberté de la tarification pour faire écarter une disposition du droit espagnol conférant à tout passager le droit de disposer d'une valise sans que la compagnie puisse exiger un supplément de prix. La liberté de tarification visée par le règlement européen relève en réalité du droit public économique [Ce n'est plus désormais l'État qui fixe les tarifs ou qui les homologue] et non du droit privé de la consommation. Voir supra la décision de demande préjudicielle formée par un tribunal d'Orense en Galice dans une affaire Vueling, C-487/12, JOUE du 26 janvier 2013, C 26/24 et l'arrêt de la CJUE du 18 septembre 2014. Le transporteur aérien bénéficie de la liberté de tarification, la loi nationale doit être écartée. Le transporteur à bas coût peut faire payer un supplément pour l'enregistrement d'un bagage en soute, RTD EUR. 2015 p. 420 obs. Loïc Gard.

Section II. Les obligations des parties dans le transport de fret

§ I. Les obligations de l'expéditeur

L'expéditeur a l'obligation de payer le fret, à tout le moins dans le transport port payé. C'est le droit commun et l'hypothèse la plus courante.

Le contrat prévoit souvent la solidarité entre expéditeur et destinataire.

Un arrêt de la cour de Versailles du 25 novembre 2014, RG n° 13/00871, BTL 2015.3533, fait application de l'article L. 132-8 du code de commerce prévoyant en faveur du voiturier (impayé) une action directe en paiement de ses prestations à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire, qui sont garants du paiement du prix du transport. L'espèce concernait un transport, en 2010, de colis de vuvuzela de Métropole en Guadeloupe. La LTA ne présentait aucune indication quant aux modalités de paiement. Les factures de 11 800 euros adressées au destinataire demeurent impayées. Le transporteur Fedex (qui est un coursier américain de Memphis) se tourne avec succès contre le vendeur fournisseur des marchandises dont le nom était mentionné sur la LTA comme expéditeur. L'application de cette disposition du CT en matière de transport aérien est controversée.

(cf. en droit terrestre, dans l'hypothèse d'un sous contrat de transport exécuté entièrement en France, élément d'un contrat international de transport France- Italie, la Cour de cassation, chambre commerciale, 1° mars 2016, n° 14-22608, n'accorde pas au sous-transporteur impayé par le transporteur principal l'action directe en paiement contre l'expéditeur. La

cour d'appel avait retenu que la partie française de transport exécutée par le transporteur substitué n'était pas détachable du contrat. Les parties n'avaient pas procédé au choix de la loi applicable au contrat. Il a été fait application du règlement Rome I n° 593/2008 du 17 juin 2008. C'est la loi italienne du lieu de livraison qui était applicable. La disposition du code de commerce français ne pouvait servir de fondement à la demande en paiement formulée par le transporteur substitué. La disposition relative à l'action directe n'est pas considérée comme une loi de police, voir Jacques Foyer, Lois de police et principe de souveraineté, Mélanges Bernard Audit, 2014, p. 351.)

Le délai de paiement, le délai de l'action en paiement. Les garanties de paiement appartenant au transporteur : le droit de rétention et le privilège du transporteur.

Présenter la marchandise à la date et au lieu convenus, munie de l'emballage habituel

§ II. Les obligations du transporteur de marchandises

En droit français interne, tout prestataire de services est tenu de communiquer ses conditions générales de vente à tout demandeur de prestations de services qui en fait la demande pour une activité professionnelle, art. L.441-6, I du code de commerce.

Tout prestataire de services est également tenu à l'égard de tout destinataire de prestations de services des obligations d'information définies à l'article L. 111-2 du code de la consommation. Art. L. 441-6, III C. com.

Le transporteur prend la marchandise en charge : début d'exécution du contrat
Voir Paris, 26 septembre 2012 BTL 2013.615

Le transporteur soigne la marchandise. Il observe les consignes données par l'expéditeur pour la conservation de la marchandise : le respect des basses températures pour certains médicaments, Versailles 29 oct. 2013, Revue droit transports, janvier 2014 obs. Ph. D, rejet du pourvoi, Com. 30 juin 2015, n° 13-28846, pour les viandes, comestibles, produits de la pêche.

Le transporteur déplace la marchandise et l'achemine au point d'arrivée.

L'arrêt in transitu

LA LIVRAISON

Le transporteur avise le destinataire de l'arrivée de la marchandise, cf. art. 13 § 2 CM.

Le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport, art. 13 § 1° CM.

Quand la marchandise parvient à destination, le transporteur ne doit procéder à la livraison de la marchandise qu'entre les mains du destinataire convenu, et à lui seul, ou à une personne ayant reçu pouvoir de ce dernier.

(Com. 17 mai 2011, Revue droit tr. 2011 oct. 2011, commentaire 161, note Delebecque, transport de bouteilles de vin de Paris à Londres, le transport est soumis au moment des faits à la CV. Le transporteur est convaincu de faute inexcusable pour avoir livré sans vérification la marchandise à des personnes n'ayant aucun lien avec les destinataires. Le transporteur est condamné à payer à l'expéditeur 30 007, 38 euros. Absence totale de soins apportés à la livraison de la marchandise).

Montpellier, 12 juin 2012, BTL 2012.454 : transport de marchandises de France à Abidjan ; le destinataire figurant sur la LTA est introuvable à l'adresse indiquée ; le livreur a livré les colis à un tiers se présentant comme le propriétaire ; condamnation du transporteur ; mise à l'égard de la clause contenue dans les conditions contractuelles prévoyant que les marchandises ne seront pas forcément remises en main propre, comme clause exonératoire de responsabilité. Le transporteur aurait dû demander un complément d'information à l'expéditeur, voire retourner les marchandises à l'expéditeur et à ses frais.

Versailles, 30 juin 2015, BTL 2015 p. 491 : expédition à Tucson par la Mémoire de la Terre d'un colis, contenant des météorites, confié à un expressiste, Fedex. Litige entre l'expéditeur, qui soutient que le colis a été perdu, et le transporteur. C'est au transporteur qu'il incombe d'établir qu'il a effectué la livraison au destinataire. Le destinataire, assez

curieusement, a signé le bon de livraison avec le nom de Thomson alors qu'il s'appelle Barker. Il y avait eu une plainte, dans laquelle l'expéditeur indiquait que la marchandise avait été remise au destinataire, M. Barker. La preuve de la livraison était ainsi administrée. Aveu extra judiciaire. L'expéditeur est débouté de son action contre le transporteur.

§ III. Les obligations du destinataire

Prendre livraison.

Le paiement du fret incombe au destinataire dans le transport port dû.

L'action directe du transporteur et l'obligation de garantie incombant au destinataire en cas de non -paiement par l'expéditeur de l'article L. 132-8 du code de commerce jouent elles en matière aérienne ?

La clause de solidarité

LA RESPONSABILITÉ

En cas de dommage lié au transport, le client, qui réclame une indemnisation, doit dans un premier temps établir que les

conditions d'établissement de la responsabilité du transporteur aérien sont réunies. S'il y parvient, il sera alors en droit d'obtenir réparation.

Sous-Chapitre III. La responsabilité du transporteur aérien en cas de dommage aux personnes ou aux biens

À l'orée de l'aviation commerciale, le législateur ne voulait pas en cas d'accident entraîner la ruine du transporteur à raison de dommages - intérêts trop élevés à payer aux victimes ou à leur famille : le transporteur aérien assume, dans le système de la convention de Varsovie de 1929, une obligation de sécurité, qui est une obligation de moyens (obligation de moyen renforcée, avec présomption de responsabilité en cas d'accident). Même retenu responsable, le transporteur n'était pas astreint à réparation intégrale au-delà d'un certain plafond, les textes prévoyaient le principe de la réparation limitée, il existait en tout domaine un plafond de réparation libellé en francs or.

La période contemporaine marque une amélioration considérable de la sécurité, l'accident mortel est devenu exceptionnel, même si le risque de l'air persiste.

L'OACI publie un document 10004 pour la sécurité de l'aviation dans le monde, 2017-2019.

L'OACI recense, en 2011, 414 victimes, en 2012, 372 victimes. En 2013, 17 accidents mortels avec 224 décès.

L'IATA note, en 2016, 202 victimes ayant perdu la vie. On parle en 2017, 44 victimes.

43 morts en aviation légère en France en 2017.

On parle de 556 décès en 2018.

Le nombre de victimes pourrait cependant augmenter du fait de la croissance du transport aérien.

L'enquête technique

La pénalisation des catastrophes aériennes

La répression administrative

La notice de Wikipédia concernant un accident fait état d'une amende de 500 000 dollars infligée par le ministère américain des transports à l'encontre de la compagnie coréenne Asiana qui n'avait pas correctement observé, lors de la catastrophe survenue en juillet 2013 à San Francisco, la réglementation de 1997 imposant des attitudes de compassion et d'assistance lors des catastrophes aériennes à l'égard des victimes blessées et des familles.

En France, l'article R. 160-1, I, 5°, CAC, donne le pouvoir au ministre d'infliger une amende administrative de 7500 euros à l'exploitant qui ne dispose pas d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches tel que prévu par l'article 21 du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes en cas d'accidents aériens.

La répression judiciaire

L'enquête pénale

La tendance est en France d'ouvrir de façon systématique en cas d'accident mortel une information judiciaire pour homicide involontaire débouchant éventuellement sur la mise en examen du transporteur et de certains de ses agents. Cf. les remarques faites supra à propos de la responsabilité pénale des fabricants en cas d'accident aérien.

La mise en danger d'autrui, l'homicide et les blessures involontaires

(Criminelle, 9 décembre 2014, n° 13-85141 : une plainte d'un pilote pour mise en danger d'autrui contre sa compagnie et son représentant légal, classement sans suite et une condamnation de l'auteur de la plainte pour dénonciation calomnieuse, le tout sur fond d'une procédure de licenciement) (Les faits se déroulent à la Réunion, le pilote prétendait à tort que le décollage avait été imposé par la direction de la compagnie pour des motifs mercantiles en présence de conditions météo épouvantables, alors que le cyclone n'était annoncé que le lendemain)

En ce qui concerne la responsabilité pénale, les personnes morales sont plus sévèrement traitées que les personnes physiques.

Responsabilité pénale des personnes morales

Les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants.

Le délit d'homicide involontaire est constitué, que le lien de causalité entre l'imprudence ou la négligence et le dommage soit direct ou même indirect.

Responsabilité pénale des personnes physiques :

C'est celle des pilotes, des dirigeants de la société de transport, des agents du contrôle aérien, des fonctionnaires subalternes ou non ayant pour fonction de faire respecter la réglementation.

Lien de causalité direct entre l'imprudence et le dommage : une imprudence simple, mais causale, suffit pour que le délit soit caractérisé

Lien de causalité indirect entre l'imprudence et le dommage : pour que l'infraction soit constituée, il faut une imprudence caractérisée.

Accident du Concorde du 25 juillet 2000, à Gonesse, condamnation pénale en première instance pour homicides involontaires du transporteur américain Continental Airlines, 200 000 euros d'amende, et de l'un des employés le mécanicien chaudronnier John Taylor, 15 mois avec sursis et 2000 euros d'amende, pour avoir mal fabriqué et fixé à Houston 16 jours auparavant une lamelle de titane tombée sur la piste.

Accident de Charm el Cheikh du 3 janvier 2004 : le parquet de Bobigny, en janvier 2016, requiert un non-lieu et constate l'extinction de l'action publique concernant les pilotes morts dans la catastrophe. Les tribunaux français (et la loi pénale française) sont compétents, bien que l'infraction supposée d'homicide involontaire ait été perpétrée dans l'espace égyptien, à raison de la nationalité française des victimes, art. 689 CPP et articles 113-7 et 113-8 du code pénal. Les poursuites étant exercées en France, sur plainte des victimes ou de leurs ayants droit, par le ministère public.

Accident mortel d'hélicoptère, le 8 juin 2004, lors d'un transport entre Nice et Monaco.

L'appareil tombe en mer à la hauteur du Cap Ferrat.

La cour d'Aix avait relaxé le transporteur, Héli Air Monaco, des faits d'homicides involontaires.

La chambre criminelle, 11 juillet 2017, n° 15-85786, statue sur le pourvoi de certaines parties civiles.

Différents manquements avaient été articulés contre le transporteur.

Le transporteur n'avait pas formé et entraîné son pilote Alain à un amerrissage en autorotation. E, dépit de la panne du moteur, une manœuvre d'auto rotation aurait pu permettre un amerrissage d'urgence.

La cour avait estimé que le lien de causalité n'était pas établi entre le défaut (réel ou supposé) de formation d'Alain et la chute brutale de l'appareil, volant à basse altitude, n'était pas établi.

La cour d'Aix avait nié le lien de causalité entre l'accident et le défaut d'habilitation du pilote pour signer la visite d'avant vol, APRS, ou les conditions de travail du personnel.

La cassation intervient cependant sur le terrain civil, la cour d'Aix n'a pas insuffisamment répondu aux conclusions des parties civiles qui soutenaient que la mise en œuvre par un personnel habilité de l'APRS, mesure obligatoire, aurait pu permettre de détecter la panne et d'éviter l'accident.

On notera que 13 ans se sont écoulés entre l'accident et l'arrêt de la chambre criminelle.

Accident mortel du Phuket, 2007.

La presse fait état d'une instance fin juin 2019 devant le tribunal correctionnel de Paris ; ont été cités devant la juridiction pénale française, à raison d'un accident aérien – 90 victimes, dont 9 français, 40 survivants dont un français - survenu le 16 septembre 2007 lors de l'atterrissage à Phuket d'un appareil en provenance de Bangkok, le dirigeant de la compagnie aérienne thaïlandaise ainsi qu'une compagnie aérienne, société mère de la société transporteur. Les pilotes qui ont péri dans l'accident auraient été contraints à des dépassements des temps de vol. L'enquête aurait également relevé des fautes des pilotes. Le prévenu thaïlandais n'a pas l'intention de se présenter à la barre. Les compagnies n'exercent plus. Le procureur a requis des peines de prison et une amende. Le jugement risque de rester platonique. Jugement le 3 septembre 2019.

Catastrophe de l'avion Airbus d'Air France entre le Brésil et la France durant la nuit du 1^{er} juin 2009.

Le juge d'instruction a procédé à la mise en examen d'Air France, 18 mars 2011, ce qui lui donne accès au dossier.

Air France a publié une note expliquant sa pratique en matière d'entretien d'un avion Airbus 330.

Le rapport final publié par le BEA en date du 5 juillet 2012 estime que l'accident qui a causé la mort des 228 personnes se trouvant à bord résulte d'une succession et d'une conjonction de différents événements. Comme souvent, l'accident procède d'une pluralité de causes. Le rapport estime que l'obstruction temporaire des sondes Pitot (qui contribuent à mesurer la pression totale et à donner l'information sur la vitesse) par des cristaux de glace a vraisemblablement entraîné la déconnexion du pilotage automatique, il relève également de la part de l'équipage l'absence de mesures pour remédier à la situation de décrochage de l'avion Airbus qui s'est écrasé dans l'Océan Atlantique.

Un rapport d'expertise déposé en 2012. Une contre-expertise en 2014. Annulation en 2015 par la chambre d'instruction de la cour d'appel. Une nouvelle expertise a été ordonnée

Le dossier est entre les mains des juges d'instruction parisiens.

La presse fait état le 17 juillet 2019 de l'intention du parquet de demander le renvoi d'Air France devant le tribunal correctionnel (et de demander le non-lieu pour Airbus).

La presse fait état dans cette affaire d'une ordonnance de non-lieu rendue le 29 août 2019 par les juges d'instruction aussi bien en ce qui concerne l'avionneur que le transporteur aérien.

Le parquet a fait appel.

Accident mortel le 19 mai 2016 d'un appareil égyptien Airbus de la compagnie Egyptair, à proximité du territoire égyptien mais au-dessus de la haute mer, lors d'un vol entre Paris et Le Caire. 66 morts.

Enquête technique menée par l'Égypte, avec le concours du BEA. L'Égypte n'aurait pas encore publié le rapport final d'enquête.

Instruction menée au tribunal de Paris.

La gendarmerie aurait procédé à une perquisition au siège du BEA pour procéder à la saisie d'une copie d'un enregistreur de vol que le bureau se disant tenu à la confidentialité n'aurait pas voulu consigné volontairement aux enquêteurs.

La thèse égyptienne est celle d'un attentat ; une expertise française mentionnée dans la presse début avril 2019 portant sur la maintenance fait état d'un mauvais entretien de l'appareil accidenté, l'origine précise du sinistre n'étant pas précisée.

Le contentieux civil

Geneviève Viney, Après la réforme du contrat, la nécessaire réforme des textes du code civil relatifs à la responsabilité, Semaine juridique G, 25 janvier 2016, doctrine 99

Le contentieux civil de l'indemnisation du dommage : le régime de responsabilité opère une distinction très nette entre l'accident mortel ou corporel et les autres incidents de transport.

L'accident mortel (ou corporel) : le système juridique a tendance à faire peser jusqu'à un certain montant sur le transporteur une obligation de garantie. Le droit contemporain a restauré, en cas d'accident corporel, du moment que la responsabilité du transporteur est établie ou n'est pas écartée, le principe de la réparation intégrale.

On a en revanche maintenu, avec la CM, les solutions anciennes de la limite de réparation pour les pertes et avaries des bagages et marchandises, ainsi que pour les hypothèses de retard.

L'incidence de la réglementation européenne sanctionnant les refus d'embarquement, les annulations de vol et les retards au départ amène à opérer une coordination délicate des solutions européennes avec le droit uniforme mondial.

En cas d'accident corporel, d'endommagement des bagages ou des marchandises, ou de retard, le transporteur est ordinairement présumé responsable (I).
Il est admis, dans certaines hypothèses, à s'exonérer (II).

Section I. Le principe de responsabilité du transporteur aérien

Le demandeur fonde ordinairement son action en se fondant sur la CV et désormais sur la CM.
Il faut également faire place à la réglementation européenne en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard, souvent plus avantageuse.

Art. 17 § 1^o CM, Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de *mort* ou de *lésion corporelle* subie par un passager ... par cela seul que l'*accident* qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Art. 17 § 2 CM, Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de *bagages* enregistrés.

Art. 18 CM, Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la *marchandise*.

Art. 19 CM, Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un *retard* dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises ...

Deux niveaux d'analyse

Primo. Il convient dans un premier temps de déterminer le domaine d'application du système de Montréal, ce qui est en jeu c'est la répartition de la compétence normative.
En son domaine, le dispositif de Montréal est en principe exclusif, le droit inférieur, régional ou interne, ne peut en principe instaurer des règles qui le contrediraient.
Hors de son domaine, le droit commun reprend son empire.

C'est le débat relatif à l'**exclusivisme** montréalais.

Jean-Pierre Tosi, Exclusivisme du droit spécial ou droit commun ? L'exemple de la responsabilité du transport aérien, octobre 2005, Mélanges Serra

Il y a sur ce point une divergence importante d'interprétation entre la jurisprudence des pays anglo-saxons, la conception régnant en France et la position adoptée par la jurisprudence européenne de la Cour de justice de Luxembourg en matière de retard. Le débat concerne la place à faire ou à dénier à l'exclusivisme, absolu ou relatif, du système issu de la CV et de la CM. La loi uniforme concerne-t-elle tout dommage, quel qu'il soit, souffert par le client du transporteur dans le cadre d'une exécution défectueuse du contrat de transport ou se limite-t-elle à certaines catégories de dommages, abandonnant au droit commun interne la solution à donner aux types de dommages non envisagés par la convention ?

Ce qui est certain, c'est que les auteurs de la convention portant droit uniforme ont voulu interdire aux victimes la possibilité d'échapper, lorsqu'il est applicable, au dispositif uniforme, prévoyant en particulier des limites de réparation, des règles spécifiques de compétence juridictionnelle ou un délai de 2 ans pour agir, en se prévalant de solutions du droit interne plus indulgentes. Les demandeurs ne doivent pas trouver une échappatoire dans les solutions internes pour évincer le dispositif de Varsovie ou de Montréal. Dans son orbite de compétence normative, le droit uniforme s'impose et lui seul.

Les droits internes reculent ou s'effacent.

Français, anglais, américains, canadiens, allemands sont fidèles à l'idée des rédacteurs de la CV et de la CM. Les États ont adopté une convention de droit uniforme, celle-ci doit primer sur les solutions internes. Les nuances apparaissent suite. Alors que les Français s'en tiennent à une position pondérée et mesurée, les Anglo-Saxons adoptent une position ultra donnant au dispositif unioniste une portée démesurée.

Le droit européen est aux antipodes. La CJUE retient une solution qui lui est coutumière, elle refoule et cantonne les solutions apportées par le droit uniforme mondial pour faire valoir les solutions du droit européen. L'Europe judiciaire joue la carte du particularisme en snobant le droit mondial.

La France

C'est un exclusivisme tempéré qui se trouve en honneur en France tant auprès de la doctrine - voir le compte rendu 19 de l'ouvrage d'Olivier Cachard par Jean-Pierre Tosi, JDI octobre 2016 - que de la jurisprudence.

La conception française consacre l'idée d'un exclusivisme relatif en faveur du droit unioniste, ne valant que dans le cadre du domaine d'application de la CM. La méthode emprunte à l'unilatéralisme : c'est la convention de droit uniforme qui précise quels sont les types de dommage survenus durant le temps de transport qu'elle entend gouverner et c'est cette convention qui édicte alors un régime de responsabilité distinct du droit national, ce régime valant alors entre tous les États l'ayant ratifiée.

La CM n'a pas cependant instauré un régime plénier, clos et complet concernant toutes les hypothèses d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat de transport. La CM ne vise qu'à une uniformisation partielle du droit du transport aérien. L'intitulé de la CM le prouve avec éloquence. La convention de Montréal a été signée le 28 mai 1999, comme son illustre devancière du 12 octobre 1929, « pour l'unification de *certaines* règles relatives au transport aérien international ». Elle n'est pas un code complet du droit de la responsabilité aérienne. Les points sur lesquels elle ne légifère pas continue à être gouvernés par le droit commun. La CM ne concerne, quant à la responsabilité civile, que les hypothèses où l'on constate la mort ou des lésions corporelles des passagers, les pertes et avaries des bagages et des marchandises ainsi que les retards concernant le transport des passagers, des bagages et des marchandises. Les autres hypothèses d'exécution défectueuse du contrat ne sont pas gouvernées par le droit uniforme mondial qui est un droit d'exception, mais par le droit commun national. C'est ainsi qu'on délimite les domaines respectifs de compétence normative entre le droit unioniste et les droits internes.

L'exclusivisme ultra des anglo-saxons

La jurisprudence américaine, canadienne, anglaise, voire germanique se fait, en revanche, adepte d'un exclusivisme absolu ou plénier, au profit des dispositions de la CV/CM. Le transporteur aérien n'est tenu à réparation que dans les hypothèses visées par le texte de droit uniforme, mort ou lésion corporelle, perte ou avarie des bagages et des marchandises, retard dans le transport des personnes, des bagages et du fret. Ce courant jurisprudentiel absolutise le raisonnement a contrario : en édictant des dispositions concernant le préjudice corporel, la perte des bagages et des marchandises et le retard, les rédacteurs de la CM auraient interdit au client de se prévaloir, à des fins de réparation, d'un dommage d'une autre nature. On peut également voir dans cette jurisprudence l'importance prise dans les pays de Common Law par les solutions de procédure. La convention de droit uniforme est lue comme attribuant face à certains types de dommage un droit d'action à la victime de celui-ci. Lorsque la victime se prévaut d'un dommage autre que ceux envisagés par la convention internationale, le pouvoir d'action lui est dénié. Ce courant jurisprudentiel se montre ainsi très favorable au transporteur qui n'est pas tenu de réparer un dommage non visé par la CM. L'exclusivité de la CM interdirait au juge de condamner en faisant appel au droit interne. Ce qui laisse sans réparation les types de dommage qui ne sont pas visés par la CM. La différence d'interprétation est de taille.

Cette jurisprudence défavorable aux victimes est désormais bien établie dans l'aire de langue anglaise.

On peut citer en ce sens l'arrêt Sidhu rendu par la chambre des lords le 12 décembre 1996, RFDA 1997.163, où la passagère enlevée à Koweït par les troupes de Saddam Hussein ne parvient pas à faire condamner la British Airways qui aurait maintenu à tort une escale dans l'émirat au lieu de la supprimer. La privation de liberté n'étant pas un dommage retenu par la CV, le recours était exclu.

Voir l'ouvrage de Marie-Camille Pitton déjà cité, p. 107

L'arrêt Tseng du 19 janvier 1999 de la Cour suprême des États-Unis, Revue de droit uniforme 1999-I p. 195, se fait peu

accueillant pour la victime d'une fouille trop poussée : la cliente avant de monter dans l'avion de la compagnie israélienne avait été soumise à une fouille à corps, elle se plaignait d'un préjudice psychique ou psychosomatique. Il n'y avait pas eu lésion corporelle, la demande ne trouvait pas son fondement dans la CV ; elle ne prospère pas. Toute action en dommages intérêts doit être rejetée du moment que le demandeur fait état d'un préjudice personnel, non visé par la CV. Le transporteur se voit ainsi indirectement déclaré irresponsable, même s'il est l'auteur d'un dommage fautif. Il bénéficie d'une impunité.

Comme l'écrit le professeur Tosi, on consacre le principe de l'irresponsabilité du transporteur aérien dans les cas non régis par la CV.

L'arrêt Morris rendu en 2002 par la Cour suprême du Royaume Uni

Les auteurs citent un arrêt de la haute juridiction allemande du 15 mars 2011

L'arrêt *Stoott v. Thomas Cook* du 5 mars 2014 de la même haute juridiction britannique reprend cette jurisprudence adepte d'un exclusivisme strict qu'imposerait la convention de droit uniforme. Le passager, infirme, faisait état d'une méconnaissance de la part de l'agence Cook de la législation britannique mettant en œuvre le règlement européen sur les droits des personnes handicapées. La cour suprême britannique rejette la demande de dommages-intérêts, l'action n'entrant pas dans la catégorie des actions autorisées par l'article 17 CV.

(Cette décision est singulière, elle fait fi du texte communautaire, qui se trouve ainsi ravalé au rang d'une *lex imperfecta* ; la CJUE auteur des arrêts *Sturgeon* et *Nelson* aurait probablement admis, si elle avait été consultée, la possibilité (voire l'obligation) de faire sanctionner en justice la violation du règlement européen)

Mark Glynn, *Montreal Convention oust all : Canadian Courts Rule on Exclusivity*, *Annales de droit aérien et spatial*, 2013, p. 543- 562

L'arrêt *Thibodeau* rendu par la Cour suprême du Canada le 28 octobre 2014 est une illustration de cet exclusivisme sans borne.

Le point de départ concerne le non-respect par Air Canada de la législation canadienne en matière linguistique, ce dispositif a au Canada une valeur quasi-constitutionnelle ; les époux Thibaudeau, Michel et Lynda, ont voyagé entre le Canada et les États-Unis bénéficiant d'un équipage ignorant de la langue de Molière. Ils ont agi en justice pour demander à la compagnie canadienne des dommages-intérêts. La plus haute juridiction canadienne décide que la CM ne permet pas, lors d'un transport international, d'accorder des dommages intérêts aux passagers de langue française en présence de la violation de la législation linguistique. La CM ne permet de condamner le transporteur qu'en cas de mort/lésion corporelle, perte/avarie/ des bagages et des marchandises et de retard. C'est l'affirmation d'un exclusivisme extrême qu'imposerait la convention portant droit uniforme. Le transporteur peut ainsi se prévaloir de la CM pour échapper à l'obligation de réparer tout dommage dont il est l'auteur autre que ceux visés par la convention.

La solution nous semble tellement absurde et contraire aux impératifs de justice que les prémisses sur lesquelles elle repose ne peuvent être qu'erronées.

Cette interprétation peut cependant trouver un fondement dans la rédaction nouvelle, malheureuse ou maladroite, adoptée par les auteurs de la CM. Les auteurs de la CM, nous dit M. Laurent Chassot, ont procédé à une compilation des textes, morts nés, hérités, du Protocole de Guatemala et du protocole de Montréal IV.

L'énoncé de la CV était plus parfaitement rédigé et ne prêtait pas à ambiguïté.

Son article 24 est relatif au droit d'action et permettait de canaliser les demandes émanant des voyageurs ou des expéditeurs, permettant ainsi de déterminer celles soumises à l'imperium de la loi uniforme.

Le premier alinéa concernait les dommages des marchandises et des bagages ainsi que le retard. « Dans les cas prévus aux articles 18 (pertes et avaries des bagages et des marchandises) et 19 (retard), toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que les conditions et limites prévues par l'actuelle convention (CV) ». L'exclusivisme varsovien était parfaitement ciblé. Il était affirmé, et délimité.

L'alinéa 2 concerne les dommages portés aux personnes. « Dans les cas prévus à l'article 17 (mort, blessure, lésion corporelle accidentelle, du passager), s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ». L'exclusivisme varsovien est réaffirmé, il est ciblé et déterminé, il s'agit des atteintes au corps humain qui relèvent de la seule CV, étant entendu que le droit uniforme ne détermine pas quelles sont les personnes, passagers et ayants cause, qui sont titulaires du droit d'action. La

CV ne régit pas les dommages subis par le transporteur, elle ne gouverne pas non plus les préjudices autres que les lésions corporelles mortelles ou non, les pertes et avaries des bagages et marchandises et les retards. Les annulations de vol et les refus d'embarquement, ainsi que les dommages survenus avant ou après cessation de la prise en charge des bagages et marchandises échappent ainsi à l'emprise de la CV.

Avec la CM, c'est l'article 29 qui traite du principe des recours. Les rédacteurs ont voulu un texte englobant aussi bien le transport de personnes que celui de bagages et de marchandises.

« Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, *en vertu* de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour tout autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs ». Le texte ne vise aucun dommage en particulier, mort ou blessures, avaries du fret, retard, de telle sorte qu'il est possible de soutenir que toute action intentée par une victime obéit en matière aérienne au schéma montréalais et qu'en ce qui concerne les types de dommages non visés par la convention c'est le refus de l'accès au prétoire qui doit être opposé au demandeur. On peut ainsi trouver un fondement textuel à la position défendant l'exclusivisme absolu conféré aux dispositions de la CM qui joueraient quel que ce soit le type de dommage invoqué.

Cet argumentaire de style littéraliste est en réalité assez fragile, l'exclusivité des solutions montréalaises n'est invocable que lorsque le demandeur agit en vertu de la CM. Lorsqu'il se prévaut d'un dommage sur lequel la CM n'a apporté aucune solution et qu'il fonde son action sur une disposition du droit interne, l'exclusivisme montréalais ne devrait pas pouvoir être invoqué pour débouter le demandeur dont les droits civils ont été violés.

[On peut d'ailleurs se demander si cette jurisprudence franchirait l'obstacle de la Cour européenne des droits de l'homme de Strasbourg : toute personne a droit à la sauvegarde de ses biens ainsi qu'à un procès équitable.

Le droit constitutionnel français affirme à titre de principe, même si certains tempéraments sont, au nom de l'intérêt général, envisageables, que tout dommage fautif doit donner matière à responsabilité, voir à propos des suites de l'affaire Perruche, les observations de M.M. Sainte Rose et Pedrot, D. 2010.2088 rappelant les décisions du Conseil constitutionnel de 1982 et de 2005]

(L'arrêt Thibodeau n'a été adopté qu'à la majorité des juges, il comporte donc à compter du paragraphe 134 une opinion dissidente exprimée avec bonheur au nom de la minorité par Madame Abella ; celle-ci rejoint la conception mesurée de l'exclusivisme montréalais en honneur en France ; elle considère que l'action des passagers aurait dû être accueillie, elle estime que les normes montréalaises n'interdisent pas une action en responsabilité fondée sur des types de dommage que la CM n'envisage pas. Le silence de la CM ne doit pas être interprété comme une négation de l'action. Madame Abella fait preuve d'habileté en invoquant à l'appui de sa thèse l'article 3 de la CM imposant au transporteur aérien de délivrer au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention (de Montréal) s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard. Cet article 3 confirme l'idée selon laquelle la CM ne régit pas tous les dommages qu'un passager peut subir, mais seulement certains)

L'exclusivisme montréalais, même dans sa version la plus modérée, est mis à mal par la jurisprudence récente de la CJUE. L'Europe joue la carte du nationalisme et du particularisme face au Monde. C'est le provincialisme qui nargue l'universalisme.

La Convention de Montréal est ainsi aux prises du droit européen, légiféré ou jurisprudentiel.

À l'opposé des jurisprudences américaines, anglaises ou françaises, la CJUE permet à l'Europe d'édicter des dispositions spécifiques dans un domaine relevant de l'autorité normative de la CM et donc en un domaine où le pouvoir normatif de l'UE ne devrait pas pouvoir s'exercer. Nous visons l'hypothèse du retard des passagers, qui est réglé par la CM et donc qui relève dans la conception jusqu'alors admise de la seule CM, et où l'Europe ne devrait pas être en mesure d'édicter (par le biais de la jurisprudence libre de la CJUE) des dispositions parallèles ou concurrentes de celles du droit uniforme élaboré à l'échelon mondial. Cette jurisprudence peu respectueuse de l'exclusivisme montréalais est la fameuse jurisprudence des arrêts Sturgeon et Nelson. Le droit européen est mis au niveau de la CM, les deux ensembles normatifs sont à égalité. Le rapport de subordination est de facto nié, même si la CJUE feint de nier la contradiction, en inventant, sans appui textuel, la présence de deux types de dommage, le dommage de masse appelant une réparation standardisée et forfaitaire, le dommage personnel devant donner lieu à une réparation évaluée *cousue main*. Il n'y a que le second qui

relève de l'emprise de la CM, le premier permettant l'adoption d'une norme interne ou européenne. L'avenir dira si cette entorse à la primauté du droit uniforme et à la restriction de son emprise ne concerne que le retard et son indemnisation ou si elle est appelée à être généralisée. (L'arrêt Air Baltic ne porte nullement atteinte à l'empire de la CM)

Secundo. Si l'accident corporel ou l'incident de transport relève de la CM, on se demande dans un second temps si les conditions de la responsabilité du transporteur sont remplies ou non. C'est du moins ainsi que semble raisonner la jurisprudence française.

SOUS-SECTION I. LE DOMMAGE CORPOREL DES PASSAGERS

Article 17 § 1 CM

Plusieurs événements doivent être établis par le demandeur pour que joue sur le fondement de la convention de Montréal la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur aérien : le passager a péri ou il est atteint d'une lésion corporelle, le dommage a une origine accidentelle, le dommage est survenu durant le temps de transport. Si ces conditions sont remplies, le passager est en droit d'obtenir réparation de son préjudice.

En droit français, on ne distinguait pas entre dommage et préjudice, on pensait qu'il s'agissait de termes synonymes. Depuis plusieurs années, certains auteurs proposent d'opérer une distinction : le dommage désignerait le fait dommageable initial, ici la mort ou des blessures pour le passager ; le préjudice concernerait les conséquences très diverses que le fait dommageable initial peut entraîner au détriment des victimes : la perte d'un ou de deux doigts n'a pas la même conséquence pour un pianiste que pour un joueur de rugby. Sans compter le préjudice enduré par les victimes

par ricochet qui découle du dommage initial.
Voir la note de M. Pascal Ancel, P.A. déc. 2003 n° 255 p. 11

§ I. La MORT ou la LÉSION CORPORELLE du passager

La mort

La lésion corporelle : les fractures, les amputations, les brûlures.

Les indigestions consécutives à l'administration d'un repas.
Une décision américaine d'un tribunal de district du 17 juillet 2012 accueille l'action d'un passager pour blessure physique et traumatisme psychologique auquel avait été servi, au lieu d'un repas sans gluten, un repas végétarien. Voir Revue de droit des transports, octobre 2012, chronique 8, n° 11.

Quid des sentiments d'angoisse et des troubles psychiques consécutifs à un accident aérien ou à un détournement d'avion ?

Faut-il ou non les assimiler à une lésion corporelle ?

Plusieurs réponses sont envisageables.

On pourrait considérer que le psychisme est une composante du corps. Il y aurait lésion du cortex, lésion corporelle.

Si on refuse l'assimilation, deux solutions sont possibles :

Ou bien il y a refus alors de toute réparation la CM l'interdisant (c'est la solution anglaise voire américaine), ou bien on admet une réparation dans les termes du droit commun puisqu'il n'y a ni mort ni lésion corporelle subie par le passager et qu'on se trouve en dehors du domaine de compétence exclusive de la CM.

M.M. Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, n° 214, in fine, signalent l'existence d'une déclaration interprétative annexée à la convention de Montréal abandonnant, sur ce point, la solution aux jurisprudences nationales. Cf. l'étude précitée de J.P. Tosi, n° 10 in fine.

[Voir aux États-Unis l'arrêt Doe v. ETIHAD Airways de la cour d'appel fédérale du 6° circuit du 30 août 2017, commenté en date du 6 septembre 2017 par le site du cabinet d'avocats Condon & Forsyth. Un passager se pique en fin de vol avec une aiguille hypodermique se trouvant à l'intérieur de la poche du dossier remis aux voyageurs. Un saignement se produit. L'intéressé agit en justice pour demander réparation du préjudice du fait de la blessure subie. Il demande également réparation de la détresse morale causée par cet incident : l'intéressé se croit en effet contaminé du fait de ce contact et multiplie les examens médicaux. Il l'obtient. L'article 17 CM permet l'indemnisation du préjudice survenu en cas de blessure corporelle, le lien de causalité entre le préjudice et les blessures n'est pas requis.]

§ II. L'origine accidentelle du dommage

La responsabilité du transporteur n'est pas établie de plein droit parce que le passager meurt ou subit une lésion corporelle durant le transport, la responsabilité du transporteur ne découle pas de tout fait ou de tout événement intervenu durant le transport causant la mort ou une blessure au voyageur. Pour que le passager, ou ses ayants droit, établissent la responsabilité du transporteur aérien, il faut que le demandeur prouve la survenance durant le transport d'un accident menant à la mort ou à la blessure du passager.

L'**ACCIDENT** doit trouver sa cause et son origine dans le fait du déplacement aérien.

L'accident est dans la langue courante un événement imprévu, fortuit, imprévisible, soudain, aléatoire, fâcheux, malheureux.

(voir l'étude de M. Jean Bigot sur la notion d'accident dans le droit commun de l'assurance, Responsabilité civile et assurances, juillet 2015, dossier 2 ; M. Bigot cite la thèse sur l'accident en droit privé de L. Noel, Lyon III, 2003 : l'accident est un événement dommageable, imprévu, extérieur à la victime et soudain)

La victime doit établir, pour pouvoir engager la responsabilité du transporteur aérien, que c'est l'accident aérien qui est le fait générateur du dommage.

Comme le déclare l'article 17 § 1 CM, le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que **l'accident** qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

On comprend fort bien que si le transporteur répond d'une mort accidentelle survenue durant la phase de transport, il n'a pas à être déclaré responsable de la mort « naturelle » de son passager atteint de cardiopathie ou de toute autre maladie ou qui viendrait à se donner la mort.

Le raisonnement est identique en cas de lésion corporelle : il faut que cette blessure soit liée au transport, qu'elle résulte d'un accident dans le transport.

Le transporteur aérien assume certes des obligations, mais il n'est pas un assureur tout risque garantissant tous les accidents de la vie.

Naveau, Godfroid et Frühling, n° 214

A. La notion d'accident

L'accident est un événement inattendu ou inhabituel. Voir la savante note du professeur Jean-Jacques Barbieri, signalée infra, comparant la notion d'accident en droit aérien et dans d'autres domaines comme le droit du travail ou le droit des assurances.

L'accident aérien classique : l'avion explose en vol, il s'écrase à terre ou il coule dans l'océan. Un incendie se déclare à bord. Les passagers sont tués ou grièvement blessés.

Le passager est empoisonné par la nourriture malsaine servie à bord.

Le passager est blessé à bord de l'avion par un bagage mal arrimé ou lors d'un trou d'air (turbulence).

On semble se trouver dans le domaine de la CM si un passager vient à être tué ou blessé par un autre passager pris de boisson ou affecté d'un trouble mental (on verra plus loin que dans une certaine mesure le transporteur est habilité à s'exonérer dans une telle hypothèse pour la fraction du dommage dépassant un certain seuil).

Certains auteurs seraient hostiles à cette solution, ils exigent pour la CM soit applicable un dommage lié à l'aéronautique. Le transporteur ne serait responsable qu'au titre des risques de l'air. L'accident serait l'accident de l'avion. La jurisprudence récente semble donner un crédit croissant à cette opinion, cf. infra à propos des chutes du passager.

La CJUE a eu l'occasion de trancher cette controverse. Elle a été en effet saisie le 14 août 2018 d'une demande émanant de la haute juridiction autrichienne, l'Oberster Gerichtshof, concernant un passager, victime de brûlures causées par la chute d'un gobelet contenant du café chaud posé par la tablette du siège d'un avion en vol, JOUE du 26 novembre 2018, C 427/9.

Y a-t-il accident au sens de l'article 17 § 1 CM pour que la victime de la brûlure puisse pouvoir engager la responsabilité du transporteur sur le fondement de la convention ?

Affaire GN c. le syndicat de la faillite de la société Niki Luftfahrt, C-532/18.

Non, si la CM ne concerne que les catastrophes liées stricto sensu à la navigation aérienne.

En ce cas, est-il envisageable que la victime des brûlures puisse rechercher la responsabilité du transporteur sur le fondement du droit commun (extra conventionnel) ou le transporteur échappe-t-il à toute sanction, ce qui serait contraire aux exigences de la morale commune ?

Les conclusions de l'avocat général danois sont publiées le 26 septembre 2019, elles ne se rallient pas à la conception restrictive.

La thèse restrictive ne peut trouver d'appui dans les textes, la CM ne concerne pas les seuls accidents aéronautiques, elle exige seulement la survenance d'un accident corporel durant le transport, il n'y a pas lieu de limiter sans texte le domaine de la responsabilité qu'organise la CM.

B. L'extériorité de l'accident

L'accident doit-il être extérieur à la personne ?

Telle est la solution de la 1^o chambre civile de la Cour de cassation,

Même si cette condition n'est pas formellement exigée par l'article 17 CM.

(Emmanuel du Pontavice, dans son traité, n° 2662, ne semblait pas attacher grande importance à la mention dans la CV d'un fait accidentel).

La jurisprudence française semble avoir subi en ce domaine l'influence de l'interprétation américaine.

Voir Laurent Chassot, op.cit., p. 180.

Le dommage trouvant son origine dans le fait ou dans l'état de la victime ne saurait donner lieu à responsabilité du transporteur.

Les passagers peuvent être à bord victimes de malaises plus ou graves, pouvant les mener à la mort. Le transport aérien peut entraîner des troubles graves chez le sujet âgé, fatigué ou de santé délicate. Certains parlent du syndrome de la station assise prolongée au cours des vols de longue durée. Voir sur la lettre de septembre de 2002 de l'Académie nationale de l'air et de l'espace l'article du docteur Alain Didier. La position assise prolongée, jambes en position déclive, le creux des genoux reposant sur un plan dur, entraîne la compression des veines du creux poplité et bloque la circulation sanguine. Cette situation peut entraîner la formation de caillots à l'intérieur des veines. La thrombose peut causer une embolie pulmonaire et amener à la mort. L'accident peut ne se révéler que plusieurs jours après l'accomplissement du vol. Le risque n'est pas dû au vol, mais à la station assise. Certains préconisent lors des vols de longue durée et la nuit le port chez les voyageurs à risque de bas de contention. Le passager doit bouger. Il faut boire, ne pas fumer.

L'équipage donne les soins relevant de sa compétence, des passagers qui sont médecins peuvent également intervenir. Il ne semble pas que le passager puisse exiger le détournement de l'appareil pour un atterrissage d'urgence sur l'aéroport le plus proche, l'avion continue en général sa route. Tout est une question de circonstance. Voir deux décisions américaines citées dans une chronique de droit américain des transports, Revue de droit des transports, octobre 2014, chronique 7, n°4, exonérant le transporteur.

La responsabilité du transporteur risque-t-elle d'être engagée ?

Si le passager meurt inopinément d'une crise cardiaque durant le vol, le transporteur n'est pas a priori responsable d'une telle mort subite.

i. Les accidents cardiaques et circulatoires

Quid des crises cardiaques ou des thromboses survenues durant le transport ou peu de temps après l'atterrissage ?

Sont-elles imputables au transport ou trouvent-elles leur cause dans le mauvais état de santé et les prédispositions de la victime ?

Voyageur succombant à une crise d'asthme, le décès ne peut être imputé à un quelconque événement extérieur à sa personne, qui seul serait nature à faire jouer la présomption de responsabilité édictée par l'a. 17 CV, 1^o Civile, 29 novembre 1989, D. 1980 I.R. 4.

Le passager qui entend se prévaloir du droit uniforme doit établir à l'encontre du transporteur l'imputabilité du dommage à un accident aérien, la décision du juge du fond encourt la cassation si elle ne constate pas l'existence d'un événement extérieur à la personne du passager, 1^o Civile, 23 juin 2011, n° 09-71307, la cour d'appel avait condamné le transporteur à payer au voyageur victime d'une phlébite en réparation du préjudice corporel 11 500 euros, cassation pour défaut de base légale. Il s'agissait d'un passager, victime d'une thrombose veineuse, survenue lors d'un vol en mars 2004 entre Colombo et Paris, avec escales à Muscat et Dubaï. La cour de Paris avait conclu à l'accident aérien. Les causes de l'affection n'étaient pas connues, il n'était pas établi que cette affection trouvait son origine dans une pathologie antérieure. Cassation au visa de l'art. 17 CV pour défaut de base légale pour ne pas avoir constaté l'existence d'un événement extérieur à la personne du passager. Les juges d'appel se sont fondés sur des motifs impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident survenu à l'occasion des opérations de vol, d'embarquement ou de débarquement.

ii. Les troubles auditifs

Certaines personnes subissent certains troubles de l'ouïe du fait du maintien dans la carlingue, climatisation, circulation de l'air dans l'avion, phases de compression. Sont-elles en situation d'en imputer la survenance au transporteur ? La réponse est en principe négative. Fait défaut la preuve d'un accident.

Passager devenu sourd à la suite de l'atterrissage : pour appliquer la CV le juge doit rechercher si le dommage a eu pour cause un événement extérieur à la personne de la victime, l'article 17 CV ne trouve application que lorsqu'un accident survenu à bord d'un aéronef a été la cause du dommage dont il demandé réparation, 1^o Civile, 6 décembre 1988, D. 1989.541 note Légier.

1^o Civile, 15 janvier 2014, Bull., n^o 11-21394, Semaine juridique, Générale, janvier 2014, 90 obs. Alexandre Dumery, mars 2014, 264, note Jean-Jacques Barbieri, Revue de droit des transports janvier 2014 commentaire 7 par Philippe Delebecque, Journal de droit international, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, D. 2014. 1084, note C. Paulin, RFDA 2015.269 obs. Ph. D. : un vol entre Cayenne et Paris, puis Orly - Bordeaux. Application de la CM. La passagère fait état d'une lésion auditive. La cour de Bordeaux retient la responsabilité d'Air France, les atteintes auditives sont dues aux conditions de vol. Cassation au visa de l'article 17 : la cour d'appel a privé sa décision de base légale, elle s'est déterminée par des motifs impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de transport

On peut penser que si une seule personne se présente pour réclamer réparation, la lésion auditive relève de l'histoire personnelle du sujet.

En revanche, s'il est établi que l'ouïe de nombre de passagers a été affectée, la responsabilité du transporteur devrait pouvoir être engagée, le trouble ne relèverait pas uniquement de la morphologie propre à un seul mais d'une cause externe.

La RFDA, 2015.327, note Fabrice Pradon, publie l'arrêt rendu le 6 juillet 2015 par la cour de Toulouse statuant comme cour de renvoi. La demanderesse est déboutée.

Assez curieusement la cour d'appel fait application de la CM qui n'est pourtant entrée en vigueur que le 28 juin 2004, alors que les vols en cause ont été accomplis les 24 et 25 juin 2004. La situation se cristallise soit au moment de la conclusion du contrat soit plus vraisemblablement à la date de l'apparition du trouble qui avait été immédiate. C'est la CV amendée à La Haye qui aurait dû gouverner le litige. Ce qui n'aurait rien changé, les deux conventions étant rédigées dans des termes voisins.

La cour d'appel, sur le fond, nie l'intervention causale d'un accident extérieur à la victime du trouble auditif qui n'est pas nié. L'accident, dit l'arrêt, est une atteinte corporelle provoquée exclusivement par un événement extérieur, imprévu et soudain dont l'assuré est involontairement victime. Il n'y a pas d'accident lorsque la lésion est uniquement liée à un état pathologique préexistant et qu'elle résulte des propres réactions de la victime au fonctionnement normal et prévisible de l'avion. Le rapport d'expertise médicale notait que le trouble clinique survenait chez une jeune femme sans antécédent, à la suite immédiate de deux vols aériens consécutifs. Aucune anomalie de pressurisation n'avait été signalée, aucun passager ne s'était manifesté. La cour affirme que la lésion n'a pas son origine dans un événement extérieur à sa personne, les lésions sont survenues lors de l'atterrissage des deux vols, sans que le fonctionnement de l'avion soit en cause. L'arrêt ajoute pour faire bonne mesure que la passagère s'est trouvée en faute, elle aurait dû, à la suite des violentes douleurs d'oreille constatées lors du premier vol, consulter immédiatement un médecin et ne pas effectuer le second vol. La faute de la victime, comme on le verra infra, exonère Air France de sa responsabilité.

De telles affaires suscitent un sentiment d'amertume. Des passagers, victimes d'un mauvais sort, subissent un dommage incontestablement lié au voyage aérien. Restés à terre, ils n'auraient pas été atteints. On veut bien croire que le transporteur ne puisse être déclaré responsable de tous les malheurs survenant pendant le vol à ses passagers. Il n'en demeure pas moins que tout passager, même en bonne santé, n'est pas à l'abri d'une mésaventure consécutive au déplacement par la voie des airs. Le problème est réel, on devrait, soit inciter à la réforme législative, soit fortement conseiller aux voyageurs de prendre une assurance pour couvrir ces risques dont la réparation ne peut être mise à la charge des transporteurs, voire imposer la conclusion d'un tel contrat aux passagers, la prime constituant un supplément de prix du billet.

iii. Les chutes et les chocs subis par le passager

La tendance récente est de ne pas en faire reproche au transporteur. L'existence du contentieux atteste que le transport

aérien est un terrain fertile en fractures, principalement au débarquement. Il serait bon que les solutions soient inspirées par le bon sens : Que les passagers soient prudents et regardent où ils placent leurs pieds. Que les transporteurs veillent sur la santé de leurs passagers et les surveillent quand, après la fatigue d'un long voyage, ils descendent des marches, en particulier s'ils entrent en âge ou s'ils s'occupent de leur progéniture.

(Les chutes sur l'échelle de coupé ne se produisent plus si le voyageur a recours à la passerelle télescopique pour accéder ou sortir de l'avion)

L'arrêt de la première chambre civile du 15 janvier 2014, Bull., Journal de droit international, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, applique cette exigence probatoire de causalité. Il semble plus sévère que la jurisprudence antérieure pour les voyageurs victimes d'une chute sur la piste ou sur l'échelle de coupé.

L'arrêt est rendu sur le fondement de l'article 17 CV puisque l'accident a eu lieu au départ d'un vol entre Annaba et la France le 22 octobre 2009, l'Algérie n'ayant pas ratifié la CM. Le passager a donc été victime d'une chute sur le tarmac à l'occasion du transfert de ses bagages et de ceux de sa famille sur le chariot destinés à les acheminer vers la soute de l'appareil. Il en a été résulté une fracture de la rotule. Il a assigné la compagnie Aigle Azur Transports afin d'obtenir une provision. La cour de Rennes avait fait droit à la demande, même si la cause de la chute restait inconnue, cette chute constituant un accident. L'arrêt est cassé, mais pour défaut de base légale. Il est reproché à la cour d'appel de ne pas avoir caractérisé l'imputabilité du dommage à un accident survenu à l'occasion des opérations d'embarquement.

La solution est plutôt sévère pour la victime. On considérerait classiquement que le transporteur assumait une obligation de sécurité à l'égard des voyageurs qu'il prend en charge dès les premiers temps des opérations d'embarquement, les passagers s'abandonnant à lui, il doit les surveiller et les guider. Si une chute intervient et si un préjudice en résulte, on peut dire qu'il y a un accident au temps du transport, le transporteur est présumé responsable, on présume la faute, le lien de causalité, la responsabilité. Dans le système de la CV, le transporteur n'assume qu'une obligation de moyen, il peut donc renverser la présomption de responsabilité du fait de la survenance de l'accident au temps de l'embarquement, il suffit qu'il établisse qu'il a mené les diligences qu'on est en droit d'attendre d'un bon transporteur. Qu'il a mené avec diligence sur le tarmac les voyageurs et que si une chute est intervenue elle est imputable à la faiblesse du passager ou à son absence d'attention.

Cette jurisprudence de la haute juridiction semble inspirée par celle rendue à propos des malaises ressentis par le voyageur. Il faudrait pour faire jouer la responsabilité du transporteur que la victime de la chute établisse que celle-ci résulte d'un fait extérieur qui ne lui est pas imputable. Il nous semble qu'il s'agit là d'une exigence probatoire étrangère à la solution varsoviennne. Un seul élément est à établir par la victime, à savoir la survenance d'un accident qui est un événement malheureux et imprévu survenu de façon inopinée durant le transport effectué sous l'égide du transporteur. Tout dépend également de données de fait, de la charge de la preuve et du rôle du juge : si le passager glisse sur une flaque d'eau ou d'huile ou tombe à raison d'un objet mal disposé sur la piste ou l'échelle de coupé, il nous semble que la nature accidentelle de la blessure est établie. Ce qui ne serait pas le cas si le passager glisse par son imprudence. Il appartient au juge d'établir les circonstances du sinistre en recueillant des témoignages et en tenant compte de présomptions de fait. En n'oubliant pas qu'il existe une législation protectrice des intérêts des personnes handicapées et que les vieillards et infirmes doivent faire l'objet d'une surveillance renforcée. Le juge doit tenir compte certes des règles du droit uniforme, mais il doit les concilier avec le dispositif sous-jacent du droit interne que la CV ne contredit pas, mettant à la charge du transporteur une obligation de sécurité de résultat. La CM n'évince pas la solution du droit interne. D'autres arrêts rendus le même jour par la première chambre civile semblent de la même veine.

Les temps d'extrême faveur pour la victime appartiennent au passé.

Les victimes, verrons-nous, bénéficient, lorsque la CM est applicable, si la responsabilité du transporteur est établie, du retour à la réparation intégrale. On leur fait "payer" en amont cette solution par un arsenal de conditions rendant plus délicat l'établissement de la responsabilité de la compagnie. Avec une réparation plafonnée à un taux assez bas, on pouvait être plus libéral.

Ch. Paulin, Transport aérien de passagers : précisions sur le régime de réparation, D. 2014.1084

La Cour de cassation demeure ferme dans sa jurisprudence de faveur, en l'occurrence, pour le transporteur.

La jurisprudence de la Cour de cassation restreint désormais les possibilités offertes aux voyageurs victimes d'une chute durant le transport ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement d'obtenir réparation.

Un nouvel arrêt en est le témoignage.

1^o Civile, 8 octobre 2014, n^o 13-24246, Revue de droit des transports, octobre 2014, commentaire 65 par Philippe Delebecque, RFDA 2014.453.

Il s'agissait d'une mère de famille tenant un enfant dans ses bras qui lors du débarquement à Toulouse venant d'Orly manque la marche et se blesse à la cheville. La cour de Paris lui avait accordé statuant en référé une provision de 2500 euros. L'arrêt est censuré, les motifs étant impropres à caractériser l'imputabilité du dommage à un accident qui serait survenu lors des opérations de débarquement.

Qu'en conclure ? Il y avait bien en l'espèce un accident au sens vulgaire du terme, la passagère s'était blessée en descendant de l'avion pour accéder au sol. La haute juridiction pose une condition d'imputabilité du dommage, a priori un dommage n'est pas reprochable ; on est plutôt en matière de causalité. La cause du dommage doit être extérieure à la victime pour que la responsabilité du transporteur aérien puisse être engagée. Le demandeur doit établir que le dommage accidentel relève d'une cause externe à sa personne. L'accident doit résulter d'un événement sur lequel le passager n'avait pas prise. Sans quoi la présomption de responsabilité ne pèsera pas sur le transporteur aérien. On est insensiblement en voie de limiter le champ d'application du système de Montréal aux seuls événements relevant des risques de l'air. (Les passagers auraient intérêt à recourir au mécanisme de l'assurance couvrant les accidents de la vie quotidienne.)

On remarquera qu'à ce stade du raisonnement on ne fait pas intervenir comme cause d'exonération, totale ou partielle, de responsabilité l'incidence de la faute ou du fait causal de la victime. Le transporteur n'est tout simplement pas présumé responsable, car le demandeur ne parvient pas à établir que l'accident lui est extérieur.

(Il est vrai que dans cette espèce on était en matière de référé et qu'il y avait une contestation sérieuse privant le juge des référés de son imperium. La solution aurait été, toutefois, vraisemblablement identique si le juge avait statué au fond.)

(Certains regretteront que ce débat ne soit pas tranché par la CJUE ordinairement très influencée par l'idéologie du consumérisme, d'autant que la solution jurisprudentielle ne résulte pas directement des textes)

Il nous semble toutefois que la responsabilité du transporteur devrait être retenue dans l'hypothèse d'une chute du passager consécutif à une mauvaise disposition de l'échelle de coupé. La cause de l'accident ne résidant pas alors dans le fait du passager qui glisse et se blesse, mais dans un matériel mal disposé. La cause de l'accident étant extérieure à la personne de la victime. La condition d'extériorité est a fortiori remplie quand l'imprudence ou la négligence du transporteur est établie.

Cf. Nouméa, 21 janvier 2014, n° de RG : 13/00203 : une auscitaine de 74 ans est victime en 2013 d'une chute en descendant à Nouméa d'un avion en provenance des îles Fidji. Elle est surprise par une marche entre le niveau du plancher de l'avion et celui de la passerelle télescopique. La cour confirme la décision du juge des référés ayant accordé une provision à l'accidentée. La compagnie calédonienne faisait valoir la jurisprudence constante selon laquelle la responsabilité du transporteur ne peut être engagée qu'en cas d'accident, défini comme un événement extérieur à la victime. La cour ne tient pas compte de l'argument. L'arrêt risque la cassation.

On retrouve le débat mené en droit interne en matière de responsabilité quasi-délictuelle à propos du fait de la chose.

(La cour fait application de la CM, alors que les îles Fidji ne figurent pas parmi les États ayant signé cette convention)

(Si la passerelle est incorrectement disposée, la responsabilité des services de l'aérodrome pourrait être également engagée)

(L'arrêt de la cour de Limoges du 26 janvier 2014, n° RG 13/01223, fait état de l'ordonnance du juge des référés de Limoges du 4 septembre 2013 rendue en 1^o instance octroyant une provision de 8000 euros au passager d'un vol Limoges-Lyon ayant heurté selon ses dires la porte d'un compartiment bagages, l'ordonnance spécifiant cependant que la responsabilité d'Air France n'était pas acquise)(La solution ne bénéficierait probablement pas de l'assentiment de la cour suprême, puisque le heurt semble être le fait de la victime)

(Le croisiériste victime d'une chute survenue lors d'un exercice de sécurité sur le pont du navire est mieux traité qu'en droit aérien des transports en faisant condamner le transporteur maritime considéré comme organisateur d'un forfait touristique à lui verser une provision sur le fondement des dispositions du code du tourisme, art. L. 211-16 et L. 211-1, I, l'organisateur est responsable de plein droit (en l'absence de causes exonératoires, comme la force majeure ou la faute de la victime) de la bonne exécution des obligations résultant du contrat. 1^o Civile, 9 décembre 2015, n° 14-20533) (Le vendeur du forfait est tenu in solidum, il est lui aussi responsable de plein droit des préjudices subis par la victime, il importe peu que le dommage soit survenu au cours du transport, cette opération étant l'une de celles composant le forfait touristique)

La jurisprudence américaine et canadienne est à l'unisson.

Dans un arrêt du 4 mars 1985, *Air France v. Saks*, la Cour suprême des États-Unis énonçait déjà qu'un accident était un incident inattendu et inhabituel ou un événement extérieur au passager, qui ne peut pas être le résultat de réactions intrinsèques au passager à l'opération normale, ordinaire et attendue de l'appareil.

Voir Ch. Kende et autres, *Développements récents en droit américain des transports*, Revue de droit des transports octobre 2012, chronique 8, n° 9.

Voir la décision d'un juge de district Sud de Floride (Miami) du 18 septembre 2014 en matière d'urgence médicale, in Condon et Forsyth, 19 septembre 2014, par John Maggio : il s'agissait d'un vol entre Port d'Espagne et Miami, un passager avait semblé avoir fait une attaque cérébrale durant le vol, des soins lui avaient été administrés. La Cour Suprême a décidé qu'un accident doit être un événement inattendu ou inhabituel, il arrive par un fait externe au passager. Une réponse imparfaite à une urgence médicale n'est pas en soi inhabituelle ou inattendue, elle ne constitue pas un accident permettant d'engager la responsabilité de la compagnie Caribbean.

Tribunal USA du district Sud de Floride, 26 janvier 2015 : un vol entre Houston et Londres assuré par United Airlines, une passagère Madame Vanderwall voulant se rendre aux toilettes une heure avant l'arrivée glisse sur un morceau de plastic se trouvant sur l'allée, elle chute et se blesse au genou, un ligament est déchiré. Le juge refuse de voir dans les faits un accident. Le passager doit s'attendre en fin de vol à trouver des débris sur le sol. Le personnel ne joue pas le rôle de balayeur. On remarquera que la cause de la chute était extérieure à la passagère.

Le site Condon / Forsyth signale, dans un bulletin de Richard Lazenby et d'Andrew Johnson publié le 8 décembre 2015, un arrêt rendu le 2 décembre 2015 par la cour US du cinquième circuit. Une personne âgée de 76 ans se rendait du Vietnam à Dallas, via la Corée, grâce à la compagnie coréenne. Cette personne a été victime d'une chute dans l'escalator en se rendant à la douane. L'existence d'un accident a été refusée. On peut se demander si on était encore dans les temps du débarquement. Cette personne voyageait seule et était analphabète, elle ne comprenait ni l'anglais ni le coréen, elle n'avait pas compris l'annonce concernant l'accès aux fauteuils roulants. Elle avait donc procédé à pied et s'était blessée au bas de l'escalier. Des fauteuils roulants étaient pourtant mis à la disposition des passagers en sortant de l'avion. Morale de l'histoire, quand vous avez atteint un certain âge restez à la maison. Les voyages au long court conviennent aux jeunes et aux éduqués. *Vae victis*.

On retrouve le débat concernant l'impérativité et l'exclusivité du système de droit uniforme : quid d'un dommage corporel n'ayant pas pour cause un accident extérieur à la victime ? La victime est-elle en droit de se placer sous l'empire du droit commun pour obtenir réparation (des auteurs allemands opinent en ce sens) ou faut-il décider que les dommages corporels quels qu'ils soient survenus durant la phase de transport ne peuvent être indemnisés que dans le cadre de la CM et qu'à défaut d'établir l'origine accidentelle du dommage le demandeur doit être débouté ? C'est cette dernière opinion qui semble prévaloir. Le domaine envisagé par les rédacteurs de la CM concerne le préjudice en cas de mort ou de lésion corporelle. Dans une telle hypothèse, la victime ne peut à raison de l'exclusivité des solutions édictées par le texte uniforme obtenir réparation que si elle établit la réunion des conditions établies par l'article 17. À défaut de la preuve par la victime demanderesse de l'existence d'un préjudice accidentel, celle-ci doit être déboutée et l'appel au droit commun doit lui être refusé.

Voir le débat dans la thèse de M. Chassot, p. 180 et suivantes, qui signale cependant que certaines décisions américaines forcent le concept d'accident pour pouvoir indemniser la victime.

§ III. La localisation dans le temps et dans l'espace de l'accident corporel

Pour se trouver sous l'empire de la CM, il faut que l'accident générateur du préjudice se soit produit à bord de l'aéronef ou lors des opérations d'embarquement ou de débarquement.

Les dommages nés en dehors de la phase aérienne ne relèvent pas de la CV/ CM, du moment que l'accident ou que la survenance du dommage s'est produit avant la phase d'embarquement ou après la phase de débarquement.

En France on considère ordinairement que lorsque le passager est pris en charge par le transporteur, celui-ci est tenu envers le passager d'une obligation de sécurité : ainsi si le passager tombe ou glisse sur une dalle dans les salons de l'aérogare attribués au transporteur. La victime peut agir sur la base de principes juridiques extérieurs à la CM, elle peut

faire appel au droit commun extra-conventionnel.

C'est ce qui a été admis, dans l'affaire des passagers retenus de force par l'armée irakienne lors de l'invasion de l'émirat du Koweït le 2 août 1990, par la Cour de cassation, 1^o Civile, 15 juillet 1999, Clunet 2000.341 n. G. Légier. Ce n'est que dans son domaine d'application que la CV/ CM est exclusive. Le système de Varsovie /Montréal n'est pas investi d'un monopole absolu, il n'est ni plénier ni totalisant, la CV n'a procédé qu'à une unification partielle du droit de la responsabilité du transporteur aérien. Hors de son domaine, la CV est étrangère au débat, elle n'exerce pas sa compétence normative. Le droit commun retrouve son empire.

Une solution semblable avait été donnée dans le cadre de l'affaire Maché, 1^o Civile, 3 juin 1970, D. 1971.173 note Chauveau, soumettant au droit commun l'accident survenu à un moment où le passager ne se trouvait pas exposé aux risques de l'air.

Aux États-Unis et en Angleterre on a tendance à exclure la possibilité d'engager la responsabilité du transporteur dans de telles circonstances, on considère que le système varsovien est exclusif.

Ainsi à propos de passagers faits prisonniers au Koweït par l'Irak, la chambre des lords a refusé, dans une décision du 12 décembre 1996, toute réparation. Admettre un recours sur le fondement du droit interne serait détruire les fondements de la CV. Voir L. Chassot, p. 182 et E. de Montlaur-Martin, La convention de Varsovie exclut-elle toute action de droit commun en dommages-intérêts ? Conséquences des disparités de la jurisprudence au Royaume-Uni et en France sur l'indemnisation des otages au Koweït, RFDA 1997.256

Une passagère est suspectée à tort d'agissement terroriste à New York, elle est fouillée avant embarquement et soumise à interrogatoire par le transporteur israélien, elle en ressent un traumatisme, elle se trouve d'après la Cour suprême des États-Unis sans recours contre le transporteur, il n'y a pas place pour une responsabilité du transporteur sur la base du droit local, El Al Israël Airlines c. Tsui Yuan Tseng, 12 janvier 1999. Voir L. Chassot, p. 184.

La solution est injuste si elle consacre l'irresponsabilité du transporteur dans des hypothèses où sa faute serait établie.

SOUS - SECTION II. La perte et les avaries des BAGAGES

C'est l'art. 17 § 2 CM qui traite de la responsabilité encourue par le transporteur aérien lorsque le passager subit un préjudice du fait d'un désordre ou d'une perte des bagages.

Le régime de responsabilité n'est pas identique selon qu'il s'agit de bagages à main ou de bagages mis dans la soute.

Les bagages non enregistrés, bagages de cabine, bagages à main : la CM édicte une responsabilité à base de faute

prouvée.

Les bagages enregistrés : ce sont les bagages de soute appartenant normalement au passager se trouvant à bord : la responsabilité du transporteur est présumée en cas de perte.

SOUS-SECTION III.

La destruction, la perte et l'avarie des MARCHANDISES pendant la période de transport aérien

(Le transport interne de marchandises continue à relever en France, dans l'opinion majoritaire, de la CV amendée à La Haye, et non de la CM, propre aux transports internationaux)

Article 18 CM

§ I. Le dommage

§ II. Un fait, instrument causal du dommage

§ III. La production du dommage pendant le transport aérien, alors que la marchandise est sous la garde du transporteur

Le système de Montréal concerne tout dommage survenant à bord d'un aéronef ou lors des manœuvres de chargement et déchargement dans l'aéroport ou dans les entrepôts de l'aéroport.

Ce qui suppose que le transporteur ait appréhendé la marchandise dont il a la garde.

Dans la pratique, lorsqu'un sinistre (un bris, un vol) survient à terre lors des opérations préliminaires de transport et que des intermédiaires divers interviennent à la demande de l'expéditeur, commissionnaire, transitaire, manutentionnaire, on peut hésiter pour savoir si le transporteur aérien ou son représentant a pris en charge la marchandise. Ex. les faits décrits par l'arrêt de la chambre commerciale du 10 janvier 2012, n° 10-26378

Le transporteur aérien est de plein droit responsable du dommage si le fait qui l'a causé s'est produit pendant le transport aérien, celui comprenant la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous sa garde. C'est la livraison qui marque la fin de la période de garde du transporteur. Com. 30 juin 2015, n° 13-28846, RFDA 2015.272 obs. Ph. D.

L'incidence d'une phase de transport routier, maritime ou ferroviaire dans l'acheminement de la marchandise

La solution de principe : la convention de Montréal est étrangère au dommage hors transport aérien.

« La période de transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. », art. 18 § 4 CM.

Ainsi, Com. 10 février 2015, n° 13-24539, un transport de marchandises au magasin Hermès de Londres, un acheminement par voie aérienne, mais la phase terrestre du transport en Angleterre est ensuite assurée par un transporteur anglais, le contentieux est soumis au droit des transports terrestres.

Deux tempéraments

. Un mode de transport non aérien intervient hors aéroport pour l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, déchargement, transbordement : on présume que le dommage est survenu, sauf preuve contraire, durant la phase aérienne et donc qu'il est régi par la CM.

On peut citer à titre d'exemple l'arrêt de la cour de Versailles du 20 mars 2012, BTL 2012.231 : les marchandises sont volées durant la phase routière de pré acheminement de la marchandise. Les colis avaient été enlevés de chez l'expéditeur en vue de leur transport aérien. Le larcin s'est produit pendant un transport terrestre effectué par un préposé ou un mandataire du transporteur, donc durant une phase de l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement. Ces détournements doivent être considérés comme s'étant produits pendant le transport aérien.

La preuve contraire est cependant possible, ce qui devrait permettre l'éviction de la CM.

Cf. l'arrêt de la chambre commerciale du 7 février 2017, n° 17-10665.

La cassation intervient au titre de la violation par la cour d'appel des principes de procédure civile (la cour de Lyon avait écarté la CM par un moyen relevé d'office sans avoir invité les parties à présenter leurs observations, méconnaissant ainsi le principe du contradictoire).

L'espèce est cependant intéressante pour déterminer s'il convenait ou non de faire application de la CM. Le dommage semble d'ailleurs davantage procéder d'un retard dans la livraison d'un colis que de la perte d'une marchandise. Il aurait apparemment fallu faire application de l'article 19 CM, plutôt que l'article 18, même si l'art. 19 peut être lu de façon non autonome mais en corrélation avec les dispositions de l'article 18.

[Il est possible qu'il ait été fait application dans cette espèce de l'article 13 § 3 CM, permettant d'assimiler cette livraison d'un colis avec un retard important à une perte de la marchandise : « Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de 7 jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport. »]

Les faits portent sur le transport aérien entre le Royaume Uni et la France d'un colis contenant des documents indispensables au destinataire pour procéder à des opérations de dédouanement au Maroc.

Le transporteur français (appartenant au même groupe que le transporteur contractuel) au lieu de livrer le colis au destinataire le dépose dans un point relais, qui vient de fermer à raison des vacances. Le destinataire n'aura l'usage des documents qu'en septembre, de telle sorte que les opérations à mener au Maroc prennent du retard et engendrent des frais supplémentaires.

La cour de Lyon considère que le litige ne relève pas de la CM. Après une phase aérienne, il y avait eu une phase terrestre. Il était établi que le dommage s'était réalisé une fois le transport aérien accompli. La période de transport aérien avait pris fin. La cour d'appel avait statué, sur le fondement des dispositions du code civil, en considération d'une faute délictuelle commise par DHL France, et non en termes de droit des transports.

. Le changement unilatéral du mode de transport : le vol camionné : le transporteur aérien fait transporter la marchandise sans l'accord de l'expéditeur par un procédé autre que la voie aérienne : cette phase de transport est considérée à titre de fiction comme relevant de la période aérienne et se trouve alors soumise à la CM.

L'incidence de la réglementation propre au transport multimodal, art. 38

Tout incident imputable au transporteur ne relève pas de la CV / CM. Ainsi voilà un transport aérien de marchandises (du matériel de théâtre) à effectuer par la compagnie libanaise Middell East Airlines Air Liban, il y a six colis à transporter, poids total 932 kg. La LTA a été émise par le transporteur, elle mentionne, à tort, les 6 colis comme embarqués. Au Liban, on s'est aperçu qu'il n'y avait qu'un seul colis à bord de l'avion. Les 5 autres colis ont été retrouvés ultérieurement par l'expéditeur dans les locaux de l'intermédiaire chargé de l'organisation du transport, ils n'avaient pas été embarqués dans l'avion, le transporteur ne les avait pas matériellement appréhendés.

Le transporteur aérien a été condamné pour faute civile par la cour de Paris. Cette juridiction a décidé que la convention de Varsovie ne s'appliquait pas en l'espèce au transporteur. La Cour de cassation approuve : le transporteur répond dans les termes du droit commun de l'inexécution des obligations contractées par lui lorsque cet événement ne s'est pas produit pendant le transport. On a reproché au transporteur d'avoir par son manquement (avoir mentionné à tort l'embarquement de 6 colis sur la LTA) retardé la recherche des colis oubliés.

Il y avait également une faute du manutentionnaire.

Com. 13 mars 2007, n° 05-21400, D. 2007 AJ 939. Le rapport annuel 2007 de la Cour de cassation donne un commentaire de cet arrêt.

SOUS-SECTION IV. LE DOMMAGE RESULTANT DU RETARD

Le retard survient tout aussi bien le transport des passagers que celui des bagages et des marchandises. On devrait alors parler des retards.

L'arrivée tardive à destination ne donnait jadis lieu que très rarement à réparation, les désagréments liés au retard n'étaient pas en fait pris en considération par la jurisprudence.

Nos contemporains sont plus exigeants. Si on prend l'avion en acceptant de payer un prix supérieur au prix du transport routier ferroviaire ou maritime, il convient que le transporteur assure une obligation de rapidité et qu'il respecte ses

horaires.

(Le transporteur est en principe tenu de l'obligation de transporter, et de transporter avec ponctualité et célérité. Il est débiteur de cette obligation. C'est à lui en cas de contentieux d'établir qu'il a accompli son obligation. I° Civile, 14 janvier 2016, n° 15-12730, RFDA 2016.82 : achat de billets aller -et- retour Paris - Barcelone. Le vol retour de Vueling est annulé. Le client demande le paiement d'une indemnisation forfaitaire et de dommages intérêts. Il est débouté par le TI d'Ivry, le demandeur devant rapporter la preuve de l'annulation du retard qu'il invoque, celui-ci ne produisant aucun document établissant le retard ou l'annulation du vol. La cassation intervient au titre de l'inversion de la charge de la preuve, il incombait à la société de transport de démontrer qu'elle avait exécuté l'obligation de transport dont le passager avait prouvé qu'elle était débitrice. Le client en effet avait produit les billets d'avion. Le nouvel article 1353 du code civil indique que celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver, mais que réciproquement celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement.)

En ce qui concerne le transport de passagers, on distingue communément les refus d'embarquement et les annulations de vol du retard proprement dit.

Nous sommes désormais en présence d'une dualité de dispositifs sanctionneurs : c'est l'instauration de facto d'un double système d'indemnisation, l'un accordé par le droit consommériste européen, très intéressant pour les voyageurs parfois grincheux et procéduriers face à des services juridiques des transporteurs peu généreux, l'autre par la convention de Montréal, voire par le droit interne, éventuellement moins généreux pour les passagers. L'idée est de responsabiliser les transporteurs parfois sans gêne, indifférents envers leurs clients et guère regardants sur le sort de voyageurs attendant dans l'aérogare pendant des heures un avion qui n'arrive pas. La dernière décennie a vu de belles avancées en ce domaine, même si l'œuvre jurisprudentielle n'est pas toujours d'une parfaite orthodoxie juridique. L'initiative prise en juillet 2015 par l'OACI aura vraisemblablement pour effet de consacrer le système et de purger à terme le caractère hétérodoxe des interprétations européennes.

§ I. LE DISPOSITIF EUROPÉEN

L'Europe s'est dotée d'un système sui generis imposant au transporteur de payer une indemnisation au passager en cas de manquement à l'obligation d'acheminer dans les temps le passager au point de destination. Ce système sera vraisemblablement étendu prochainement au retard dans l'acheminement des bagages.

A. Les retards dans le transport de personnes

Propos introductif

Ces désagréments sont pris en considération par le règlement communautaire n° 261/2004 du 11 février 2004 dans le transport de personnes.

Les causes des retards sont multiples. On met communément en cause la saturation de l'espace aérien, la surcharge des aéroports, le mauvais temps, le caractère strict des mesures de sécurité, les distances à l'intérieur des aéroports, le

traitement des bagages.

Perspectives consuméristes. Faveur pour les passagers. Leur éviter de lancer un contentieux a posteriori. Responsabiliser les transporteurs méprisant leur clientèle. Les passagers ont un droit à un vol ni annulé ni retardé, dit l'arrêt Sturgeon. Il est très bien de poser une telle proclamation de pur droit, même si elle risque d'être démentie par le principe de réalité. Un transport est une aventure, le grain de sable peut s'insinuer à tout instant, d'autant que le transporteur est débiteur d'une obligation supérieure, celle de ne pas risquer la vie de ses passagers.

Le règlement met des obligations de faire à la charge du transporteur en cas d'incident. Une obligation de somme d'argent, dite indemnisation, est due dans certaines hypothèses : le règlement européen a recours au système de la peine tarifée, peu important le montant réel du dommage, voire même son existence.

Il y a incertitude pour déterminer la véritable nature de ce droit à indemnisation.

On se trouve dans le domaine du mixte et de l'hybride.

Le règlement européen emploie les expressions d'indemnité et d'indemnisation. On serait donc en présence de la réparation d'un préjudice. L'indemnisation est cependant sans relation avec le montant et l'intensité du préjudice effectivement souffert par le passager, victime d'une annulation de vol ou d'un retard important à l'arrivée.

S'agirait-il de dommages intérêts forfaitaires ? Il ne s'agit pas au sens strict du terme d'un forfait ; en effet, même si le transporteur paie la somme prévue par le règlement tel qu'il est interprété par la jurisprudence, il n'est pas forcément libéré si le préjudice résultant du retard est d'un montant supérieur à la somme obtenue, le passager peut en effet réclamer parallèlement des dommages intérêts sur le fondement de la CM, il peut même cumuler, semble-t-il, avec l'aval du juge une double indemnisation. Il pourrait alors s'agir d'une indemnité minimum.

On peut alors se demander si le mécanisme européen n'instaure pas plutôt une peine privée à l'encontre du transporteur qui n'achemine pas son voyageur à la destination finale à l'heure promise. Il le semble bien. L'indemnisation est due en l'absence de preuve de tout dommage, le droit à indemnisation serait reconnu même si le transporteur incriminé établissait que le dommage réellement subi par le passager demandeur était minime voire inexistant.

Le tribunal de commerce de Vienne avait déposé auprès de la Cour de justice le 29 décembre 2014 une demande en six points de décision préjudicielle. Il l'interrogeait dans le point 1 sur la nature du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004. Il demandait en présence d'un retard s'il s'agissait d'un droit à indemnisation forfaitaire, d'une pénalité contractuelle, de dommages intérêts punitifs, d'un droit présentant un caractère de bonne exécution du contrat et de garantie (le tribunal semble parler d'un droit à réduction du prix du transport) ou bien d'un droit sui generis. Affaire Stephan Nauman / Austrian Airlines, C-612/14.

Nous jugions regrettable que l'affaire ait été radiée, JOUE du 29 juin 2015, C 213/22, l'opinion interprétative de la CJUE aurait été accueillie avec intérêt, même si certains pensent qu'il n'appartient pas à la jurisprudence de trancher brusquement et sans débat public et approfondi des controverses doctrinales.

Dans une demande de décision préjudicielle présentée le 7 mars 2017, affaire C-116/17, Nagel c. Swiss I. Air Lines AG, JOUE du 6 juin 2017, C 178/6, l'Amtsgericht de Hambourg interrogeait la Cour de justice sur l'objet de l'indemnisation accordée au passager en cas d'annulation du vol : s'agit-il de compenser uniquement les désagréments et la perte de temps découlant de l'annulation ? L'indemnisation couvre-t-elle également les préjudices matériels ?

La juridiction hambourgeoise interroge également la cour européenne sur le cumul d'indemnités, entre celle octroyée sur le fondement du droit national et celle découlant du règlement européen. Le transporteur peut-il effectuer la déduction ?

La possibilité d'une déduction dépend-elle du droit national ? Est-elle soumise à l'appréciation du juge ?

L'affaire est radiée le 21 juin 2017.

Discours voisin avec la demande formulée par le Landgericht de Düsseldorf le 2 mai 2018, C-299/18. Radiation en date du 22 août 2018.

Les solutions de fond

a. L'indemnisation en cas de *refus d'embarquement*

La sur réservation, overbooking, surbooking, est l'hypothèse la plus fréquente du refus d'embarquement. Le transporteur pour des raisons commerciales avait accepté, escomptant sur des désistements, de délivrer davantage de réservations que de sièges disponibles dans l'avion. Le jour de départ les sièges manquent, les désistements ne se sont pas produits, aussi nombreux qu'envisagé. Certains passagers vont être obligés de rester à terre.

1° cas de figure. Certains passagers ont pu accepter de se désister et donc renoncer au vol retenu : ils perçoivent en contrepartie un avantage que le règlement ne détermine pas. Le montant de l'indemnité résulte alors de l'accord des parties, que sont le transporteur et les passagers complaisants, acceptant de rester à terre, définitivement ou temporairement.

2° cas de figure. Les passagers non volontaires, refusés à l'embarquement, ont droit à une indemnisation immédiate, voir l'article 4, § 3, qui renvoie à l'art. 7 pour déterminer le montant du droit à indemnisation : 250, 400 ou 600 euros selon la distance du vol.

250 euros : pour les vols allant jusqu'à 1500 km

400 euros :

Ce chiffre de 400 est retenu pour les vols intra européens de plus de 1500 km (style un vol Toulouse-Martinique), ainsi que pour les vols non intra européens entre 1500 et 3500 km.

600 euros : pour les autres vols.

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement..., art. 7 § 1 du règlement n° 261/2004.

Une juridiction allemande avait demandé, le 18 mai 2017, à la CJUE si la notion de distance couvre uniquement la distance directe entre le lieu de décollage et la dernière destination, qui doit être calculée selon la méthode orthodromique et ce quelle que soit la distance de vol effectivement parcourue. Amtsgericht de Hambourg, C-269/17. Andreas Niemeyer c. Brussels Airlines, JOUE du 25 septembre 2017. Affaire radiée le 14 novembre 2017.

Le chiffre est réduit de moitié si le voyageur victime du refus d'embarquement bénéficie rapidement d'un réacheminement et arrive à la destination finale avec un décalage horaire de moins de 2, 3, 4 heures.

Le fondement de l'indemnisation forfaitaire : le désagrément engendré par le refus d'embarquement

La CJUE a été saisie d'une demande de décision préjudicielle le 30 mai 2018 émanant du tribunal de Bacau, affaire Rusu c. SC Blue Air -Airline Management Solutions, C-354/18. Des salariés ont été victimes d'un refus d'embarquement sur un vol entre la Roumanie et Londres. Ils ont pris un autre vol de la même compagnie, cinq jours plus tard. Ils n'ont pas été en mesure de se présenter à temps à leur poste de travail, l'homme a perdu une part de son salaire. L'employeur a prononcé un blâme. La juridiction du pays des Daces demande si le système européen de 2004 entend assurer la réparation d'un préjudice matériel ou d'un préjudice moral. L'arrêt a été rendu le 29 juillet 2019.

La CJUE décide que l'indemnisation de 400 euros (pour le vol Roumanie-Angleterre, plus de 1500 km) vise à indemniser d'une manière standardisée et immédiate les passagers pour les préjudices que constituent les désagréments dus au refus d'embarquement, sans qu'ils aient à supporter les inconvénients d'une action en justice. Ces montants forfaitaires sont calculés de façon uniforme pour tous les passagers refusés, victimes du désagrément d'avoir été refoulés. Riches et pauvres, vieillards et jeunes, actifs et inactifs, sont logés à la même enseigne.

La CJUE admet que le passager refusé est en droit d'obtenir parallèlement - sur le fondement d'une disposition du droit national ou du droit international - une indemnité pour le préjudice qu'il souffre personnellement, à titre individuel. Le juge fait alors du casu. L'arrêt envisage en particulier cette possibilité pour le dommage souffert par le passager, victime d'une retenue de salaire, celui-ci n'ayant pas été en mesure du fait du refus d'embarquement, de se présenter à son poste de travail. Il parle d'indemnisation complémentaire. Le règlement européen n° 261/2004 ne peut alors servir de fondement à la condamnation du transporteur par la juridiction civile pour ce type de dommage individuel, distinct du « désagrément ».

b. L'indemnisation en cas d'*annulation de vol*

Le passager peut être informé de l'annulation du vol quelque temps à l'avance, voire au dernier moment. Il va pouvoir prétendre à une indemnité.

Le traitement juridique de l'annulation de vol.
L'indemnisation forfaitaire : la tarification de la peine

Le passager, victime d'une annulation de vol, peut en principe, exiger du transporteur une indemnisation forfaitaire. Il est cependant privé totalement ou partiellement de l'indemnisation dans certaines hypothèses où le transporteur avait fait part à titre préventif de sa décision d'annuler le vol.

- i. L'indemnisation est refusée dans 3 hypothèses dans lesquelles le passager a été informé à l'avance de l'annulation du vol

On verra que c'est le transporteur qui a, s'il entend s'exonérer, l'obligation d'informer directement le passager avant le départ contractuellement convenu.

1° hypothèse. Information d'annulation du vol donnée : au moins deux semaines à l'avance

Article 5, § 1, lettre c, i) du règlement n° 261/2004. Les passagers en cas d'annulation de vol ont droit à une indemnisation de la part du transporteur aérien effectif, sauf s'ils ont été informés de l'annulation du vol au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue.

L'information dispensée à temps dispense le transporteur du paiement de toute indemnisation.

C'est au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation du vol, et du délai dans lequel il a fait cette information. Article 5 § 4 du règlement n° 261/2004.

La CJUE dans un arrêt *Krijgsman* du 11 mai 2017, C-302/16, D. 2017.1447 obs. Kenfack, a eu à connaître d'une espèce dans laquelle le passager devait accomplir un vol d'Amsterdam à Paramaribo (Surinam) partant le 14 novembre 2014. La compagnie aérienne annule le vol et en informe uniquement l'agence, intermédiaire ayant délivré en ligne le billet, le 9 octobre 2014, soit plus d'un mois avant le départ prévu.

L'agence de voyage ne fait pas diligence, puisque le voyageur n'est informé de l'annulation que le 4 novembre 2014, seulement 10 jours avant le départ.

Le passager réclame l'indemnisation de 600 euros, le transporteur du Surinam la lui refuse estimant avoir donné à l'agence de voyage l'information de l'annulation du vol plus d'un mois à l'avance.

En l'espèce le transporteur aérien ne pouvait établir qu'il avait directement informé le voyageur de l'annulation du vol, il s'était contenté d'informer l'agence qui avait vendu le billet sur internet, l'agence avait tardivement répercuté la nouvelle.

La CJUE décide avec raison que le transporteur aérien n'était pas en état de s'exonérer de son obligation d'indemniser, il avait certes procédé à l'annulation du vol, il avait dispensé l'information à l'agence, mais le passager n'avait appris l'annulation que 10 jours avant le départ prévu. L'exonération ne pouvait pas bénéficier au transporteur. L'obligation d'informer à temps incombe au transporteur.

[L'arrêt décide cependant que le transporteur dispose d'un recours contre l'agence de voyage ayant délivré le billet, s'il

parvient à établir que l'agence avait commis une faute en ne dispensant pas l'information. Tout dépend des obligations contractées par l'agence de voyages tant à l'égard du transporteur que du client passager. Cf. supra]

2° hypothèse. Information sur l'annulation du vol dispensée entre deux semaines et 7 jours avant l'heure de départ prévu au contrat : l'indemnisation n'est pas due si le transporteur qui annule le vol offre au passager un réacheminement lui permettant de voyager avec un léger changement d'horaire : le passager devra partir plus tôt, il arrivera un peu plus tard : il devra éventuellement partir deux heures avant, il ne parviendra à la destination finale pas plus de 4 heures après l'heure d'arrivée prévue.

3° hypothèse. Information de l'annulation moins de 7 jours avant l'heure de départ : l'indemnisation n'est pas due si le transporteur, qui annule le vol convenu, propose un autre vol, dit vol de réacheminement, dans une plage horaire voisine, le voyageur étant éventuellement contraint de partir une heure à l'avance ou d'arriver à la destination finale avec un retard d'au maximum 2 heures après l'heure prévue.

L'Amtsgericht de Düsseldorf le 19 février 2018 demande à la CJUE si échappe à toute obligation d'indemniser le transporteur qui réachemine le passager entre 2 et 3 H au-delà de l'horaire prévu, affaire *flight right c. Eurowings*, C-130/18.

La réponse négative de la Cour de justice est parvenue rapidement grâce une ordonnance du 27 juin 2018.

L'espèce concerne un transport entre Cologne et Hambourg. La compagnie aérienne Eurowings a informé son client de l'annulation du vol et lui a proposé un vol de réacheminement le même jour que le vol annulé. Ce que le passager a accepté. Avec le vol annulé le passager aurait dû arriver à Hambourg à 20 h 10. Avec le vol de remplacement, le passager arrive à Hambourg à 22 h 37. Le passager a ainsi un décalage horaire de 2 h 27 ! Le passager cède sa créance à un organisme de recouvrement. On plaide. Le cessionnaire demande 250 euros.

Le débat porte sur l'harmonisation des solutions entre celle prévue par le règlement en cas d'annulation de vol (l'indemnisation est due si le passager parvient à destination sur le vol de réacheminement plus de 2 h après les prévisions de l'horaire primitif) et celle résultant de la jurisprudence *Sturgeon* ne prévoyant une indemnisation en cas de retard à destination finale qu'en cas de retard de plus de 3 H. La jurisprudence *Sturgeon* trouvait sa justification dans un alignement de la condition du passager retardé sur celle du passager au vol annulé. Fallait-il opérer un raisonnement en sens inverse et faire subir au passager au vol annulé le sort du passager au vol retardé, à savoir le refus de l'indemnité s'il ne subit qu'une perte de temps inférieure à 3 H. Le passager au vol annulé et ensuite réacheminé doit-il attendre le seuil de 3 h pour prétendre à l'indemnité, alors que le règlement lui confère ce droit à indemnisation si les 2 H sont dépassées. L'ordonnance n'entre pas dans ces considérations, elle fait bénéficier le passager réacheminé de l'indemnisation en se fondant sur la lettre du règlement de 2004. La CJUE fonde sa solution en indiquant que les solutions valant en cas de retard ne sont pas applicables en cas d'annulation de vol. La cour avoue que la jurisprudence *Sturgeon* repose sur du sable. Cf. infra.

ii. Le montant de l'indemnisation : 250, 400 ou 600 euros selon la distance à parcourir

. 250 euros, si la distance à parcourir est de 1500 km ou moins.

. 400 euros

Pour les vols à l'intérieur de l'UE de plus de 1500 km.

Le texte parle de tous les vols "intracommunautaires". De telle sorte qu'un vol entre Orly et La Réunion entre dans cette catégorie, et non dans celle des 600 euros. Orly est en France, Saint Denis de la Réunion également. Le point de départ et le point de destination sont situés sur deux points, réputés relever du territoire communautaire. 1^o chambre civile, 12 octobre 2016, n^o 15-20380, D. 2017.1448 obs. Kenfack.

Pour les vols annulés sur une distance entre 1500 et 3500 km, vols prévus entre un aéroport de l'UE et un aéroport

situé hors UE.

. 600 euros, pour les autres vols, c'est à dire les vols de plus de 3500 km entre l'UE et hors UE.

Un vol annulé entre Paris et l'île Maurice coûterait, par passager, 600 euros au transporteur européen.

Ce serait une solution identique pour un vol annulé entre Paris et Tahiti, la Polynésie française étant un "pays d'outre-mer" ne constituant pas un territoire de l'UE.

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait . . . de l'annulation. Art. 7 § 1 du règlement n°261/2004.

[Une juridiction de Hambourg avait demandé le 25 janvier 2016 à la CJUE, C-40/16, Irène Uhdén c. KLM s'il fallait entendre par distance, la distance directe entre le lieu du décollage et la dernière destination, ou la distance effectivement parcourue. A priori, il devrait s'agir de la distance résultant du programme du vol ou des vols et qui est entrée dans le champ contractuel. L'espèce semble concerner une hypothèse de retard et non d'annulation de vol. Par faveur envers le consommateur, il aurait été envisageable qu'on retienne la distance maximum, si elle excède la distance initialement envisagée, afin de faire bénéficier le passager d'une indemnisation majorée. Radiation le 20 juin 2016.]

Voir les Observations interprétatives de la Commission de juin 2016, 4.4.10, qui optent pour la distance entre le point de départ et l'aéroport de la destination finale, sans tenir compte de la majoration des distances dues aux vols avec correspondance.

[On retrouve le même débat en matière de retard avec la demande de décision préjudicielle émanant de l'Amtsgericht de Hambourg en date du 4 novembre 2016, Birgit Bossen et autres c. Brussels Airlines, C-559/16. La notion de distance couvre uniquement, dans le cas de liaisons aériennes avec correspondance, la distance directe entre le lieu de décollage et la dernière destination, devant être calculée selon la méthode orthodromique, et ce quelle que soit la distance de vol effectivement, CJUE, 7 septembre 2017, la CJUE retient la même solution qu'en matière d'annulation de vol]

1° Civile, 30 septembre 2010, arrêt de non admission du pourvoi, le jugement a condamné en application du règlement européen la compagnie Air France à payer à un voyageur comme indemnité forfaitaire 600 euros pour l'annulation d'un vol entre Paris et Mahé. Les voyageurs ont pris un vol d'Air Seychelles mandaté par le voyageur 22 heures plus tard pour pallier la carence du transporteur français.

L'indemnisation – indemnité minimum – peine privée - donne lieu à un paiement en espèces, par chèque ou par virement. Le passager peut accepter, à titre alternatif, des bons de voyage ou d'autres services, art. 7 § 3.

Une juridiction de Varsovie, en date du 3 mai 2019, interroge la CJUE des problèmes de change, en particulier en ce qui concerne les passagers ayant leur domicile dans un État n'ayant pas l'euro comme monnaie ayant cours légal, ou plaidant devant une juridiction d'un État extérieur à la zone euro. Affaire Delfly c. Travel Service Polska, C-356/19, JOUE du 19 août 2019.

Le règlement européen se contente-t-il de régir l'étendue de l'obligation de verser une indemnisation, ou régit-il également ses modalités d'exécution ?

Le passager peut-il exiger le paiement de l'indemnité dans la monnaie nationale ayant cours légal dans l'État de résidence du passager au vol annulé ou retardé ?

Quel taux de change le juge doit-il appliquer ?

Si le passager a fait une demande exprimée dans la monnaie nationale de son lieu de résidence plutôt qu'en euros, le juge peut-il en invoquant son droit national rejeter la demande ?

- iii. La réduction de moitié de l'indemnisation est prévue si le passager, victime de l'annulation, bénéficie d'un réacheminement rapide

On sait qu'à raison d'une annulation de vol, le transporteur doit offrir au passager du vol annulé une option entre le remboursement du billet et le réacheminement.

Quid du montant de l'indemnité lorsque le passager accepte l'offre de vol de réacheminement ?

Il est possible que le vol de réacheminement conduise à l'aérodrome qui avait été prévu primitivement.
Il est possible qu'un autre aérodrome de destination soit proposé au voyageur dont le 1° vol avait été annulé.

1° hypothèse. Le maintien de l'aéroport de destination.

L'aéroport de destination est celui qui avait été prévu par le vol annulé, le vol de réacheminement atterrit dans le même aéroport.

Le dépassement des délais

L'indemnité entière

Le vol de réacheminement risque de conduire le passager à destination bien au-delà de l'horaire initialement convenu.
Le passager a droit à l'indemnisation prévue à l'article 5 en cas d'annulation de vol.

L'indemnité réduite

Article 7 § 2 du règlement

Le transporteur aérien peut cependant réduire de 50 % le montant de l'indemnisation, si le passager se voit proposer un vol pour parvenir à sa destination finale, alors que l'heure d'arrivée de ce vol proposé en réacheminement ne dépassera pas considérablement l'heure d'arrivée à destination finale qui avait été prévue pour le vol qui a été annulé.

On tient compte de la distance du vol annulé.

Décalage de 2 heures à l'arrivée, pour les vols de 1500 km ou moins

Décalage de 3 heures, pour les vols intra européens de plus de 1500 km

Décalage de 4 heures pour les autres vols.

On favorise ainsi la grande entreprise qui se trouve en mesure d'offrir très rapidement un autre vol au client victime de l'annulation. Les petits transporteurs n'ont pas en général cette possibilité. Les gros non plus, si la relation aérienne concerne des pays lointains.

2° hypothèse. Le changement d'aéroport de destination

Le vol annulé conduisait à Toulouse. Le vol de réacheminement a Tarbes pour destination.

L'Amtsgericht d'Erding (Haute Bavière), le 10 décembre 2018, vise dans sa demande le cas où le vol de substitution est un vol à destination d'un autre aérodrome que celui initialement convenu.

On sait que le règlement a envisagé que le vol de remplacement puisse conduire le passager à atterrir sur un autre aéroport de la même ville ou de la même région, art. 8 § 3, il le permet du moment que le passager y consent.

Les délais initiaux risquent cependant d'être dépassés.

L'indemnité au titre de l'annulation est due, mais le débat consiste à savoir si le transporteur remplit les conditions pour bénéficier la réduction de moitié de l'indemnisation.

L'hypothèse est la suivante.

Le transport de substitution est à destination d'un autre aéroport que celui mentionné dans la confirmation de réservation.
Cet aéroport est situé dans la même région.

Ce transport constitue-t-il une offre de réacheminement, du moment que les passagers peuvent atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue.

Affaire C-776/18, U.B. et T.V. / Eurowings.

A priori, la demande appelle une réponse positive.

Une ordonnance rendue l'affaire le 29 mars 2019.

c. L'indemnisation en cas de *retard*

Le règlement européen, on vient de le voir, impose au transporteur de payer une indemnisation au client victime d'une annulation de vol.

Le transporteur est-il tenu de payer, sur le fondement du règlement européen, une indemnisation au passager en cas de retard ?

Le règlement européen de 2004 ne prévoit pas d'indemnisation en faveur du passager retardé, c'est la jurisprudence européenne qui est venue l'accorder.

Le retard au départ : le règlement ne prévoit aucune indemnisation. Le passager a seulement droit à téléphoner gratuitement ou à être alimenté.

Le retard du passager à l'arrivée : le règlement est muet quant à l'octroi d'une indemnisation. Ce silence avait été interprété par les commentateurs comme un refus de toute indemnisation sur le fondement du droit européen. Les victimes ayant toujours la possibilité de se prévaloir des mécanismes prévus par la convention de Montréal.

Le coup de tonnerre dans un ciel serein.

L'indemnisation accordée par l'arrêt **Sturgeon** de la CJUE du 19 novembre 2009, JCP G, 15 février 2010, 201, note Jules Stuyck, D. 2011. 1445 obs. Hugues Kenfack, Europe janvier 2010, commentaire 43 par A. Bouveresse, en cas d'un retard de plus de 3 H lors de l'arrivée à la destination finale. Le retard important doit donner lieu à indemnisation.

Le passager subit un préjudice : la perte de temps.

L'argumentaire :

+ La comparaison entre la situation du voyageur victime d'une annulation de vol et du voyageur victime d'un retard à l'arrivée : le refus des discriminations face à des situations semblables. Ce qui est accordé au passager d'un vol annulé doit être accordé par identité de raison au passager retardé. C'est l'idée de l'égalité de traitement.

+ L'appel au considérant n° 15

+ La faveur envers le passager consommateur et la sévérité à l'encontre du transporteur

La réduction de moitié de l'indemnité quand le retard se trouve dans la fourchette entre 3 et 4 heures de retard.

Les Orientations interprétatives de juin 2016, 4.4.9, indiquent, au visa de l'arrêt Sturgeon, point 63, que lorsque le retard à l'arrivée est inférieur à 4 heures pour un trajet de plus de 3500 km faisant intervenir un aéroport situé en dehors de l'Union européenne, l'indemnisation peut être réduite de moitié, soit 300 euros, en application de l'article 7 § 2 du règlement.

Solution réaffirmée par l'avocat général dans ses conclusions déposées

Le droit à indemnité est complet au-delà de 4 H.

Cette jurisprudence Sturgeon était éminemment critiquable. On peut lui adresser un double reproche.

. Primo. L'arrêt procède à une interprétation libre du règlement européen :

1. Le règlement très minutieusement rédigé refuse nettement toute indemnisation en cas de retard, la solution jurisprudentielle est certainement *contra legem*.

2. Les situations sont dissemblables : quand il y a annulation du vol, le voyageur reste à terre, il ne parviendra à destination que si le transporteur est en mesure de lui procurer un vol de remplacement ; quand il y a retard, le voyageur est assuré d'arriver à destination, le transport sera effectué quand la cause de retard aura été surmontée.

. Secundo. Une méconnaissance et une contradiction du système montréalais, qui remonte à l'arrêt IATA de 2006 et qui est amplifié avec l'arrêt Sturgeon de 2009 ; le système de Montréal est exclusif en son domaine : dès qu'il y a un dommage causé par un retard on se trouve dans le domaine de Montréal, un législateur national, régional ou continental ne peut contredire le système montréalais et instaurer un régime rival distinct et différent d'indemnisation. Or la solution Sturgeon vise à instaurer un mécanisme d'indemnisation forfaitaire en cas de retard de trois heures à l'arrivée, alors que le système de Montréal ne prévoit d'indemnisation qu'en cas de retard dommageable et à proportion du préjudice réellement subi.

En paraphrasant M. Vincent Heuzé fustigeant la jurisprudence rendue en matière d'arbitrage, D. 2011. 2880, on peut dire que cette jurisprudence Sturgeon procède d'un refus pur et simple d'appliquer la convention internationale par cantonnement injustifié de son domaine. La CJUE se rebelle contre l'état de droit postulant la suprématie du droit international : la CM n'apporte certes pas de solution satisfaisante face au dommage de masse. La CJ en déduit qu'elle ne mérite pas de respect scrupuleux, la CJUE s'autorise ainsi à poser une jurisprudence contra pactum Montis Regalis.

Voir la thèse de M. Laurent Chassot, Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international : entre conflit et complémentarité, n° 817 et suivants.

Pour justifier sa solution *contra legem*, la jurisprudence européenne prétend, qu'il n'y a pas de contradiction entre la convention de Montréal et la solution dégagée par la CJUE. Il n'y a là, nous semble-t-il, qu'une pieuse argumentation. La solution prétorienne européenne contredit directement la solution exclusive découlant de la CM. En présence d'un préjudice dû au retard, le droit uniforme détient et lui seul la réponse, il ne doit pas subir la concurrence et à plus forte raison la contradiction d'un système inférieur, qu'il soit national ou qu'il émane d'une jurisprudence émanant de la haute cour de justice d'une organisation régionale d'intégration économique.

Voir Olivia Danic, Les conventions conclues par l'Union, in Union européenne et droit international, en l'honneur de Patrick Dailler, Pedone, 2012, p. 622

La doctrine dans l'ensemble n'avait pas accueilli la solution de l'arrêt Sturgeon avec faveur, les critiques n'avaient pas manqué, la solution manquant d'un fondement juridique solide. On jugeait la solution *contra legem*. Voir l'article précité publié par M.M. Frühling et autres à la Revue de droit des transports, juillet 2012, dossier 15. V. Correia, thèse, n° 735 et suivants.

L'éminent professeur Jean-Pierre Tosi avait cependant donné son aval prémonitoire à la jurisprudence Sturgeon dans son article publié aux Mélanges Y. Serra, 2006, sous le titre Exclusivité du droit spécial ? L'exemple de la responsabilité du transporteur aérien, spécialement p. 440 s, niant la concurrence entre les deux systèmes.

Lorsqu'un retard est relevé à l'arrivée, l'exclusivité au profit du système de Montréal est commandée, nous semble-t-il, par l'art. 29 CM. La solution européenne est justifiée par la présence d'un désagrément, c'est à dire d'un dommage lié au retard. On est dans les deux cas, qu'on fasse appel au droit consumériste européen ou à la CM, dans l'hypothèse de la réparation d'un préjudice consécutif à un retard dans l'acheminement à destination du voyageur. Le retard à l'arrivée relève de la compétence de la convention internationale. La jurisprudence Sturgeon entend sanctionner un retard important à l'aéroport de destination. On raisonne en toute hypothèse en termes de responsabilité et de réparation. La CM exige la présence d'un dommage, le droit européen le postule. On voit mal comment continuer à nier que le système européen via sa Cour de justice et au grand contentement de sa commission bruxelloise a créé - parallèlement au système montréalais dont l'utilité n'est pas niée - un système distinct de responsabilité avantageux pour les victimes, celles-ci étant dispensées d'établir aussi bien l'existence que le quantum de leur préjudice. La victime du retard possède le choix de ses armes, elle dispose d'une option, elle peut faire appel à l'un ou l'autre système de réparation. Si le dommage est très important, la victime pourra se prévaloir des deux voies lui permettant d'obtenir la réparation maximum. Le cumul est alors admis.

Si le dommage est faible voire inexistant, le détour européen est le seul qui pourra être emprunté. Il n'en demeure pas moins que dans une telle hypothèse le passager en retard percevra une somme d'argent pouvant excéder l'étendue de son dommage. La solution revient alors à méconnaître la disposition de la CM interdisant le recours aux dommages intérêts punitifs. Le dispositif de la CM condamne en effet aussi bien le prononcé d'une peine sans relation avec l'étendue du dommage que l'allocation d'un forfait.

La solution de la CJUE met à bat une construction édifiée depuis des décennies aussi bien par notre Cour de cassation, par la chambre des lords que par la cour suprême des États-Unis pour interdire aux passagers de recourir au dispositif du droit local dans le domaine de la compétence du droit aérien uniforme. Quel est l'intérêt d'adopter au niveau mondial une convention de droit uniforme établissant des règles précises déterminant les hypothèses de responsabilité du transporteur si le législateur national se croit autorisé d'instaurer une voie parallèle plus indulgente pour les doubler ou les évincer. Triste régression.

Le dispositif de Montréal présente un seul tort, il est obsolète, il date de 1929, puisqu'on s'est contenté en 1999 de reprendre la solution de la CV. Il ne correspond plus aux dommages de masse, il est excessivement lourd à mettre en œuvre en cas de résistance du transporteur puisqu'il rend alors le recours au juge indispensable, il ne correspond plus à

l'air du temps qui, face à des transporteurs qui refusaient systématiquement de prendre à leur charge les conséquences des petits retards, s'intéresse au sort des passagers élevés au rang de consommateurs exposés aux pratiques blâmables des professionnels. Plus personne ne prend sa défense.

Vincent Grellière, Refus d'embarquement, annulation de vol, retard au départ et à l'arrivée : controverses et réécriture du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports. La première partie a été publiée au SCAPEL 2010, p. 211-230 et la seconde partie au SCAPEL 2011 p. 5-21

Le post Sturgeon :

On avait vu s'élever quelques critiques discrètes de la part de certaines juridictions usant du renvoi préjudiciel devant la Cour de Justice pour faire état de l'usurpation par la CJUE du pouvoir législatif et de la contradiction / incompatibilité de l'arrêt Sturgeon avec la convention de Montréal.

Voir le libellé des questions posées à la CJUE par les juridictions nationales sur renvoi préjudiciel.

Affaire Erne ka Nelson et autres c. Deutsche Lufthansa, C-581/10, renvoi par l'Amtsgericht de Cologne en date du 11 décembre 2010

Affaire Germanwings c. Amend, C-413-11, renvoi par le Landgericht de Cologne en date du 5 août 2011, qui s'interroge sur le respect du principe de la séparation des pouvoirs. L'auteur du renvoi insinue sotto voce que la CJUE usurpe le pouvoir normatif. Le magistrat allemand s'inspirant de la vulgate tirée des savants écrits du marquis de la Brède rappelait à d'autres juges que ceux-ci ont pour fonction éminente d'interpréter la norme générale et abstraite, mais qu'ils n'ont pas à se substituer au législateur considéré comme l'auteur exclusif de la norme juridique. Voir infra la solution donnée par la CJUE.

Le revirement de jurisprudence était souhaitable en droit pur, il n'était guère probable.

La Commission européenne ne semble pas apprécier la contradiction, elle assène des solutions présentées comme des vérités d'évidence, elle refuse le débat intellectuel sur le bien ou le mal fondé de la jurisprudence Sturgeon. Le leitmotiv : il faut protéger le consommateur. La portée de la convention de Montréal est méconnue. Le respect du système de droit uniforme ne retient pas l'attention. Les services de Bruxelles sont constitués de hauts fonctionnaires ayant une formation de droit public et non de droit privé. Le lobby consumériste semble davantage faire entendre sa voix que les transporteurs. Les parlementaires européens seraient mécontents des retards subis lors des trajets aériens entre Bruxelles / Strasbourg et leurs pays d'origine et seraient donc indisposés envers les transporteurs aériens.

La CJUE avait le choix de confirmer la jurisprudence Sturgeon ou de la répudier.

Soit la CJUE confirmait la jurisprudence IATA et Sturgeon et marginalisait le système de Montréal au profit du système consumériste européen à base d'indemnisation forfaitaire et de peine privée, ce qui était fort probable.

Les conclusions de l'avocat général Yves Bot du 22 mars 2012 dans une affaire McDonagh c. Ryanair étaient emblématiques, il n'y était pas question de renoncer aux acquis intangibles des arrêts IATA et Sturgeon, on chante les grands airs d'un super consumérisme, les transporteurs paieront et intégreront le surcoût dans le prix du billet, la CM ne concerne que la réparation individualisée, les mesures réparatrices standardisées et immédiates sont de la compétence de l'UE.

Soit la CJUE faisait preuve d'humilité, elle décidait de redresser la barre, de respecter la hiérarchie des normes et de se montrer respectueuse du système de Montréal. Il aurait fallu pour cela une révolution intellectuelle et refuser en cas de retard toute indemnisation fondée sur le règlement européen.

Nous allons voir que ce n'est pas en faveur de cette dernière solution que la CJUE a statué. La supériorité en matière aérienne du droit mondial uniforme semble le dernier des soucis de l'administration bruxelloise. L'avocat général Bot dans les conclusions rendues le 15 mai 2012 évince les critiques et proclame ex abrupto la parfaite compatibilité entre le mécanisme consumériste et le système de Montréal. Il ne répond pas aux objections doctrinales dont il fait fi. La CJUE a tendance à se comporter comme le bras judiciaire des prétentions maximalistes de l'ordre juridique européen fantasmées par la Commission. Le droit fabriqué à Bruxelles et à Strasbourg trouve en lui-même sa seule justification, il est quasiment la seule référence, le droit international est un tigre en papier, auquel on fait dire ce que l'on souhaite qu'il dise et qu'on écarte par des sophismes quand il risque d'interdire la mise en œuvre de la politique communautaire. Quant au

droit interne son domaine se rétrécit progressivement en matière de droit économique et de droit des affaires ; le droit interne risque à terme de ne gouverner que les querelles subalternes. Nous ne sommes pas en présence d'un débat intellectuel serein avec des pour et des contres, il n'y a là qu'une querelle exacerbée de pouvoir. Elle se poursuivra tant que l'interprétation des conventions de droit uniforme ne sera pas confiée à une juridiction internationale impartiale instaurée à l'échelon mondial.

Il existerait peut-être une possibilité d'explication (sinon de justification) de la jurisprudence *Sturgeon* : c'est de conférer à la législation européenne telle qu'elle est interprétée par la CJUE le caractère de loi de police. Le droit de la consommation est souvent considéré comme étant une réglementation d'application immédiate, la faveur envers le passager aérien participe de cette tendance. La difficulté réside cependant en qu'en général la loi de police est une loi interne, qu'elle est le plus souvent édictée par l'État dont le tribunal dépend et qu'elle s'applique en faisant acception de la loi interne, éventuellement étrangère, qui serait désignée en vertu de la solution savinienne du conflit de lois. Dans notre hypothèse il faudrait alors soutenir dans ce concours de normes d'origines diverses que la loi européenne protectrice du consommateur aérien peut l'emporter sur le droit mondial moins favorable au passager. La hiérarchie des normes ne serait plus droit mondial supérieur / droit de l'Union subordonné, mais celle donnant la première place au droit favorable au consommateur, le droit unioniste étant mis en retrait à raison de son insuffisance ou de son infirmité. Le droit qui va dans le sens du progrès possède la primauté, la législation uniforme de facture trop conservatrice doit, en attendant de se réformer, supporter l'abandon de son exclusivité. Il y a là de la part du juge un jugement de valeur sur les ensembles normatifs en présence de telle sorte qu'il retient la position « progressiste » de faveur pour le passager retardé. Cf. l'ouvrage de Droit international privé, tome I, de Dominique Bureau et d'Horatia Muir Watt, n° 565, qui évoque le concours entre une loi de police et une norme figurant dans une convention internationale. A priori, la hiérarchie des normes interdit à la loi de police de l'emporter, même s'il arrive parfois à la jurisprudence de céder sur la supériorité du droit conventionnel.

L'arrêt **NELSON** du 23 octobre 2012, C-581/10, Revue de droit des transports octobre 2012, commentaire 55 (ad usum Delphini) de Loïc Grard, Europe 2012, commentaire 500 par V. Michel, confirme et affine la jurisprudence antérieure.

L'arrêt **NELSON** du 23 octobre 2012

La Cour de Justice persiste et signe

La communauté juridique attendait avec curiosité cet arrêt Nelson du 23 octobre 2012, C-581/10 et C-629/10, par lequel la Cour de Justice de l'Union européenne était appelée, statuant en grand' chambre, à confirmer ou à amender dans une sorte de grand appel la jurisprudence qu'elle avait établie dans son arrêt *Sturgeon* attribuant à la victime d'un retard une indemnité forfaitaire que le règlement européen n° 261/2004 du 11 février 2004 n'accorde qu'en cas d'annulation de vol.

A la jurisprudence *Sturgeon* avait répondu la réticence voire la critique acerbe de la plupart des commentateurs étonnée de la désinvolture avec laquelle la haute juridiction octroyait à un passager parvenant avec retard à la destination finale un avantage financier que le règlement ne lui accordait pas. La Commission européenne avait cependant salué cette avancée et en exigeait sans trêve et sans murmure l'application. Les groupements de consommateurs faisaient chorus.

Les transporteurs et leurs associations de défense tentèrent alors l'impossible. Ils demandaient à la Cour de justice de se raviser et de revenir à une lecture plus fidèle et plus littérale du dispositif légal. Certaines juridictions nationales se montrèrent sensibles à cette démarche et formèrent le renvoi préjudiciel destiné à appeler d'une cour mal informée à une cour mieux informée. Le résultat prévisible ne s'est pas fait attendre. L'avocat général sans admettre qu'on puisse discuter au nom du principe d'autorité et de la force du précédent la jurisprudence antérieure concluait à la

confirmation de l'interprétation antérieure. La Cour de Justice, tout en maintenant sa jurisprudence - une juridiction suprême n'est guère portée à reconnaître ses erreurs et ses emballements - se fait plus pédagogue, elle explique comment le courant amorcé d'extrême faveur pour les passagers devait être considéré comme irréversible. Les transporteurs et leurs défenseurs ont eu dans le débat le mauvais rôle et subissent incontestablement une cuisante défaite. Qu'on le regrette ou non, l'influence de la doctrine semble avoir été évanescence dans la prise de décision.

L'arrêt est intéressant en ce que sa motivation se dédouble : l'octroi d'une indemnisation au passager retardé est conforme non seulement au système issu du règlement communautaire de 2004 mais encore il obtient droit de cité en ce qu'il n'offense pas aux yeux de la CJUE les solutions propres au dommage consécutif au retard figurant dans la convention de Montréal de 1999 que l'UE a ratifiée.

- I. La conformité au droit européen de l'octroi d'une indemnisation au passager retardé
- II. Le Non Obstat du droit uniforme international

- I. Même si la doctrine s'entend pour reconnaître la légitimité de l'apport indispensable de la jurisprudence en présence de dispositions trop générales ou abstraites ou la nécessité de revisiter l'interprétation de dispositions incohérentes, vieilles ou ne correspondant plus à l'évolution des mœurs ou des techniques, le désaccord s'installe quant au jugement de valeur à exprimer lorsque la jurisprudence fait dire à un texte le contraire de ce qu'il décide ou déforme la portée d'un texte clair récemment adopté. Si la plupart des auteurs se font les chantres du pouvoir jurisprudentiel et exaltent la veine créatrice des tribunaux, d'autres dénoncent un détournement de pouvoir et fustigent une usurpation du pouvoir de création de la norme qui dans un système de séparation des pouvoirs relève du seul législateur. Nous craignons que ce soit le cas avec cette jurisprudence Nelson.

- A. La motivation de l'arrêt s'opère en deux temps.

Dans un premier temps, la CJUE sacrifie à l'idéologie consumériste en honneur ces derniers lustres à Bruxelles et à Luxembourg. La faveur pour les passagers consommateurs est érigée en grille de lecture du texte communautaire. Certes, l'honnêteté intellectuelle des rédacteurs de l'arrêt les conduit à affirmer avec justesse que nulle disposition du règlement de 2004 n'accorde - à la différence du passager victime d'un refus d'embarquement ou d'une annulation de vol - d'indemnisation au passager souffrant d'un retard. La finalité de cette réglementation consiste cependant à accroître la protection de l'ensemble des passagers aériens de telle sorte qu'on est conduit à l'égalisation des conditions.

Dans un second temps, l'arrêt Nelson, pour étendre le bénéfice de l'indemnisation due au passager souffrant d'une annulation de vol au passager retardé, invoque le principe de l'égalité des situations et sans le dire expressément redresse le dispositif légal dans la mesure où pris à la lettre il serait porteur de discriminations à l'encontre des passagers parvenus à la destination finale plus de trois heures après l'heure convenue dans les horaires. Refuser d'étendre le bénéfice de l'indemnisation au passager retardé serait consacrer un privilège indu à l'avantage des passagers victimes d'une annulation de vol et instaurer une discrimination condamnable au détriment des retardés. Plus

simplement, l'arrêt a recours à l'argument "a pari", il étend à la situation du retard une solution admise par le règlement à propos de l'annulation du vol, il considère que les raisons d'accorder l'indemnité en cas d'annulation se retrouvent à l'égard de la situation voisine du retard (Traité de droit civil, Introduction générale, par Ghestin et GOUBEAUX, n° 144).

L'une des difficultés figurait au niveau à l'attribution concrète de cet avantage. Le règlement n'attribuant pas d'indemnisation au passager retardé, il ne pouvait avoir déterminé le seuil à partir duquel le passager en retard faisait l'acquisition de l'indemnité. La norme d'exécution faisait défaut. Comme la CJUE s'attribue le pouvoir d'attribuer un droit financier au passager retardé, la question était de savoir s'il fallait l'accorder à tout passager victime d'un retard au départ ou, s'il fallait tenir compte comme pour l'attribution du droit à des rafraîchissements et à des appels téléphoniques gratuits, de la durée d'attente supplémentaire envisagée par le transporteur dans l'aérogare de départ ? Ce n'est pas ainsi que statue la Cour de Justice. Elle ne se fonde pas sur la notion de vol qui est pourtant l'élément de référence de base opéré par le règlement européen. Elle attribue le droit à indemnité compte tenu du retard à la destination finale, ce qui permet d'envisager le trajet composé d'un vol unique aussi bien qu'un transport composé d'une suite de deux ou plusieurs vols entrecoupés de périodes de correspondance. Il n'est pas ainsi exclu qu'après un vol affecté d'un retard on puisse rattraper le temps et le passager arriver dans les temps à destination finale, le privant ainsi de toute indemnité.

B. Le caractère superficiel et approximatif de la motivation de l'arrêt

S'il est bel et bon d'aider les passagers à oublier une attente prolongée par l'octroi d'une somme d'argent et de faire preuve à leur égard de sentiments d'humanité ainsi que de lutter contre les discriminations entre les êtres humains, il n'en demeure pas moins qu'on ne peut se contenter, pour octroyer l'indemnisation du règlement de 2004 à des passagers pour lesquels elle n'était pas prévue, de motivations inspirées par de bons sentiments envers les voyageurs. Il ne suffit pas de nourrir sotto voce des préjugés de suspicion à l'égard de leurs contreparties que sont les transporteurs.

Tout d'abord, non seulement le règlement n'accorde pas d'indemnité au passager retardé, mais encore il le lui a sciemment refusé. S'il s'est évertué avec un luxe de détails à prévoir face à des situations aussi diverses que le refus d'embarquement, l'annulation de vol et le retard ce que devait être les obligations du transporteur, on peut affirmer sans l'ombre d'un doute qu'en prévoyant l'octroi d'une indemnité au passager refusé ainsi qu'au passager au vol annulé et en ne disant rien du passager en retard, c'est qu'il avait l'intention certaine de la lui dénier. La solution de la CJUE est à l'évidence *contra legem*. Ce refus est d'autant plus avéré qu'à cette époque la Commission n'aurait pas osé instaurer un régime de réparation concurrençant directement les prévisions du système varsovien.

La Cour de Justice entend mener une politique de faveur systématique pour les passagers, la fin justifie les moyens. Il n'en demeure pas moins qu'elle se transforme en Co législateur, s'octroyant le pouvoir de corriger et de redresser a posteriori les dispositions réglementaires ne correspondant pas à l'objectif de politique de faveur envers les consommateurs qu'elle s'est donnée de satisfaire. L'objection, c'est que si dans l'ancien droit le monarque de droit divin était simultanément chef des armées, législateur et juge suprême et que sa volonté avait force de loi, les tribunaux n'ont dans les temps modernes aucune légitimité à se substituer à l'assemblée législative issue du suffrage populaire.

II. La négation de l'absence de contrariété de la solution jurisprudentielle à l'ordre du droit uniforme.

Le plus grave ne nous semble pas d'avoir accordé aux victimes du retard une indemnité que le texte européen ne prévoyait pas. Ce qui nous semble à long terme plus pernicieux, c'est d'avoir rompu avec l'attitude de respect que la plupart des hautes juridictions nationales pratiquaient ordinairement jusqu'alors envers les dispositions de droit uniforme adoptées à l'échelon mondial.

C'est sur ce point que l'arrêt Nelson est plus novateur en comparaison avec l'arrêt Sturgeon qui avait évincé la difficulté de la confrontation et du conflit de répartition des compétences entre l'ordre mondial et le système continental européen.

A. Voyons d'abord comment l'arrêt a pu par le jeu de la dialectique du raisonnement juridique affirmer la parfaite conformité de la solution européenne au regard de la convention de Montréal.

[Voir Jean-Sylvestre Bergé, De la hiérarchie des normes au droit hiérarchisé : figures pratiques de l'application du droit à différents niveaux, JDI, janvier 2013, indiquant au n° 13 que les hypothèses de conflit entre le droit international et le droit européen ne sont pas légion]

Nous partons du postulat suivant lequel le système de Montréal - qui est le continuateur du système varsovien - instaure un système autonome de responsabilité du transporteur en cas de survenance d'un dommage consécutif à un retard dans le transport. Le transporteur tenu d'une obligation de due diligence est présumée responsable, il peut cependant s'exonérer en établissant qu'il a eu le comportement d'un transporteur diligent. S'il n'y parvient pas il est tenu de réparer le dommage à concurrence d'une certaine somme, ce plafond de 4694 DTS n'est cependant pas opposable à la victime si elle parvient à établir la faute inexcusable du transporteur. À défaut d'accord amiable sur le principe de responsabilité et sur l'évaluation du dommage, la victime prétendue se doit de porter sa demande en justice dans un délai de deux ans devant une juridiction à laquelle la CM accorde la compétence.

Nul n'a jamais encore soutenu qu'un législateur national - le droit européen en prend désormais les traits - pourrait en présence d'un dommage consécutif au retard contredire le système de droit uniforme en instaurant la solution de la réparation intégrale ou interdire au transporteur de se dégager en l'absence de faute de sa part ou que le demandeur pourrait agir dans un délai supérieur à deux ans devant des juridictions autres que celles désignées limitativement par le texte de droit uniforme. Le législateur national détient certes la compétence de droit commun en matière de responsabilité aérienne, mais il ne peut poser des règles contredisant ou doublant les solutions supérieures établies par un système de droit uniforme auquel chaque État contractant a accepté de se soumettre. Donner et retenir ne vaut, disaient les anciens. Si le système national en vigueur à la date d'application de la CM contient des dispositions incompatibles avec la CM, le juge en matière de transport international doit les écarter du débat. De même, si un dispositif légal vient à être adopté unilatéralement par un État ayant ratifié la CM et donc lié par celle-ci, le juge doit refuser d'en faire application du moment qu'il contredit l'économie du texte de droit uniforme.

La CJUE se garde bien de contredire ces principes généraux, toute l'argumentation de l'arrêt va consister à affirmer la parfaite légitimité de la norme jurisprudentielle européenne et à nier toute contradiction avec les exigences posées par la CM.

La distinction entre le dommage résultant du retard et la gêne prise en charge par le règlement européen. Le cantonnement du domaine relevant de la convention de droit uniforme.

Une application de l'idée relativement fréquente en législation, en jurisprudence et dans l'usage coutumier de ne pas soumettre le petit, l'exigu, l'insignifiant, l'exceptionnel au régime de droit commun, le soumettre à un régime distinct et dérogatoire, voire l'exclure du droit

Le De minimis non curat praetor. Le pourboire. Les donations de quelques deniers. Le glanage. Le tapage nocturne de la fête de la musique. Le retard systématique du début du spectacle.

L'objection : l'indemnisation risque dans certaines hypothèses d'attendre 600 euros, alors que la réparation du dommage résultant du retard ne peut de droit commun dépasser les 4694 DTS. La somme de 600 euros n'est pas une aumône d'un montant insignifiant.

B. Nous ne sommes guère convaincu du bien-fondé de l'argumentation que développe la Cour de Justice pour justifier la compétence normative de l'Union et ainsi valider ainsi l'interprétation créatrice qu'elle donne du règlement communautaire. La Cour de Justice se fait fréquemment l'instrument de l'idéologie européiste : alors que l'on rogne progressivement les compétences nationales en étendant considérablement le pouvoir normatif de l'Union à d'amples secteurs du droit privé, comme le droit de la consommation, le droit des contrats, le droit des sociétés, le droit international privé, on voit la haute instance judiciaire européenne toiser avec superbe les exigences en provenance des règles relevant de l'ordre international général.

Dans un arrêt à peine postérieur du 22 novembre 2012, Espada Sanchez et autres c. Iberia, C-410/11, la CJUE se fait fidèle servante de l'ordre international, les dispositions de la CM font partie de l'ordre juridique de l'Union, la CJUE est compétente pour statuer sur son interprétation dans le respect des règles d'interprétation du droit international général qui s'imposent à l'Union. Les règles du droit coutumier international reprises dans la convention de Vienne sur le droit des traités fixent des maximes d'herméneutique. Un traité doit être interprété de bonne foi, à la lumière de son objet et de son but.

L'arrêt Nelson ne correspond guère à ce beau programme.

La CJUE procède à l'instauration d'un second régime d'indemnisation du retard, il existe désormais deux ensembles normatifs indépendants assurant l'indemnisation du dommage souffert par le passager, victime d'un retard, alors que la CM est souveraine dans son domaine de compétence. Si la CM instaure, à la suite de la CV, un système uniforme d'indemnisation du dommage consécutif au retard, ce n'est pas pour que les États maintiennent leur régime antérieur de responsabilité ou qu'ils instaurent a posteriori un système rival doublant le premier.

La CJUE méconnaît la norme de CM interdisant les dommages intérêts punitifs. Si un désagrément consécutif au retard frappe le voyageur, la CM fait interdiction au juge de prononcer des dommages intérêts punitifs. Avec la jurisprudence Nelson, il peut accorder des dommages sans correspondance avec le préjudice réel. La finalité du règlement tel qu'il est interprété consiste à sanctionner le transporteur en lui infligeant une sanction pécuniaire calculée de manière abstraite, il faut le punir pour qu'il retrouve comme un enfant le chemin de la sagesse. Il ne commettra plus de retard pour éviter de devoir payer une somme correspondant fictivement à deux fois le prix du billet. Alors que l'on sait pertinemment que de bon nombre de retards ne sont nullement imputables aux transporteurs, mais aux pouvoirs publics, à l'encombrement du ciel ou aux données climatiques. Lorsque le préjudice est considérable, la somme due au titre de la solution jurisprudentielle n'est qu'un acompte, le passager pouvant ultérieurement obtenir réparation du préjudice

souffert concrètement, même s'il pourra cumuler avec l'autorisation du juge les deux avantages, la peine plus la réparation évaluée, il s'enrichira. Ordinairement, le passager percevra la somme due ; si son préjudice est limité, il s'enrichit ; si son préjudice est supérieur, il hésitera à engager le procès, il s'en tiendra là. Il y a là une méconnaissance complète des solutions de Varsovie et de Montréal.

La solution plait, elle plait aux adeptes du droit de la consommation, elle plait à la Commission, elle plait aux parlementaires européens qui connaissent les désagréments des retards, elle plait aux chantres de l'europhisme, elle plait aux touristes, elle plait aux bobos qui vont prendre en hiver le soleil aux Caraïbes ou aux Mascareignes et qui entendent rentrer à l'heure pile pour être en mesure de travailler dans les tours de la Défense le lendemain de leur retour. La CJUE sans s'en rendre compte adopte une solution destinée à satisfaire les aises de la nouvelle bourgeoisie. Les grands de ce monde disposent d'avions privés ou publics, ils ne sont guère concernés. Quant aux humbles, ils ne prennent pas l'avion, alors qu'avec leurs impôts ils contribuent à financer l'industrie aéronautique et celle du transport aérien.

La CJUE donne un mauvais exemple et renverse un courant classique au niveau des juridictions nationales. Jour de deuil pour le droit uniforme.

Nous sommes en présence d'une situation tout à fait insatisfaisante, solution dont le fondement est moins juridique que politique. La CJUE pose comme le petit poucet des précédents, elle ne recule pas. Le droit européen doit s'imposer, même s'il faut pour cela mettre le droit uniforme supérieur sous le boisseau. Il serait hautement souhaitable de sortir de l'unilatéralisme orgueilleux et de la volonté de puissance.

On peut regretter le silence en cette affaire de l'OACI. C'est pourtant dans son cadre que la convention de Montréal a été élaborée. La sauvegarde de la CM lui est symboliquement conférée. Elle aurait pu faire entendre sa voix dans le prétoire en communiquant l'interprétation qu'elle estimait s'imposer pour trancher ce conflit normatif.

Vieux débat quant aux divergences d'interprétation.

L'État qui méconnaît les dispositions de droit international conventionnel et qui outrepassé son domaine de compétence méconnaît l'adage *Pacta sunt servanda*, il engage sa responsabilité et devient justiciable de la CIJ. On ne voit guère cependant un État traduire l'Union Européenne - à supposer que cette association d'États relève de sa juridiction - devant la haute formation, même pas le Royaume-Uni qui avait pourtant devant la Cour de Justice de l'Union soutenu la thèse qui nous semble la plus orthodoxe. L'appel à l'intervention de la CIJ est, dans les circonstances actuelles, illusoire.

Il n'en demeure pas moins qu'il n'est pas satisfaisant de voir se perpétuer des interprétations divergentes du texte de droit uniforme. Il n'est pas raisonnable qu'on ne sache pas très bien trancher les conflits de compétence entre droit uniforme à vocation universelle et les droits régionaux ou locaux. Il est anormal qu'on donne dans le monde une quasi-exclusivité à la jurisprudence de la CJUE et à celle de la Cour suprême des États-Unis. Vient le temps de passer du vœu pieux à la mise en place d'un dispositif permettant de parvenir à l'échelon du monde entier à un système dépassant les perspectives unilatérales. Plusieurs pistes sont envisageables. Il y aurait la possibilité d'instaurer auprès de la cour internationale de justice une chambre spécialisée qui pourrait être saisie par chaque cour suprême pour trancher les difficultés d'interprétation relatives aux conventions établissant des normes de droit uniforme, en particulier celles intéressant la matière aérienne. Il conviendrait d'instaurer des filtres et de ne permettre la saisine de la haute juridiction qu'à propos de questions de principe à caractère fondamental. À défaut, on pourrait susciter, à l'intérieur de l'OACI ou d'UNIDROIT, la création d'un comité juridique formé de personnalités indépendantes versées en droit international qui publierait de lui-même ou à la demande des juridictions supérieures, des universités et des associations de

transporteurs et de consommateurs des recommandations d'interprétation uniforme. Il serait envisageable si la formule connaissait le succès d'authentifier ces réponses en dépassant le stade de la recommandation pour aller jusqu'à celui du précepte liant les juridictions nationales. Même si nous ne nous dissimulons pas les difficultés de l'entreprise, comme le droit uniforme prend dans un aimable désordre une importance grandissante, il est désormais irrationnel qu'un droit d'application universelle ne reçoive pas une interprétation de même nature. Une telle solution nécessite la réforme des conventions de droit uniforme.

Cette jurisprudence était encore contestée par l'éditorial publié en tête du n° 4 de la RFDA de 2014, p. 383, à la signature de Fabrice Pradon et de Rosine de Barbeyrac.

La Cour de cassation, dans un arrêt de la 1^o chambre civile du 15 janvier 2015, Bull., n° 13-25351, LEXBASE, La lettre juridique du 29 janvier 2015, chronique de droit des transports, n° LEXBASE N5659BU7, p. 41, par Christophe Paulin, Responsabilité civile et assurances, avril 2015, commentaire 135 par Laurent Bloch, a fait sienne l'interprétation donnée par les arrêts Sturgeon et Nelson. Elle a censuré la décision de la juridiction de proximité d'Ivry ayant refusé d'accorder une indemnisation de 600 euros, chacun, à des passagers d'un vol entre Miami et Paris exécuté par Corsair victimes à l'arrivée d'un retard de 6 heures. Le juge du fond, très fidèle au texte, avait décidé que le passager n'avait droit à l'indemnisation qu'en cas d'annulation du vol et non en présence d'un retard. La haute juridiction a préféré se rallier à la jurisprudence de la CJUE plutôt que de résister face à un abus de pouvoir d'une instance judiciaire usurpant sous couvert d'interprétation le pouvoir législatif (ce qui est assez banal, c'est le phénomène du droit prétorien, où le juge crée du droit sous couvert d'interprétation) et méconnaissant l'exclusivité du dispositif supérieur de la CM. Hypothèse d'école. Si la juridiction de renvoi résiste, l'assemblée plénière serait saisie. Celle-ci censurerait vraisemblablement le jugement. Si elle s'incline, ce qui est probable, il ne resterait au transporteur que d'aller tenter sa chance, illusoire, à Strasbourg, en arguant de l'excès de pouvoir perpétré par la cour de justice usurpant la fonction législative et ne respectant pas la primauté de la CM exclusive en son domaine.

La cour constitutionnelle tchèque a donné, le 20 novembre 2014, face à un retard de plus de 5 heures une décision semblable, Revue trimestrielle de droit européen janvier-mars 2015, p. 241, note par Pavel Bures

M. Paulin considérait que l'octroi de l'indemnisation prévue par la jurisprudence des arrêts Sturgeon et Nelson ne vaudrait qu'en cas de vol retardé au départ, et ne jouerait donc pas en cas de retard inhérent au vol lui-même. Il est certain qu'on peut invoquer en ce sens la définition du vol retardé qui est donnée par la jurisprudence Sturgeon par le distinguer du vol annulé ; on peut cependant se demander s'il n'y a pas là un byzantinisme peu compréhensible pour le consommateur moyen qu'il s'agit de choyer, même si le transporteur a pris le soin de monnayer par une petite augmentation du prix du billet l'octroi des faveurs que la CJUE lui impose de dispenser à son passager fervent adepte du consumérisme. La gratuité en ce monde n'est guère partagée. Les passagers arrivant à l'heure paient pour les passagers arrivant en retard. Si la CJUE était saisie de l'hypothèse du passager décollant à l'heure dite mais tributaire d'un vol se prolongeant plus longtemps que prévu pour des raisons diverses, données climatiques, orage, nécessité d'opérer un détour, aéroport saturé, il est douteux qu'elle ne le fasse pas bénéficier par analogie, étant sauve l'exonération au titre des circonstances extraordinaires, du système offert au voyageur victime d'un retard au départ. Quand on décide de faire du droit libre, il n'y a aucune raison de mettre un terme à la faveur dispensée au passager consommateur.

(M. Vincent Correia avait évoqué cette question dans son étude publiée au fascicule 930 du Jurisclasseur Transports, n° 111, la solution aurait été logique, mais il ne donnait pas le sentiment de trop croire à son adoption par les tribunaux)

La Cour de cassation ne semble pas faire sienne l'opinion du professeur Paulin dans un arrêt de la 1^o chambre civile du 16 avril 2015, n° 14-13736, RFDA 2015.266, obs. Ph. Delebecque, où elle reconnaît le droit à l'indemnité européenne alors que le passager n'avait été victime au départ que d'un retard de 12 minutes. Cf. infra à propos de l'incidence de la correspondance : l'indemnisation n'est pas subordonnée, déclare l'arrêt, à l'existence d'un retard au départ et par conséquent au respect des conditions énoncées à l'article 6. On peut dire que l'obligation à indemnisation du fait de l'arrivée avec 3 heures de retard ou plus à destination finale n'est pas conditionnée par la présence des conditions d'application du mécanisme protecteur prévu par le règlement en cas de retard au départ. Les deux mécanismes protecteurs sont indépendants l'un de l'autre. La sanction du retard à l'arrivée est autonome de l'appréciation du temps de retard au départ. Le transporteur doit indemniser le passager parvenant à destination avec un retard de 3 heures, même s'il

n'a pas été contraint au départ de lui accorder les douceurs prévues par le règlement du fait d'un retard insignifiant au décollage.

Le principe d'indemnisation tarifée une fois admis en cas de retard important à l'arrivée, les difficultés ne disparaissent pas.

L'hypothèse la plus simple, sur laquelle nous avons pour l'instant travaillé, concerne le vol unique accompli par le transporteur contractuel d'origine.

D'autres hypothèses sont plus complexes, celle en particulier où le transport est divisé en plusieurs phases et où une correspondance est prévue, et celle où le passager n'attend pas la disparition de la cause du retard et a recours, soit de lui-même, soit avec l'aide du transporteur primitif, à un autre transporteur pour parvenir à destination.

L'échec de la *correspondance*

À côté des vols directs, les passagers sont souvent astreints sur certaines distances à emprunter plusieurs vols pour parvenir à destination, ils effectuent un premier vol, ils attendent dans les locaux de l'aérogare la correspondance pour le prochain vol. Si les temps ne sont pas respectés, il arrive alors que le voyageur manque la correspondance. Il emprunte alors le vol suivant et risque de parvenir ainsi à destination finale avec un important retard. La question se pose de savoir s'il peut exiger le versement de l'indemnisation fondée sur les arrêts *Sturgeon* et *Nelson*.

Le débat se complique si la succession de vols n'est pas l'œuvre d'un seul transporteur, contractuel ou non, mais de plusieurs.

Il faut distinguer.

Premier cas. Le déplacement est assuré en plusieurs phases par un unique transporteur aérien, transporteur contractuel.

La CJUE avait été saisie d'une question préjudicielle par une juridiction allemande tenant implicitement pour acquise la jurisprudence *Sturgeon*. La décision préjudicielle émanait de l'Amtsgericht Düsseldorf en date du 4 mai 2012. Affaire C-212/12. *BUTZ* et al. c. *Air France*. JOUE du 22 septembre 2012, C 287/16. Le cas concerne un transport en deux temps. Le premier vol a connu au départ un retard inférieur aux limites. Le vol de correspondance a subi un retard supérieur aux limites. Le passager a atteint sa dernière destination avec au moins 3 heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue. En vertu de la jurisprudence *Sturgeon* / *Nelson*, on voyait mal le motif de refuser l'indemnisation au titre du second vol. Radiation de l'affaire le 7 mai 2013.

CJUE, 26 février 2013, *Air France* / **FOLKERTS**, C-11/11, *Revue de droit des transports*, avril 2013, commentaire 27 par Noura ROUISSI, *Europe*, avril 2013, commentaire 187 par V. Michel : un billet de Brême à Asunción pris auprès d'Air France. Retard de 2 h 30 au départ de Brême. [L'obligation d'assistance ne jouait pas, le retard étant d'une ampleur insuffisante]. Le passager manque de ce fait les correspondances prévues à Paris et à São Paulo. Il parvient à la destination finale avec un retard de 11 heures. Le passager a droit contre Air France à l'indemnisation qu'accorde la jurisprudence européenne. Le droit à indemnisation dépend de l'heure d'arrivée qui avait été prévue sur le billet.

La solution est reprise dans une ordonnance de la Cour rendue le 18 avril 2013, C-413/11, **GERMANWINGS** : les passagers de vols retardés, selon la solution donnée par la cour, disposent d'un droit à indemnisation lorsqu'ils atteignent leur destination finale 3 heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue. L'interprétation du règlement est sans incidence au regard du principe de la séparation des pouvoirs au sein de l'UE. Dixit l'ordonnance.

Il est évident qu'une juridiction qui crée une norme juridique *contra legem* ne va pas proclamer qu'elle usurpe le pouvoir législatif. La juridiction crée la règle sous le couvert de l'interprétation de règles obscures, ambiguës ou contradictoires, elle n'usurpe pas le pouvoir législatif, elle ne sort pas de son rôle, elle assure sa fonction !

Ce discours ne trompe personne. *Horresco referens*.

La Cour de cassation française statue à l'unisson de la jurisprudence de la CJUE, 1^o Civile, 16 avril 2015, n^o 14-13736. Il s'agissait en l'espèce d'un transport aller- et- retour effectué par Air France entre Marseille et Manchester, avec une

correspondance à Paris. L'incident se situe à l'aller. Le passager est victime au départ de Marseille d'un retard de seulement de 12 minutes, la compagnie n'est tenue à ce stade d'aucune obligation dictée par le règlement. Le voyageur n'en manque pas moins la correspondance à Paris, la compagnie lui accorde assistance lors de l'escale parisienne, considérant qu'il y a retard au départ concernant le second vol ; le passager prend le vol suivant et arrive à Manchester, qui est la destination finale de la phase aller, avec 6 heures de retard par rapport à ce qui était prévu. Le transporteur refuse l'indemnisation de matrice consumériste d'un montant de 400 euros et ce point de vue est avalisé par la juridiction de proximité de Marseille. La cassation intervient. La Cour se fonde sur la jurisprudence de l'arrêt FOLKERTS de la CJUE. Une indemnisation est due sur le fondement de l'article 7 du règlement n° 261/2004 au passager d'un vol avec correspondance qui a subi un retard d'une durée inférieure aux seuils fixés par l'article 6, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à 3 heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue. Cette indemnisation n'est pas subordonnée à l'existence d'un retard au départ. La solution est conforme à l'interprétation qui prévaut à Luxembourg.

Second cas. Le transport aérien est composé de deux ou plusieurs vols assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts.

Il faudrait, semble-t-il, opérer une distinction entre les transports constitués de plusieurs vols mais considérés comme une opération unique et les transports constitués de plusieurs segments de vols autonomes.

L'opération de transport unitaire

On va voir que dans l'interprétation de la CJUE la réservation unique est significative d'un transport unique, serait-il divisé en plusieurs segments de vols.

On a rencontré la situation du transporteur effectif non contractuel, opérateur d'un vol donnant lieu à un léger retard, le passager manquant la correspondance et parvenant à destination finale avec un retard de plus de trois heures.

Le Landgericht de Berlin demande le 12 avril 2017, C-186/17, Flightright GmbH c. Iberia Express, l'interprétation de la CJUE dans une espèce où le passager manque une correspondance. Le premier vol donne lieu à un léger retard de telle sorte que le voyageur est dans l'impossibilité de prendre immédiatement le second vol programmé. Le passager ne peut pas prendre le vol de correspondance direct, il prend un autre vol. Il parvient finalement à destination plus de 3 H, après l'heure prévue.

C'est un organisateur de voyages qui avait procédé à la réservation pour la totalité du transport auprès d'une compagnie donnée. L'action principale semble menée contre lui.

Les deux vols n'ont pas été réalisés, semble-t-il, par le transporteur ayant délivré le billet, mais par deux autres transporteurs.

Le passager peut éventuellement engager, sur le fondement de la directive européenne, en France sur le fondement de l'article L. 211-16 du code du tourisme qui en est la transposition, la responsabilité de plein droit incombant aux tour-opérateurs.

Si le transporteur contractuel peut être attiré sur le fondement de la CM, il ne peut l'être au titre du règlement européen que s'il a effectué lui-même le vol retardé, ce qui ne semble pas être le cas.

En ce qui concerne le transporteur aérien effectif ayant effectué le premier vol n'ayant donné à l'arrivée qu'à un retard minime, la question se pose de savoir s'il peut être contraint à payer l'indemnisation du moment que le retard final excède 3 heures.

Beaucoup le pensent. C'est l'opinion du Bundesgerichtshof dans l'affaire Barkan, voir l'arrêt de la CJUE du 7 mars 2018, n° 41. Ce qui est peu favorable aux petites compagnies acheminant les passagers, pour le compte des grands transporteurs, aux grandes plateformes aéroportuaires. Un retard minime, lors du vol de pré acheminement, risque de se traduire pour elles, transporteurs effectifs non contractuels, par des conséquences financières non négligeables. Le gros transporteur, transporteur contractuel, échappe quant à lui à toute obligation sur le fondement du droit européen.

L'arrêt de la CJUE du 7 mars 2018, JCP G 2018 p. 612, donne un son de cloche défavorable au premier transporteur, responsable d'un retard minime, mais ayant fait rater sa correspondance au passager, celui-ci étant acheminé à destination finale avec un retard de plus de 3 heures. On verra infra qu'au regard de la compétence juridictionnelle, le transporteur effectif est en droit, selon cet arrêt du 7 mars 2017, d'être assigné devant la juridiction du lieu final de destination, bien qu'il n'ait jamais contracté avec le passager et qu'il soit étranger à l'accomplissement du ou des vols subséquents.

Les victimes demanderont de transposer sur le fond la solution acquise en matière de compétence juridictionnelle. On peut cependant se demander si le transporteur effectif, transporteur de fait, auteur du premier vol, avait contracté personnellement une obligation de célérité et de ponctualité portant sur le respect des horaires à destination finale. Le débat consiste à déterminer les obligations pesant sur le transporteur de fait, sous-transporteur, transporteur aérien effectif d'un segment du transport.

Deux positions sont envisageables.

1^o opinion : en faveur du transporteur de fait : le transporteur de fait est lié par un sous-contrat conclu avec le transporteur contractuel, celui-ci lui a demandé d'assurer l'un des vols inclus dans l'opération globale de transport. Il a accepté. Le transporteur de fait assume une seule obligation, celle d'assurer la tranche de vol qui lui a été assignée. Son obligation n'est pas indivisible et ne saurait porter sur la totalité du transport. S'il y a un retard lors du vol lui incombant, il en est tout d'abord responsable sur le fondement de la convention de Montréal. Le règlement de 2004, tel qu'il est interprété en jurisprudence, ne met à sa charge l'obligation de payer l'indemnisation que si le retard dans le vol qu'il assurait personnellement excède les trois heures. Ce que devient la suite de l'opération, une fois le passager arrivé à la destination du segment de vol, ne le concerne plus. Le transporteur de fait n'avait jamais envisagé de prendre la moindre obligation concernant la suite du voyage, il n'a assumé aucune obligation en ce qui concerne les vols subséquents que les passagers devaient mener, il n'y a pas transport successif au sens de la CM, il ne s'était nullement engagé envers le passager embarqué lors du vol préliminaire à lui garantir une heure précise d'arrivée à destination finale. Il n'est pas partie au contrat de transport principal conclu entre le passager et le transporteur contractuel. Que le passager détienne un billet unique ou qu'il ait bénéficié d'une seule réservation ne saurait lui créer des obligations supplémentaires. La réservation globale est une commodité d'ordre technique, qui ne saurait faire peser sur le transporteur de fait une responsabilité allant au-delà de la tranche de transport qu'il a exécutée. Elle ne fait pas de lui un transporteur pour la totalité du transport. Les vols restent indépendants. Il est un transporteur autonome qui ne garantit pas l'arrivée du passager dans les temps à destination finale.

2^o opinion : en faveur du passager consommateur parvenu tardivement à la destination finale.

Du fait de la réservation unique, le transporteur de fait est devenu l'un des co-exécutants de l'opération de transport, il n'ignore pas en laissant les passagers monter à bord que l'opération de transport est complexe. Il savait pertinemment que la destination réelle n'était pas le terme de la prestation de transport qu'il accomplissait. Il est entré dans un ensemble contractuel. L'UE mène une politique en faveur des passagers consommateurs, elle entend sanctionner par une peine les transporteurs, qui ont joué un rôle causal dans la survenance d'un important retard à la destination finale. Il devient alors naturel de pouvoir infliger la peine privée consacrée par l'arrêt Sturgeon au transporteur de fait qui a déréglé la belle mécanique horlogère qui avait été prévue pour le déroulement de ce transport décomposé en plusieurs temps de vol. Ce transporteur doit savoir que, même s'il commet un retard minime sur le vol à lui confié, les conséquences subies finalement lui seront reprochées. Il n'est pas uniquement le transporteur effectif du seul vol qu'il a effectué, il est un transporteur qui a accepté de s'insérer dans un processus global garantissant un horaire à la destination finale. Si le transporteur de fait n'avait pas commis un retard, le passager n'aurait pas raté sa correspondance et il serait arrivé à l'aéroport de destination à l'heure prévue. Le transporteur du 1^o vol doit pouvoir être puni, si cet horaire n'est pas respecté et si le seuil des trois heures est franchi à l'arrivée.

La CJUE interprétant en général le règlement du 11 février 2004 en faveur du passager consommateur, c'est la seconde thèse qui serait vraisemblablement retenue, même s'il s'agit d'une solution que les rédacteurs du règlement n'avaient certainement pas envisagée.

Rien n'interdirait que dans le contrat de sous-traitance conclu entre le transporteur contractuel et le transporteur de fait, celui-ci bénéficie de la garantie du premier pour être relevé de la sanction infligée. Cette disposition ne serait cependant pas opposable au passager retardé qui serait en mesure de faire condamner l'auteur du retard du vol initial.

C'est le 6 juin 2018 qu'ont été rendues publiques dans cette affaire Iberia Express les conclusions de l'avocat général Eugène Tanchev.

Le transport aérien en cause concerne deux passagers, se rendant de Berlin à San Salvador, en Amérique centrale.

Les passagers ont réservé par l'intermédiaire d'Elumbus, un site internet, lié à Air Berlin.

C'est cet organisateur de voyages qui a procédé à la réservation de l'intégralité du vol auprès d'Air Berlin, dont il est l'agent de réservation agréé.

Air Berlin est sur la facture présenté comme prestataire de services de voyages. Cette compagnie est le transporteur

contractuel, même si en réalité elle n'effectuera aucun des vols programmés, qu'elle sous traite.

Le transport est divisé en trois segments.

1° segment : de Berlin à Madrid, effectué par Iberia Express.

Un retard de 59 minutes se produit à l'arrivée à Madrid. Les passagers manquent la correspondance.

2° segment : de Madrid à San José de Costa Rica, à effectuer par Iberia.

3° segment : de San José de Costa Rica à San Salvador, à effectuer par Avianca, transporteur colombien, en partage de codes avec Iberia.

Les passagers parviennent à la destination finale avec 25 ou 49 heures de retard.

Le demandeur, Flightright, est le cessionnaire de la créance d'indemnisation des passagers retardés.

L'avocat général va se prononcer pour la condamnation du transporteur opérateur du vol Berlin- Madrid.

Il commence in limine à chanter l'air consumériste, il faut garantir un niveau élevé de protection des passagers. Le règlement doit être interprété largement. Le passager doit recevoir une indemnisation à la suite du désagrément lié à une perte de temps irréversible.

L'avocat général préconise l'adoption de la solution la plus favorable au consommateur, on doit pouvoir condamner pour l'arrivée tardive à destination finale du passager le transporteur effectif auteur du retard de 59 minutes.

L'arrêt Folkers permettait de condamner le transporteur contractuel, qui était l'opérateur effectif des différents segments de vol. Il y avait eu un retard sur l'un des vols et ce retard avait entraîné un retard supérieur à 3 heures à la destination ultime.

L'avocat général invoque l'égalité de traitement pour appliquer la même solution lorsque le déplacement aérien est l'œuvre de plusieurs transporteurs effectifs et que le retard perturbateur incombe au transporteur effectif premier de la chaîne.

Air Berlin ne saurait être condamné à indemniser les passagers retardés, le règlement n° 261/2004 ne concerne pas les activités des transporteurs contractuels.

Iberia Express savait que les passagers partant de Berlin devaient prendre un vol de correspondance à Madrid. Ces transporteurs bénéficient du système du partage de code, il n'est pas anormal qu'ils supportent les risques découlant de tels procédés. Le transporteur effectif peut vérifier la planification du transport de ses passagers, il doit prévoir les conséquences du retard, même minime, qu'il cause.

L'avocat général remarque que le transporteur effectif a toujours la possibilité de refuser de traiter avec le transporteur contractuel s'il estime que la durée de l'escale est trop brève et excède la marge du risque raisonnable.

Il estime qu'obliger le transporteur opérateur d'un court segment de vol à indemniser du fait d'un retard à la destination finale n'est pas une obligation disproportionnée. L'objectif, c'est que les passagers obtiennent une indemnisation d'une manière standardisée et immédiate.

Affaire radiée, ordonnance du 2 août 2018.

La situation d'un transport composé de plusieurs segments, le vol ultime assuré par le transporteur contractuel en personne étant caractérisé par un retard de plus de 3 heures.

Le transporteur contractuel est transporteur effectif du vol acheminant avec retard le passager à la destination finale.

Ce retard au final est imputable au retard d'un vol précédent assuré par un sous transporteur, le passager ayant manqué la correspondance et pris un vol ultérieur.

Le transporteur ultime-il redevable de l'indemnité ?

C'est le passager qui subit un retard, mais ce passager a été amené d'emprunter au final un vol distinct que celui qui était prévu. Le transporteur contractuel avait pris un engagement de rapidité sur la totalité du transport, il ne peut pas le tenir, il y a manquement contractuel. Il n'en reste pas moins que le vol final s'est objectivement réalisé dans des conditions correctes.

[Le sous-transporteur ayant effectué la phase initiale pourrait utiliser un subterfuge pour échapper à toute condamnation pour une arrivée à destination finale hors délai. C'est de se transformer en transporteur contractuel, remettant à chacun des passagers un titre de transport en spécifiant que son obligation de déplacement par la voie des airs ne vaut que pour le vol qu'il assure et qu'elle prend fin avec l'arrivée des passagers à la destination du vol effectué par lui. La combinaison tendant à assurer l'autonomie du vol est probablement délicate à être utilisée pour des raisons techniques.]

Le transport combiné par le passager, mais constitué de vols autonomes et indépendants

C'est le cas du transport assuré par des transporteurs dépourvus du moindre lien entre eux.

Quand les différents transporteurs assurent des phases de transport successives dans l'ignorance des desseins du passager, nous voyons mal comment imposer, en application du règlement européen, au transporteur en début de chaîne l'indemnisation à raison d'un retard important à destination finale, alors qu'il n'est redevable que d'un retard de quelques minutes ayant empêché la correspondance.

La demande de décision préjudicielle émanant du Landgericht de Düsseldorf, 26 octobre 2017, Eurowings c. Klaus Rövenkam et Christiane Rupp, C-615/17, porte sur les circonstances suivantes. Il s'agit de deux vols assurés par des transporteurs aériens effectifs différents. Les voyageurs, victimes d'un léger retard à l'arrivée du premier vol, manquent la correspondance. Ils arriveront à destination finale avec un retard de plus de trois heures. La réservation avait été effectuée par un organisateur de voyages qui avait combiné les vols pour ses clients. La juridiction demande si les passagers sont titulaires d'un droit à indemnisation. Les vols étant apparemment indépendants l'un de l'autre, on voit mal ce qui permettrait de mettre en cause le second transporteur. Radiation par ordonnance du 26 avril 2018.

On retrouve une problématique voisine avec la demande émanant de l'Amtsgericht de Hanovre le 27 décembre 2017, Vollmer et Sagalov c. Swiss Global, C-721/17. Le cas concerne un transport composé de deux vols assurés par des transporteurs aériens différents. Le passager a manqué la correspondance à raison d'un retard sur le premier vol, mais inférieur à 3 heures. Le passager est parvenu, grâce à un second vol, à destination finale, mais avec un retard de plus de 3 heures. On voit mal comment condamner le second transporteur, étranger à la survenance du retard final. Le premier transporteur n'est pas sous transporteur, il est un transporteur qui assume un vol de façon autonome, le retard est inférieur à 3 heures, il ne devrait pas être condamné à payer l'indemnisation.

La juridiction allemande demande également si l'existence de liens de groupe entre les transporteurs permet d'établir le droit à indemnisation. A priori, non, si on maintient les solutions traditionnelles en présence d'un groupe de sociétés. Chaque société assume ses engagements et ses dettes, les autres sociétés entrant dans le groupe ne sont pas tenues des dettes de l'une de leurs homologues. On sait cependant que la tendance actuelle est de contraindre sous certaines conditions la société mère de payer les dettes de ses filiales. Ordonnance de radiation du 17 mai 2018.

[L'acceptation pleine et entière de la doctrine Sturgeon et Nelson ressort de la jurisprudence de la première chambre civile de la Cour de cassation. C'est ainsi qu'on lit ceci dans un arrêt du 22 février 2017 rendu à propos d'un retard sur un vol Lyon - Bologne via Paris, n° 15-27809 : il résulte de la jurisprudence de la CJUE (Rehder, Sturgeon, Nelson) que le règlement n° 261/2004 instaure un régime de réparation standardisée et immédiate des préjudices que constituent les *désagréments* dus aux retards, lequel s'inscrit en amont de la CM et partant est autonome par rapport au régime issu de celle-ci (CM)]

Le vol de remplacement

L'incident sur le vol de remplacement

Il faut supposer un vol annulé. Le passager se voit proposer un vol de réacheminement par son transporteur. Le passager est victime d'un incident sur ce vol, le vol est retardé.

Le passager doit d'abord recevoir l'indemnisation prévue en cas d'annulation de vol, on voit mal ce qui lui interdirait d'obtenir une seconde indemnisation au titre du retard de plus de trois heures à destination finale. Les deux vols ont leur

autonomie, un manquement est relevé sur chacun d'eux, chaque manquement appelle une sanction propre. La question sera tranchée par la CJUE suite à la demande de décision préjudicielle formulée par la juridiction d'Helsinki, Helsingin hovioikeus, le 21 décembre 2018, dans une affaire C-832/18, A e.a. c. Finnair Oyj, JOUE du 11 mars 2019. L'affaire est en cours.

Le recours par le passager à un vol de remplacement organisé par un autre transporteur

Plusieurs hypothèses peuvent se présenter.

Il faut envisager l'hypothèse où le passager excédé par un retard prolongé prend l'initiative unilatérale de s'adresser à une compagnie concurrente pour arriver à destination. Le passager ne peut résilier le contrat que si le retard dépasse 5 heures. C'est le danger de l'auto-remplacement.

Il peut aussi y avoir l'hypothèse où le transporteur primitif procure le vol de remplacement en faisant intervenir une compagnie tierce. Le remplacement est effectué à l'initiative du transporteur.

Question préjudicielle posée par l'Amtsgericht Rüsselsheim, 14 mai 2013, Ekkehard Aleweld c. Condor Flugdienst, affaire C-262/13 : est envisagée la situation d'un voyageur victime d'un retard au départ de plus de 3 H, le passager est réacheminé par une autre compagnie, le retard à l'arrivée est réduit, le vol initial et le vol de remplacement parviennent tous deux à la destination finale avec un retard bien supérieur à 3 H. Le droit à indemnisation prévu à l'art. 7 existe-t-il ? La CJUE dans un son grand élan pro passager ne devrait pas refuser l'indemnisation. Même s'il paraît difficile de condamner le transporteur de remplacement. Le droit à indemnisation serait également dû en cas de retard au terme du vol de remplacement opéré par une compagnie tierce. C'est le transporteur primitif qui serait ainsi mis à contribution. Radiation le 3 octobre 2013.

Une nouvelle question préjudicielle a été posée par l'Amtsgericht de Rüsselsheim le 2 septembre 2013, Peter Link c. Condor Flugdienst, C-471/13, en prolongation de la précédente. L'hypothèse est légèrement différente. Le point initial est celui d'un important retard au décollage, plus de 5 heures. Le passager était donc délié et pouvait exiger le remboursement du billet. Le vol retardé va parvenir à destination plus de 3 heures après l'heure prévue. Le passager ne prend pas le vol réservé, il a eu recours à un vol de substitution par un autre transporteur aérien. Le vol réservé parvient à destination plus de trois heures après l'heure prévue. Le vol de substitution également. Le passager bénéficie-t-il de l'indemnisation de la part du premier transporteur, alors que la relation contractuelle avait été dissoute, le passager s'étant remplacé, ce qui n'était peut-être pas le cas dans l'hypothèse précédente ? Le président de la cour a ordonné la radiation, 19 février 2014.

Une thématique assez proche concerne les faits de l'espèce Peggy Kieck c. Condor, C-118/14, le tribunal de Rüsselsheim a saisi la CJUE le 12 mars 2014. Il y avait eu dans cette espèce un retard au départ de plus de 3 heures, le passager a pris un vol de remplacement auprès d'une autre compagnie, le passager parvient à destination plus de 3 heures après l'heure prévue. La juridiction allemande demande si le fait que le passager modifie de lui-même la réservation ou s'il le fait avec l'aide du transporteur défaillant présente une incidence. Radiation le 8 juillet 2014.

Le calcul de l'indemnité forfaitaire

Le montant de l'indemnisation est tributaire de la distance de vol qui avait été prévue au contrat.

Lorsqu'on est en présence d'un vol d'un seul trait, la jurisprudence transpose les chiffres retenus par le règlement en matière d'annulation de vol, 250, 400 et 600 euros.

Le vol par correspondance

Le retard à l'arrivée peut concerner un transport avec correspondance, le premier segment de vol a donné lieu à un retard, le passager a manqué la correspondance, il prend le vol suivant et parvient à destination finale avec plus de 3 h par rapport à la prévision initiale.

Le montant de l'indemnité augmentant avec la distance, on s'est demandé s'il fallait pour calculer la distance tenir compte de la distance du vol 1 additionnée au vol 2, ou s'il fallait se fonder sur la distance à vol d'oiseau entre l'aéroport du départ initial et l'aéroport de la destination finale.

C'est ce dernier parti qui a été retenu par la CJUE dans l'arrêt *Bossen c. Brussels Airlines* du 7 septembre 2017, C-559/16, D. 2017.1758 note Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier.

Les trois passagères effectuaient un vol avec correspondance entre Rome et Hambourg, via Bruxelles. Elles manquent la correspondance à Bruxelles, le premier vol ayant été retardé, de telle sorte qu'elles parviennent dans la cité hanséatique avec un retard de 3 h 50 minutes. La compagnie indemnise à la hauteur de 250 euros, les victimes du retard veulent davantage, elles exigent chacune 400 euros, d'où le contentieux.

250 est la somme prévue pour les vols de 1500 km ou moins.

400 est l'indemnité prévue pour les vols intracommunautaires de plus de 1500 km.

Quelle était la distance du transport aérien ?

Il est entendu qu'on tient compte de la méthode orthodromique, c'est-à-dire d'une distance à vol d'oiseau.

Le transport effectué en deux temps est composé du vol Rome- Bruxelles, 1173 km, et du vol Bruxelles-Hambourg, 483 km, total = 1656 km. Les passagères ont effectué un transport aérien dépassant le seuil de 1500 km.

En revanche, si on tient uniquement compte de la distance à vol d'oiseau entre Rome, point de départ initial, et Hambourg, point d'arrivée final, on ne franchit pas le seuil des 1500 km, 1326 km.

La CJUE persiste dans son interprétation assimilant retard et annulation de vol. La solution édictée par le règlement en ce qui concerne le calcul de la distance en cas d'annulation du vol est transposée en matière de retard important à l'arrivée. Il n'y a pas lieu de distinguer pour le calcul du montant de l'indemnisation selon que les passagers parviennent à destination au moyen d'un vol direct ou d'un vol avec correspondance. Le désagrément est constitué par le retard à destination finale, il est identique que le passager ait pris un vol direct ou un vol avec une voire plusieurs correspondances. La distance effectivement accomplie n'entre pas en considération.

La demande de décision préjudicielle posée par le Landgericht de Hambourg le 31 août 2018 concerne le calcul du montant de l'indemnisation à payer au passager retardé, affaire *Eurowings*, C-557/18, JOUE du 3 décembre 2018.

L'hypothèse concerne un transport ayant donné lieu à une réservation, pour le compte d'un client, par un organisateur de voyages ayant combiné deux vols. Le premier vol, dit de préacheminement, a été accompli avec ponctualité. Le second vol programmé donne lieu lors de la correspondance à annulation ou à retard. Le passager parvient à destination finale avec un retard de plus de 3 heures. Les deux vols ont été assurés par des transporteurs aériens différents. Comment calculer l'indemnité ? Faut-il tenir compte de la distance totale de vol ?

Les deux vols sont apparemment indépendants, même si l'agence a combiné les deux vols, les transporteurs sont autonomes. Le second transporteur assurait-il la seconde phase d'un transport unique ou se contentait-il d'assurer seulement la phase lui incombant ? Le passager disposait-il d'un billet unique ou de deux titres de transport ?

Probablement d'un seul. Le caractère global de l'opération de transport pourrait conduire à tenir compte du kilométrage de la totalité du déplacement.

L'Amtsgericht de Düsseldorf établit le 26 février 2019 à l'intention de la CJUE un questionnaire semblable concernant un retard sur un déplacement avec escale, avec ou sans correspondance, affaire *Flightright c. Eurowings*, C-180/19.

Y a-t-il lieu de tenir compte de l'ensemble du trajet correspondant à la réservation pour déterminer la distance à prendre en considération aux fins de fixer le montant de l'indemnisation ?

La CJUE est à nouveau sollicitée sur le calcul du montant de l'indemnisation dans le cadre d'un vol par correspondance. Dans l'espèce soumise par l'Amtsgericht d'Erding le 28 mai 2019, on était en présence d'un vol par correspondance.

L'incident de transport ne survient pas au départ, mais ultérieurement. Les vols de préacheminement ont été effectués correctement. Cette juridiction de Bavière demande, si, pour le calcul de la distance à prendre en considération, il faut tenir compte des vols de préacheminement. Affaire *E.M., M.S. c. Eurowings*, C-414/19. JOUE du 2 septembre 2019.

Il nous semble que si ce déplacement aérien composé de plusieurs segments de vol a été considéré comme un tout indivisible en donnant lieu à une unique réservation, la réponse, vu la position d'ensemble de la jurisprudence, ne peut être que positive.

Le cumul des indemnités

Il n'est pas a priori exclu, le voyageur peut être victime d'une série d'incidents : le vol est annulé, le vol de remplacement donne lieu à un retard.

Voir la demande de décision préjudicielle posée par une juridiction danoise, l'Ostre Landsret, le 24 juin 2015, affaire Delta c. Daniel Dam Hansen et autres, C- 305/15, JOUE du 7 septembre 2015 : les passagers ont été transférés sur un autre vol, ce vol est annulé ou retardé : les passagers peuvent-ils avoir droit à plusieurs indemnités ? Radiation le 9 juin 2016.

Les propositions de réforme du règlement ainsi que les décisions du Conseil de l'OACI entraîneront à terme une révision du système, même si les solutions désormais acquises apparaissent dans leurs grandes lignes comme irréversibles.

Il serait préférable de distinguer les fondements de cette double obligation de donner mise à la charge du transporteur lorsque le grain de sable s'installe : payer une somme forfaitaire en cas de retard de plus de 3 heures, payer des dommages intérêts à proportion du dommage effectivement subi.

La convention de Montréal instaure un mécanisme spécifique d'indemnisation qui conserve comme fondement l'institution de la responsabilité civile ; si le transporteur doit indemniser le passager, victime d'un préjudice consécutif au retard, c'est que la faute est sous-jacente. Avec le mécanisme européen tel qu'il a été remodelé par la Cour de Justice, les perspectives sont autres, la faute du transporteur n'est plus la justification de l'allocation financière due au passager ; le transporteur doit assister le passager, victime d'un retard présenté comme un aléa de la vie, la CJUE le contraint à faire le bon samaritain. Le mécanisme relève du traitement des accidents de la vie avec mutualisation des risques, on n'est plus sur le terrain de la responsabilité civile mais de la garantie due et de l'assurance imposée. Rien n'interdit alors d'envisager en toute tranquillité d'esprit la coexistence de deux mécanismes aux finalités et fondements opposés. Le transporteur paie et assiste, mais il reporte dans les deux cas la charge finale sur la collectivité des passagers en majorant le prix des billets. Le philosophe dira peut-être songeur que beaucoup de bruit et d'argent ont été répandus et dépensés pour rien. Nos contemporains n'admettent plus de supporter avec flegme les incidents de transport. Ils exigent une reconnaissance de dette, dès qu'un retard se produit. Ils en paient le prix. On aura permis à la communauté des juristes de faire du droit, on aura contribué à l'augmentation de la pagination des revues juridiques, on aura augmenté le plan de charge de la Cour de Justice, on aura excité les appétits des partisans du consumérisme en leur faisant croire à d'importantes avancées de leur cause, on aura contraint les compagnies à étoffer leurs services juridiques. Du travail en perspective pour nos étudiants quand ils entreront dans la vie active.

(Nous reprenons ce thème de l'admission ou du refus du cumul des indemnités, infra)

B. Le transport de bagages

Très vraisemblablement sera mis en place prochainement un régime identique en cas de retard des bagages à l'arrivée. Le transporteur se verra contraint de payer une somme d'argent correspondant à une peine privée incluant une réparation tarifée.

§ II. Les solutions de la convention de Montréal face au retard

A. Le retard des passagers

L'interprète est obligé de tenter de concilier les solutions contenues dans le droit uniforme à vocation mondiale avec le dispositif consumériste forgé dans le cadre de l'Union européenne.

Il faut bien reconnaître la place résiduelle réservée, du fait du droit consumériste européen, au système de responsabilité prévu par le droit uniforme montréalais.

Lorsque le préjudice est mince, voire inexistant, le passager se contentera le plus souvent de l'indemnisation obtenue sur le fondement des jurisprudences Sturgeon et Nelson.

Il est possible cependant que le passager retardé ne se contente pas de l'aumône européenne et veuille obtenir des dommages-intérêts plus consistants.

Il fera alors appel au système de droit uniforme (1^o Civile, 14 février 2018, Bull., n^o 16-20354, D. 2018 Actualités p. 460 : la Cour de cassation admet fort justement que deux passagères, mère et fille, venant de Marrakech, arrivant à destination à Beauvais avec un retard de 7 heures, probablement le soleil couché, contraintes de coucher à l'hôtel avant de

regagner le lendemain leur domicile étaient en droit, se fondant sur la CM, de demander le remboursement du coût de cette nuitée) (la terminologie européen centrée utilisée par l'arrêt est cependant contestable, il fait à la suite de la jurisprudence de la CJUE jouer la fonction principale d'indemnisation à la solution prétorienne, l'invocation du droit uniforme apparaissant comme un moyen de rattrapage permettant à la victime d'obtenir une indemnité plus consistante ; la solution issue des arrêts Sturgeon et Nelson se fonde sur le règlement européen, dans la hiérarchie des normes, un traité de droit uniforme ratifié aussi bien par l'Union européenne que par tous ses états membres est doté de la primauté normative, le droit international doit prévaloir sur les solutions européennes de rang inférieur), voire au droit commun (quid de l'exclusivisme montréalais ? Les dommages résultant du retard relèvent de la CM et d'elle seule). Il arrive également que, s'il y a contentieux, l'avocat néglige de faire appel au dispositif européen et fonde directement la demande sur la CM.

Le transporteur est responsable du *dommage* résultant d'un *retard* dans le transport aérien de passagers bagages ou de marchandises, prévoit l'art. 19 CM

La notion de retard prise en considération par le droit uniforme
Il s'agit d'un retard dans le transport.

Le retard des passagers

Pour qu'il y ait retard, il faut que le passager parvienne à destination, le vol retardé est organisé, mais l'arrivée à destination s'effectue dans des termes temporaires allant au-delà de ceux figurant dans les horaires préétablis et qui étaient entrés dans le champ contractuel.

Certaines situations ne correspondent pas au retard tel qu'on l'envisage dans le langage courant.

Le débat consiste alors à savoir si la situation relève du droit commun ou bien du droit conventionnel, qui est pourtant un droit d'exception, même si l'exception ne mérite pas comme en droit pénal de recevoir une interprétation stricte.

L'arrivée à l'avance

Il arrive aussi parfois que l'avion arrive en avance par rapport à l'horaire d'arrivée figurant sur le billet. Il n'y a pas retard ! Le préjudice est alors exceptionnel : il peut arriver que la personne qui doit accueillir le passager ne soit pas encore parvenue dans les locaux de l'aérogare, ce qui peut entraîner éventuellement certains désagréments pour le voyageur. La CM ne devrait pas pouvoir être invoquée.

Le retard à l'arrivée

Quand on parle de retard, on pense en premier lieu au retard à l'arrivée. L'appel à la CM est incontestablement possible.

Le retard au départ

Rien n'interdit d'invoquer le dommage et les désagréments accompagnant un retard au départ, voir la thèse de M. Laurent Chassot, n° 744 s. Si le vol est retardé au départ, il l'est en général également à l'arrivée.

L'annulation du vol ou le refus d'embarquement, le passager parvenant cependant à destination.

L'annulation de vol est-elle assimilée à un retard et comme tel soumise à la convention de Montréal ?

Le retard au sens de la C.M. semble englober aux yeux de la jurisprudence française (et américaine) non seulement le retard proprement dit, mais également le refus d'embarquement et les annulations de vol, du moment que le voyageur parvient ultérieurement à la destination finale grâce au concours du transporteur qui avait délivré le billet, voire par une compagnie concurrente.

Certains auteurs soutiennent cependant que seul le retard stricto sensu devrait trouver sa solution sur le fondement de la CM, alors que le refus d'embarquement et que l'annulation de vol constituent des hypothèses d'inexécution du contrat de transport qui devraient relever du seul droit commun et non du droit uniforme.

Dans le transport commercial de l'époque moderne, la compagnie aérienne doit moins l'exécution d'un transport que l'accomplissement d'un vol, un vol qui est identifié, déterminé par un numéro, telle compagnie (bémol, le partage de codes), tel appareil, telle heure de départ, telle heure d'arrivée. Si le passager titulaire d'un billet lui donnant l'accès à un vol déterminé parvient à destination plus tardivement de ce qui est prévu par le billet et donc par le contrat, il y a certainement retard.

M. Laurent Chassot présente dans sa thèse plusieurs hypothèses, distinguant selon que c'est le transporteur ou le voyageur qui prend l'initiative de surmonter l'incident de transport.

. L'acheminement du passager par un vol subséquent à l'initiative du transporteur

Le vol de remplacement peut être effectué par le transporteur contractuel lui-même ou par un transporteur substitué.

Il y a le cas du vol convenu qui est pour des causes diverses inexécuté, le passager étant acheminé à destination par un autre vol. On pourrait soutenir en droit pur que le 1^o vol n'a pas été exécuté et que le transporteur doit répondre dans les termes du droit commun de ce défaut d'exécution. Serait intervenu ultérieurement un avenant, un contrat implicite entre la compagnie et son client permettant d'acheminer celui-ci sur un vol subséquent, qui arrive à l'heure. M. Chassot rejette cette solution qui aurait les honneurs de la jurisprudence allemande, il estime en s'en tenant à la lettre de l'art. 17 que la CM prend uniquement en considération le retard dans le transport, il y a retard dans le transport du moment que le passager parvient finalement (même si c'est tardivement) à destination. Ce qui était la finalité de l'opération convenue entre le transporteur et son passager.

Il y a l'hypothèse où le vol prévu ne peut être exécuté, le transporteur prenant l'initiative de faire déplacer son client grâce à un vol organisé par une autre compagnie, ce vol acheminant le client au-delà de l'horaire prévu pour le vol initial. Le transporteur se fait remplacer par un transporteur de fait, devenu éventuellement de droit s'il est agréé au moins implicitement par le passager. La même solution devrait l'emporter, le transport est effectué avec retard imputable au transporteur contractuel.

1^o Civile, 26 janvier 2012, n^o 10-30800 : un forfait touristique est programmé par une agence de voyages ; il était prévu un trajet aérien entre Toulouse, escale à Amsterdam et arrivée à Saint Petersburg : le trajet devait être effectué par KLM. Le vol aller est en réalité annulé à raison d'une panne technique et il sera effectué par Air France entre Toulouse et Paris et par Aeroflot entre Paris et Saint Petersburg. Une croisière fluviale entre Saint Petersburg et Moscou. Le retour entre Moscou et Toulouse. C'est Air France qui a délivré les billets et qui est considéré comme transporteur contractuel. Les vacanciers n'ont pas été en mesure de bénéficier de la première partie de la croisière. La Cour de cassation approuve le juge du fait d'avoir envisagé le débat en termes de retard. Le transporteur devait répondre du retard affectant le transport des passagers, et ceci en application de la convention de Montréal. L'annulation du vol est sanctionnée comme un retard relevant de la convention portant droit uniforme.

. Le passager trouve lui-même le vol de remplacement à effectuer par un transporteur tiers

Le vol primitif a été annulé ou bien le vol fait l'objet d'un retard traînant en longueur. Le passager contacte alors un transporteur tiers pour effectuer le déplacement.

Le passager a perdu patience, le vol a été annulé, le transporteur n'offre pas de solution alternative, le passager se procure de lui-même un vol lui permettant d'effectuer le transport : il contacte un autre transporteur pour effectuer le déplacement.

La question se pose de savoir si le passager dans l'hypothèse d'un retard au départ qui se prolonge peut prendre l'initiative de rompre le contrat et recourir à un vol organisé par un autre transporteur aérien concurrent du premier, tout en demandant a posteriori le remboursement du billet ainsi que des dommages intérêts au premier transporteur défaillant permettant de financer l'achat d'un nouveau titre de transport. On a vu précédemment en étudiant le droit issu du règlement de 2004 que cette possibilité ne jouerait que lorsque le retard envisagé excède 5 heures. Le texte de Montréal est cependant indépendant du dispositif européen ; le passager dispose du choix de ses armes, il peut préférer se prévaloir du droit uniforme en se plaçant en termes de retard. Le droit européen prime en revanche le droit national.

On pourrait distinguer.

Retard de moins de 5 heures. Il faut raisonner en termes de retard.

Retard supérieur à 5 heures. Le passager devrait pouvoir se retirer du rapport contractuel et invoquer le droit commun pour obtenir réparation.

La jurisprudence française ne raisonne pas ainsi et fait prévaloir la qualification montréalaise de retard.

Jurisdiction de proximité d'Aulnay-sous-Bois, 8 octobre 2007. Refus d'accès à un vol Paris - Édembourg. Les premiers billets ne sont pas remboursés. Les passagers achètent de nouveaux billets pour le lendemain. Il s'agit d'une famille de 4 personnes. Le juge applique le dispositif consommériste européen, il accorde 250 euros x 4 = 1000 euros. Il accorde une indemnité supplémentaire de 1431,90 DTS pour retard sur le fondement de la convention de Montréal. Le refus d'embarquement et ses suites sont analysés comme un retard.

1° Civile, 13 mars 2013, n° 09-72962 : un vol devait être organisé le matin du 19 mars 2005 pour acheminer de Bordeaux à Rome des passagers devant assister à un match à 14 H. Les passagers ne peuvent embarquer à l'heure prévue de 8 H en l'absence de l'avion affrété sur la piste de l'aéroport de Bordeaux. Le demandeur se prévalait de la CV. L'arrêt statue sur le fondement de l'article 19 CM. Les passagers n'ont pas accepté la proposition de reporter le départ du vol à 16 H, il a été décidé d'annuler le voyage. L'arrêt fait appel aux dispositions de la CM sur le retard alors que les passagers n'ont jamais embarqué. Certains parleraient de retard au départ.

Paris, 14 mars 2013, Revue de droit des transports juillet 2013 commentaire 50 par Philippe Delebecque : un vol Ouagadougou-Paris. La passagère accomplit les formalités douanières et d'embarquement, mais, au dernier moment, à la sortie du bus conduisant les voyageurs au pied de l'avion, le transporteur lui refuse l'accès à l'appareil. Il lui reproche de ne pas avoir acquitté certaines taxes dues à un excédent de bagages. La passagère proteste et ne gagnera le lendemain sa destination qu'avec une autre compagnie. Le transporteur rembourse le billet mais refuse tout autre dédommagement. La passagère refoulée porte l'affaire en justice, la cour de Paris raisonne en termes de retard en application de la CV. Il peut apparaître contestable de parler de retard, la passagère n'est pas parvenue à Paris sur le vol qu'elle avait retenu à une heure ultérieure à celle qui avait été convenue. Il y a eu un refus d'embarquement et donc la volonté du transporteur de ne pas exécuter la prestation de transport à laquelle il s'était obligé en plaçant le billet auprès de sa cliente. Celle-ci avait certes adopté un comportement fautif, elle avait l'obligation de payer le prix du transport des bagages prévu aux conditions contractuelles, taxes et supplément compris. Le transporteur aurait été plus avisé de faire valoir à un stade antérieur ses exigences financières. Certains voyageurs sont excessifs en se présentant à l'envol encombrés de bagages trop pondéreux. Les agents du transporteur ne font pas toujours preuve de doigté. Le transporteur aurait pu accepter la passagère à bord en exigeant qu'elle laisse à terre le supplément de bagages. Mieux encore, il aurait dû assurer le transport, mais refuser de livrer les bagages à l'arrivée (s'il s'agissait de bagages de soute) en se prévalant d'un droit de rétention.

L'Amtsgericht de Düsseldorf forme une demande de décision préjudicielle à la CJUE le 10 février 2017, C-74/17, Jonathan c. Germanwings, portant sur ces questions disputées. La juridiction allemande envisage en particulier la situation où la compagnie aérienne n'a pas accompli les obligations mises à sa charge par le règlement et où le passager a organisé lui-même son acheminement à destination. Le passager est-il en droit d'exiger le remboursement des dépenses qu'il a exposées ? Radiation le 28 septembre 2017.

L'annulation du vol, le passager renonçant au voyage

Quand le passager, à la suite d'une décision unilatérale d'annulation du vol prise par le transporteur, renonce purement et simplement au transport, la plupart des décisions envisagent le contentieux en termes de responsabilité relevant des dispositions de la CM propres au retard.

C'est ainsi qu'une décision de la juridiction de proximité de Strasbourg du 26 janvier 2015 affirme que si la CM ne comporte pas de dispositions expresses portant sur l'annulation du vol, ses dispositions concernant le retard sont a fortiori applicables en cas d'annulation.

Proposition contestable. La CM ne constitue pas un dispositif complet régissant la totalité des hypothèses où la responsabilité du transporteur aérien pourrait être invoquée, elle ne vise que le dommage corporel, les pertes des bagages et des marchandises ainsi que le retard des passagers, bagages, marchandises. Quand le passager ne reçoit aucune prestation de transport, il est difficile de parler de retard, il faudrait dire que les cas d'inexécution non visés par la CM ne relèvent pas de la convention de droit uniforme qui s'est abstenue de poser des normes dans une telle hypothèse mais du droit commun.

La jurisprudence américaine serait dans le même sens. Cf. la thèse de Laurent Chassot, n°813

Le dommage réparable.

La Cour de cassation dans un premier temps prenait en considération, quant à la réparation, le seul dommage prévisible en se fondant sur la solution donnée, à défaut de précision donnée par le droit uniforme, par l'art. 1150 du code civil (Cf. un retard en droit ferroviaire, des passagers de Saint Nazaire se rendant à Cuba arrivant en retard à Paris Montparnasse et manquant le départ de l'avion prévue à Orly, Com. 28 avril 2011, Responsabilité civile et assurances, juillet 2011, commentaire 242 par Sophie Hocquet Berg ; voir la littérature relative à cet arrêt citée par Thomas Genicon, Revue des contrats, juillet 2014, n° 110 k3 note 18).

La solution est peu favorable aux victimes, le transporteur faisait valoir qu'était seulement entrée dans le champ

contractuel l'éventualité d'un préjudice lié au retard d'une banalité parfaite : une gêne momentanée sans gravité particulière. Le passager ne pouvait pas faire valoir qu'il avait manqué un rendez-vous important, ou qu'il n'avait pas pu se présenter à un concours capital pour la suite de ses études.
La Cour de cassation dans un arrêt du 2 avril 2014 s'est peut-être faite plus accueillante pour les victimes du retard.
Voir le développement concernant la réparation, cf. infra.

Droit consommériste européen et droit uniforme mondial

Il convient d'envisager la relation entre la solution européenne accordant une indemnité au passager parvenant avec retard à destination et la solution inscrite dans la convention de Montréal accordant au passager un droit à indemnité plafonnée pour compenser le dommage résultant du retard dans le transport.

Le passager - electa una via - a parfaitement le droit de se placer uniquement sur le fondement de la CM - et ne pas se prévaloir de la voie tracée par le règlement européen. Il a le libre choix de ses armes.

1° Civile, 14 février 2018, précité : les passagères parviennent à Beauvais venant de Marrakech avec un retard de plus de 7 heures, l'arrivée est tardive, la nuit est là : elles réclament à Ryanair le remboursement de la chambre d'hôtel. Le règlement de 2004 est inopérant, du moment que les demanderesse fondent leur action sur l'article 19 CM. (Le règlement européen traite certes des nuitées hôtelières, mais uniquement pour le temps d'attente de l'avion retardé. Les faits de l'espèce sont différents, les passagères ne demandent pas le prix de la chambre dans l'attente d'un vol, elles parviennent en France à la nuit, elles ne peuvent déceimment faire un trajet routier nocturne, elles passent la nuit à l'hôtel, avant de se rendre le lendemain à leur destination.)

Il est également parfaitement admis que le passager retardé est habilité à invoquer la seule jurisprudence Sturgeon / Nelson, en ne faisant dans ses écritures aucune allusion à la responsabilité du transporteur du fait du préjudice résultant du retard prévue par la convention de Montréal.

Cf. infra en ce qui concerne la double invocation, par le passager retardé, des deux ensembles normatifs, celui de la CM, celui du règlement européen.

B. Le retard des bagages

Hypothèse banale : les bagages sont distraits, ils ne suivent pas le passager, ils prennent un autre chemin, le passager en obtiendra livraison plusieurs jours plus tard à son domicile ou à son hôtel.

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de bagages, déclare l'article 19 CM.

Il ne s'agit cependant dans toutes ces hypothèses de retard que d'une présomption simple de responsabilité.

C. Le retard des marchandises

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien ... des marchandises, article 19 CM.

Voir l'arrêt précité de la chambre commerciale du 7 février 2018, n° 17-10665, où la cour de Lyon fait, à propos du retard d'un colis, application des concepts de transport aérien et de période de transport aérien envisagés par l'article 18 CM relatif à la perte des marchandises. La question qui se posait était de savoir si le dommage résultait ou non d'un retard dans le transport aérien, d'où le renvoi opéré à l'article 18 CM où le concept de transport aérien est présent. Le colis avait été transporté par voie aérienne des îles britanniques en France, le livreur n'avait pas remis le colis au destinataire mais à un point relais fermé en août, d'où une remise en septembre. Le retard dans le transport est incontestable, en revanche il n'est pas certain qu'il se soit agi d'un retard dans le transport aérien. Soit on fait triompher la règle de l'accessoire suivant le principal et on fait application de la CM pour une livraison en ville, la réparation étant limitée à 19 DTS par kg. Soit on considère que la phase aérienne avait pris fin et que la convention de Montréal était étrangère au débat. Soit on transpose les solutions de l'article 18 CM propres à la perte des marchandises à l'hypothèse du dommage pour retard.

Il y aurait éventuellement un autre mode de raisonnement permettant de voir dans cette hypothèse, en faisant appel à l'article 13 § 3 CM, un cas de perte de la marchandise et non un retard. La CM décide : Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de 7 jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits, résultant du contrat de transport.

SECTION II. LES CAUSES D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ

Dans le système de la CV, en voie d'obsolescence, le transporteur est présumé responsable en cas d'accident ou d'incident, c'est un système à base de faute et de responsabilité présumées. Le transporteur n'y est cependant tenu que d'une obligation de moyen, il peut renverser la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, il peut s'exonérer relativement aisément en établissant de sa part l'observance de la due diligence.

Article 20, CV : Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Avec la convention de Montréal, au domaine d'application croissant, les solutions se révèlent plus sévères pour le transporteur qui ne peut obtenir son exonération de responsabilité que dans un nombre limité d'hypothèses.

Nous évoquerons également, à côté du droit uniforme, les éléments qui permettent au transporteur aérien d'échapper au paiement de l'indemnisation forfaitaire prévue par le droit européen en cas d'annulation de vol ou de retard prolongé à l'arrivée.

Sous - Section I. Les causes générales d'exonération

Ce sont des cas où le transporteur obtient son exonération parce que la survenance du dommage n'est pas étrangère à la victime, qu'il s'agisse d'un passager ou d'un expéditeur.

§ I. Le fait contributif de la victime

Le fait ou la faute de négligence causale ou contributive de la victime est doté, dans le système de la CM, d'un effet exonératoire.

L'article 20 CM envisage l'hypothèse où une personne demande réparation et où le transporteur fait la preuve que c'est la négligence ou un autre acte ou omission de cette personne qui a causé le dommage ou qui y a contribué.

Le transporteur est alors exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué.

On remarque que l'article 20 prend en considération, non seulement la négligence de la victime, mais plus largement un acte ou une omission de celle-ci, qui n'est pas nécessairement fautif.

Il convient donc de retenir comme cause d'exonération totale ou partielle tout fait fautif ou non de la victime ayant contribué à la survenance du dommage.

Exonération totale

Exonération partielle

Le cabinet Condon & Forsyth, dans une publication éditée le 18 janvier 2019, fait état d'une décision *Quevedo v. Iberia*, rendue avec l'assistance du jury, par le tribunal fédéral du district Sud de Floride, exonérant à 99 %, la compagnie aérienne du dommage subi par une passagère blessée du fait d'une turbulence, qui, lors d'un vol en mai 2015 entre Milan et Madrid, avait négligé lors de l'approche finale de mettre la ceinture de sécurité. La victime résident à Miami obtient 1750 dollars.

§ II. Le vice des bagages ou des marchandises

Article 17 § 2, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des **bagages**.

L'annexe parle de bagages défectueux.

Article 18 § 2, le transporteur n'est pas responsable s'il est établi, et dans la mesure où il est établi, que la destruction, la perte ou l'avarie de la **marchandise** résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants :

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise
- b) l'emballage défectueux de la marchandise ...

Sous - Section II. Les causes d'exonération en recul : les séquelles de la force majeure

Il convient de distinguer selon qu'on est en présence d'un accident mortel ou corporel, d'une perte des marchandises ou d'un retard.

§ I. Le système à double détente fondé sur l'étendue du dommage en cas de *mort* ou de *lésion* corporelle : article 21 § 2 CM

Entre en jeu l'évaluation du dommage, selon que le montant du dommage est inférieur ou supérieur à un certain seuil. Nous avons là une atteinte indirecte à la restauration du principe de la réparation intégrale. Le transporteur reconnu responsable doit théoriquement réparation intégrale, il continue cependant à pouvoir s'exonérer partiellement, sous certaines conditions (absence de faute, faute d'un tiers), lorsque le dommage atteint un certain montant.

- Le domaine de l'exonération

Tout dépend du montant du préjudice souffert par la victime, inférieur ou supérieur à 113 100 DTS. Il convient donc de procéder dans un premier temps à l'évaluation, par passager, du montant du dommage.

1^o hypothèse : les dommages ne dépassent pas par passager le seuil des 113 100 DTS.

Le transporteur est alors tenu d'une obligation stricte de garantie, il ne peut pas exclure sa responsabilité, la CM a adopté le système de la responsabilité absolue, elle retient un système de responsabilité sans faute, article 21 § I.

Le transporteur est tenu à concurrence de ce chiffre d'indemniser, dans la limite du préjudice effectivement subi.

Ce chiffre vaut par passager.

En cas de mort, les victimes par ricochet et autres ayants droit se partageront entre eux ce montant.

- b. 2^o hypothèse : les dommages dans la mesure où ils dépassent 113 100 DTS par passager.

Le montant des dommages subi par la victime ou les victimes par ricochet excède 113 100 DTS.

Le texte aurait pu se prêter à une double lecture, l'une littéraliste, l'autre plus favorable à la victime et correspondant à l'intention des rédacteurs de la CM.

Première interprétation simpliste fondée sur une lecture littérale de l'article 21. Le texte prend en considération les dommages selon qu'ils dépassent ou qu'ils ne dépassent pas le seuil fatidique qui était dans un premier temps de 100 000 DTS. Si le préjudice est moyen et ne dépasse le seuil, le système de la garantie joue à plein.

La difficulté concerne l'hypothèse où le préjudice est important et excède le seuil.

On pourrait se fonder sur l'article 21 § 2 qui décide que le transporteur n'est pas responsable des dommages (en cas de mort ou de lésion corporelle) *dans la mesure* où ils dépassent 113 100 DTS, s'il prouve etc... On affirmerait alors que, du moment que les dommages subis par la victime dépassent le seuil, le transporteur dispose pour le tout de la faculté d'exonération prévue par l'art. 21 § 2. Le petit dommage serait réparé intégralement. Face à un dommage important, le transporteur pourrait échapper à toute obligation d'indemniser, la survenance du dommage ne lui étant pas imputable.

Cette interprétation défavorable aux victimes n'a jamais été soutenue. Il faut interpréter l'art. 21 dans l'hypothèse d'un préjudice d'un montant élevé comme établissant un fractionnement du dommage. Il y a la partie du dommage inférieure au seuil, il y a la fraction supérieure au seuil.

Pour la fraction du dommage inférieure au seuil, c'est le système de la garantie qu'on applique. La victime sera toujours indemnisée, quelle que ce soit la cause de l'accident, dans la limite des 113 100 DTS. La victime dispose d'un acquis intouchable.

En revanche, si la totalité du dommage excède le seuil, le transporteur peut faire usage de la faculté d'exonération que lui confère l'art. 21 pour la fraction du dommage dépassant le seuil. Le transporteur n'accordera alors qu'une réparation partielle et non intégrale.

La disposition conventionnelle n'est pas excellemment rédigée. Au lieu d'écrire dans la mesure, il aurait été plus simple d'écrire que pour la fraction ou pour la portion du dommage excédant 113 100 DTS, le transporteur bénéficie d'une faculté d'exonération.

L'annexe figurant dans le règlement de 1997 modifié le 13 mai 2002 et contenant l'information à dispenser aux voyageurs ne laisse pas place au doute, elle parle de tout dommage à concurrence de 100 000 DTS.

La Cour de cassation dans un arrêt rendu par la première chambre civile le 15 janvier 2014, n°11-24522, Journal de droit

international, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, valide l'octroi d'une provision jusqu'au seuil, mais avalise le refus d'une provision excédant le seuil. L'idée est qu'il faut attendre le procès sur le fond et voir si le transporteur tentera et parviendra à se dégager. C'était l'interprétation de la cour d'appel d'Aix, sans qu'il y ait eu, semble-t-il, débat sur ce point.

La convention de Montréal prend ici le relais d'une solution acquise dans le cadre d'accords inter-compagnies conclus sous l'égide de l'IATA, d'abord l'IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability, accord conclu à Kuala Lumpur le 31 octobre 1995 et l'accord complémentaire de Miami du 2 avril 1996, qui distinguaient nettement au sein du dommage la partie indemnisable de droit, jusqu'à 100 000 DTS, la partie sujette à exonération au-delà.

Naveau, Godfroid et Frühling, Précis de droit aérien, 2^e édition, n° 187. V. Correia, thèse, n°730.

- Le procédé de l'exonération

La preuve de la rupture de la causalité

i. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que le dommage n'est pas dû à un acte, à une omission, à une négligence du transporteur ou de ses agents.

Le transporteur ne s'exonère donc qu'en prouvant son absence de faute ou de fait causal et en établissant ainsi qu'il est étranger à la survenance du dommage.

Cette preuve de l'extranéité du transporteur dans la survenance du dommage est dans la pratique difficile à administrer par celui-ci, sauf s'il est établi que la cause du dommage se trouve dans un fait unique, à la survenance duquel le transporteur est radicalement étranger.

Le tribunal pour statuer se devra d'analyser les différentes circonstances ayant conduit à la catastrophe aérienne.

Si la conduite, l'attitude ou la faute de l'équipage ou de la compagnie apparaît parmi les facteurs du dommage, toute exonération est exclue.

[On remarquera que le considérant 11 du règlement de 1997 modifié en mai 2002 surenchérit en prétendant que le transporteur communautaire ne devrait pas pouvoir se prévaloir de l'art. 21 § 2, sauf s'il prouve que le dommage n'était pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

On comprend mal l'intérêt d'une telle précision.

Soit on est en présence d'un transport interne, c'est alors une directive donnée à l'interprète de ne pas admettre l'exonération qu'avec parcimonie.

Soit le transport est international mais n'entre pas dans le domaine de la CM, le règlement y soumet le transporteur titulaire d'une licence d'exploitation délivrée en conformité avec le droit européen, la directive s'adresse au juge européen.

Soit le transport est de plein droit international car reliant deux aéroports de deux États distincts ayant adhéré à l'Union de Montréal, l'observation est alors déplacée, le magistrat évalue le bien ou le mal fondé de la prétention d'exonération en fonction du texte de l'art. 21. Il n'a pas à tenir compte des directives d'interprétation d'un législateur inférieur qui fait un zèle intempestif de maître d'école et sort de sa compétence.]

[Que décideront les tribunaux dans l'affaire de l'accident du Rio/Paris de 2009 ? Le transporteur, cf. infra, ne semblait pas prêt à accorder réparation intégrale. L'équipage aurait eu une réaction inappropriée face à la perte d'indication des vitesses de l'avion à la suite du givrage des sondes Pitot. La responsabilité totale ou partielle sera-t-elle reportée sur le constructeur Airbus ?]

- ii. Le transporteur s'exonère également intégralement s'il établit que le dommage résulte du fait (exclusif) d'un tiers.

Il ne semble pas que la jurisprudence ait fréquemment fait appel depuis l'entrée en vigueur de la convention de Montréal à ce mécanisme d'exonération, que certains, comme l'éminent professeur Jean-Pierre Tosi, estiment plus indulgent que le

précédent.

M. Laurent Tran dans sa thèse soutenue devant la Faculté de Genève cite cependant, n° 681, une décision américaine ayant admis en 2010 le moyen d'exonération partielle à l'avantage d'American Airlines. Un passager s'était levé pour prendre son ordinateur portable, alors que le signal « attachez vos ceintures » était allumé. L'ordinateur tombe sur la tête d'un autre passager, qui est blessé. L'équipage est exempté de toute faute.

La victime pouvait songer à actionner le passager maladroit et désobéissant. À supposer qu'il ait été identifié.

Quid dans l'hypothèse où un passager mentalement perturbé donne la mort à l'un des passagers ?

Quid dans l'hypothèse de fanatiques semant la terreur à bord ?

Quid dans l'hypothèse d'un avion survolant une zone où règne la guerre civile ? Nous songeons à la catastrophe de l'avion malais abattu par un missile alors qu'il survolait une zone de l'Ukraine où les combats faisaient rage ? N'y a-t-il pas une imprudence pour le transporteur à survoler une zone de guerre ?

On songe à l'hypothèse du terrorisme aérien, un criminel parvient à insérer un engin explosif dans l'un des bagages, les services de contrôle de la sûreté ont été défaillants, la compagnie n'a pas de prise sur eux. Le transporteur est-il en mesure de bénéficier de l'exonération partielle ou se verra-t-il astreint à accorder une réparation intégrale ?

Un agent du transporteur ne peut être réputé tiers.

Dans l'accident provoqué par le co-pilote d'un avion exploité par la filiale à bas coût de la Lufthansa se rendant de Barcelone à Düsseldorf, la compagnie ne saurait s'exonérer en plaissant le fait exclusif de son salarié.

§ II. L'exonération en cas de dommage aux *merchandises* au titre d'un fait de guerre ou d'un acte de l'autorité publique, article 18, § 2, lettres c et d, CM

Le code de l'aviation civile maintient dans son article L. 321-6 non abrogé la fonction exonératoire au *jet* de marchandises indispensable au salut de l'aéronef, le transporteur n'engage pas alors sa responsabilité envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises. La solution semble limitée au transport interne et ne concerne pas le transport de marchandises relevant de la convention internationale.

§ III. L'exonération en cas de **RETARD** des passagers, bagages et marchandises

Les solutions du droit européen sont moins indulgentes pour le transporteur aérien que celles prévues par la convention de Montréal.

Ceci est compréhensible, car la CM demeure sur le terrain classique de la responsabilité civile à base de faute, alors que le droit européen a opté implicitement pour le système de la garantie où le transporteur assume des obligations de donner et de faire dans des circonstances qu'il maîtrise très imparfaitement, voire nullement.

A. Le dispositif consumériste **européen** en cas d'*annulation* de vol ou de *retard* du passager.

L'incidence des *circonstances extraordinaires et inévitables*

La survenance de circonstances extraordinaires inévitables dans la survenance de l'incident moratoire permet sous certaines conditions au transporteur, non d'échapper à toute obligation, mais d'être dispensé de l'obligation d'indemniser le passager, victime de l'annulation ou du retard important à l'arrivée.

[En droit français, l'impossibilité d'exécuter la prestation libère le débiteur lorsqu'elle procède d'un cas de force majeure et qu'elle est définitive, art. 1351 du code civil.]

(Le projet de règlement parlait de force majeure. Le concept est apparu mal séant. On a préféré une périphrase.)

Primo, ces circonstances extraordinaires sont sans conséquence sur l'obligation d'indemnisation mise à la charge du transporteur en cas d'un refus d'embarquement, non légitimé. Cf. conclusions Yves Bot, 19 avril 2012, affaire Finnair c. Lassoooy et l'arrêt du 4 octobre 2012. La solution est conforme au règlement pris à la lettre.

(On a vu supra que certains refus d'embarquement étaient légitimes, car ils étaient justifiés, le transporteur était raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, le passager étant alors privé du statut protecteur et aucune indemnité n'est due)

Secundo. De telles circonstances extraordinaires écartent en revanche l'obligation, pour le transporteur, d'indemniser le passager. Le voyageur est privé en présence de circonstances extraordinaires établies par le transporteur du droit à indemnisation qui joue en principe en présence d'une annulation de vol.

Les transporteurs, face aux réclamations, auraient la tentation de refuser d'indemniser en se retranchant devant le fait justificatif de la présence de circonstances extraordinaires dans 30 % des cas.

Ce moyen de défense à la disposition des transporteurs rétifs occuperait 70 % du temps consacré par les agents des ONA à l'application du dispositif issu du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004. Ce qui est excessif et établit les failles de la réglementation européenne.

L'article 5 § 3 énonce :

« Un transporteur n'est pas tenu de verser l'indemnisation s'il est en mesure de prouver

Que l'annulation est due à des *circonstances extraordinaires*

Qui n'auraient pas pu être *évitées*

Même si toutes les *mesures raisonnables* avaient été prises ».

Il faut se demander quelle a été la cause de l'annulation ?

Si cette annulation était due à des circonstances, des circonstances qui sont extraordinaires et qui étaient inévitables, le transporteur doit échapper au paiement de l'indemnisation.

- Caractère extraordinaire des circonstances génératrices de l'annulation

- Circonstances inévitables

Même si le transporteur avait pris toutes les mesures raisonnables pour les éviter, le vol aurait tout de même été annulé.

Ces circonstances exceptionnelles écartent également, d'après l'arrêt Sturgeon, l'octroi de l'indemnisation prévue par cet arrêt en cas de retard important à l'arrivée.

L'annulation de vol et le retard sont donc soumis à un régime identique quant à l'incidence du fait justificatif.

Il en résulte que si le transporteur est en mesure de s'exonérer au titre de la survenance de circonstances extraordinaires ayant mené à l'annulation d'un vol, le transporteur échappe non seulement sur le terrain civil à l'obligation de payer l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement européen, mais encore il peut faire annuler la décision ministérielle lui infligeant, sur le fondement de l'article R. 330-20, 6° CAC, une amende administrative pour méconnaissance du dispositif communautaire.

La présence ou de l'absence de circonstances extraordinaires peut ainsi relever ainsi tout aussi bien de l'appréciation de la

juridiction civile que de la juridiction administrative saisie d'un recours contre la sanction infligée par le ministre de l'aviation civile. Des divergences d'appréciation ne sont pas d'ailleurs à écarter entre les deux ordres de juridiction. Il ne semble pas que l'appréciation opérée par le juge administratif lie la juridiction civile. L'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil n'opère pas en une telle hypothèse. Le juge administratif n'a pas l'autorité du juge répressif. Consulter l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris rendu le 10 février 2014, n° 12PA03835 (la société EasyJet tentait pour échapper à l'amende administrative de faire état de circonstances extraordinaires justifiant l'annulation des vols, elle se contentait seulement de produire des copies d'écran faisant état d'incidents techniques et d'une grève, éléments insuffisants pour obtenir l'exonération), ainsi que celui rendu le 3 mars 2014, n°12PA02993.

La notion des circonstances permettant l'exonération

L'exonération relève d'une double condition.

. Il faut d'abord la présence de circonstances extraordinaires.

L'annulation du vol doit résulter d'événements qui sortent de la routine quotidienne, qui ne relèvent pas de l'ordinaire. Il faut des événements exceptionnels.

C'est une condition proche de la 1^o caractéristique en France de la force majeure : l'imprévisibilité.

Le nouvel article 1218 du code civil indique qu'il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat, ... empêche l'exécution de son obligation.

. Les circonstances qui n'auraient pas pu être évitées : les circonstances inévitables

Toutes les circonstances extraordinaires ne sont pas forcément exonératoires.

Il faut pour s'exonérer que le transporteur établisse en sus / que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées / Même s'il avait pris des mesures adaptées à la situation.

Les circonstances ayant conduit à l'annulation du vol ne pouvaient pas être évitées, même si le transporteur avait pris des mesures raisonnables pour les contourner.

L'homme le plus raisonnable de la terre aurait été dans l'impuissance de surmonter l'incident.

Ce qui évoque la condition d'irrésistibilité.

L'événement de force majeure en droit français, art. 1218 du code civil, échappe au contrôle du débiteur, les effets de cet événement ne pouvaient être évités par des mesures appropriées, l'événement empêche l'exécution.

La CJUE parle de circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien, point 38 de l'arrêt McDonagh.

Une condition dans la condition : L'adoption de mesures raisonnables

Certains interprètes semblent subordonner l'exonération à la preuve de la prise ou de la tentative de prise de mesures raisonnables pour éviter le retard ou l'annulation.

D'autres estiment au contraire que le règlement ne pose pas cette condition, il suffit que le transporteur établisse que les circonstances (ayant causé le retard ou l'annulation) étaient inévitables, que les mesures raisonnables pour les éviter aient été prises ou non.

Voir la radiation de la demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht de Rüsselsheim en date du 6 mai 2014, Jürgen Kaiser c. Condor, JOUE du 11 août 2014. La juridiction allemande, le 28 janvier 2014, demandait à la CJUE si le transporteur aérien, qui entend se prévaloir de l'exonération, doit prouver qu'il a pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter les conséquences prévisibles des circonstances exceptionnelles prenant la forme d'une annulation ou d'un retard important, ou bien qu'il ne disposait pas de la possibilité de prendre de telles mesures raisonnables.

Idem avec la radiation effectuée le 23 septembre 2014 dans l'affaire Mandl c. Condor, C 337/14.

Voir l'affaire soumise à la CJUE, C-636/17, par le Landesgericht de Korneuburg le 14 novembre 2017, Germanwings c. Emina Pedic, JOUE du 19 février 2018 : un retard important à la destination finale. Un transport composé de plusieurs vols. Le transporteur est-il tenu de prendre des mesures raisonnables pour éviter le retard, comme modifier la réservation pour que le passager prenne un autre vol ?

Idem, demande du Landesgericht de Korneuburg du 15 octobre 2018, British Airways c. MF, C-643/18, concernant un

transport composé de deux vols : des incidents affectent l'aéronef lors d'un vol antérieur, effet sur le vol postérieur réservé par le passager, vol devant être effectué par l'aéronef antérieurement affecté. Le transporteur peut-il se prévaloir de circonstances extraordinaires perturbant le vol postérieur ? Le transporteur est-il tenu de prendre des mesures raisonnables pour éviter l'annulation ou le retard important ? Le transporteur doit-il seulement prendre les mesures raisonnables afin d'éviter les circonstances extraordinaires ? le transporteur effectif doit-il prendre les mesures raisonnables pour éviter le retard du vol qu'il a à effectuer, ou doit-il prendre des mesures raisonnables pour éviter que le passager subisse un retard important à destination finale, comme faire voyager le client sur un autre vol ? On retrouve une question assez proche posée le 30 novembre 2018 par la même juridiction autrichienne, C-758/18, *Bulgarian Air Charter c. NE. JOUE* du 11 mars 2019. Le transporteur ne peut-il s'exonérer que s'il démontre que le retard subi par le passager n'aurait pas pu être évité si la réservation du passager avait été modifiée pour le faire voyager sur un vol de remplacement. La modification de la réservation doit-elle remplir certains critères ?

Les décisions de la CJUE posent cette exigence, voir par ex. l'arrêt *Germanwings* du 4 avril 2019 rendu à propos d'un clou ayant endommagé un pneu, qu'il faut réparer ou changer. Le transporteur doit démontrer, pour s'exonérer, qu'il a fait diligence pour obtenir le remplacement du pneu endommagé dans les meilleurs délais et pouvoir décoller rapidement. Idem avec l'arrêt *André Moens c. Ryanair* du 26 juin 2019, cité infra. Le transporteur doit établir qu'il a pris les mesures adaptées à la situation.

Essai de typologie des circonstances extraordinaires

La cause immédiate.

La Causa Proxima

Nous évoquons sous cette rubrique la situation dans laquelle la cause de l'annulation du vol ou du retard trouve son origine dans un événement ayant immédiatement entraîné cette interruption du vol.

Le vol est retardé parce qu'un orage survient au moment du départ.

Le vol est annulé parce que le personnel du transporteur ou d'entreprises tierces vient de se mettre en grève.

Le vol est annulé ou retardé parce que l'espace aérien vient d'être temporairement fermé.

Le vol est retardé ou annulé parce qu'il se révèle que l'un des moteurs de l'avion est en panne.

On peut citer les hypothèses concrètes où l'exonération est refusée et celles où elle est accordée.

Nous songeons aux défaillances du personnel, aux caprices de la nature, aux incidents mécaniques.

L'exonération semble ordinairement refusée, du moment que la cause de l'incident de transport relève en interne d'un facteur sur lequel le transporteur pouvait avoir prise, totalement ou partiellement.

La jurisprudence se montre en revanche favorable au transporteur et tend à l'exonérer lorsque la cause de l'événement lui est extérieure et donc ne lui est imputable.

La présence ou l'absence d'un fait ou d'une faute du transporteur est souvent sous-jacente.

L'exonération envisageable

Présentons certains événements conduisant ordinairement à l'exonération. Ils peuvent tenir à des perturbations en provenance d'éléments étrangers au transporteur. Le caractère externe de la cause du retard ou de l'annulation de vol est un élément déterminant.

Les comportements humains

. Les grèves du personnel d'entités tierces

Lorsque la grève qui perturbe le trafic aérien d'une compagnie est le fait du personnel du transporteur, on verra infra que celui-ci ne doit pas pouvoir ordinairement s'exonérer.

En revanche, lorsque la perturbation de la navigation aérienne résulte de la grève de salariés d'entreprises tierces ou d'agents de l'État - comme les membres du personnel de contrôle de la navigation aérienne ou du personnel de sécurité -, l'exonération est envisageable.

On peut citer en ce sens un jugement de la juridiction de proximité de Strasbourg du 26 janvier 2015 qui exonère la compagnie suisse EasyJet ayant annulé un vol entre Bâle-Mulhouse et Venise à raison d'une grève affectant le personnel de la société d'assistance au sol de l'aéroport Marco Polo, il n'était pas possible d'opérer le vol, la société, dont le personnel était en grève, effectuant le traitement des bagages ainsi que les opérations de débarquement. Le passager prétendait, quant à lui, qu'il ne s'agissait que d'une grève partielle à 50 %.

(Nous remercions le professeur Théo Hassler de la communication de cette décision d'espèce).

Le transporteur n'avait-il pas la possibilité de faire atterrir l'avion à Milan ou à Vérone et d'acheminer les voyageurs par la route ? À moins qu'il se soit agi d'une annulation de confort, la compagnie préférant annuler le vol, de peur de voir l'appareil pris en souricière de longues heures sur les pistes de l'aéroport au personnel en grève ?

Une demande concerne la grève du personnel de la société de manutention à l'aéroport de départ, la grève ayant été annoncée. Demande de décision préjudicielle présentée par la justice de paix du 3^e canton de Charleroi le 5 juin 2018, Frank Casteels c. Ryanair Dac, C-368/18.

La demande de décision préjudicielle présentée le 26 novembre 2018, IZ c. Ryanair, C-735/18, par la justice de paix du troisième canton de Charleroi concerne l'incidence de la grève des contrôleurs aériens opérant sur un espace aérien sur lequel l'avion devait seulement transiter, grève ayant entraîné une annulation d'un vol. La grève avait été annoncée. D'autres vols avaient été, semble-t-il, maintenus.

. La maladie du personnel

Le personnel peut tomber malade, le transporteur est contraint de limiter le nombre des vols, qui seront alors effectués par les membres du personnel échappant à l'épidémie. D'où des annulations de vol ou des retards.

L'Amtsgericht de Hanovre forme une kyrielle de demandes de décision préjudicielle : l'absence pour maladie d'une partie importante du personnel requis pour la réalisation des vols constitue-t-elle une circonstance extraordinaire ?

La juridiction allemande demande à la CJUE de fixer un seuil : quel niveau le taux d'absentéisme doit-il atteindre pour pouvoir admettre l'existence d'une telle circonstance ?

Demande formée le 13 avril 2017, affaire C-195/17, Helga Krüsemann c. TUIfly.

Et d'autres encore

Les conclusions ont été rendues le 12 avril 2018 par l'avocat général Evgeni Tanchev.

L'arrêt a été rendu dès le 17 avril 2018. Il a statué, non en termes de désorganisation du service du fait de la maladie d'une partie du personnel, mais en qualifiant les faits de « grève sauvage ».

. L'obligation de respecter les temps de repos du personnel aérien

La « réserve de temps »

Qu'entend par cette expression guère parlante pour le profane ?

On s'est posé la question de savoir si le transporteur serait encore en situation de bénéficier de l'exonération dans l'hypothèse où il n'aurait pas planifié des moyens en temps utile pour pouvoir assurer le vol, une fois que les circonstances extraordinaires auraient pris fin. La question a été posée dans l'affaire Andrjs Eglitis, C-294/10, qui a donné lieu à un arrêt rendu le 12 mai 2011 par la CJUE, Revue de droit des transports, juillet 2011, commentaire 117 par Loïc Grard, Revue européenne de droit de la consommation 2012/1 obs. de Nadège Chapier-Granier. Il s'agissait d'un vol entre Copenhague et Riga devant être assuré par la compagnie Air Baltic. Les passagers avaient pris place dans l'avion,

mais des pannes de courant ont entraîné la défaillance des radars, l'espace aérien de la région de Malmö a été fermé temporairement, le vol a été annulé et les passagers ont quitté l'avion. Les requérants prétendent que si le vol avait été annulé c'est que l'équipage ne pouvait pas compte tenu de son service effectuer le vol à une heure tardive. Ils soutiennent que le transporteur aurait dû mettre en réserve des moyens suffisants pour pouvoir assurer le vol dans les deux heures suivant l'heure de décollage initiale. C'est poser l'exigence ou non de la « réserve de temps ».

La CJUE énonce que le transporteur doit au stade de la planification du vol tenir compte du risque de retard en cas de survenance de circonstances extraordinaires. Il appartient au juge national d'apprécier dans chaque espèce si le transporteur a pris les mesures adaptées. On ne peut pas de manière générale imposer à tous les transporteurs, au titre des mesures raisonnables, une réserve de temps minimale, si des circonstances extraordinaires surviennent.

Le transporteur doit prévoir une certaine réserve de temps lui permettant si possible d'effectuer le vol, une fois les circonstances extraordinaires disparues. Même si cette réserve de temps est exigée, on ne saurait imposer au transporteur des sacrifices insupportables au regard de ses capacités.

Il y a là des directives de teneur générale à apprécier cas par cas par le juge national.

. Les caprices de la nature

Les dérèglements climatiques, tempêtes, orage tropical, cyclones, ouragans, typhons

Les Orientations interprétatives de juin 2016, 5.4, évoquant la situation d'un aéroport congestionné et des pénuries de capacités à raison d'intempéries, sont indulgentes pour les transporteurs.

L'incidence de la neige.

Le transporteur ne s'exonère pas facilement, il ne suffit pas pour justifier une annulation de vol d'invoquer l'incidence d'une chute de neige à Orly un 20 décembre 2010. Le transporteur doit établir qu'il ne pouvait éviter l'annulation, même s'il avait pris toutes les mesures raisonnables.

1° Civile, 5 mars 2015, n° 14-11066 : la juridiction de proximité avait admis l'exonération, un épisode nuageux inattendu, aucun défaut de vigilance imputable à Air France, l'obligation de sécurité est une obligation prioritaire du transporteur. Cassation pour défaut de base légale et au rappel de la jurisprudence Wallentin-Hermann.

Motifs impropres à établir que la compagnie n'aurait manifestement pas pu éviter que les circonstances auxquelles était confrontée ne conduisent à l'annulation du vol.

L'incidence de la foudre

1° Civile, 12 septembre 2018, n° 17-11361, Dalloz novembre 2018 : un vol entre Bordeaux et Nice. Départ prévu, 13 h 45. L'avion stationné à Mérignac (à bord duquel les époux retardés de 5 heures 1/2 devaient embarquer) avait été foudroyé en matinée. Des ingénieurs aéronautiques avaient examiné l'avion et déclaré qu'il ne remplissait plus les conditions de sécurité optimales. Un avion est envoyé depuis Londres en remplacement. Réacheminement des passagers à destination vers le vol d'une autre compagnie. Les passagers demandent l'indemnisation à easyJet. Rejet de la demande par la juridiction de proximité de Bordeaux. Le pourvoi est rejeté. La juridiction de proximité a pu retenir l'existence de circonstances extraordinaires. Même en prenant toutes les mesures raisonnables, le transporteur aérien n'aurait manifestement pas pu éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles il était confronté ne conduisent à l'annulation du vol litigieux.

Les éruptions volcaniques conduisant à la fermeture de l'espace aérien

La fermeture des espaces aériens à raison du principe de précaution lors des éruptions volcaniques et l'interdiction faire aux transporteurs aériens de naviguer dans une bonne partie de l'espace européen sont des circonstances exonératoires.

Batteur, Bazin Beust et Raschel, L'éruption du volcan Eyjafjöll, un sujet explosif ! Semaine Juridique G, 21 juin 2010, Arrêt Denise McDonagh c. Ryanair, CJUE 31 janvier 2013, C-12/11, Revue de droit des transports janvier 2013, commentaire 9 par Vincent Correia, conclusions Yves Bot du 22 mars 2012

(L'OACI a publié un manuel sur les cendres volcaniques, préconisant de laisser la décision de voler aux exploitants aériens, sous la supervision des autorités publiques, COM 05/12, 5 mars 2012)

La panne électrique conduisant à la fermeture temporaire de l'espace aérien

Des pannes du système électrique peuvent affecter temporairement le système de navigation aérienne, voir supra l'arrêt Eglitis cité à propos de la réserve de temps. Il y a des circonstances extraordinaires.

. Les pannes de moteurs et les incidents techniques et mécaniques affectant l'appareil aérien

L'exonération est en principe refusée en matière d'incidents techniques. Le transporteur a l'obligation d'assurer l'entretien et la maintenance de ses engins volants. Il est rendu responsable d'un dérèglement même inopiné.

L'exonération n'est admise que dans des circonstances très particulières.

Un problème technique ne relève de circonstances extraordinaires, indique l'arrêt Wallentin Hermann, que si le problème technique découle d'événements qui par leur nature ou leur origine ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappent à sa maîtrise effective.

La Cour de Justice admet - pour le moment de façon platonique - le caractère extraordinaire de l'événement ayant causé le retard dans des circonstances tout à fait exceptionnelles : si les problèmes techniques découlent d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et qui échappent à la maîtrise de celui-ci.

La cour donne deux exemples.

La révélation que les appareils en service sont atteints d'un vice caché affectant la sécurité des vols : il y a un très grave incident mécanique, un vice caché est révélé, il ne faut pas faire assurer le transport par de tels engins mettant en danger la vie des pilotes et des passagers.

La même appréciation vaut en cas d'actes de sabotage ou de terrorisme endommageant les appareils.

Si le transporteur est informé par l'avionneur que l'appareil aérien est porteur d'un vice jusqu'alors ignoré et mettant en cause la sécurité des vols ou s'il aperçoit qu'il a été saboté, l'avion sera retiré du service. Si une annulation de vol ou un retard se produit avant de trouver un avion adéquat en remplacement, l'exonération jouera.

CJUE, 17 septembre 2015, Corina Van Der Lans. Les incidents techniques ne deviennent des circonstances extraordinaires que s'ils se rapportent à un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine.

Il en serait ainsi dans la situation où le constructeur ou une autorité révélerait que les appareils sont atteints d'un vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols.

Il en serait de même si les aéronefs se trouvaient endommagés par des actes de terrorisme ou de sabotage.

. Le péril aviaire

Les dommages subis par les avions entrant en collision avec des oiseaux.

Les volatiles entrant en collision avec l'aéronef qui décolle ou qui atterrit. L'appareil est endommagé. Il faut effectuer par précaution un contrôle de l'appareil, une réparation peut s'imposer.

Les retards engendrés par la collision survenue entre l'aéronef et des volatiles et le dommage craint ou subi par l'appareil aérien

Quand un choc se produit entre l'appareil et les oiseaux, l'avion peut subir une dégradation (qui a parfois mené à l'accident mortel), une vérification par prudence s'impose, l'avion est immobilisé, les techniciens interviennent et déterminent si l'appareil peut à nouveau voler sans danger ou non. Tout ceci implique inéluctablement une perte de temps. D'où des retards ou des annulations de vol.

La CJUE a été saisie d'une demande de décision préjudicielle, émanant d'une juridiction de Prague du 26 juin 2015 et statuant après une décision de la cour constitutionnelle tchèque du 20 novembre 2014, Revue trimestrielle de droit

européen 2015.241 obs. Pavel Bures, affaire C-315/15, Marcela Peskova c.Travel.

L'avion exploité par Travel Service a effectué 4 vols dans la journée.

1° vol, un incident mécanique se produit, la défaillance technique d'un clapet. 1 H 45 d'intervention.

2° vol, la collision aviaire à l'atterrissage. L'appareil n'est pas endommagé, mais le transporteur a pris des mesures de contrôle après la collision, ce qui a rejailli sur les horaires et entraîné un retard ultérieur.

3° vol.

4° vol entre Burgas (Bulgarie) et Ostrava (Silésie tchèque), deux voyageurs sont, sur ce vol ultime, victimes à destination d'un retard de 5 H 20.

Les deux clients ont demandé chacun 250 euros au transporteur.

Y a-t-il des circonstances extraordinaires susceptibles d'exonérer le transporteur ?

Les conclusions.

L'avocat général Yves Bot, dans ses conclusions déposées le 28 juillet 2016, estimait qu'il n'y avait pas lieu de procéder à un revirement de jurisprudence et qu'une solution plus indulgente pour le transporteur ne pouvait provenir que du législateur. La remarque est piquante lorsqu'on se souvient que l'octroi de l'indemnisation en cas de retard a été inventé par la CJUE, le règlement communautaire prévoyant seulement une indemnisation en cas d'annulation et non en cas de retard.

Sur le fond, l'avocat général excluait l'exonération en présence d'une collision oiseau - avion, il n'y a pas circonstances extraordinaires. Le transporteur est certes irréprochable, mais il doit apparemment se transformer, dans la pensée de l'avocat général, en assureur garant des gênes subies par ses clients faisant fi des risques de toute navigation aérienne. Il n'y a circonstances apportant exonération que si elles se rapportent à un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien (1) et qui échappe à la maîtrise effective du transporteur du fait de sa nature ou son origine (2).

Le péril aviaire est un phénomène bien connu et courant ; la collision entre un volatile et un avion ne sort pas de l'ordinaire, elle est inhérente à l'exercice habituel de la navigation par la voie des airs.

L'arrêt

L'arrêt de la Cour de justice du 4 mai 2017 n'est pas, pour une fois, la copie conforme des conclusions de son avocat général, Gazette du Palais du 13 juin 2017, n° 22, page 13, obs. Paulin, D. 2017.2078 chronique, critique, de Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier.

L'arrêt répond aux différentes questions posées par la juridiction pragoise.

Sur la première question, la Cour répond - c'est l'apport principal de l'arrêt - que la collision entre un aéronef et un volatile relève de la notion de « circonstances extraordinaires ».

Sont des circonstances extraordinaires, les événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et qui échappent à la maîtrise de celui-ci.

La Cour estime qu'une collision aviaire et les éventuels dégâts causés à l'appareil ne sont pas intrinsèquement liés au fonctionnement de l'appareil. Ces événements ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et échappent à sa maîtrise.

La collision aviaire obtient sa typologie propre, il s'agit d'un événement distinct des incidents mécaniques internes dus à un mauvais fonctionnement de la machine.

La décision de la cour est sur ce point contraire à l'avis de l'avocat général.

L'arrêt rappelle ensuite que la présence de circonstances extraordinaires n'est pas à elle seule exonératoire. Pour obtenir l'exonération, le transporteur doit établir que les circonstances extraordinaires n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Les mesures raisonnables sont celles adaptées à la situation, ce que la juridiction nationale doit apprécier.

Avec la question 3, on entre dans la casuistique. Après la collision, il y avait eu deux expertises pour vérifier que l'appareil n'était pas endommagé. La seconde expertise avait été exigée par le propriétaire de l'appareil, alors que la première était réglementaire. Cet élément va contribuer à retirer le caractère extraordinaire à la collision et à ses suites. La cour estime implicitement que le transporteur devra indemniser, mais qu'il se trouvera en situation d'exercer un recours contre le propriétaire de l'avion, ayant contribué à la prolongation du retard par une exigence infondée.

La question 2 concerne les mesures préventives pour tenter de remédier au péril aviaire. Les opérations de contrôle relèvent ordinairement des exploitants d'aérodrome. La cour se prononce pour l'hypothèse où le transporteur aurait été en situation de prendre lui-même des mesures de prévention. Si ces mesures n'ont pas été prises par le transporteur, alors qu'il en avait la possibilité et que le risque se réalise, le transporteur sera réputé ne pas avoir pris les mesures raisonnables et n'obtiendra pas l'exonération. La Cour exclut d'imposer au transporteur des dépenses inconsidérées.

La question 5 est relative à la pluralité des causes du retard.

Les unes peuvent procéder d'un événement extraordinaire apportant l'exonération, d'autres non.

Le retard, en l'espèce, relevait de l'enchaînement de deux causes, un incident mécanique lors du premier vol d'une part, la collision aviaire au terme du second vol d'autre part.

La demande d'indemnisation portait sur un retard à l'arrivée du 4^e vol.

L'indemnisation n'est due que si le retard à l'arrivée excède 3 heures.

L'arrêt envisage l'hypothèse où la collision serait réputée circonstance extraordinaire et où l'incident mécanique ne revêtirait pas cette qualification. Le juge national devra évaluer la partie de retard ayant pour cause la collision. Le retard est de 5 H 20, il faut retrancher du temps global le temps de retard imputable à la circonstance extraordinaire ayant une valeur exonératoire. Le juge national ne retiendra finalement pour sanctionner le retard que la circonstance n'ayant pas de caractère extraordinaire. L'obligation d'indemniser n'existera que si le retard ainsi retranché équivaut ou dépasse les 3 heures. Le magistrat national risque d'être conduit à des évaluations arbitraires.

La question 4 concerne la « réserve de temps ». La juridiction nationale auteur du renvoi demande si le transporteur dont l'avion est entré en collision avec des oiseaux doit prévoir, dès le stade de la planification de ses vols, au titre des mesures raisonnables, un temps suffisant pour la réalisation des opérations de contrôle de sécurité. La Cour refuse, sur ce point, de répondre, elle ne répond pas à un problème hypothétique, elle ne répond pas quand elle ne dispose pas des éléments de fait nécessaires pour répondre utilement à la question posée.

Cette jurisprudence bienveillante pour le transporteur n'a pas été qu'un feu de paille, elle n'est pas limitée aux risques de collision aviaire, s'il serait excessif de soutenir qu'elle signe un changement radical de perspective.

La CJUE est, semble-t-il, passée d'une sévérité indéniable envers les transporteurs pour en venir à une relative indulgente compréhension, dont les consommateurs feraient les frais.

La CJUE donne avec cet arrêt un incontestable coup de barre en faveur des transporteurs, il leur donne l'espoir conditionnel d'une exonération face à des événements qu'ils ne maîtrisent guère.

L'adoption du système de la garantie subit une inflexion.

Une demande similaire émanait de l'Amtsgericht de Cologne, demande du 9 mai 2016, JOUE du 1^{er} août 2016, affaire C-257/16, Roch c. Germanwings. La juridiction allemande demandait à la CJUE si la collision d'un avion en vol avec des oiseaux constitue une circonstance extraordinaire. Radiation, l'affaire a été réglée à l'amiable.

. L'interruption du trafic aérien commandée par le constat de la présence de carburant déversé sur la piste

La CJUE est invitée, dans le cadre d'une demande de décision préjudicielle posée le 27 février 2018 par la justice de paix de Charleroi, à répondre à la question de savoir si la fermeture à Trévise pendant plus de deux heures d'une piste consécutive à un déversement d'essence – par un autre exploitant d'aéronef - sur l'aire de décollage peut être qualifiée d'événement ou de circonstance extraordinaire. Les autorités aéroportuaires ont modifié l'ordre de décollage des avions, si bien que cet incident a conduit à un retard de plus de quatre heures sur un vol de Ryanair entre Trévise et Charleroi. Affaire C-159/18, André Moens c. Ryanair.

L'événement est banal, même si le transporteur est étranger à l'incident.

L'avocat général Evgeni Tanchev a présenté dans cette affaire Moens ses conclusions le 19 décembre 2018.

Il commence par considérer que l'événement consistant en un déversement d'essence sur la piste de décollage ne constitue pas en soi une circonstance extraordinaire.

Pour qualifier cet événement de circonstance extraordinaire, il faut examiner l'ensemble des faits.

Pour qu'il y ait circonstance extraordinaire, il faut la réunion de deux éléments.

Il faut tout d'abord que le problème soit attribuable à un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

Il faut ensuite que par sa nature ou son origine l'événement échappe à la maîtrise du transporteur aérien.

L'avocat général considère que l'événement causal n'est pas le déversement d'essence sur la piste, mais la décision des autorités aéroportuaires de fermeture de la piste. C'est une décision extrinsèque, sur laquelle le transporteur n'avait aucune influence. La fermeture de piste n'était ni prévue ni annoncée, il y a circonstance extraordinaire.

Ne sont exonératoires les circonstances extraordinaires que si elles n'avaient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Le transporteur aérien ne pouvait en l'espèce rien faire. La piste devait être fermée pendant le nettoyage. Il ne pouvait prendre des solutions de remplacement. Les circonstances extraordinaires ne pouvaient pas être évitées.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 26 juin 2019, il est favorable aux intérêts du transporteur, jugé en l'espèce en mesure de se libérer.

Peuvent être qualifiés de circonstances extraordinaires les événements qui par leur nature ou leur origine ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci, ces deux conditions étant cumulatives.

La qualification de circonstances extraordinaires doit être effectuée au regard de la seule circonstance à l'origine de l'annulation ou du retard important du vol concerné.

La présence d'essence sur une piste ayant entraîné la fermeture de celle-ci ne peut être considérée comme intrinsèquement liée au fonctionnement de l'aéronef (du moment que l'essence ne provient pas d'un aéronef de ce transporteur). Cette circonstance n'est pas inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. Elle échappe à la maîtrise du transporteur aérien, l'entretien des pistes ne relève pas de sa compétence, la fermeture des pistes décidée par les autorités aéroportuaires s'impose aux transporteurs. La présence d'essence doit être qualifiée de circonstances extraordinaires.

Le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation s'il peut prouver que l'annulation ou le retard est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Toutes les circonstances extraordinaires ne sont pas libératoires, celui qui entend s'exonérer doit établir que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées par des mesures adaptées à la situation, c'est à dire par celles qui au moment de la survenance de ces circonstances répondent à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur. Il doit établir que, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, il n'aurait manifestement pas pu, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise éviter que les circonstances extraordinaire auxquelles il était confronté ne conduisent à l'annulation ou au retard de trois heures ou plus. La cour retient une acception souple et individualisée de la notion de mesure raisonnable, elle laisse à la juridiction nationale le soin d'apprécier si le transporteur pouvait être regardé comme ayant pris les mesures adaptées à la situation.

En l'espèce, le transporteur confronté à une décision de fermeture la piste de décollage devait attendre la décision des autorités de réouverture de la piste. Le transporteur ne disposait pas de la faculté de prendre des mesures raisonnables afin d'éviter la circonstance extraordinaire en cause.

La même juridiction belge pose une question semblable à propos probablement du même incident, déversement d'essence sur une piste ayant entraîné la fermeture de cette piste, retard important d'un vol, demande du 5 juin 2018, Giovanni Martina c. Ryanair DAC, C-369/18.

. Les objets abandonnés en piste, risquant d'endommager l'avion

Le pneu du train d'atterrissage est endommagé par une vis égarée sur la piste.

La nécessité de réparer ou de changer le pneu, d'où le retard.

La CJUE considèrera-t-elle la crevaison ou l'endommagement d'un pneu de l'avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage comme une circonstance extraordinaire ?

Voir la demande posée par le Landgericht de Cologne le 18 août 2017 dans une affaire Germanwings c. Wolfgang Pauels, C-501/17.

Les pistes sont souvent jonchées d'objets divers qui peuvent être potentiellement dangereux pour la sécurité des vols (cf. l'accident du Concorde). Le transport peut être retardé par un tel incident technique, l'exploitant doit faire faire la réparation ou changer d'avion, le phénomène est relativement banal. L'incident a alors une cause externe. Il ne s'agit pas d'une cause interne, à moins de soutenir qu'un aéronef doit être doté de pneus résistant aux chocs.

Le transporteur, qui est sans faute en l'occurrence, ne devait-il pas à raison du caractère ordinaire et relativement banal de l'évènement causal, indemniser, quitte à se retourner contre le gestionnaire de l'aérodrome tenu d'assurer la propreté des pistes ?

Les conclusions rendues le 22 novembre 2018 par l'avocat général Evgeni Tanchev ne sont pas en ce sens, elles sont largement favorables aux intérêts du transporteur, elles voient dans cette situation la présence de circonstances extraordinaires.

Le vol en cause reliait Dublin à Düsseldorf, le passager subit à l'arrivée un retard de 3 h 18 minutes. Une vis avait été découverte, lors des préparatifs du vol, dans un pneu du train d'atterrissage. Il avait été nécessaire de changer le pneu à Dublin, d'où le retard. Le passager demande 250 euros. Il se heurte au refus du transporteur.

L'avocat général range l'espèce dans le genre des problèmes techniques.

Il estime que les défaillances techniques découlant d'évènements qui échappent à la maîtrise du transporteur doivent être considérées comme des circonstances extraordinaires. Il faut voir comme des circonstances extraordinaires les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien, Quelles que soient la nature de ces circonstances et leur gravité.

Deux traits sont exigés pour qu'il y ait circonstances extraordinaires. (Qui ne sont pas dans cette interprétation des événements exceptionnels ou rarissimes)

Il faut tout d'abord que l'incident soit attribuable à un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

La présence de vis ou de clous sur la piste ne relève pas de l'exercice normal de l'activité du transporteur.

Il faut ensuite que par sa nature ou son origine l'évènement échappe à la maîtrise du transporteur aérien.

L'entretien et le nettoyage des pistes ne relèvent pas du transporteur, mais de l'exploitant de l'aérodrome, règlement n° 139/2014, annexe IV, sous partie C, entretien de l'aérodrome, ADR.OPS.C. Le transporteur s'est heurté à un événement échappant à sa maîtrise effective.

La présence de corps étrangers sur la piste, événement fortuit, constitue les circonstances extraordinaires.

L'avocat général reprend la solution habituelle : les circonstances extraordinaires ne sont pas toutes exonératoires.

Le transporteur pour s'exonérer doit établir que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées par des mesures adaptées à la situation.

L'arrêt, en demi-teinte, rendu en matière de retard par la CJUE, le 4 avril 2019, prolonge l'analyse rendue par l'avocat général.

Les pneumatiques des avions sont des éléments soumis à de fortes contraintes lors des décollages et atterrissages, ils sont soumis à des contrôles de sécurité réguliers. Lorsque la défaillance trouve son origine exclusive dans le choc avec un objet étranger, elle ne peut pas être considérée comme intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil. C'est le cas de l'endommagement d'un pneu par un débris présent sur la piste. Cet élément échappe à la maîtrise du transporteur, qui n'a pas dans sa compétence l'entretien des pistes. Cette défaillance constitue une circonstance extraordinaire.

Toutefois, en cas de survenance d'une circonstance extraordinaire, le transporteur n'échappe à son obligation d'indemnisation que s'il est mesure de prouver qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation, en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, afin d'éviter que celle-ci conduise à l'annulation ou au retard important du vol, sans pour autant qu'il puisse être exigée de lui qu'il consente des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise.

Il existe des procédures de remplacement standardisées, les entreprises de transport disposent dans les aéroports de contrats de remplacement de leurs pneumatiques avec des sociétés de maintenance aérienne, elles bénéficient d'un traitement prioritaire dans le remplacement.

Il revient au transporteur aérien de démontrer qu'il a mis en œuvre les moyens pour éviter que le remplacement du pneu endommagé ne conduise au retard important du vol.

C'est un point qu'il appartient à la juridiction auteur du renvoi de vérifier.

L'exonération exclue

D'autres incidents perturbant le trafic de la compagnie ne sont pas communément pris en considération. Le transporteur doit indemniser, d'autant que souvent le manquement lui est indirectement imputable.

. La grève des agents et salariés du transporteur

Lorsque le retard ou l'annulation des vols est tributaire d'une grève du personnel, volant ou terrestre, du transporteur, l'exonération serait exclue (on poserait une condition d'extériorité du fait imprévisible et irrésistible) ou à tout le moins très rarement admise. Le juge tend à estimer implicitement que la grève est légitime face à un transporteur dépourvu d'esprit social.

Lors d'une grève des pilotes d'Air France en septembre 2014, la compagnie obligée d'annuler un grand nombre de vols a déclaré renoncer à se prévaloir du fait exonératoire.

L'Amtsgericht de Hanovre, dans différentes demandes de décision préjudicielle d'avril et mai 2017 référencées supra, demande à la CJUE, si une grève sauvage d'une partie importante du personnel pour effectuer les vols constitue une circonstance extraordinaire.

Quel niveau d'absentéisme doit-il être atteint pour conclure à l'existence d'une telle circonstance extraordinaire ?

L'arrêt de la CJUE du 17 avril 2018, C-195/17 et autres, Juris tourisme 2018. n° 212, p. 45 obs. C. Lachièze, statue en matière de grève surprise du personnel.

L'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage ») qui trouve son origine dans l'annonce surprise par un transporteur aérien effectif d'une restructuration de l'entreprise, à la suite d'un appel relayé non pas par les représentants des travailleurs de l'entreprise, mais spontanément par les travailleurs eux-mêmes qui se sont placés en situation de congé de maladie, ne relève pas de la notion de circonstances extraordinaires.

Le juge sanctionne implicitement l'employeur qui ne pratique pas le dialogue social. Le personnel exerçait une sorte de légitime défense de ses intérêts.

Une juridiction de Varsovie forme, le 11 août 2017, une demande de décision préjudicielle en matière de grève orchestrée par le syndicat des employés du transporteur aérien. Le transporteur doit-il établir pour s'exempter que les mesures raisonnables ont été réellement prises pour éviter le dommage ? Passenger Rights c. Deutsche Lufthansa, C-490/17, JOUE du 23 octobre 2017. Radiation.

L'Amtsgericht de Cologne ne prend pas de circonvolution, en demandant à la CJUE le 4 janvier 2019, affaire C-7/19, QG c. Germanwings, JOUE du 1^o avril 2019, si une grève annoncée par un syndicat et conforme au droit national, qui est suivie par le personnel du transporteur aérien effectif, constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, § 3, du règlement n° 261/2004.

M. Xavier Delpech fait état au Juris tourisme de 2018, n° 213, novembre 2018, p. 10, d'un arrêt de la cour de Paris du 4 octobre 2018 concernant le cas d'un passager, victime d'une annulation de vol, suite à une grève du personnel de la compagnie aérienne. L'arrêt n'admet pas la présence de circonstances extraordinaires. L'activité des transporteurs aériens, dit-il, expose au risque de mouvements sociaux, à la suite de décisions relevant de la gestion de l'entreprise, qui n'échappent pas à leur maîtrise effective, et ce d'autant plus que le mouvement de grève n'avait pas en l'espèce commencé par surprise mais était annoncé dès la veille de sa mise en œuvre.

L'Amtsgericht de Hambourg formule le 10 mai 2019 une demande de décision préjudicielle dans une affaire GE c. Société Air France, C-370/19 : Pour une compagnie aérienne qui assure un vol, la grève de son propre personnel organisée par des syndicats constitue-t-elle une circonstance extraordinaire au sens de l'art. 5 § 3 du règlement n° 261/2004 ?

La réponse devrait être négative, en faisant peut-être une exception en présence d'une grève soudaine et ouvertement

illicite.

On retrouve l'incidence de la grève sauvage du personnel navigant avec la demande de décision préjudicielle du Landgericht de Stuttgart, C-334/19, Eurowings. La juridiction de renvoi est d'avis de ne pas y voir une circonstance extraordinaire.

. Les pannes de moteurs et autres incidents techniques ou mécaniques dues à des causes internes

Des incidents mécaniques, petits ou graves, peuvent survenir durant le vol, ils peuvent être révélés durant sa préparation et entraîner une décision d'annulation du vol ou son retard.

La jurisprudence européenne, et la française à sa suite, nie, dans la plupart des espèces, la présence de circonstances extraordinaires.

Le transporteur doit implicitement disposer d'appareils en bon état permanent de fonctionnement.

La défaillance prématurée et même inopinée de certaines pièces de l'avion est un événement intrinsèquement lié au système de fonctionnement de l'appareil.

C'est l'arrêt Wallentin-Hermann c. Alitalia du 22 décembre 2008, C-549/07, Semaine Juridique Edition Générale 4 mars 2009, II, 10044, obs. Petr Muzny, qui a contribué à fixer la jurisprudence.

Une annulation de vol Alitalia est due à un problème technique, une panne de moteur affectant la turbine, sur un vol entre Vienne et Rome ; les voyageurs prennent un autre vol de la compagnie autrichienne, ils manquent leur correspondance à Rome. Ils parviennent à Brindes /Brindisi avec un décalage horaire de 3 H 40 !

Les voyageurs exigent l'indemnisation. Les circonstances extraordinaires sont déniées.

La CJUE a maintenu dans le cadre des incidents mécaniques son interprétation stricte des circonstances extraordinaires.

On peut citer l'ordonnance rendue le 14 novembre 2014 dans l'affaire C-394/14 opposant trois dames Siewert à Condor, Europe janvier 2015 commentaire 37 par Valérie Michel, Semaine juridique G, 2 mars 2015.271, note de Nadine Taurand et Clarisse Degert-Ribeiro, RTD européen 2015.421 observations Loïc Grard, RFDA 2015.267 obs. Ph. Delebecque, D. 2015.1301 obs. Kenfack. Les dames Siewert avaient pris un vol depuis Alanya (Turquie) en direction de Francfort, elles sont victimes d'un retard de 6 H ½ à l'arrivée. Chacune réclame la somme de 250 euros. Condor refuse d'indemniser : l'avion qui devait effectuer le vol avait été endommagé la veille, il avait été heurté à Stuttgart par l'escalier mobile d'embarquement, il avait fallu changer d'avion et le remplacer. La compagnie plaide la présence de circonstances extraordinaires. C'est cette prétention que refuse d'admettre la cour. Le problème technique trouvant son origine dans le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion est un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien. Les transporteurs doivent se faire une raison si un tiers ne dirige pas avec la dextérité souhaitable l'échelle de coupé et endommage l'aéronef. De tels chocs à terre relèvent, admet implicitement la cour, d'incidents quotidiens. Un tel événement ne peut pas être qualifié de circonstance extraordinaire.

La compagnie conserve la possibilité d'agir contre l'entreprise ayant la détention et la manipulation des escaliers d'embarquement, facilement identifiable, du moment qu'il n'existe pas une clause de non recours figurant dans le contrat conclu entre le transporteur et les services au sol. La compagnie peut également être couverte par son assureur de ce genre de risque, dommage à l'appareil aérien et conséquence du non usage du bien endommagé.

Une autre affaire peut être citée.

Le tribunal d'Amsterdam avait posé le 28 mai 2014 une demande préjudicielle divisée en 10 longues questions.

La CJUE se voyait requise de faire la glose et d'interpréter la jurisprudence Wallentin dans cette affaire Corina Van Der Lans contre KLM, C-257/14, JOUE du 8 septembre 2014, C 303/12.

L'arrêt rendu par la CJUE le 17 septembre 2015, D. 2015.1893 obs. Th. Douville, D. 2016. 1403 obs. H. Kenfack, RFDA 2015. 336 et la note de Noura Rouissi, Gazette du Palais note d'Isabelle Dupriet, Responsabilité civile et assurances n° 11, novembre 2015, alerte 31 par Cédric Coulon, Europe, novembre 2015, commentaire 438 par Valérie Michel, reprend la jurisprudence antérieure et ne laisse au transporteur lors de la survenance d'incidents mécaniques guère de chance d'exonération. Il s'agissait en l'espèce d'un vol entre Quito et Amsterdam. Au lieu de partir de Quito le 13 août à 9 H 15, l'avion décolle le lendemain à 19 H 30, de telle sorte que la passagère parvient à destination avec un retard de 29 heures.

L'avion partait en réalité de Guayaquil, on s'y était aperçu lors des manœuvres qu'un des moteurs ne démarrait pas, par défaut d'arrivée de carburant. La pompe à carburant était défectueuse ainsi que l'unité hydromécanique. Il avait fallu faire venir les pièces depuis l'Europe et faire la réparation. Ces pièces avaient été examinées un mois auparavant, elles étaient correctes.

La Cour indique qu'un problème technique, tel que celui en cause, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de "circonstances extraordinaires".

Il incombe au transporteur d'assurer l'entretien et le bon fonctionnement des aéronefs qu'il exploite.

L'arrêt n'écarte pas un recours du transporteur contre les tiers, ainsi contre l'entreprise chargée de l'entretien et de la manutention de l'avion.

Un arrêt de la Cour de cassation, 1^o chambre civile, 19 mars 2014, n^o 12-20917, JCP 2014, 9 juin 2014, 647, note Jean-Jacques Barbieri, Responsabilité et assurances n^o 6, juin 2014, commentaire 205 par Laurent Bloch, RFDA 2015.267 obs. Ph. D., fait application de la jurisprudence stricte de la Cour de Justice. Il censure un jugement ayant relevé Air France de son obligation d'indemnisation forfaitaire à raison d'une panne de moteur survenue à Santiago du Chili à l'avion devant effectuer le vol de retour vers l'Europe.

Le juge de proximité considérait que le transporteur respectait le programme d'entretien des moteurs requis par l'agence européenne de la sécurité aérienne et que la panne de moteur échappait à la maîtrise technique de la compagnie. Il y avait dans le jugement un combiné de la due diligence et de l'irrésistibilité.

La cassation intervient pour défaut de base légale.

Il est d'abord reproché au juge du fait de ne pas avoir relevé l'existence de circonstances extraordinaires. Une panne inopinée affectant un appareil correctement entretenu au regard des normes de l'agence européenne sur la sécurité aérienne ne saurait valoir circonstances extraordinaires porteuses d'exonération. Le juge aurait dû vérifier que le problème technique en cause (la panne de moteur) découlait d'événements qui par leur nature ou leur origine n'étaient pas inhérents à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien. Ce qui est une expression empruntée à la jurisprudence de la Cour de justice.

Il est ensuite reproché à au juge de proximité de ne pas avoir caractérisé la prise de mesures raisonnables la part du transporteur pour combattre l'annulation du vol.

La Cour de cassation exige donc en sus pour établir le caractère inévitable des circonstances que le transporteur ait pris des mesures raisonnables : il aurait fallu établir que le transporteur s'était efforcé de remédier à la situation en faisant prendre très rapidement au passager l'un des vols suivants opérés par lui-même ou par l'un de ses concurrents desservant la ligne Chili / Europe.

La juridiction de renvoi, si elle suit les directives de la cour suprême des juridictions de l'ordre judiciaire, ne pourra guère faire bénéficier le transporteur de l'exonération.

Les circonstances extraordinaires font apparemment défaut en l'espèce. Ce qui est réhibitoire.

Il faut également vérifier si la prise de mesures raisonnables aurait pu permettre ou non d'éviter la longue attente du passager à Santiago pour repartir en direction de l'Europe : le transporteur avait-il la possibilité de faire effectuer rapidement la réparation, d'affréter un appareil de remplacement ou de placer ses passagers en souffrance sur les places disponibles existant sur les vols organisés par ses concurrents (en nombre limité).

La solution peut apparaître sévère pour le transporteur, mais elle est dans la droite ligne d'une jurisprudence européenne d'extrême faveur pour les consommateurs faisant peser sur les compagnies des obligations proches du système de la garantie. Il paraît difficile d'exiger d'un transporteur européen - à moins d'appeler au processus de concentration et de susciter l'apparition sur le marché de l'industrie du transport d'un méga transporteur européen issu de la fusion d'Air France, de la Lufthansa et de British Airlines ! - d'entretenir dans un aéroport lointain des appareils de rechange aptes à prendre l'envol très rapidement si l'appareil primitivement choisi se trouve pour des raisons techniques en défaut.

L'arrêt du 30 novembre 2016 rendu par la Cour de cassation, D. 2017.484, note Poissonnier et Dupont, Responsabilité civile et assurance, n^o 2, février 2017, commentaire 53 par Laurent Bloch, est de la même veine. Des défaillances des freins sont sans effet pour exonérer le transporteur.

La panne technique survenue dans des circonstances qualifiées d'extraordinaires et d'imprévisibles est quasiment introuvable. L'exonération au titre des pannes de moteur et des incidents techniques affectant des aéronefs dont l'entretien incombe au transporteur ne devrait donc désormais, sauf adoucissement de la jurisprudence, que jouer à la

marge.

Le transporteur est dans la plupart des cas d'incidents mécaniques redevable de l'indemnisation prévue en cas de sinistre, de telle sorte qu'il incorpore ce risque dans le prix du billet. C'est la socialisation des risques. On se trouve plus en présence d'un mécanisme d'assurance pour couvrir la prise en compte d'un aléa que de responsabilité classique qui a toujours plus ou moins pour finalité de sanctionner un écart de conduite. La jurisprudence fait du transporteur le garant des incidents techniques perturbant le vol.

Le système tel qu'il est interprété en jurisprudence vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers.

Une juridiction d'Helsinki pose le 21 décembre 2018, affaire C-832/18, Finnair, connaît d'un retard affectant un vol de remplacement, le précédent ayant été annulé. On suppose acquis un nouveau droit à indemnisation. Le retard, semble-t-il, a été causé par le temps consacré au changement d'une pièce obsolète. Le constructeur effectuait le suivi technique, de telle sorte que la pièce était utilisée jusqu'à ce qu'elle soit défaillante. Le transporteur conservait toujours une pièce de rechange.

Nous voyons mal dans cette circonstance comment relever la présence d'un événement extraordinaire.

[Il ne faudrait pas cependant que les tribunaux donnent le sentiment au profane d'oublier l'impératif suprême de sécurité du vol. L'indemnisation s'impose dès qu'un problème se présente.

Il serait pourtant insensé de faire décoller un appareil présentant un défaut.

Supposons qu'en présence d'un défaut, on fasse décoller l'avion. Quid si la catastrophe aérienne survient ? Faut-il inciter les transporteurs, soucieux d'éviter le prononcé des pénalités, à faire voler des appareils présentant un défaut jugé bénin et qui se révélera létal ? Il ne faudrait pas que dans certaines hypothèses le consumérisme poussé à l'extrême parvienne à des solutions absurdes.]

[La jurisprudence administrative française, mettant en œuvre les directives d'interprétation contenues dans la jurisprudence européenne, se montre également sévère pour les transporteurs en cas d'incident mécanique affectant l'avion devant effectuer le vol.

CAA de Paris du 3 mars 2014, n° 12PA02993 : le fait brut consiste dans l'annulation par Ryanair le 18 août 2008 d'un vol entre Beauvais et Dublin. La compagnie irlandaise refuse d'indemniser quatre passagers ; les passagers saisissent d'une plainte les autorités irlandaises, celles-ci transmettant la plainte aux autorités françaises ; le ministre de l'écologie prononce le 7 mai 2010 une amende de 30 000 euros ; la décision ministérielle est annulée par la juridiction administrative du premier degré, la juridiction d'appel rejette le recours formé par le ministre. L'annulation du vol en cause avait pour origine les dommages causés à l'aéronef devant effectuer le vol par un impact de foudre survenu quelques heures plus tôt sur un vol précédent à l'approche de Dublin. L'appareil avait dû être immobilisé plusieurs jours pour réparation. Le transporteur ne peut être contraint de consentir des sacrifices insupportables eu égard à ses capacités. Le Conseil d'État annule dans une décision du 27 février 2015, n° 380249, RFDA 2015.268 obs. Ph. D., les décisions des juges du fond et rétablit ainsi indirectement la sanction ministérielle.

Reprenant la solution de l'arrêt Wallentin-Hermann du 22 décembre 2008, la haute juridiction administrative indique qu'il incombe au transporteur qui entend se prévaloir de telles circonstances extraordinaires d'établir qu'elles n'auraient pas pu être évitées par des mesures adaptées à la situation, mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il dispose, sauf en consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de l'entreprise au moment pertinent.

Dans un premier temps, le Conseil d'État annule l'arrêt de la cour d'appel, cette juridiction n'ayant pas justifié sa décision d'exemption du transporteur. Lors de l'incident ayant entraîné l'immobilisation de l'appareil à raison de la foudre, la compagnie avait dix autres appareils immobilisés pour des problèmes techniques. La cour d'appel aurait dû rechercher si la compagnie n'aurait manifestement pas pu éviter que les circonstances auxquelles elle était confrontée ne conduisent à l'annulation du vol.

Le Conseil d'État dans un second temps, règle, au nom de l'intérêt de la justice, comme l'autorise l'article L. 821-2 du Code de justice administrative, l'affaire au fond. Lorsqu'un vol est annulé à la suite de la mise hors service de l'appareil qui devait l'effectuer, le transporteur qui entend s'exonérer doit établir qu'aucune mesure raisonnable ne lui aurait permis d'éviter la mise hors service de l'appareil ou de procéder à un réacheminement rapide des passagers vers un vol de substitution. L'indisponibilité de l'appareil était connue quatre heures avant l'heure de départ. Les faits n'établissent pas que l'organisation d'un vol de substitution aurait été impossible ou aurait entraîné des conséquences financières insupportables

La décision ministérielle se trouve ainsi justifiée.

L'arrêt du Conseil d'État est intéressant en ce qu'il indique implicitement ce que doit faire une compagnie face à une indisponibilité d'appareil. Assurer un vol de substitution, en affrétant un appareil aérien susceptible d'assurer le vol annulé auprès des professionnels ayant des appareils disponibles. La décision aurait peut-être été différente si la compagnie irlandaise avait établi l'impossibilité de se procurer dans un délai raisonnable un avion de remplacement. La compagnie a tout intérêt pour se ménager la possibilité d'exonération d'établir qu'elle a fait diligence pour tenter de surmonter l'incident technique.

Nous avons cité supra un arrêt de la Cour de cassation, 1^o chambre civile, 12 septembre 2018, ayant admis en cas de foudre l'exemption du transporteur. Un risque de divergence de jurisprudence est donc possible.]

(La Cour de Justice n'est pas une juridiction chargée de juger le fait, elle n'agit pas en ce domaine comme tribunal de cassation qui censurerait une décision infondée ou non argumentée. Elle intervient avant toute décision définitive comme interprète d'une norme objective, en l'occurrence le concept de circonstances extraordinaires et inévitables, qui est une règle standard, dont l'application devrait être largement abandonnée au gré de la particularité des espèces entre les mains du juge du fait comme tel soumis au contrôle de sa cour suprême nationale. On voit là la limite du système de la demande de question préjudicielle.)

(On peut également faire remarquer, transposant le propos de M. Zénati traitant de la procédure d'avis devant la Cour de cassation, D. 1992 Chr. 248, que la procédure préjudicielle déforme la pratique habituelle de formation de la jurisprudence faite de lenteur et de tâtonnements, le droit du juge se nourrit de procès et de débats, le juge de cassation ne statue ordinairement que lorsque l'affaire a donné lieu à débats devant les juridictions du fond. Devant la CJUE le débat est aseptisé, il n'est pas toujours assez mûr, le juge national auteur du renvoi, s'il s'agit d'une juridiction inférieure, s'abstient de trancher la question en droit, transmettant cette mission à la juridiction européenne. Le juge européen ne statue pas sur les faits, ils lui sont notifiés, mais il ne les certifie pas, manque l'adéquation entre le fait et le droit. La CJUE risque de rendre une décision prématurée, fixant une orientation jurisprudentielle qui peut se révéler ultérieurement mal venue, mais que la haute juridiction désireuse de ne pas se déjuger répugnera à abandonner.)

La cause lointaine

La situation des interruptions de vol par ricochet
La causa remota a-t-elle un effet exonératoire ?

Dans les situations les plus simples, c'est un incident survenu durant le vol ou juste avant le départ prévu qui est la cause du retard ou de l'annulation du vol.
Dans d'autres circonstances, l'incident rayonne. Il commence par susciter l'annulation ou le retard immédiat de vols en cours, puis il envahit le champ causal. Non seulement un vol est annulé ou retardé, mais encore toute une chaîne de vols à venir est affectée et perturbée. Les perturbations se succèdent en cascade.
Un incident mécanique frappe un aéronef. Les vols subséquents sont affectés. Ils sont annulés ou à tout le moins retardés.
Les circonstances extraordinaires doivent-elles se rapporter directement au vol réservé ?
Quid lorsque ces circonstances extraordinaires sont survenues lors de trajets préalables ?
Les interventions d'un tiers agissant sous sa propre responsabilité comme une autre compagnie ou l'exploitant de l'aéroport peuvent-elles valoir circonstances extraordinaires ?
La juridiction de Rüsselsheim a eu maintes occasions de saisir la CJUE de demandes de question préjudicielle portant sur ce thème, l'immense majorité se clôturant par une radiation.
La noria continue.
La CJUE aura bien un jour l'occasion de rendre l'oracle.
Demande de décision préjudicielle, Sandy Siewert c. Condor, affaire C-394/14, demande du 18 août 2014, JOUE du 20 octobre 2014, C 372/11 : les circonstances extraordinaires doivent-elles se rapporter directement au vol réservé ?
Affaire C-382/14, Juergen Schneider c. Condor. Demande du 11 août 2014, JO du 8 décembre 2014, C 439/16. Radiation le 17 novembre 2014.
Une demande identique de décision préjudicielle revient le 29 août 2014, affaire C-412/14, Dagmar et Rudi Wedel c.

Condor, JOUE du 15 décembre 2014. Sur demande de l'Amtsgericht de Rüsselsheim. Affaire radiée, 14 janvier 2015.

La demande de décision préjudicielle posée par le Landgericht de Hanovre le 6 juin 2014, Smets, Vereijken c. TUI, C-279-14, aurait pu permettre à la CJUE de juger la façon dont le transporteur gère la crise née de la grève du personnel. En cas de grève, le vol convenu soit est annulé, soit donne lieu à un retard prolongé.

Le transporteur a pourtant l'obligation d'acheminer les passagers en souffrance à destination.

Comment va-t-il procéder, d'autant que cette grève peut avoir désorganisé toute une série de vols qui avaient été programmés ?

Dans l'espèce en cause, il semble, si on comprend bien la situation de fait, qu'une grève s'était produite. Le transporteur avait volontairement fait monter sur les vols ultérieurs les passagers dont le vol avait été perturbé du fait de la grève, de telle sorte que des passagers ayant retenu sur des vols postérieurs s'étaient trouvés à leur tour victimes d'un retard. La compagnie avait transporté en premier les voyageurs victimes directes de la grève. La compagnie pouvait-elle obtenir sa justification à l'égard des passagers transportés avec retard dans un second temps ? On avait déshabillé Paul pour vêtir Pierre. Qui doit- être transporté le premier ? Le passager qui passe au second rang est-il en condition d'obtenir l'indemnisation ou le transporteur peut-il obtenir sa libération en plaçant la présence de circonstances extraordinaires inévitables, le juge lui laissant toute latitude pour déterminer l'ordre dans lequel les voyageurs des différents vols seront acheminés à destination ? Y a-t-il au contraire un ordre à établir pour acheminer les passagers en attente ? Radiation, 9 septembre 2014.

L'Amtsgericht de Hanovre a adressé, à la CJUE, le 1^{er} juin 2015, une demande de décision préjudicielle dans une espèce où on se demande en cas de retards en cascade si les circonstances extraordinaires affectant le déroulement d'un premier vol valent également circonstances extraordinaires pour les vols ultérieurs sujets à retard ou à annulation. Affaire Michael Ihden & Gisela Brinkmann c. TUIfly, C-257/15, JOUE du 24 août 2015, C 279/15. L'espèce concerne des vols en rotation. On se demande comment le transporteur peut-il gérer la situation de crise en prenant l'assurance de ne pas devoir payer l'indemnisation aux passagers des vols ultérieurs annulés ou retardés. La compagnie est à la recherche du fait exonératoire.

À notre humble avis, dans de telles circonstances embrouillées, il ne devrait pas y avoir de réponse de principe, tout est une question d'espèce. La CJUE ne devrait pouvoir donner que des directives très générales d'orientation. Affaire radiée le 8 juillet 2015.

Idem avec la demande faite, le 9 mai 2016, par le tribunal de Cologne concernant les suites d'une collision entre des oiseaux et un avion en vol. Y a-t-il circonstances extraordinaires si c'est l'avion prévu lors du vol précédent qui a été endommagé par une telle collision. Affaire Roch c. Germanwings, C-257/16.

On ne sait si le tribunal sera disposé à conclure à la présence ou à l'absence de circonstances extraordinaires pour ce qui concerne le vol antérieur. Le retard affectant le vol ultérieur, par ricochet, devrait alors permettre au passager d'exiger ou non l'indemnisation. Radiation.

Affaire C-520/16, consorts Witzel c. Germanwings, demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht de Hanovre. Radiation.

Affaire C-521/16, consorts Vetter c. Germanwings, idem. La notion de caractère évitable vise-t-elle uniquement la survenance des circonstances extraordinaires, ou bien cette notion vise-t-elle également les conséquences de ces circonstances, à savoir l'annulation ou le retard important ? Radiation.

L'Amtsgericht de Düsseldorf forme le 22 mai 2017 une demande de décision préjudicielle, Euflight.de c. TUI Fly, C-292/17, JOUE du 31 juillet 2017. Le transporteur aérien a été conduit à raison d'une grève sauvage ou d'une vague de maladies à réorganiser dans son ensemble la planification de ses vols. Un vol a été ainsi annulé. Cette annulation est-elle imputable à des circonstances extraordinaires ?

L'équipage prévu pour le vol aurait été disponible s'il n'avait pas été affecté à d'autres vols du fait de cette réorganisation.

L'Amtsgericht de Hanovre, le 11 septembre 2017, demande à la CJUE si les circonstances extraordinaires apportant exonération doivent s'être produites seulement le jour du vol, ou si des circonstances survenues la veille peuvent justifier une annulation ou un retard le lendemain.

À supposer que la réponse au point deux soit positive, la juridiction allemande demande pour admettre ou refuser la justification s'il faut imposer en amont au transporteur de prendre des mesures raisonnables pour éviter des annulations de vol ou des retards, comme garder à disposition un nombre adéquat d'avions de remplacement à son aéroport d'attache. La juridiction se place implicitement dans une situation d'incidents mécaniques affectant un appareil aérien. Détenir des avions de remplacement à un coût considérable, un avion est fait pour voler et non pas pour demeurer au sol et servir uniquement d'appoint au cas où il serait utile pour remplacer un avion indisponible à raison d'une panne quelconque. Affaire C-533/17, Oehlke c. Tui Fly. Radiation.

On retrouve une problématique voisine avec le contentieux dont a à connaître le Landgericht de Francfort sur le Main. Un avion de la compagnie Emirates est accidenté à l'atterrissage, de telle sorte que s'ensuit la fermeture temporaire de l'aérodrome. Un vol organisé par la même compagnie subit un retard à l'arrivée de plus de 3 heures. La compagnie du golfe persique peut-elle se prévaloir d'une circonstance extraordinaire dans le retard de ce dernier vol, distinct du vol ayant donné lieu à l'accident ? Demande de décision préjudicielle du 20 novembre 2017, Emirates c. Wüst, C-645/17, JOUE du 26 mars 2018, C 112/7. Radiation.

Rappel

Les dispositions permettant au transporteur de s'exonérer en invoquant la survenance de circonstances extraordinaires rendant inévitable l'annulation du vol ne concernent que la levée de l'obligation d'indemnisation forfaitaire.

Les autres obligations imposées au transporteur aérien subsistent.

Les obligations d'assistance en dépit de la présence de circonstances extraordinaires : restauration, hébergement à l'hôtel, sont maintenues.

Ce sont des obligations légales mises à la charge du transporteur lors de la survenance de certains incidents du transport. CJUE 31 janvier 2013, C-12/11, McDonagh (fermeture de l'espace aérien, éruption volcanique), Revue de droit des transports janvier 2013, commentaire 9 par Vincent Correia.

Les conclusions Bot du 22 mars 2012

Cette jurisprudence a un coût financier indéniable pour les compagnies.

Certains évoquent la possibilité de faire bénéficier les transporteurs aériens ayant accompli leurs obligations d'assistance d'aides publiques. Voir Loïc Grard, Retombées juridiques européennes d'une éruption volcanique, Revue de droit des transports, juillet 2010, repère 7.

Même si l'annulation ou le retard procède de circonstances extraordinaires inévitables, le voyageur quant à lui continue à bénéficier de l'option qui doit lui être offerte de choisir entre le remboursement du billet ou la fourniture d'un vol de remplacement dit de réacheminement. Cf. supra.

B. Le système issu de la convention de Montréal

Quid dans les hypothèses où la victime du retard fonde sa demande sur la convention de Montréal ?

Dans quelles circonstances, le transporteur auteur du vol retardé est-il habilité à s'exonérer ?

La CM assure dans ses très grandes lignes, dans son article 19, le maintien des anciennes solutions en matière de retard, le transporteur est admis à s'exonérer relativement facilement du moment qu'il établit qu'il n'est pas en faute.

Le transporteur est présumé responsable des conséquences du retard.

Mais il peut renverser dans certaines hypothèses la présomption de responsabilité et de faute pesant sur lui.

Deux causes d'exonération sont prévues par l'article 19 :

. La due diligence : le transporteur prouve avoir pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage.

Exonération refusée : tribunal de commerce de Marseille, 31 octobre 2014, Scapel 2014.269 : un retard relevé au retour d'un transport Marseille/Miami, sur le vol entre Rome et Marseille. Le retard est imputable à des problèmes techniques affectant le moteur. Le juge applique la CM. Marseille est le lieu de destination de ce vol aller et retour. La compagnie italienne ne prouvait pas avoir pris toutes les mesures raisonnables pour éviter le retard. Le tribunal alloue 700 euros à chaque passager de la même famille, 1500 euros au titre d'une résistance abusive, plus une amende civile de 500 euros !

Exonération refusée : Papeete, 1^o octobre 2015, Semaine juridique, 11 janvier 2016, 33 : retard de 3 H 57 à l'arrivée à Paris d'un vol venant de Papeete. Survenance d'un incident technique à Los Angeles, le transporteur a dû changer d'avion. La passagère et sa famille ont manqué la correspondance pour se rendre en Bretagne sur un vol d'Air France. La cour refuse l'exonération, la compagnie se contente d'invoquer un problème technique, elle ne démontre pas avoir pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le problème technique à l'origine du retard et donc du dommage.

. La force majeure : l'impossibilité de prendre les mesures

1^o Civile, 13 mars 2013, n^o 09-72962 : l'annulation d'un vol de passagers devant se rendre depuis Bordeaux à un match à Rome à 14 H, l'embarquement était prévu à 8 h à Bordeaux, l'avion n'est pas présent à l'heure dite. La cour de Bordeaux exonère l'agence de voyages, force majeure, l'avion était la veille à Rennes, il devait se rendre à Roissy pour être aménagé en transporteur de passagers, brouillard à Roissy, l'avion n'a pas pu arriver depuis Rennes dans les temps. Cassation sur le fondement de l'article 19 CM et pour défaut de base légale. Motifs insuffisants à caractériser la réunion des conditions exigées par l'art. 19 pour accorder à un transporteur aérien le bénéfice de l'une ou de l'autre des causes d'exonération de responsabilité qui y sont prévues. La Cour de cassation émet des doutes sur la réelle diligence du transporteur ou sur la présence d'un cas de force majeure, le contexte semble attester d'une certaine légèreté du transporteur contractuel, agence ayant affrété un appareil aérien qui n'arrive pas à temps à l'aéroport de départ. La Cour de cassation n'est pas disposée à ce que le transporteur s'exonère trop facilement.

LA REPARATION

Certains chiffres figurant dans la convention de Montréal gagnent à être mémorisés.

Le seuil de 113 100 DTS en matière de mort ou de lésion corporelle.

En deçà, règne le système de la garantie. Au-delà, des possibilités d'exonération sont offertes au transporteur.

Retards subis par les passagers : un plafond de 4694 DTS, qui saute en cas de faute dolosive ou inexcusable du transporteur

Perte ou retard des bagages : un plafond de 1131 DTS par passager, qui saute en cas de faute dolosive ou inexcusable du transporteur

Perte ou retard des marchandises : un plafond de 19 DTS par kg, qui est un plafond en principe intangible.

Section III. Le principe de réparation

Nous supposons que le demandeur a établi les circonstances et les conditions permettant d'engager la responsabilité du transporteur et que celui-ci n'est pas parvenu à s'exonérer.

Le transporteur responsable doit réparer le dommage.

La notion de dommage ou de préjudice : conceptualisation par le droit uniforme ou par la loi locale ?

Classiquement on s'en tenait à la conception du juge saisi ou mieux encore à la loi interne applicable au contrat de transport et à la responsabilité du transporteur. C'est ainsi que conformément au droit français, la réparation était limitée au préjudice prévisible, art. 1150 du code civil.

Évolution des idées, la Cour de Justice a eu l'occasion de préciser que le préjudice visé par le texte uniforme vise aussi bien le préjudice matériel que le préjudice moral. Les termes préjudice et dommage visés au chapitre III de la convention de Montréal doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale, attendu 40 de l'arrêt Sousa Rodriguez du 13 octobre 2011 citant l'arrêt WALZ du 6 mai 2010. On a le sentiment que la jurisprudence européenne initie le processus de construction du concept autonome de préjudice ou de dommage au sens de la convention de Montréal. La récente jurisprudence de la Cour de cassation est à l'unisson.

L'évaluation du dommage

Réparation plafonnée ou réparation intégrale

Dans le système de la CV, le transporteur, au-delà d'un certain plafond, exprimé en francs or, 125 000 francs avec la CV originaires, 250 000 francs or avec la CV amendée par le protocole de La Haye, n'était pas tenu de réparer, l'indemnisation accordée aux proches de la victime ayant perdu la vie n'était alors en présence d'un préjudice d'un montant important que partielle.

(La chambre commerciale de la Cour de cassation, dans un arrêt du 9 octobre 2014, D. 2015.1295 obs. Hugues Kenfack, estime non contraire à la constitution l'existence en matière maritime des plafonds de réparation et refuse de renvoyer la QPC au Conseil constitutionnel)

Il y avait cependant dans le système antérieur un retour au principe de la réparation intégrale en cas de faute grave (dol ou faute inexcusable) du transporteur (ou de ses préposés). Article 25 CV amendée.

Le système de droit uniforme n'est que d'un ordre public de protection, il peut toujours être amélioré pour adoucir et améliorer la condition des passagers.

Le transporteur peut contractuellement renoncer à se prévaloir des avantages que la CV lui confère.

Un certain nombre de compagnies membres de l'IATA avaient ainsi renoncé, par l'IATA Inter carrier Agreement (IIA) signé à Kuala Lumpur le 31 octobre 1995, complété par la Mia Implémentation Agreement de Miami ou de Montréal du 3 avril 1996, à se prévaloir en cas d'accident corporel de la limite de responsabilité, avec l'instauration d'un seuil de 100 000 DTS, solution reprise dans la convention de Montréal de 1999. Système de la garantie en deçà de ce seuil, même en cas de force majeure le transporteur est tenu d'indemniser. Possibilité au-delà du seuil pour le transporteur de s'exonérer. Il convient de consulter les conditions générales de transport pour déterminer si la compagnie est membre de l'IATA et si elle a accepté ce système, qui alourdit les conditions de sa responsabilité. En insérant l'accord dans ses conditions de transport, la compagnie est liée avec les passagers contractant avec elle.

On trouve sur internet en anglais, Mia List, la liste, dressée par l'IATA, des compagnies qui au 1^o février 2010 ont signé l'arrangement et l'accord sur les mesures d'application de l'IATA Inter carrier Agreement.

La CM fortifie la situation des passagers en cas de mort ou de lésion corporelle.

Le transporteur déclaré responsable est tenu à réparation intégrale.

En revanche, en matière de perte ou avarie des bagages et des marchandises, ainsi qu'en cas de retard des passagers des bagages ou des marchandises la réparation continue à être plafonnée. Le plafond est exprimé en DTS.

Sous - Section I. Le retour en droit moderne à la réparation intégrale en cas d'accident corporel

Plusieurs hypothèses doivent être distinguées.

Si le dommage n'excède pas les 113 100 DTS par passager, le transporteur est tenu en ce cas, dans la limite du préjudice effectivement souffert, à réparation intégrale.

Lorsque le dommage excède le seuil, il faut distinguer.

Si le transporteur n'est pas parvenu à s'exonérer, il doit une réparation totale et intégrale.

Si le transporteur est parvenu en revanche à s'exonérer sur le fondement de l'article 21 CM, l'exonération ne produit qu'un effet partiel, la victime ou les victimes ne seront indemnisées qu'à concurrence du seuil de 113 100 DTS. Le transporteur, étranger au dommage, échappe au-delà à toute obligation d'indemniser.

Préjudice de la victime directe et immédiate.

En cas de décès de la victime, il y a transmission par la voie successorale de l'action en réparation appartenant au défunt

aux héritiers (selon l'Assemblée plénière, 9 mai 2008, la voie civile est la seule ouverte à un demandeur pour exercer le droit à réparation reçu en qualité d'héritier).

Voir l'arrêt de la cour de Fort de France du 25 février 2011, Semaine Juridique G, n° 42, 1118, note Loïc de Grave, la réparation du préjudice d'angoisse des passagers allant vers une mort certaine.

Se prononcent dans le même sens deux arrêts de la cour de Fort de France, 17 février 2012, RG 11/00003 et 11/00094. Réparation du préjudice souffert par les passagers, chute de l'avion, angoisse de la mort certaine, souffrances morales indubitables

Préjudice par ricochet

Préjudice matériel

Préjudice moral : correspondant au choc psychologique et affectif à la suite du décès d'un proche et aux pertes affectives Et d'assistance liées à l'absence du défunt. On parlait de pretium doloris.

Sous - Section II. Le maintien de la limite de réparation en cas de dommage aux bagages et aux marchandises, ainsi qu'en cas de retard des passagers, des bagages et des marchandises

§ I. Le principe : le plafonnement

A. Le retard des passagers

1. Le système consommériste issu de la réglementation européenne de 2004 remodelée par les arrêts Sturgeon, Nelson et leurs épigones

Le passager, victime d'un important retard, et qui entend être indemnisé doit établir qu'il a été victime d'un retard à l'arrivée, et d'un retard excédant trois heures.

On conseille au passager d'exiger du transporteur en débarquant une attestation nominative de retard.

Premier cas. Le transporteur reconnaît les droits des passagers consommateurs : il paie l'indemnisation forfaitaire due au passager en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol, ou de retard au point final de destination.

Seconde hypothèse. Le transporteur méconnaît le dispositif d'esprit consommériste, il finasse. Il viole la réglementation, il est en situation illicite, il doit être sanctionné à raison de la violation de la norme protectrice des intérêts des passagers : l'indemnisation due au passager en cas de non-respect par le transporteur de la législation européenne.

Le passager détient un droit à une indemnisation spécifique découlant du non-respect du droit européen. Inapplication de la CM.

2. Le système de la convention de Montréal

La responsabilité du transporteur est limitée, en cas de retard des passagers, à la somme de 4 694 DTS par passager, article 22 § 1.

L'indemnisation n'est pas réservée au seul passager retardé. Toute personne ayant subi un dommage consécutif au retard est en situation, du moment qu'elle dispose du droit d'action, d'obtenir réparation.

Comme la limite est établie par passager, la CJUE estime que l'employeur de deux passagers victimes d'un retard dans l'exercice de leurs fonctions et ayant été obligé de leur payer des indemnités journalières supplémentaires est en droit d'obtenir, dans la limite du plafond, une double indemnisation, voir l'arrêt Air Baltic du 17 février 2016, C-429/14,

attendus 47 et suivants, Semaine Juridique G, 22 février 2016, 236, obs. Dominique Berlin, D. 2016.1401 obs. Hugues Kenfack. L'autorité publique employant les deux personnes transportées a été reconnue comme partie contractante, elle a subi un dommage du fait du retard de ses agents, elle dispose du droit d'action lui permettant d'obtenir réparation de son dommage propre.

Aux Etats-Unis, un passager se rendant de Chicago à Tel-Aviv, avec une correspondance traînant en longueur à Francfort, obtient uniquement du tribunal US de district de l'Illinois Nord, 27 mars 2017, le remboursement de ses dépenses de bouche. Cf. les publications du site Condon/Forsyth du 3 avril 2017. La réparation des dommages non économiques, comme le désagrément ou l'épuisement physique causé par le retard, serait exclue par l'article 19 CM. Ce qui nous semble bien réducteur.

Comme la réparation est limitée et non intégrale, il est possible que la somme des dommages en présence excède le plafond légal. Dans l'hypothèse où plusieurs personnes sont atteintes d'un préjudice propre - par ex. le passager, victime de la gêne, et son employeur débiteur de frais hôteliers et d'indemnités journalières dues à son subordonné - l'indemnité plafonnée devrait être répartie au marc le franc entre chaque ayant droit. (L'attendu 51 de l'arrêt Air Baltic du 17 février 2016 est cependant moins affirmatif, on ne peut exclure qu'en cas d'action du passager la jurisprudence lui offre la priorité.)

Le débat autour du dommage prévisible

En droit français interne, la réparation ne porte en matière contractuelle (sauf dol ou faute lourde, 1^o Civile, 29 octobre 2014, B., n^o 13-21980) que sur le préjudice qui a pu être prévu au contrat, ancien art. 1150 du code civil. [Voir à propos de la réforme du droit des obligations : Suzanne Carval, Article 1231-3 : limitation de la responsabilité contractuelle au dommage prévu ou prévisible, Revue des contrats, septembre 2015, p. 790]

Article 1231-3 du code civil : " Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévus lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive ".

La jurisprudence faisait application, à défaut de précision spécifique contenue dans la CM, de la règle du code civil français : Paris, 4 mai 2011 : un transport entre Paris et Conakry avec correspondance à Casablanca, retard d'une heure au départ d'Orly due à la désorganisation des opérations d'embarquement, le passager manque la correspondance et ne peut parvenir à temps à son mariage qui doit être annulé à raison de l'absence de l'époux ! Soumission du litige à la CV amendée ; la cour alloue 200 euros au titre des frais d'hôtel et 5000 euros au titre du tracas, préjudice moral ; refus d'accorder des dommages intérêts au titre des frais liés à l'annulation du mariage, le transporteur n'était pas informé de ce mariage, art. 1150, la réparation est limitée au dommage prévisible.

Olivier Bustin, Les présomptions de prévisibilité du dommage contractuel, D. 2012.238

Que la réparation soit limitée ou non au préjudice prévisible (ceci est une composante du préjudice support de la réparation), nous estimions qu'il était raisonnable - même si la solution devait demeurer identique - d'écarter la solution dictée par le droit interne et de forger un concept autonome de préjudice réparable dans les termes du droit uniforme. C'est le droit uniforme qui devrait indiquer quel est le dommage réparable.

La 1^o chambre civile, dans un arrêt du 2 avril 2014, destiné aux honneurs du Bulletin, RFDA 2014.243 note Fabrice Pradon, D. 2014 p. 822, p. 1755 note Chr. Paulin, p. 2277 obs. H. Kenfack, RFDA 2015.270 obs. Ph. D., a peut-être consacré partiellement notre intuition.

L'espèce concernait un ménage de Marseille qui avait formé le projet de se rendre en mai 2012 aux îles Maldives. Ils avaient commencé par réserver un billet Marseille-Paris, il s'agissait d'un vol à assurer par Air France pour le prix global aller et retour de 321,06 euros. Les époux avaient acquis, au départ de Paris, auprès d'un voyageur un voyage all inclusive, voyage Paris / Maldives et séjour compris pour 3814 euros. Les voyageurs venant de Marseille par Air France avaient ainsi organisé un transport avec une correspondance à Paris. Le transport devait ensuite se poursuivre avec la compagnie Srilankan sur un trajet Paris/ Colombo/ Male aux Maldives. Les deux vols assurés par les deux compagnies étaient totalement indépendants l'un de l'autre.

Le retard se produit, à l'aller, sur le vol interne Marseille / Paris ; au lieu de partir de Marseille à 10 H 20, le vol Air France décolle à 13 H 35. Les voyageurs manquent ainsi la correspondance, le vol pour les Maldives décollait à 15 H, ils n'arrivent pas à temps.

Les voyageurs prennent alors des billets, pour continuer le voyage, avec la compagnie Emirates Airlines.

Ce qui présente pour eux une dépense supplémentaire.

Les voyageurs demandent réparation à Air France sur le fondement de l'art. 19 CM.

Devant la Cour de cassation, la compagnie Air France prétendait que la convention de Montréal était inapplicable, la solution ne devant être donnée que sur le fondement du règlement européen de 2004. Cet argumentaire ne pouvait guère être accueilli, le règlement interprété à la lumière de la jurisprudence Sturgeon n'était pas en mesure d'interdire aux demandeurs de demander réparation en se prévalant du mécanisme du droit uniforme, la CM est applicable sur un vol intérieur par renvoi du règlement européen. Les deux mécanismes indemnitaires ne s'excluent pas. Le cumul est envisageable. L'option a fortiori.

Ce qui est plus intéressant c'est la solution donnée quant à la réparation du dommage.

Le juge de proximité de Marseille avait alloué aux époux, dans son jugement du 13 février 2013, 1760,36 euros, ce qui correspondait aux prix de rachat de nouveaux billets d'avion.

La compagnie n'entendait réparer que le préjudice prévisible conformément à l'article 1150 du code civil.

La compagnie Air France prétendait qu'elle ne pouvait pas prévoir lors de la conclusion du contrat que le terme du voyage des passagers n'était pas Paris, Paris figurant sur le billet comme la destination finale.

La 1^o chambre civile écarte la référence au droit interne, l'application des articles 19 et 22 CM est exclusive de celle de l'article 1150. Le préjudice réparable est un concept autonome, propre à la CM, sans qu'il y ait lieu de se référer à la législation interne gouvernant le contrat.

L'arrêt continue, en faisant du droit libre puisque sur ce point la lettre de la CM est muette, en indiquant qu'il résulte des articles 19 et 22 CM que seul le dommage prévisible lors de la conclusion du contrat est réparable. Le dommage imprévisible ne l'est pas.

La solution est semblable à celle du droit français interne, mais la solution est fondée, si on interprète bien l'arrêt, sur les dispositions du droit uniforme.

Là où la haute juridiction se fait plus innovante et en même temps qu'elle fait preuve d'esprit consommériste, c'est qu'elle instille l'idée qu'il ne faut pas forcément retenir la conception très étroite du dommage prévisible que soutiennent ordinairement les transporteurs.

Jusqu'alors, on estimait que le transporteur aérien n'avait envisagé comme dommage réparable qu'un dommage relatif à un retard d'un vol, le point de destination de ce vol étant le terminus, sans prolongation aucune et qu'un manquement de correspondance n'était pas prévu. La fourchette d'estimation de la réparation était systématiquement la fourchette basse.

En l'espèce, la Cour remarque - à tort d'après la note de M. Pradon publiée à la RFDA - que la compagnie n'avait pas tenté de soutenir qu'elle ne pouvait pas prévoir, lors de la conclusion du contrat, que le terme du vol n'était pas la destination finale des intéressés mais que ceux-ci avaient conclu un autre contrat avec une autre compagnie pour poursuivre le voyage. Ce qui limite la portée de l'arrêt.

Il faut bien reconnaître que le transporteur ignore, à moins d'interroger l'ensemble de ses contractants, en délivrant le billet si les voyageurs continuent ou non l'expédition aérienne. Beaucoup de passagers qui font en avion le trajet Marseille - Paris ont certes Paris pour destination ultime. Mais, avec la concurrence du TGV, si on se rend à Paris en avion depuis Marseille, c'est souvent pour prendre à Roissy une correspondance et poursuivre le voyage.

On pourrait tenter de soutenir que l'hypothèse de la correspondance était a priori du domaine de l'envisageable, à moins que le transporteur n'établisse, ce qui est difficile pour lui, qu'en contractant il excluait que le passager continuât son transport. L'hypothèse de la correspondance et du vol ultérieur pourrait être jugée plus crédible. Le montant des dommages -intérêts serait ainsi, même s'il existe un plafond de réparation, plus substantiel.

Ces remarques n'ont cependant qu'un caractère spéculatif dans l'attente de décisions plus probantes.

N'oublions pas cependant que le transporteur a toujours la possibilité d'échapper en amont à la responsabilité pour retard en établissant la preuve de sa due diligence ou le cas de force majeure.

(Remarque de fait : les voyageurs se rendant dans un pays lointain dans le cadre, non d'un vol direct, mais d'un déplacement formé de plusieurs vols et donc marqué par la présence par une ou plusieurs correspondances ont intérêt à recourir à un transporteur unique - ou à des transporteurs adhérents à la même alliance. Si l'un des vols connaît un retard et que le voyageur manque la correspondance, le transporteur ne peut nier qu'il savait que l'éventualité du retard de l'un des vols risquait de se traduire par l'impossibilité pour le passager de prendre le vol suivant. Que le passager soit susceptible d'être astreint alors à une attente importante et subisse de ce fait un préjudice notable est un élément normalement entré dans le champ contractuel, le dommage s'il survient était envisageable, il était prévisible dès

la conclusion du contrat)

Le cumul d'indemnités

Le cumul de demandes et le cumul d'indemnités

Le système européen offre au passager au vol annulé ou retardé une satisfaction financière, mais une satisfaction limitée et plafonnée. Le passager peut estimer avoir subi un préjudice d'un montant supérieur. Le débat va porter sur l'hypothèse où le demandeur en responsabilité se prévaut cumulativement des deux systèmes indemnitaires. Il est possible que le plaideur réclame dans sa demande non seulement le profit des 250, 400 ou 600 euros du système européen, mais qu'il demande également des dommages intérêts sur le fondement de la CM. Ou d'une disposition du droit commun.

La victime d'un incident temporel dans l'exécution du transport peut-elle, gourmande en indemnité, se placer sur plusieurs tableaux en prétendant cumuler à son avantage les indemnités prévues en cas d'annulation de vol ou de retard par le droit européen, avec les dommages intérêts que pourraient accorder dans les mêmes circonstances la législation nationale ou le droit uniforme ?

Les deux mécanismes d'indemnisation s'excluent-ils l'un l'autre ou peuvent-ils être cumulés ?

Une coordination est-elle prévue entre les différents ensembles normatifs ?

Le cumul des indemnités allouées, en cas de refus d'embarquement, sur le fondement du règlement européen et sur celui du droit commun

Le passager victime d'un refus d'embarquement devient immédiatement créancier, sur le fondement du règlement n° 261/2004, d'une somme d'argent, de 250, 400, 600 euros, à l'encontre du transporteur aérien effectif qui lui a interdit de monter à bord, alors qu'il était détenteur d'un billet correspondant à ce vol et qu'il avait acquitté le prix du voyage aérien.

La question se pose de savoir si le passager interdit de monter à bord est en droit d'obtenir une réparation supplémentaire en se prévalant, parallèlement au dispositif consommériste européen, des dispositions du droit national ou du droit international relatives à la responsabilité des professionnels.

Le tribunal de Bacau demande- le 30 mai 2018 - à propos d'un refus d'embarquement sur un aéroport roumain ayant empêché deux salariés de se rendre à leur travail à Londres et donc victimes d'une perte de salaire, à la CJUE si le cumul d'allocation de sommes d'argent est possible. Affaire Rusu c. Blue Air, C-354/18.

Au cas d'une réponse positive, le juge peut-il ou doit-il retrancher de la somme allouée sur le fondement du droit commun (dite à tort ou à raison indemnisation complémentaire) celle décernée sur le fondement du droit européen ?

L'arrêt rendu le 29 juillet 2019 est instructif. Son enseignement pourra être transposé à l'hypothèses envisagées infra.

Deux questions se posent : le cumul d'indemnités est-il possible ? Si oui, le tribunal peut-il soustraire une somme sur le montant alloué sur le fondement du dispositif européen consommériste ?

Le règlement n° 261/2004 de 2004 admet dans son article 12 l'absence d'exclusivité du système consommériste européen. Le règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire.

L'arrêt de la CJUE admet, conformément au règlement européen, la possibilité d'un cumul d'indemnités accordées sur des fondements juridiques distincts.

Le transporteur effectif est tenu d'une indemnisation forfaitaire à raison du désagrément ressenti par le passager lambda auquel un refus d'embarquement a été adressé. Cette indemnisation est identique pour chaque passager refusé. Le législateur européen a fixé une somme d'un montant arbitraire, estimant que cette somme correspondait au préjudice souffert par la masse, sans faire acception des situations individuelles.

Il est possible que le dommage souffert par le passager soit plus élevé ou qu'il se distingue d'un désagrément banal.

Le passager peut alors faire appel au droit commun de la responsabilité contractuelle. Le transporteur est en faute, il avait pris l'engagement de faire bénéficier un client d'un déplacement aérien sur un vol déterminé, il renie son engagement en

refusant de faire monter à bord un ou plusieurs passagers marris de cette aventure. Chaque être humain a ses raisons particulières pour avoir pris un billet avec un horaire déterminé sur une liaison spécifiée, agrément, tourisme, raisons familiales, engagements professionnels... Ne pas pouvoir prendre le vol sur lequel le contrat de transport portait peut engendrer pour le client un dommage spécifique. Parfois même des conséquences dramatiques. Le passager a manqué un apport d'affaires qui s'annonçait fructueux, il n'a pas pu se présenter à un concours élitiste, il n'a pas pu participer à un entretien d'embauche, il a manqué un rendez-vous avec un médecin réputé pour le traitement d'une maladie rare... On peut allonger la kyrielle. La CJUE accepte en liaison avec le règlement de 2004 que le passager puisse se fonder sur le droit commun et obtenir s'il y a lieu une indemnisation distincte du forfait réglementaire. Elle parle d'une indemnisation complémentaire. Nous préfererions parler d'une indemnité distincte. Pourquoi les solutions du droit européen auraient-elles la primauté, les autres occupant l'accessoire et le secondaire ?

L'espèce se prêtait à la solution.

Les passagers roumains rentraient à Londres pour y travailler. Ils n'y parviennent qu'avec un décalage horaire notable. Ils sont dans l'impossibilité, n'ayant pas le don d'ubiquité, de remplir leurs obligations de salariés. L'employeur prend des sanctions.

Le règlement garantit au passager, victime d'un refus d'embarquement, le paiement par le transporteur effectif d'une indemnisation de 250, 400 ou 600 euros selon la distance du vol concerné. Ce chiffre a été évalué forfaitairement en faveur de tout passager quel qu'il soit. Le transporteur n'a pas à tergiverser. C'est une sorte de peine tarifée. Il doit payer cette somme immédiatement (ce qu'il s'était bien gardé de faire en l'espèce). C'est l'indemnisation pour le préjudice désagrément.

Le passager, par ailleurs, peut se prévaloir d'un autre fondement pour réclamer une indemnité distincte, calculée compte tenu des dommages effectivement subis.

La perte de salaire doit être considérée comme un préjudice individuel, inhérent à la situation propre des passagers concernés. Le montant des dommages intérêts ne peut être apprécié que compte tenu de l'ampleur du dommage réellement subi. Ces dommages intérêts ne relèvent pas de l'indemnisation forfaitaire. La perte de salaire doit être considérée comme un préjudice pouvant faire l'objet de l'indemnisation complémentaire prévue à l'article 12 du règlement européen de 11 février 2004. Celle-ci est appréciée par le juge compte tenu du système juridique compétent, en tenant compte du comportement des passagers et de l'ampleur du dommage.

Question liée à l'interprétation à donner à une autre disposition figurant également à l'article 12 du règlement n° 261/2004 : la soustraction

L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation (il s'agit de l'indemnisation complémentaire)

Le juge qui accorde l'indemnité complémentaire peut procéder à une soustraction.

Le passager privé d'embarquement a droit à une indemnité forfaitaire de 250, 400, 600 euros. Théoriquement immédiatement payée.

Imaginons que le tribunal sur le fondement de son droit national décide que le passager a subi du fait du refus d'embarquement un dommage individuel correspondant à 1000 euros. Le tribunal peut décider que le transporteur payera 1000 euros – 250, 400, 600 euros au passager.

L'arrêt considère qu'il s'agit là d'une faculté pour le tribunal et non d'une obligation.

Les tribunaux pourraient décider, nous semble-t-il, d'user ou de ne pas user compte tenu de la nature du préjudice affectant le passager refusé.

Dans les hypothèses où l'indemnité dite complémentaire ne porte pas sur le désagrément consécutif au refus, la soustraction ne s'impose pas. Dans l'espèce du vol Roumanie – Royaume Uni, le passager a souffert d'un désagrément ainsi que de pertes pécuniaires liées à l'inexécution de son travail salarié. Il serait naturel que le passager obtienne en entier et sans soustraction deux indemnités distinctes.

En revanche, si la demande d'un complément porte sur le préjudice résultant directement du refus d'embarquement, ainsi un préjudice moral accentué par la jeunesse ou la vieillesse du sujet, voire par l'attitude inconvenante des membres du personnel du transporteur, il serait justifiable que la juridiction tienne compte de la somme d'argent déjà obtenue sur le fondement du règlement et puisse opérer une soustraction.

La plupart des systèmes juridiques considère que le mécanisme de la responsabilité civile tend à la réparation du dommage, le bénéficiaire ne devant pas obtenir des dommages intérêts allant au-delà du préjudice souffert.

Le cumul des indemnités allouées en cas d'annulation du vol par le règlement européen et par le droit commun

Le cumul entre le règlement de 2004 et la CM, à première vue, est autorisé.

Le passager peut invoquer cumulativement le bénéfice du système consumériste européen avec les principes issus du droit commun. Le régime européen n'est pas exclusif.

C'est ce qui ressort de l'article 12 § 1° du règlement de 2004 : qui dit s'appliquer sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. Le passager retardé peut se prévaloir aussi bien du mécanisme consumériste du droit européen que de son droit à indemnité en cas de retard préjudiciel fondé sur un autre fondement juridique, droit commun, voire CM.

Nous avons là une manifestation du pluralisme juridique.

Le règlement européen du 11 février 2004 conformément à ses articles 5 .1.c et 7.1 prévoit que les passagers, victimes d'une annulation de vol reçoivent une indemnisation de 250, 400 ou 600 euros compte tenu de la distance du vol annulé. Rien n'interdit cependant à ce passager, s'il estime ressentir du fait de l'annulation de vol, un préjudice d'un montant supérieur de recourir à un autre ensemble normatif pour obtenir un supplément de dommages intérêts. Ce passager peut invoquer les dispositions de la CM – certaines jurisprudences voient en effet un retard dans un vol annulé donnant lieu à un acheminement postérieur – ou se prévaloir des dispositions du droit national. Le cumul est donc envisageable. Le règlement européen dans son article 12 le prévoit sans l'interdire. Il le rend possible.

Les solutions ne devraient pas être sensiblement différentes selon que le passager a été victime d'une annulation de vol ou d'un vol retardé

Que décide la jurisprudence ? Dans quel sens la CJUE va-t-elle se prononcer dans les mois à venir ?

Le Landgericht de Düsseldorf dans une demande de décision préjudicielle pose le 2 mai 2018 la question dans une affaire Stefan Neldner c. Eurowings, C-299/18.

Le passager apparemment avait été victime d'une annulation de vol. Il avait refusé, semble-t-il, un réacheminement à la destination finale, il avait été réacheminé à un autre lieu. Il avait exposé des frais de voyage supplémentaires. Il aurait subi des préjudices matériels. À supposer que le droit national lui accorde réparation, le juge allemand demande si l'indemnité accordée en conformité du droit national peut être déduite de l'indemnisation due sur le fondement du règlement européen.

A priori, nous répondrions que le juge allemand peut opérer le retranchement, c'est une faculté que lui offre l'article 12 du règlement, mais qu'il n'y est pas contraint.

Le droit de la responsabilité tend à la réparation du préjudice effectivement souffert, et non à l'enrichissement de la victime. Celle-ci ne doit pas s'enrichir. Cet obstacle à un certain cumul suppose qu'il soit admis que l'indemnité due aux termes du règlement européen en cas d'annulation de vol et l'indemnité offerte par un autre ensemble normatif concurrent ou parallèle sont de même nature.

Si la somme d'argent due en cas d'annulation n'a pas la responsabilité civile pour fondement, rien ne devrait interdire au passager de cumuler les avantages accordés par le règlement européen avec les mécanismes plus classiques du droit de la responsabilité civile que lui offre le droit interne.

Radiation le 22 août 2018.

Le cumul des indemnités allouées sur le fondement de la Convention de Montréal et de celles accordées par le droit consumériste européen prétorien en cas de retard

La question n'appelle pas une réponse nette. Il y a incertitude tant que la jurisprudence européenne ne sera pas prononcée

avec clarté.

« L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement (de 2004) *peut* être déduite d'une telle indemnisation ». Si le passager a bénéficié d'une indemnisation accordée par le transporteur sur le fondement du règlement européen de 2004, le montant des dommages- intérêts accordé sur le fondement du droit commun est éventuellement déduit du montant de l'indemnisation, le juge peut opérer une soustraction. Il n'y aurait pas pour lui obligation. Il faut cependant tenir compte que dans le droit de la responsabilité civile, un principe général interdit à la victime d'obtenir une indemnisation supérieure au dommage effectivement subi. Le mécanisme de la responsabilité civile ne doit pas parvenir à son enrichissement. (Dans des conclusions déposées le 20 juin 2019, affaire C-213/18, l'avocat général, dans sa note 22, admet le cumul de prétentions relevant tant du droit européen que d'autres dispositions, mais il exclut ce qu'il nomme une surcompensation.) Le cumul ne devrait être admis que si on décrochait les solutions européennes des mécanismes du droit de la responsabilité civile pour les fonder sur l'idée d'assurance, d'assistance et de garantie des aléas du transport, comme le fait une jurisprudence audacieuse. Ou voir dans l'octroi d'une somme d'argent au passager une peine infligée au transporteur. Il faudrait détacher les solutions admises sur le fondement du règlement européen du droit de la responsabilité civile pour justifier la possibilité du cumul.

Voir la décision précitée du juge de proximité d'Aulnay- sous- Bois qui accorde le cumul de l'indemnisation de droit européen et l'indemnité plafonnée prévue par la CM.

[Ces questions-là auraient pu éventuellement recevoir un éclaircissement en provenance d'une décision de la CJUE sollicitée par le Handelsgericht de Vienne, voir la demande de décision préjudicielle du 29 décembre 2014, Stephan Naumann c. Austrian Airlines, C-512/14, JOUE du 16 mars 2015, C 89/11. L'affaire a été radiée, voir supra.]

Voir également l'affaire Jonathan v. Germanwings, C-74/17, et la demande de décision préjudicielle formée par la juridiction de Düsseldorf le 16 février 2017. Radiation le 28 septembre 2017.

Se pose parfois en jurisprudence la question d'un éventuel cumul de l'indemnisation due au titre du droit européen en cas d'annulation du vol et de celle issue du droit national. C'est la question classique de la coordination et de l'harmonisation des solutions issues de différents ensembles normatifs.

Voir les questions préjudicielles posées à la CJUE par le Bundesgerichtshof, 30 août 2013, dans une affaire Jubin c. EasyJet, C-475/13, au titre du remboursement de frais de voyages supplémentaires exposés à la suite d'une annulation de vol. Radiation le 21 mai 2014.

Et dans une affaire Retzlaff c. EasyJet, C-476/13, annulation de vol, frais de voyages supplémentaires, l'indemnisation prévue par le droit national peut-elle être diminuée de l'indemnisation payée en conformité avec le droit européen ? Radiation, 21 mai 2014.

Le Landgericht de Francfort sur le Main interroge la CJUE sur la possibilité ou non d'un cumul d'indemnisation. En l'espèce, un tiers avait déjà versé au passager une indemnisation pour retard. Le passager peut-il revendiquer la totalité de l'indemnisation due d'après le droit européen pour retard important ou le versement déjà perçu doit-il être imputé sur le montant de l'indemnisation, 31 juillet 2013, C-431/13. Radiation le 5 juin 2014.

Le règlement de 2004 admet le cumul, semble-t-il à la discrétion du juge, entre l'indemnisation forfaitaire prévue par le droit consommériste européen et une indemnité obtenue sur le fondement de la convention de Montréal.

Affaire Jonathan Heintges c. Germanwings, C-74/17, demande de décision préjudicielle du 10 février 2017. Thématique voisine. Radiation le 28 septembre 2017.

B. La perte ou le retard des bagages, enregistrés ou non

La réparation est limitée à la somme de 1 131 DTS, art. 22 § 2.

Il s'agit là d'un plafond de limitation, le chiffre n'est pas acquis de plein droit et forfaitairement en cas de perte de bagages, le passager demandeur d'indemnité doit établir le contenu des bagages qui ont été égarés et faire la preuve de l'étendue de son préjudice.

Un juge de commerce de Barcelone interroge pourtant sur ce point la CJUE, demande de décision préjudicielle du 6 février 2019, SL c. Vueling, affaire C-86/19, JOUE du 13 mai 2019, C 164/19. Le magistrat part d'une perte de valise. Il demande, si la compagnie aérienne doit dans tous les cas de figure indemniser le passager à hauteur de la limite maximale d'indemnisation de 1131 DTS, ou s'il s'agit d'une limite maximale d'indemnisation. Dans cette seconde hypothèse, le juge commercial demande si la limite peut être modérée par le tribunal en fonction des circonstances dans lesquelles la perte s'est produite. Les 1131 DTS ne devant être accordés que si le passager démontre que la valeur des objets et des biens personnels qui se trouvaient à l'intérieur du bagage enregistré, ainsi que ceux qu'il a dû acquérir pour les remplacer atteignait cette limite. A défaut de ces éléments, le juge peut-il également prendre en considération d'autres paramètres, comme le nombre de kg que pesait la valise ou, afin d'évaluer le préjudice moral du passager résultant des inconvénients causés par l'égarement de son bagage, le fait que la perte du bagage a eu lieu lors du voyage aller ou du voyage retour.

L'arrêt Walz c. Clickair, C-63/09, 6 mai 2010, D. 2010.1762, note Jean-Pierre Tosi, Revue de droit des transports juillet 2010 commentaire 159 par L. Grard, déjà cité, rendu en matière de transport de bagages indique que le chiffre de la CM concerne globalement et cumulativement aussi bien le préjudice matériel que le préjudice moral subis par le voyageur qui perd sa valise dans un transport entre Barcelone et Porto. La victime ne saurait échapper à ce que le transporteur lui oppose la limite de réparation, quelle que soit la nature du dommage, matériel ou moral.

L'application d'un coefficient de vétusté

Le cas particulier de plusieurs voyageurs enregistrant leurs bagages en commun.

Le chef de file ou le chef de famille (sic) procède à l'enregistrement sous son nom de l'ensemble des bagages du groupe familial ou amical. Se pose le problème du calcul de la limite de réparation.

Un renvoi préjudiciel par l'audiencia provincial de Barcelona, 1^o août 2011, C - 410/11.

Quatre passagers, deux valises, limite : 1131 DTS, ou le double, ou le quadruple ?

L'arrêt du 22 novembre 2012 statue dans cette affaire Espada Sanchez et al. c. Iberia dans le cadre de la perte de deux valises lors d'un transport entre Barcelone et Paris. Les deux valises contiennent les effets du groupe familial. Les passagers, père mère deux enfants mineurs, demandent le plafond multiplié par 4. Le transporteur délivre au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré, la CJUE y voit seulement une mesure d'identification des bagages enregistrés, mais cela ne signifie pas que le droit à indemnisation en cas de perte (et la limitation afférente) vaut uniquement au profit du passager ayant enregistré un ou plusieurs bagages. L'arrêt prend en considération le groupe de personnes voyageant dans le même vol. La CJUE reconnaît un droit à indemnisation non seulement au passager qui a procédé à l'enregistrement de son bagage, mais également au passager dont les objets se trouvaient dans le bagage ayant donné lieu à enregistrement (par le chef de file). Chaque passager peut faire valoir son droit à indemnisation, pour le préjudice lui incombant, dans la limite prévue par la convention. Il doit établir que des effets personnels figuraient dans les bagages enregistrés par le chef de famille ou le chef du groupe.

La CJUE autorise le juge national à tenir compte des circonstances, que les passagers sont membres d'une même famille, ont acheté leurs billets ensemble ou se sont enregistrés au même moment.

La CM envisage un voyageur solitaire, il est bon que la jurisprudence prenne en considération les vols, familiaux ou non, à deux ou à plusieurs.

Chaque membre de la famille, même s'il n'a pas personnellement procédé à l'enregistrement, a qualité pour agir et demander réparation, du moment qu'il établit que des objets lui appartenant personnellement se trouvaient au nombre des effets perdus. Chaque membre de la famille a droit à indemnisation de son préjudice personnel, dans la limite du plafond inscrit dans la Convention.

C'est la solution la plus favorable aux intérêts des voyageurs consommateurs qui est retenue. Même si chaque demandeur doit établir le contenu, c'est à dire la nature et la valeur des objets égarés, et doit prouver, du moment qu'il n'est pas l'auteur de l'enregistrement, que les bagages enregistrés contenaient des effets lui appartenant personnellement. Preuve absolue qu'il est quasiment impossible de faire, si on fait preuve de rigueur. On peut penser que le juge du fait s'en tiendra à la vraisemblance et retiendra une évaluation forfaitaire des vêtements et autres objets qu'une famille lambda emporte pour faire un séjour à Paris.

(M. Correia dans sa thèse, n° 679, égratigne la solution donnée par la Cour de Justice)

(La solution favorise le groupage des bagages. La solution littéraliste aurait conduit les voyageurs informés à scinder les

enregistrements.)

La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant l'éventuel paiement d'un supplément.
[L'article 3 bis du règlement n° 2027/97 modifié par le règlement du 13 mai 2002 donne des directives pour le calcul de ce supplément, celui-ci est basé sur un tarif qui est fonction des coûts supplémentaires entraînés par le transport et l'assurance des bagages concernés, en plus de ceux supportés pour les bagages évalués à concurrence de la limite de responsabilité.

Les passagers peuvent demander communication de ce tarif.]

Le transporteur doit en principe, en cas de sinistre, payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée.

À moins qu'il prouve que la somme qui avait été déclarée était supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

C. La perte ou le retard des marchandises

(Le transport interne de fret limité à la France relève dans l'opinion commune de la CV, la limite de réparation est fixée avec le protocole de La Haye modifiant la CV à 250 francs or par kg, Colmar, 15 avril 2015, BTL 2015.287, l'arrêt concerne un retard, il écarte les conditions générales de DHL et fait prévaloir l'antique droit uniforme, qui relève de l'ordre public de protection)

La réparation est limitée dans le système de la convention de Montréal à la somme de 19 DTS par kilogramme, article 22 § 3.

Il ne semble plus possible de justifier l'existence de cette limite de réparation en faisant appel aux dangers et aux risques de la navigation aérienne. L'immense majorité des espèces concernent des pertes dues à une mauvaise organisation de l'entreprise de transport ou à un conditionnement inadéquat. Les avions faisant du transport de fret ne s'écrasent pas tous les jours. Le système juridique procède en réalité à un partage de la prise en charge de l'indemnisation. Le transporteur répond seulement d'une partie du dommage, l'expéditeur s'il expédie des marchandises de valeur n'a qu'à avoir recours pour le surplus à l'assurance. Le calcul du montant du fret est fixé à due concurrence.

Aix en Provence, 13 mars 2014, Revue droit transports, juillet 2014, commentaire 48 par Ph. Delebecque, (perte de 86 kg de poissons tropicaux en provenance de la Malaisie, montant de la réparation 86 kg x 17 DTS, réformant le jugement rendu en 1^o instance accordant une somme supérieure égale au prix d'achat des poissons crevés)

Les conditions générales de transport excluent généralement la réparation des préjudices indirects ou par ricochet. Cette clause serait invalide : Cour de cassation 7 juillet 1998, n° 96-14477.

La déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager ou l'expéditeur au moment de la remise des bagages enregistrés ou du colis au transporteur

En cas de sinistre, l'expéditeur subit un double dommage : la marchandise est perdue ou avariée, il a payé pour rien le prix du transport. Un arrêt de la chambre commerciale, 8 janvier 1985, JCP 1985. II. 20500, note Vincent G., sévère pour les chargeurs, a estimé qu'entrent dans le plafond tous les chefs de préjudice indemnisables, y compris le prix du transport. (La jurisprudence américaine est semblable, voir la thèse de M. Laurent Chassot, note 956). Le prix, c'est un élément du préjudice résultant de l'inexécution du contrat. Un arrêt subséquent de la Cour de cassation amorce une évolution, 1^o Civile 14 juin 2007, n° 05-20614, un retard de passagers, les dommages- intérêts sont refusés preuve étant faite de la due diligence, il est précisé que le voyageur n'avait pas demandé le remboursement du prix du billet. Il aurait peut-être pu a contrario l'obtenir en tout ou en partie.

§ II. L'éviction du plafond de réparation et le retour à la réparation intégrale

Article 22 § 5

La limitation de réparation était générale dans le système de la CV, elle n'existe plus formellement avec la CM en ce qui concerne la mort ou la lésion corporelle. Elle subsiste pour les autres types de dommages. La réparation est limitée. D'où l'intérêt de la faire écarter dans certaines circonstances.

a. Retard des passagers

La limite de réparation est écartée en cas de dol, qui est l'intention de provoquer un dommage.

Les auteurs évoquent le vol annulé à raison d'un insuffisant taux de remplissage de l'avion. Supposons que le client soit acheminé sur un vol ultérieur. Admettons, ce que nous contestons, qu'il y ait alors retard au sens de la CM. Le transporteur peut-il alors se prévaloir de la limite de réparation ? Il y a en l'occurrence chez le transporteur l'intention de ne pas exécuter le contrat. Il y a faute lucrative. Le dommage est intentionnel. Le transporteur cause un désagrément au voyageur. On peut soutenir que le passager a droit à une réparation intégrale.

La limite saute également en cas de faute dite inexcusable. Une telle faute se situe dans l'échelle des fautes entre la faute dolosive et la faute lourde. Il s'agit d'un acte fait témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

La Cour de cassation donne une définition abstraite de la faute inexcusable : il n'est pas indispensable d'établir que le transporteur a eu la conscience subjective de la probabilité du dommage, il suffit d'établir que le bon transporteur (transposition du *bonus pater familias* ou de la *bona mater familias*) aurait eu dans de telles circonstances la conscience de cette probabilité.

Cette interprétation donnée en France sous l'empire de la CV pour faire sauter le plafond de réparation en matière d'accident corporel et favoriser les victimes n'est pas retenue en Belgique, voir Naveau, Godefroid et Frühling, n° 226.

(En droit terrestre, la jurisprudence voit, dans la faute inexcusable, une faute délibérée impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable, Com. 18 novembre 2014, Dalloz 2015.1296 obs. H. Kenfack)

b. Idem en cas de perte ou de retard des bagages

c. La perte ou le retard des marchandises

Dans le système de la CV, la limite de réparation saute en cas de faute inexcusable du transporteur ou de ses agents, a fortiori en cas de faute dolosive :

Lyon, 11 avril 2013, BTL 2013.3460, transport de meubles entre Tunis et Clermont Ferrand, vol dans les hangars de l'agent de handling, les voleurs étaient rentrés sans effraction, la porte était restée ouverte, les superviseurs du site dormaient alors qu'ils avaient été contactés par le centre de télésurveillance. Entre transporteurs et agents de handling, il existe un accord IATA de renonciation à recours et de garantie réciproque, qui ne joue pas en cas de grave négligence.

La CM établit en matière de transport de fret le caractère infranchissable du plafond de réparation, elle refuse en ce cas toute possibilité pour la victime de revenir à la réparation intégrale.

Certains prônaient un tempérament.

Ils préconisaient de tenir compte des principes supérieurs de l'ordre juridique, la CM n'est pas en soi un système juridique clos étranger à l'influence des grands principes des nations civilisées (sic), nombre de commentateurs suggéraient qu'on puisse faire appel à la maxime « *Dolus omnia corrumpit* » pour opérer un retour à la réparation intégrale en cas de faute dolosive.

En ce sens :

Labarthe et Noblot, *Le contrat d'entreprise*, Traité des contrats, LGDJ, 2008, n° 693

Ph. Delebecque, *Absence de soins vis-à-vis de la marchandise*, *Revue droit des transports* oct. 2011, commentaire 161.

Voir les obs. de Marie Tilche, BTL 2013.627

Ph. Delebecque, *Revue droit transports*, janvier 2014, commentaire 13

On estimait que la limite de réparation devrait être cependant maintenue en cas de faute lourde et même de faute inexcusable, où le dol est absent et où il y a seulement une énorme bêtise humaine.

Contra tr. commerce Nanterre, 23 mai 2012, BTL 2012.360

La Cour de cassation, probablement sollicitée par l'avocat aux conseils pour obtenir une interprétation autorisée, n'est pas entrée dans cette voie. En l'espèce, on ne pouvait plaider que l'incidence de la faute inexcusable.

L'arrêt vise également le dol, mais il ne s'agit de la part de la cour que d'un obiter dictum.

Dans un arrêt du 30 juin 2015, - Bull., n° 13-28846, RFDA 2015.272 obs. Ph. D., RTD Com. 2015.617 obs. Philippe Delebecque et 2015.741 obs. Bernard Bouloc, la chambre commerciale, dans un transport de produits pharmaceutiques entre la France et le Canada, alors que l'expéditeur Mérieux faisait valoir l'adage selon lequel le dol échappe à toutes les règles, s'en tient à une analyse littérale de la disposition de l'article 22 CM. L'acte du transporteur aérien fait avec l'intention de provoquer un dommage n'a pas pour effet d'exclure l'application des limites d'indemnisation prévues par l'article 22 pour la réparation des dommages subis par des marchandises transportées par voie aérienne. Le dol (et à plus forte raison la faute inexcusable) du transporteur aérien de marchandises ne permettent pas de mettre à sa charge la réparation intégrale du préjudice.

L'exclusivisme varsovien - montréalais est satisfait.

La CJUE, au cas où elle viendrait à être saisie et si sa compétence interprétative en matière d'acte mixte était admise, statuerait peut-être différemment.

La Cour de cassation n'est pas non plus liée par cette simple affirmation étrangère à la cause. Il n'y a même pas précédent.

Section IV. L'obtention de la réparation

L'indemnisation peut s'effectuer à l'amiable, par un recours à une médiation ou sur une base transactionnelle, sinon s'ouvre la marche vers le procès, avec son coût, sa lenteur, son incertitude.

Sous - Section I. La phase précontentieuse, para- ou extra- contentieuse

- A. La défense et la protection, par le droit consommériste européen, des voyageurs victimes d'un retard, d'un refus d'embarquement ou d'une annulation du vol.

L'idéal

Lorsque le transporteur, en présence d'un incident pris en considération par la réglementation européenne, accomplit les obligations de faire mises à sa charge, le droit atteint ses objectifs. Le transporteur a procuré des vivres et des boissons au passager en attente, il lui a offert l'hôtel, il a payé spontanément l'indemnisation due en fonction de la lettre du règlement

de 2004 ou inventée par la jurisprudence de la Cour de justice. La norme juridique a été fidèlement observée par les sujets de droit.

Les contestations

Il est possible que des désaccords surgissent en cas d'incident entre le transporteur et son client. Celui-ci prétend, sur le champ ou a posteriori, à tort ou à raison, que le transporteur aérien n'a pas accompli les obligations mises à sa charge par le règlement communautaire. Il proteste, il conteste, en bénéficiant éventuellement de l'assistance d'une association de consommateurs. Il n'a pas perçu l'indemnisation à laquelle il prétend avoir droit, il n'a pas reçu l'assistance prévue par le règlement européen, on ne lui a pas proposé un réacheminement, on ne lui a pas remboursé le billet, on ne lui a pas accordé la restauration et les nuitées ...

Quelles sont les sanctions encourues par le transporteur désinvolte ?

Le passager dispose de deux possibilités concurrentes : il peut recourir à l'autorité administrative pour tenter d'obtenir satisfaction, il peut faire condamner le transporteur par la juridiction civile à l'indemniser au titre de l'inexécution d'une obligation légale.

I. *La voie administrative*

Les États européens ont l'obligation de constituer des organismes ayant pour fonction de faire appliquer la réglementation européenne. Art. 16 du règlement n° 261/2004.

Chaque État européen doit désigner un organisme chargé de l'application du règlement du 11 février 2004.

On parle des ONA, ce sigle désigne les "organismes nationaux chargés de l'application" (du règlement).

En anglais, les ONA deviennent les NEB, National Enforcement Bodies.

Cet organisme étatique prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers, art. 16.

La formule est à la fois générale et elliptique.

Il semble que cet organisme national assume une fonction générale de veiller à l'application du règlement européen. Il vérifie si les transporteurs dans leur globalité appliquent correctement le droit européen. Cette tutelle concerne les vols au départ des aéroports relevant de son État, ainsi que des vols à destination de ces aéroports nationaux en provenance d'états tiers, donc étrangers à l'Union. Art. 16 § 1° du règlement.

Cet organisme, voire un autre organisme, reçoit les plaintes, les réclamations émanant de passagers faisant état d'un manquement à la réglementation européenne. Il n'indemnise pas, il n'est pas un juge. Il peut conseiller, admonester, suggérer. Art. 16 § 2 du règlement de 2004.

a) *La conception française*

L'indemnisation du passager.

Il existe au sein de la DGAC et dépendant de la DTA le bureau des passagers, qui exerce en fait dans un premier temps une mission bons offices. Les victimes sont invitées à faire une réclamation dans un premier temps auprès du transporteur. Le passager qui s'estime victime confie en cas d'échec de la réclamation l'affaire à l'instance administrative. Celle-ci remplit une mission de médiation et de conciliation. Elle ne prononce pas de décision de justice. Le passager insatisfait doit s'adresser à la juridiction civile.

La répression administrative à l'encontre des transporteurs bafouant la réglementation européenne.

Si cette mission échoue en dépit du bien-fondé de la réclamation émanant du plaignant, le transporteur qui résiste indûment s'expose au prononcé à son encontre d'une sanction pécuniaire. L'Administration possède en effet un pouvoir de sanction pécuniaire à l'encontre des transporteurs méconnaissant les droits légitimes des passagers.

Une amende administrative peut être prononcée, sur le fondement de l'article R. 330-20, point 6, CAC, par le ministre de l'aviation civile en cas de méconnaissance des dispositions du règlement.

La procédure prévoit dans un premier temps l'intervention du collège spécialisé de la commission administrative de l'aviation civile, dans sa formation Passagers, composée d'un représentant de l'État, des professionnels et des passagers,

article R.160-6 CAC. Un rapporteur instruit l'affaire, les personnes concernées ont connaissance du dossier ainsi que du rapport, les personnes mises en cause comparaissent devant la commission. La commission émet un avis qui est communiqué au ministre.

Le ministre chargé de l'aviation civile prend sa décision, il peut décerner une amende, sa décision est motivée. Il n'est pas imposé de joindre l'avis de la commission à la décision de sanction.

L'amende administrative est d'un montant maximum de 7500 euros pour chaque manquement imputable à une personne morale. Le montant maximum est doublé en cas de récidive dans un délai inférieur à un an.

Le ministre a pris, entre octobre 2008 et octobre 2009, neuf décisions de sanctions avec amende, total des amendes prononcées 106 650 euros, sont relevés des manquements à l'obligation d'indemnisation, à l'obligation de rembourser le billet, à l'obligation de réacheminement, à l'obligation de prise en charge. M. Patrick Lansman, chef à la DGAC de la mission de protection des droits des passagers, venu à Toulouse le 22 janvier 2015 faire à la Faculté de droit une communication sur le règlement européen de 2004 et sa révision, nous a indiqué que la sanction maximum prononcée contre une compagnie avait été de 500 000 euros.

Le contrevenant a la possibilité de former un recours de pleine juridiction.
Les décisions définitives sont publiées sur le site internet du ministère.

CAA Paris, 10 février 2014, n° 12PA03835 : le ministre avait infligé en mai 2010, sur avis de la commission administrative de l'aviation civile, une amende administrative de 75 000 euros à la compagnie EasyJet pour ne pas avoir indemnisé 20 passagers à la suite de l'annulation de 8 vols (sur 49 réclamations). Le tribunal administratif de Paris a rejeté la demande d'annulation de la décision ministérielle. La cour d'appel a rejeté la requête de la compagnie demandant l'annulation de la décision ministérielle. Le manquement avait été constaté par une dame, appartenant aux corps des fonctionnaires de l'aviation civile, signataire du procès-verbal, commissionnée et assermentée à cet effet.

Autre espèce. Une amende de 30 000 euros avait été infligée par le ministre à la société Ryanair pour ne pas avoir indemnisé quatre voyageurs, victimes d'une annulation d'un vol Beauvais-Dublin le 16 août 2008. Le tribunal administratif avait annulé la décision ministérielle le 10 mai 2012. La cour administrative d'appel de Paris, dans un arrêt du 3 mars 2014, n° 12PA02993, avait rejeté le recours formé par le ministre de l'écologie. Le Conseil d'État, 27 février 2015, Lebon, n° 380249, a annulé les décisions du tribunal administratif et de la cour d'appel. La sanction pécuniaire prononcée par le ministre va pouvoir développer ses effets.

[Le transporteur doit, en cas d'un retard de plus de 3 heures à destination finale, indemniser le passager. On pourrait se demander si le ministre peut décerner une sanction administrative à l'encontre d'une entreprise de transport qui ne méconnaît pas la lettre du règlement européen de 2004, mais seulement une jurisprudence intervenue, comme le reconnaissent la plupart des commentateurs, contre la lettre de la loi européenne et en contradiction avec l'exclusivisme attribué à la convention de Montréal. Est-ce conforme au principe strict de la légalité criminelle ? Les amendes administratives n'ont certes pas le caractère de sanction pénale, même si le principe de légalité des peines s'applique. C'est un moyen que pourrait faire valoir la compagnie poursuivie, même si on doute fort qu'il soit accueilli. La jurisprudence nationale confère une portée normative aux interprétations des règlements européens données par la Cour de Justice, elle fera appliquer le règlement tel qu'il est lu à Luxembourg, fut-ce avec des lunettes déformantes. On notera cependant que, si on croit son site, l'OFAC suisse refuse de décerner à raison de l'absence de base légale une amende si la compagnie refuse de payer à un passager retardé l'indemnisation prévue par la jurisprudence Sturgeon.]

b) Les pratiques des autres États membre de l'Union

L'approche française de la mission de l'ONA n'est pas forcément suivie dans les autres États membres.

La Civil Aviation Authority est l'organisme qui assure au Royaume-Uni la protection des consommateurs.

L'autorité responsable en Suisse est l'OFAC, office fédéral de l'aviation civile. Le passager insatisfait de la réponse de la compagnie s'adresse à l'OFAC qui contacte la compagnie. L'OFAC est réticent envers les agences de réclamation et autres agences de recouvrement. Le site internet donne un formulaire de dénonciation.

Le dispositif en vigueur aux Pays Bas est sensiblement différent de celui existant en France. C'est le secrétaire d'État aux infrastructures et à l'environnement qui est l'organisme national. Il peut prendre des mesures coercitives si un transporteur méconnaît systématiquement la législation européenne sur le retard et les annulations de vol. La législation locale prévoit, paraît-il, que l'autorité indemnise aux frais du trésor public le passager, quitte à se retourner contre le transporteur. Nos sources sont déficientes, voir les conclusions de M. Bot.

Un tribunal d'Amsterdam en date du 14 mai 2012 avait formé, C-227/12, une question préjudicielle auprès de la Cour de Justice concernant les facultés et les pouvoirs du secrétaire d'État aux infrastructures et à l'environnement. L'affaire oppose la KLM, l'agence TUI et ce ministère néerlandais. Il semble qu'en l'espèce le transporteur n'avait pas versé l'indemnité due en cas de retard d'après la jurisprudence Sturgeon à un passager. On se demande si l'autorité publique doit agir alors que le passager bénéficie d'une action en indemnisation contre le transporteur sur le fondement de la convention de Montréal. L'autorité publique doit-elle prendre une décision sous peine d'astreinte ? Le problème est délicat puisqu'il faut combiner les solutions issues de la CM, celles découlant du règlement européen donnant des pouvoirs et des obligations à l'instance nationale chargée de faire appliquer le règlement et les solutions prises par le droit national qui peuvent varier selon l'État européen considéré. L'affaire a été radiée le 23 avril 2013.

Le Raad van State (Conseil d'État) a formé le 26 mars 2015 dans deux affaires distinctes, C-145/15, Ruijsenaars, et C-146/15, J.H. Dees-Erf, JOUE du 15 juin 2015, une demande identique de décision préjudicielle. Cette haute instance néerlandaise demande si les autorités nationales ont l'obligation d'imposer ou non à l'organisme national de prendre des mesures coercitives administratives, afin de garantir le droit d'un passager à obtenir dans chaque cas individuel une indemnisation, alors que le droit néerlandais permet aux passagers de faire valoir devant les juridictions civiles les droits que leur confère le règlement n° 261/2004.

Les conclusions de l'avocat général Bot ont été publiées le 14 janvier 2016. L'avocat général estime que l'organisme national saisi d'une plainte individuelle d'un passager aérien peut ne pas prendre des mesures coercitives à l'encontre du transporteur pour le contraindre à verser l'indemnisation qui serait due au passager. L'avocat général Yves Bot estime que l'organisme national a comme mission première de veiller à l'application du règlement. Il défend les intérêts collectifs des passagers aériens. Cet organisme peut être chargé d'examiner les plaintes individuelles des passagers. L'avocat général estime que l'organisme national n'a pas alors le pouvoir d'utiliser des moyens coercitifs pour forcer un transporteur à indemniser un passager.

La CJUE a rendu son arrêt le 17 mars 2016, Juris tourisme 2016, n° 186, p. 11 obs. X.D. La décision estime que l'organisme, saisi d'une plainte individuelle, le transporteur refusant de verser l'indemnité en cas de retard de plus de trois heures, n'est pas tenu d'adopter des mesures coercitives à l'encontre de ce transporteur visant à le contraindre à verser cette indemnité. L'arrêt, finalement, distingue le général et le cas individuel. L'organisme désigné exerce la mission générale, d'ordre politique, de faire respecter les solutions résultant du règlement n° 261/2004. Il exerce une mission de surveillance générale. Les plaintes formées par les passagers ont la valeur de signalements. Mais l'organisme ne se voit pas imposer d'agir à la suite de telles plaintes pour garantir les droits individuels de chaque passager. Les États disposent d'une certaine marge de manœuvre, ils peuvent habiliter l'organisme à adopter des mesures faisant suite aux plaintes individuelles. La cour ajoute que les dispositions du règlement peuvent être invoquées devant les juridictions nationales dans un litige entre particuliers, les passagers aériens se voient garantir une protection juridictionnelle effective. La voie de la sanction administrative n'est pas exclusive, les particuliers peuvent s'adresser aux tribunaux pour valoir leurs droits.

(On aurait pu songer à interpréter différemment l'article 16 du règlement n° 261/2004 en considérant que l'«organisme» chargé de l'application du règlement était habilité à sanctionner civilement le transporteur refusant d'accorder au passager au vol annulé ou victime d'un refus d'embarquement le forfait réglementaire. L'organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Tout passager peut saisir tout organisme d'une plainte concernant une violation du règlement. Indique l'article 16.

On aurait ainsi pu dans chaque Etat instituer sur le fondement de l'article 16 une juridiction unique ayant compétence exclusive pour traiter du contentieux né de l'application du règlement, aussi bien pour indemniser les passagers lésés que sanctionner, par exemple par des amendes, les transporteurs enclins à bafouer les dispositions réglementaires.

L'article 16 pris à la lettre ne dit rien de la nature de l'organisme, il reste dans le vague, on aurait pu considérer qu'un organisme pouvait être doté de fonctions juridictionnelles.

La solution qui a prévalu a consisté à limiter la fonction de l'«organisme» institué à l'échelon national et à maintenir la compétence judiciaire quant à l'indemnisation. Le considérant 22 réserve en effet la possibilité pour les passagers de demander réparation auprès des tribunaux. Les organismes de l'article 16, interprété au regard du considérant, ne pouvaient alors être que des instances de contrôle à caractère non juridictionnel.)

(Les transporteurs qui ne respectent pas la réglementation américaine de protection des passagers en cas d'incidents de transport s'exposent au prononcé de sanctions pécuniaires prononcées par le département des transports, voir Revue de droit des transports, octobre 2012, chronique 8, n° 15 in fine)

II. La voie judiciaire

La victime n'est pas obligée de recourir à la médiation de l'ONA, le client peut ne pas se satisfaire de la pensée de l'éventuelle condamnation du transporteur au paiement d'une amende administrative dont il n'est pas le bénéficiaire. Le passager a la faculté de porter une action en indemnisation devant les juridictions de l'ordre judiciaire. Il n'y a aucun préalable. Le bureau des passagers ne tient pas le civil en l'état. Le contentieux civil peut être exercé immédiatement ou seulement après l'échec de la mission bons-offices menée par le bureau des passagers.

Le juge judiciaire est en effet seul compétent pour sanctionner civilement le refus par le transporteur d'exécuter les obligations qui lui incombent envers le passager. La compagnie en défaut sera condamnée, à raison de son comportement illicite, à payer au passager des dommages-intérêts compensatoires.

(M. Correia, dans son étude du Jurisclasseur Transport, n° 128 et 129, évoque le recours à la médiation, médiation ad hoc ou recours à un médiateur dans le cadre de la Médiation du tourisme et du voyage, traitant en 2012 de 800 dossiers)

CJUE, 13 octobre 2011, Sousa Rodriguez c. Air France, C-83/10 : les voyageurs victimes d'une annulation de vol ont droit à une indemnisation, ils peuvent exiger le remboursement des frais engagés, taxi, hôtel, restaurant, si le transporteur a manqué aux obligations qui lui incombent en cas d'annulation du vol. Les passagers sont fondés à faire valoir un droit à indemnisation sur la base des éléments énoncés dans le règlement. Les passagers n'agissent pas alors dans le cadre de l'indemnisation complémentaire qui permet en particulier à la victime de fonder une demande d'indemnisation sur le fondement de la convention de Montréal.

La solution est reprise dans l'arrêt Denise McDonagh du 31 janvier 2013, C-12/11, Revue de droit des transports janvier 2013, commentaire 9 de Vincent Correia. La demande formulée par le passager vise à obtenir le respect par équivalent de l'obligation de prise en charge découlant du règlement n° 261/2004, qui se trouve en amont du dispositif de la CM. Un passager peut se prévaloir devant la juridiction nationale du non-respect par un transporteur aérien de son obligation de prise en charge aux fins d'obtenir une indemnisation de la part du transporteur pour les frais que celui-ci aurait dû prendre à sa charge au titre du règlement de 2004.

Nous sommes en présence d'une responsabilité pour faute au titre de l'inexécution d'une obligation légale.

Le responsable est tenu de réparer le dommage consécutif à sa faute.

L'arrêt apporte une mince satisfaction au transporteur, le passager peut uniquement obtenir à titre d'indemnisation, du fait du non-respect par le transporteur de son obligation de prise en charge, le remboursement des sommes qui -au vu des circonstances de chaque espèce - s'avèreraient nécessaires, appropriées et raisonnables. La CJUE n'autorise pas le remboursement des frais somptuaires. Elle laisse toute latitude au juge national pour apprécier le standing de l'hôtel et la qualité des mets et des boissons !

1° Civile, 14 février 2018, n° 16-20354 : des passagères, mère et fille, victimes d'un retard en attente d'un vol Marrakech - Beauvais. Ryanair se voit reprocher ne pas avoir communiqué d'information sur la conduite à tenir, de ne pas avoir offert boissons et nourriture et de ne pas avoir offert la possibilité d'effectuer gratuitement des appels téléphoniques. Un préjudice financier. Le juge n'a pas examiné la demande. Le moyen de cassation est irrecevable. L'omission de statuer

peut être réparée par la procédure prévue à l'article 463 CPC. Les parties disposent d'un an pour saisir le juge, à compter de l'arrêt d'irrecevabilité.

(Si le passager, victime d'un retard ou d'une annulation, se fait aider dans ses démarches par une association de défense des consommateurs, celle-ci risque de lui réclamer, au titre de ses frais de fonctionnement, quelques 25 % de l'indemnité obtenue) (On cite une officine comme Skymediator et un jugement du tribunal d'instance de Nantes du 28 juillet 2013, Allain et autres). Il existe une structure mise en place par des compagnies et qui n'exige pas de frais : voir l'article : SAV. Flights au secours des passagers aériens, par Bernard Moine secrétaire général du SCARA, Juris tourisme 2015 n° 173, p. 19)

[Il y a débat aux États-Unis pour savoir si les tribunaux américains ont compétence pour faire application du règlement européen et condamner le transporteur ayant contrevenu à celui-ci.

Voir la chronique du printemps 2012 publiée sur le site du cabinet d'avocats Condon & Forsyth, ayant son cabinet à New York et Los Angeles, faisant état de décisions négatives rendues par des juges de district de l'Illinois. Idem en date du 28 juin 2014 par Ch. Christensen et autres.

Ce site publie une autre chronique datée du 15 avril 2015 dont le professeur Tosi nous fait l'amabilité de commenter le contenu : plusieurs tribunaux de district considèrent en invoquant le principe de courtoisie internationale que les passagers ne disposent pas sur le fondement du règlement n°261/2004 d'un droit d'action à faire valoir devant les tribunaux américains. La cour d'appel du 7° circuit saisie de 5 décisions sur 6 a repris le 10 avril 2015 la même solution. Le règlement n'est applicable que par les juridictions de l'UE auxquelles les passagers devraient donc s'adresser. La CJUE a seule le pouvoir de fixer l'interprétation du texte. On parviendrait à une solution identique en permettant au transporteur poursuivi aux USA de soulever l'exception de « forum non conveniens ». Les tribunaux européens sont en effet mieux placés pour statuer.

La cour d'appel du 7° circuit persiste dans son refus, voir l'étude en date du 10 février 2016 de Condon & Forsyth, faisant état d'arrêts du 2 février 2016, affaires Varsamis c. Iberia et Baumeister c. Lufthansa.

Une solution identique de refus d'accueillir une demande fondée sur le règlement européen n° 261/2004, reprenant celles données par la cour d'appel du 7° circuit, est prise le 31 mai 2017 par le tribunal US du district Nord de l'Illinois. Voir l'étude publiée en date du 9 juin 2017 par Ch. Christensen, A. Battista et Mary Dow sur le bulletin destiné aux clients du cabinet Condon//Forsyth.

La solution négative continue à triompher devant les juridictions nord-américaines, cf. la chronique publiée sur le site du cabinet Condon/Forsyth en date du 20 septembre 2019, citant des décisions de Californie et de l'Ontario. Le fait que le règlement dans son article 16 ne fait référence qu'à des ONA d'Etats membres de l'UE est interprété dans le sens de l'incompétence des juridictions extra européennes pour connaître d'un contentieux trouvant son fondement dans le règlement n°261/2004. Les actions étaient introduites, non par des passagers, victimes de retard, mais par des organismes substitués bénéficiaires d'une cession de créance. Les juridictions européennes sont seules compétentes dans ce genre d'affaires. La mention du règlement européen de 2004 dans les tarifs ou les conditions du transporteur ne suffit pas à créer une obligation pour le transporteur ou à donner compétence à la juridiction américaine.]

B. L'indemnisation des victimes d'infractions par le Fonds de Garantie des victimes des actes de terrorisme et autres infractions en cas de mort ou d'incapacité.

Articles 706-3 s. du code de procédure pénale.

C'est un système dont il peut être fait application en matière d'accident aérien.

Le bénéficiaire de ce système d'indemnisation est une personne qui a subi un préjudice résultant de faits, volontaires ou non, qui présentent le caractère matériel d'une infraction, les dommages constituent des atteintes à la personne.

(Voir l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt de la 2° chambre civile du 2 mars 2017, n° 16-12652 : un accident d'hélicoptère lors d'essais ; la veuve et les enfants d'une personne se trouvant à bord demandent une indemnisation ; les causes de l'accident sont incertaines, origine mécanique, pause défectueuse du galet tendeur, origine humaine, absorption par le pilote de sédatifs. Les demandeurs sont déboutés par la cour de Nîmes : les enquêtes ne permettent pas de caractériser les éléments matériels d'une infraction pénale. La cassation intervient pour un motif procédural, au visa des articles 16 et 431 CPC, l'avocat général avait rendu par écrit un avis conforme aux conclusions du Fonds de garantie. L'arrêt n'avait pas

constaté que les parties avaient eu communication des conclusions du ministère public)

Il y a eu mort, ou incapacité de travail d'au moins un mois.

Une condition alternative, tenant à la nationalité ou à la localisation des faits illicites

. Soit le bénéficiaire de cette indemnisation détient la nationalité française.

. Soit les faits ont été commis sur le territoire national.

Si l'accident a lieu dans l'espace aérien français, il semble bien qu'on puisse l'assimiler au territoire national. Même si on peut objecter que le fait n'est pas commis *sur* le territoire national.

(La question a dû se poser pour apprécier les conséquences de la catastrophe de l'avion effectuant un vol entre Barcelone et Düsseldorf s'écrasant à raison des pulsions suicidaire du co-pilote sur un massif alpin, celui-ci commettant parallèlement l'assassinat objectif des passagers. L'avion s'écrasant au sol, le résultat final, la mort des occupants, a été obtenu sur le territoire français)

L'hésitation est permise si les faits sont localisés à bord d'un aéronef de nationalité française, navigant dans un espace national étranger ou dans l'espace échappant à toute souveraineté.

Le système ne bénéficie donc pas aux étrangers pour des faits qui ne sont pas produits sur le territoire français.

(Des allemands, victimes d'actes de terrorisme perpétrés en Tunisie, n'en sont pas bénéficiaires, même si les complices des auteurs ont été condamnés en France, 2^o Civile, 24 mars 2016, n^o 15-13737, c'est la Tunisie qui était le lieu de commission de ces actes, c'est en Tunisie qu'était survenue l'atteinte à la personne des victimes ; l'espèce ne concerne pas le droit aérien)

La demande doit être présentée dans les 3 ans de l'infraction, art. 706-5 CPP.

Le Fonds de garantie saisi par la victime doit faire une offre d'indemnité. Le texte parle de réparation intégrale.

La commission d'indemnisation des victimes d'infractions, CIVI, présidée par le juge délégué aux victimes, accorde l'indemnité.

Le fonds de garantie est subrogé dans les droits de la victime.

C. Les avances et paiements anticipés en cas de mort ou de lésion, art. 28 CM

Ce mécanisme est autorisé par la CM, il se trouve à la discrétion du législateur local.

Le législateur européen impose au transporteur européen d'avoir bon cœur et de subvenir rapidement aux situations de gêne financière et de détresse de la victime ou, en cas de mort de celle-ci, de ses proches. Il s'agit d'une obligation légale imposée de plein droit au transporteur.

L'article 5 du règlement n^o 2027/97 modifié en 2002 impose au transporteur aérien communautaire de verser dans un bref délai une avance à la victime (ou aux victimes identifiées) :

Le ou les bénéficiaires de l'avance : une victime de l'accident aérien : une personne physique ayant droit à indemnisation, identifiée en tant que telle. L'identification est facilitée si c'est un passager qui est blessé. Elle est plus complexe en cas de décès.

Le calcul de l'avance

Une évaluation est nécessaire

Le transporteur aérien européen doit verser au bénéficiaire une avance lui permettant de faire face à ses besoins immédiats en proportion du préjudice *matériel* subi.

On peut penser au passager sérieusement blessé qui est contraint d'engager des soins médicaux coûteux et qui doit interrompre l'exercice de sa profession à raison de son invalidité temporaire ou définitive.

Il est souhaitable indique le considérant 14 d'aider les victimes d'accidents et leurs ayants droit à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.

Il y a une solution spécifique prévoyant un plancher en cas de mort du passager. L'avance est alors destinée à ses proches, privés par exemple d'un soutien de famille. Cette avance ne peut pas être inférieure à l'équivalent de 16 000 DTS par passager en cas de décès ... elle peut donc être supérieure.

Délai du paiement de l'avance : l'obligation incombant au transporteur est exigible au plus tard dans les 15 jours après l'identification de la personne physique ayant droit à indemnisation.

On remarquera que le dispositif légal ne concerne pas une anticipation sur la réparation du préjudice moral ou d'affection.

Le transporteur doit de lui-même accorder l'avance, il assume une obligation de donner.

En cas d'inexécution, l'ayant droit pourrait saisir à raison de l'urgence le juge des référés.

Le transporteur qui effectue le versement de l'avance n'accomplit pas une reconnaissance de responsabilité. La personne bénéficiaire de l'avance a cependant été décrite comme une personne ayant droit à indemnisation. L'apparence était en sa faveur.

Si la responsabilité du transporteur aérien européen est ultérieurement établie, le transporteur responsable sera tenu de verser une somme d'argent, l'avance peut être déduite de cette somme d'argent à payer.

L'avance n'est pas en principe remboursable.

Elle le devient cependant dans deux cas :

1. Dans les cas visés par l'article 20 CM, c'est-à-dire dans les hypothèses de faute contributive de la victime.

2. Lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

Il y avait eu en ce cas maladresse, le bénéficiaire du versement est apparu dans un premier temps comme ayant droit à indemnisation, les apparences étaient trompeuses, son absence de titre a été établie a posteriori.

Cette législation est inopposable aux transporteurs extra européens, il faut se référer à la législation du siège du transporteur.

La victime a toutefois la possibilité, avant d'aller au fond, de demander en référé une provision, cf. infra.

L'article 22 § 6 incite indirectement le transporteur à faire à la victime une proposition d'indemnisation d'un montant convenable dans les six mois de l'accident ou à tout le moins avant l'ouverture du contentieux. On verra en effet à propos des frais et dépens alloués au demandeur que ceux-ci seront refusés au demandeur si la somme qui lui est finalement allouée par le juge ne dépasse pas l'offre de règlement amiable faite par écrit par le transporteur. La disposition conventionnelle conduit la victime à ne se faire trop gourmande et à accepter l'offre honnête formulée par le transporteur (ou plus concrètement par l'assureur de ce dernier).

D. Les protestations à adresser au transporteur en cas d'avarie ou de retard, des bagages ou des marchandises, article 31 CM

Le conseil qu'on peut donner aux passagers et aux destinataires, est de vérifier attentivement, lors de la réception / livraison, l'état, non seulement apparent mais réel, des bagages et des marchandises.

La réception sans protestation vaut en effet présomption simple de remise en bon état, art. 31 § 1° CM, il y a présomption de livraison conforme.

La preuve contraire peut être administrée, Com. 30 juin 2015, précité, RFDA 2015.272 obs. Ph. Delebecque.

. La notion de protestation

Les clients du transporteur doivent se montrer diligents et offensifs s'ils relèvent l'existence d'un dommage, ils doivent immédiatement ou à délai bref protester auprès du transporteur sous peine de perdre tout recours ultérieur. Une simple déclaration de sinistre ne vaut pas protestation. La protestation implique une contestation auprès du transporteur, l'auteur de la protestation fait état du dommage et implicitement ou explicitement en demande réparation, se réservant la possibilité d'aller au contentieux en cas de refus d'indemniser ou de silence persistant du transporteur.

Versailles, 19 février 2013, BTL 2013.180 : l'envoi de photos montrant des emballages éventrés ne vaut pas protestation.

Cf. Com. 29 novembre 2016, n° 15-14187 : l'expéditeur avait envoyé une déclaration de sinistre à Chronopost, l'expéditeur reconnaissait lui-même que cet envoi ne pouvait tenir lieu d'émission de réserves. (Il s'agissait de l'envoi en Chine d'un colis de bouteilles de vin, les étiquettes des 6 bouteilles arrivent à destination marquées d'un trait de marqueur noir, avarie non apparente) (Cette espèce est singulière en ce qu'on ne sait si le transport a été effectué par voie maritime ou par voie aérienne, le tribunal de commerce s'était contenté de fonder sa décision rendue en dernier ressort sur les conventions internationales de transport, sans préciser s'il appliquait la convention de Montréal de 1999 ou la convention de Bruxelles de 1924 en matière de connaissance. La Cour de cassation est indulgente. Les deux conventions internationales imposent tant pour le transport maritime que pour le transport aérien l'émission de réserves à la livraison, le jugement s'était nécessairement référé à l'une ou l'autre des conventions. Le tribunal a tranché le litige conformément aux règles de droit qui lui étaient applicables.)

. Le domaine de l'exigence des protestations

Cette exigence ne vaut selon l'article 31 CM qu'en cas de retard et en cas d'avaries des bagages enregistrés ou des marchandises.

La perte échappe à l'exigence de la protestation.

Quid en cas de perte partielle ou de manquant ?

Y a-t-il perte ou avarie ?

1° opinion. Une perte partielle n'est pas une avarie. Une marchandise est avariée quand elle est endommagée, quand elle est mouillée, abîmée, pourrie ou gâtée. L'absence d'une partie de la cargaison ne signifie pas qu'elle a été gâtée, elle a été perdue, égarée ou dérobée. Les sanctions - la fin de non-recevoir en cas d'absence de protestation - sont de droit étroit.

2° opinion. M.M. Naveau, Godfroid et Frühling, soumettent, à l'instar de la jurisprudence hollandaise et anglaise, la perte partielle à l'exigence de la protestation, n° 250.

C'est l'interprétation proposée par Madame Sharspton dans ses conclusions déposées le 20 décembre 2017 dans l'affaire Finnair, C-258/16, n° 27 à 33.

Le consensus en revanche existe pour ne pas exiger de protestation en cas de perte totale. La solution découle directement de la convention. Le délai courant à compter de la réception et celle-ci faisant par hypothèse défaut dans le cas d'une perte totale, la protestation ne saurait être exigée. Une perte totale n'est pas une avarie.

Paris, 12 décembre 2012, BTL 2013.48 : envoi de médicaments de Londres à Caracas, on s'aperçoit que des malfaiteurs ont dérobé les marchandises et ont mis à leur place des cartons contenant du sucre, l'exigence des protestations dans les 14 jours ne s'applique pas car la substitution de marchandises s'analyse en une perte et non en une avarie.

. Le moment des protestations

Les protestations peuvent être formulées lors de la livraison en les inscrivant sur le titre de transport, elles doivent être acceptées par le transporteur, sinon le destinataire requiert une expertise judiciaire.

Les protestations ultérieures à la remise.

. La forme des protestations

La protestation est formalisée par une *réserve écrite*, art. 31 § 3 CM.
C'est en général le destinataire qui fait état d'avaries atteignant les biens transportés qui y procède.

L'auteur de la protestation doit, par prudence, se ménager la preuve de l'envoi de la protestation dans le délai.
Paris, 27 juin 2012, BTL 2012.491.

Une protestation purement verbale est sans valeur. Une conversation téléphonique est insuffisante.
Si la réserve est remise au transporteur, il est prudent d'en obtenir le récépissé ou accusé de réception.
Si la réserve est expédiée, il est prudent de se ménager la preuve de cette expédition, et d'une expédition dans le délai.
On peut songer à la LRAR.
Si le contentieux est porté en justice, l'avocat du transporteur risque de faire flèche de tout bois.

La Cour suprême de Finlande, dans une demande de décision préjudicielle du 9 mai 2016, a demandé si par forme écrite on peut entendre le recours aux procédés informatiques. Les formes conventionnelles sont-elles satisfaites lorsqu'un agent de la compagnie met la déclaration d'avarie/ protestation en l'introduisant, au su du passager, dans le système d'information du transporteur ?

Affaire C -258/16, Finnair, JOUE du 18 juillet 2016, C 260/29.

À notre sentiment, l'exigence formaliste ne devrait pas être appréciée à l'extrême. Du moment que le transporteur a été informé avec certitude de l'existence même de la protestation, il ne devrait pas pouvoir, à défaut d'écrit classique, se prévaloir de l'irrecevabilité de l'action en dommages intérêts. Le script électronique devrait être assimilé à un script manuscrit, d'autant qu'en matière aérienne la modernité règne et que l'exigence d'un document impérativement revêtu de la signature *propria manu* de l'auteur de la protestation apparaît obsolète eu égard à l'évolution des techniques. Il s'agissait dans l'affaire Finnair d'un vol entre Malaga et Helsinki. La passagère avait constaté à l'arrivée, le 1^o novembre 2010, que plusieurs objets de son bagage de soute avaient disparu. Elle avait informé un agent de Finnair par téléphone. Celui-ci avait entré les informations données par la passagère dans le système d'information du transporteur finlandais. La protestation formulée par voie téléphonique avait ainsi été enregistrée par le transporteur aérien. Il y avait une trace informatique dans les archives du transporteur. Le transporteur lui avait délivré, le 3 novembre, deux jours plus tard, un certificat de protestation papier, que la passagère avait rempli à l'appui de sa demande d'indemnisation formulée auprès de son assureur.

L'assureur avait indemnisé sa cliente. Subrogé dans les droits de la victime, c'est l'assureur qui a agi en justice.

Les conclusions de Mme Eleonore Sharpston, ont été publiées le 20 décembre 2017.

L'avocat général estime que la réserve écrite peut être formulée par un procédé électronique : la passagère avait en l'espèce communiqué au service client du transporteur par téléphone des informations que le conseiller avait consignées dans les fichiers de Finnair.

Elle estime que la passagère était la source des informations et le véritable auteur de la protestation, même si c'est l'agent du transporteur qui l'avait transcrite au nom et pour le compte de la passagère.

. Le délai

Retenir les chiffres de 7, 14, 21

En cas d'avarie, la protestation doit être adressée
Dans un délai de 7 jours (bagages enregistrés) et
Dans un délai de 14 jours (marchandises)
À dater de la réception.

En cas de retard, la protestation doit être faite dans les 21 jours à dater de la remise du bagage ou de la marchandise.

Quid de l'avarie de la marchandise causée par un retard ? Faut-il faire jouer le délai de 14 jours ou celui de 21 jours ? Il faut rechercher la cause principale du dommage, retard ou non.

. L'auteur des protestations

La protestation est normalement effectuée par le passager, par le destinataire ou par un mandataire, Com. 9 février 2010,

n° 09-12856, transport de saumon congelé du Chili en France, non-respect de la température de - 18°, le service vétérinaire fait détruire le colis, protestation par le transitaire agissant pour le compte du destinataire. Il n'est pas exclu que la protestation puisse émaner de l'expéditeur, seul intéressé, Colmar 15 avril 2015, BTL 2015.287, RFDA 2015.273 obs. Ph. Delebecque. La société d'autoroutes, destinataire d'un courrier express émanant de la société expéditrice désireuse de participer à une offre, reçue hors délai, n'avait en l'espèce aucun motif d'effectuer la protestation.

. Sanction du défaut de protestation dans les délais. Art. 31 § 4 CM.

L'irrecevabilité de la demande en indemnisation, que la protestation ait été faite hors délai ou qu'elle n'ait été faite sans observer dans l'émission des réserves le formalisme prévu par la CM.
La fraude est réservée.

E. La résolution des conflits sans recours aux tribunaux étatiques

Ce sont des modes alternatifs de solution des différends.

Le rôle des juridictions étatiques est encombré, le législateur souhaite freiner le recours aux tribunaux de l'État.

La puissance publique se désengage d'une fonction traditionnellement régalienn.

Que les justiciables résolvent leurs différends par d'autres procédés admis en législation est une idée à la mode.

1. La transaction

Les transactions sont fréquentes. Un certain nombre d'accidents ne donne pas lieu à procès, le procès n'est souvent pas mené jusqu'à son terme lors des grandes catastrophes. L'assurance est obligatoire. L'assureur du transporteur responsable recherche un arrangement avec la victime ou ses proches. Si c'est le cas, il est demandé à la victime de renoncer à toute poursuite contre le transporteur.

Lorsqu'aux États-Unis le passager, victime d'une perte de bagages sur un vol New York- Amsterdam, se voit adresser un chèque de 1680 dollars - somme correspondant au plafond prévu par la CM - qu'il encaisse pour règlement complet et définitif, il ne peut plus réclamer des dommages intérêts supplémentaires en justice, US District Court pour le district Est de New York, Sade Coppens v. Aer Lingus, 22 juin 2015, Condon & Forsyth, 16 octobre 2015, par John Maggio et Zachary Groendyk.

Si l'accord transactionnel n'est pas exécuté, la victime peut agir en justice sans se voir opposer l'autorité de chose jugée attachée à la transaction, I^o chambre civile, 17 février 2011. Le transporteur prétendait que le chèque s'était perdu.

Si l'arrangement amiable est impossible à obtenir, on s'acheminera vers le contentieux.

2. La médiation

Le droit moderne affectionne le recours à la médiation. Ne serait-ce que pour désengorger en partie le rôle des juridictions étatiques.

Le code de procédure civile, aux articles 131-1 à 131-15, consacre des dispositions à la médiation.

Le juge est saisi du litige, il peut désigner, avec l'accord des parties, une tierce personne pour entendre les parties, confronter leurs points de vue, le tout pour permettre de trouver une solution au conflit. Le juge n'est pas dessaisi. La médiation s'exerce. Le médiateur informe le juge pour indiquer si les parties sont ou non parvenues à une solution au conflit. Si c'est le cas, le juge homologue l'accord, article 131-12 CPC. Sinon l'affaire sera rappelée à l'audience, l'affaire revient devant le juge. Le médiateur est rémunéré.

Les dispositifs propres aux litiges de consommation

Ces dispositifs peuvent intéresser les passagers des transports aériens désormais envisagés comme des consommateurs de voyages.

Il est possible que le transporteur aérien participe au RELC, règlement extra judiciaire des litiges de consommation.

Le droit européen a apporté plusieurs dispositions pour faciliter, par voie extra judiciaire, le règlement en ligne des litiges de consommation. Il s'agit des litiges concernant des obligations contractuelles découlant de contrats de vente ou de service en ligne. Le demandeur formule une plainte électronique en ligne, le défendeur est informé de la plainte, il existe des entités habilitées à traiter de tels litiges, les intéressés se mettent d'accord pour confier le litige à une entité. Ces textes concernent aussi bien les contestations internes que les litiges transfrontières.

Le règlement n° 524/2013 prévoit la création d'une plate-forme de règlement en ligne des litiges, pour résoudre les litiges en matière d'obligations contractuelles découlant de contrats de vente ou de service en ligne.

Directive 2013/11 du 21 mai 2013 relative au règlement extra-judiciaire des litiges de consommation

Le règlement 2015/1051 du 1^{er} juillet 2015 définit les modalités d'exercice des fonctions de la plate-forme de règlement en ligne des litiges, RLL.

L'ordonnance n° 2015-1033 du 20 août 2015 est relative au règlement extra judiciaire des litiges de consommation, elle transpose en France la directive.

Il s'agit de régler les différends relatifs à l'exécution du contrat.

Le professionnel doit permettre au consommateur de recourir à une procédure de médiation. Le législateur exprime sa préférence en faveur des médiateurs publics sectoriels.

S. Bernheim- Desvaux, Contrats Concurrence Consommation, octobre 2015, étude 11.

Le décret n° 2015-1382 du 30 octobre 2015 est relatif à la médiation des litiges de la consommation.

Ce mécanisme pourrait être utilisé en matière de mauvaise exécution d'un contrat de transport aérien, il fait en partie double emploi avec le rôle dévolu aux ONA et en France au bureau des passagers fonctionnant au sein de la DGAC.

3. La conciliation

Art. 128 à 131 du code de procédure civile.

Les parties peuvent se concilier durant l'instance, d'elles-mêmes ou à l'initiative du juge. La conciliation peut être déléguée à un conciliateur de justice. S'il y a accord, il est consigné dans un procès-verbal.

Les conciliateurs de justice ont pour mission, à titre bénévole, de rechercher le règlement amiable d'un différend, article R. 131-12 du code de l'organisation judiciaire.

La loi Taubira / Urvoas de modernisation de la justice du 18 novembre 2016, article 4, imposait, lorsque le montant de la demande ne dépassait pas 4000 euros et que le demandeur envisageait de saisir le tribunal d'instance par déclaration au greffe, le recours à la tentative de conciliation menée par un conciliateur. Cette tentative devait être menée, sous peine d'irrecevabilité de la demande, avant la saisine du tribunal d'instance. Il s'agit de lutter contre l'encombrement du rôle des tribunaux étatiques. Le conciliateur de justice prendra peut-être ainsi figure d'un juge de paix. La procédure proprement contentieuse et juridictionnelle ne viendra dans un second temps qu'en cas d'échec de la conciliation.

La loi Belloubet du 23 mars 2019 amplifie le phénomène en donnant une nouvelle rédaction de l'article 4 de la loi du 18 novembre 2016.

Lorsque la demande tend au paiement d'une somme n'excédant pas un certain montant

Ou est relative à un conflit de voisinage,

La saisine du TGI (lire tribunal judiciaire à partir de 2020) doit,

À peine d'irrecevabilité que le juge peut prononcer d'office,

Être précédée,

Au choix des parties,

D'une tentative de conciliation menée par un conciliateur de justice,

D'une tentative de médiation ...,

Ou d'une tentative de procédure participative,

Sauf :

1° Si l'une des parties au moins sollicite l'homologation d'un accord ;

2° Lorsque l'exercice d'un recours préalable est imposé auprès de l'auteur de la décision ;
3° Si l'absence de recours à l'un des modes de résolution amiable mentionnés au premier alinéa est justifiée par un motif légitime, notamment l'indisponibilité de conciliateurs de justice dans un délai raisonnable ;
4° Si le juge ou l'autorité administrative doit, en application d'une disposition particulière, procéder à une tentative préalable de conciliation.

Un décret définit les modalités d'application du présent article,

Notamment les matières entrant dans le champ des conflits de voisinage

Ainsi que le montant en-deçà duquel les litiges sont soumis à l'obligation mentionnée au premier alinéa.

Toutefois, cette obligation ne s'applique pas aux litiges relatifs à l'application des dispositions mentionnées à l'article L. 314-26 du code de la consommation, (crédit à la consommation, crédit immobilier)

Il s'agit de lutter contre l'encombrement des tribunaux étatiques face à un contentieux de masse concernant des affaires que la loi juge d'intérêt mineur.

Les tribunaux ne devraient ainsi être saisis qu'en cas d'échec de la conciliation ou de la médiation.

(Quid lorsque les adversaires demeurent à des centaines de km de distance ? La conciliation ne peut fonctionner que si les adversaires résident dans la même région. Quid en matière aérienne si un passager de Brest ou de Perpignan réclame une somme d'argent à un transporteur ayant son siège ou sa succursale à Paris ? Se déplacera-t-il à Paris pour converser ?)

Le conciliateur se devra de raisonner les adversaires et tenter discrètement de leur faire entendre raison. S'il est talentueux les adversaires se mettront d'accord.

Si les positions des adversaires sont trop éloignées, la conciliation échouera.

4. L'arbitrage

Le contentieux est alors réglé, non par le juge étatique, mais en dehors du prétoire par un juge privé, l'arbitre.

Hors Varsovie et Montréal

Le contrat pourrait éventuellement comporter une clause compromissoire, qui pourrait être efficace du moment que le contentieux ne relève pas de la convention portant droit uniforme.

Varsovie et Montréal

La clause compromissoire est par prétérition interdite, dans le système de Varsovie ou de Montréal, dans le transport de passagers.

Le litige né, le compromis d'arbitrage est cependant envisageable.

La clause compromissoire est revanche rendue licite dans le transport de fret par l'art. 34 CM. Elle doit être conclue par écrit. Les parties au contrat de fret stipulent à l'avance que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la CM sera réglé par arbitrage. Elles n'ont pas le libre choix du siège de l'arbitrage éventuel. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33. Le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la CM, il ne pourra donc statuer comme amiable compositeur.

Ces dispositions restrictives soucieuses d'assurer la protection de l'expéditeur cèdent, la perte ou l'avarie survenue.

Ces dispositions propres à l'arbitrage en matière de transport aérien ne suscitent guère de jurisprudence, il faudrait en conclure que le recours à l'arbitrage est, en matière de transport aérien de fret, soit paisible, soit plus vraisemblablement exceptionnel.

Philippe Delebecque, Transport et arbitrage : état des lieux, novembre 2015, à lire sur le site de la chambre arbitrale maritime de Paris, Documentation, Miscellanées.

Sous-Section II. Le contentieux porté en justice

L'affaire est portée devant les tribunaux étatiques.

Les victimes risquent de devoir patienter plusieurs années avant d'obtenir l'indemnisation complète à laquelle elles ont droit, en particulier en cas d'accident mortel et lorsque subsiste l'incertitude sur les causes de l'accident.

§ I. Les titulaires du pouvoir d'action

A. Les demandeurs

L'article 29 exprime l'exclusivisme du système de la CM en édictant :

» Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit ... ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention (de Montréal) «.

L'article 29 ajoute cependant « *sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs* ».

Si la CM entend défendre la primauté du dispositif qu'elle édicte, l'article 29 indique nettement que la convention internationale ne fixe pas de normes directes - sauf celles relevant de l'évidence - quant à la détermination des justiciables habilités à agir au prétoire. C'est le droit local qui est compétent.

S'agit-il du droit qui gouverne le fond ou du droit qui gouverne la procédure ?

Certains auteurs se prononcent en faveur de la loi qui gouverne le fond, telle qu'elle est désignée par le système de solution des conflits de lois.

D'autres estiment que la recevabilité de l'action relève tout autant du droit judiciaire privé que du droit régissant le fond.

Si on adopte ce point de vue, il faut s'en tenir à l'article 33 § 4, qui dispose que la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire. C'est la loi procédurale, donc la lex fori, qui apprécierait si la demande est recevable, si l'intéressé a qualité et intérêt pour agir. Telle est l'opinion de M. Chassot.

Cf. Dominique Bureau et Horatia Muir Watt, Droit international privé, tome I, Thémis, PUF, n°189 et suivants, selon lesquels la loi gouvernant le fond a une vocation importante pour apprécier qui a qualité pour agir, alors que la condition d'un intérêt né et actuel relèverait de la lex fori. Un arrêt de la 1^o chambre civile de la Cour de cassation du 14 avril 2010 a toutefois affirmé que les principes du droit français régissant l'action en justice s'appliquent à toute instance introduite en France, quelle que soit la loi gouvernant le fond du litige.

On risque ainsi de devoir tenir compte des indications aussi bien de la loi qui gouverne le fond que de la loi procédurale, il y aurait un cumul de conditions pour apprécier la recevabilité de l'action émanant d'une victime prétendue.

La disposition conventionnelle est générale et concerne aussi bien le dommage corporel que les pertes aux bagages et aux marchandises et les retards.

I. Dans le transport de passagers

Il faut distinguer selon la nature du dommage subi par le passager.

a) Le dommage corporel

Qui dispose du droit d'action ?

Ce sont les personnes qui ont intérêt et qualité pour agir en France.

i. Le passager blessé durant le transport aérien est incontestablement habilité à mettre en cause la responsabilité du transporteur en exerçant l'action en responsabilité ordinairement contractuelle. Le principe est exprimé tant par le droit uniforme que par le droit national. S'il a été grièvement blessé, il est possible qu'il meure en cours d'instance. Ses héritiers recueillent l'action.

Même si les dispositions de la CM ne mettent aucun obstacle à l'action intentée par le passager, il est admis en jurisprudence que le passager ne possède pas le monopole de l'action. L'action du fait d'un dommage corporel subi dans le cadre d'un déplacement aérien n'est pas réservée par la CM au seul passager.

D'autres personnes désignées par le système étatique compétent reçoivent qualité pour agir aux termes du droit interne applicable.

ii. Peuvent agir les héritiers du passager tué ou mourant des suites de ses blessures, qui reçoivent par l'action successorale les droits du défunt. L'indemnisation au titre du préjudice d'angoisse de mort imminente profite en fait aux héritiers, voir l'article de Cécile Pellegrini, *Le préjudice d'angoisse de mort imminente, Responsabilité civile et assurances*, n° 10, octobre 2015, étude 9, la note 10 cite certaines décisions rendues en matière d'accidents aériens.

iii. Les victimes par ricochet (par l'action en responsabilité délictuelle) (1° Civile, 28 oct. 2003 : elles ne bénéficient pas d'une stipulation pour autrui implicite, P.A. déc. 2003, n° 255 p. 11 note Pascal Ancel) (le tiers à un contrat peut invoquer sur le fondement de la responsabilité délictuelle un manquement contractuel dès lors que ce manquement lui a causé un dommage, Cour de cassation, Assemblée plénière, 6 octobre 2006, D. 2006.2825 note Geneviève Viney)

iv. Les associations de défense des victimes d'accident survenu dans les transports collectifs, art. 2-15 du code de procédure pénale, peuvent se constituer partie civile devant la juridiction répressive. Un agrément donné par le garde des sceaux est nécessaire. Une condition est posée pour l'exercice de l'action civile : il faut que l'action publique ait été mise en mouvement par le ministère public ou par la partie lésée.

v. La Sécurité Sociale au titre de son recours propre compte et des frais médicaux engagés, compte tenu des blessures du passager

vi. L'État du chef des indemnités payées aux fonctionnaires

vii. Le Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et autres infractions, subrogé dans les droits de la victime, art. 706-11 CPP

viii. L'agence ou l'organisateur de voyages ayant désintéressé la victime

ix. L'assureur en cas d'assurance de dommage subrogé dans les droits de la victime indemnisée par ses soins

On cite toujours l'arrêt de la cour de Paris du 3 février 1971 avec la note de Madame Simon-Depitre à la Revue critique de DIP 1972.274.

Voir Karine Parrot, *L'interprétation des conventions de DIP*, n° 663 et la note.

La convention est muette sur cette question de l'accès au prétoire de l'assureur ayant indemnisé en tout ou en partie la victime du dommage. La solution fixant le sort du créancier subrogé est commandée par le droit interne compétent, qui pourrait être la loi gouvernant le contrat de transport, la loi gouvernant le contrat d'assurance ou la loi gouvernant la procédure.

On verra infra que la Cour de cassation, dans un important arrêt de la première chambre civile du 4 mars 2015, considère, en application de la CV, que l'appel en garantie émanant du constructeur aéronautique actionné en responsabilité par les victimes par ricochet pour défaut prétendu du produit à l'encontre du transporteur ne relève pas du champ d'application de la CV. Le constructeur qui exerce une action personnelle contre le transporteur ne se présente pas comme une victime de l'accident mortel, il ne se place pas dans la catégorie des victimes mais dans celle hypothétique des auteurs ou des co-auteurs du dommage, même s'il entend pour s'exonérer en tout ou en partie de sa propre responsabilité établir celle du transporteur. Cette jurisprudence fait le jeu des constructeurs, elle est défavorable aux transporteurs qui pouvaient croire bénéficier de façon absolue du statut protecteur que leur confère le régime de responsabilité inscrit dans la convention portant droit uniforme. Il y a là un recul du particularisme du droit aérien au profit d'un certain retour au droit commun. La solution n'est pas unanimement appréciée. Elle est, semble-t-il, neutre en ce qui concerne les victimes. Si la faute du constructeur est établie, elles obtiendront de sa part, si le droit compétent l'admet, une réparation intégrale. Si elle est déniée, elles ne disposent que de l'action exercée sur le fondement de la CV contre le transporteur et d'une réparation plafonnée. L'appel en garantie ne concerne que les relations entre les supposés co-responsables co-auteurs du dommage. La cour refuse de voir dans l'action exercée dans le cadre d'un appel en garantie une action en dommages-intérêts exercée par la victime d'un dommage aérien. Il n'en demeure pas moins que dans un tel contexte le constructeur met en cause la

responsabilité du transporteur en prétendant qu'il est en tout ou en partie l'auteur imprudent ou négligent d'un transport ayant tourné à la catastrophe. Le transporteur pouvait croire à bon droit que la CV lui servait de bouclier et que son comportement ne pouvait être apprécié que dans le seul cadre de la convention internationale.

b) Le retard du passager

L'action du passager est recevable, il a qualité et intérêt. Ce point ne devrait pas pouvoir être contesté.

L'action des subrogés et cessionnaires est recevable.

Quid de l'action exercée par un non passager qui subit un dommage propre du fait du retard infligé au passager ? Ainsi la société victime du retard subi par son dirigeant ou l'un de ses salariés lors d'un déplacement professionnel.

Il convient de distinguer selon que l'employeur ou l'entreprise a été ou non partie au contrat de transport.

1° cas. L'entreprise, partie au contrat de transport, a acheté le billet pour le compte d'autrui. C'est l'employeur lui-même (ou l'Administration) qui a été partie au contrat de transport et où ses agents et subordonnés ont été victimes d'un retard, ce retard causant un préjudice à l'employeur.

La CJUE a eu à statuer dans une telle espèce, où l'employeur ne se présentait non comme un tiers, victime d'un préjudice par ricochet, mais comme le cocontractant du transporteur et comme tel partie au contrat de transport. La haute juridiction lituanienne interroge le 18 septembre 2014 la CJUE par le biais d'une demande de décision préjudicielle, C-429/14, Air Baltic. Un retard est constaté sur un vol. Le passager est un salarié, l'employeur a du fait de ce retard été dans l'obligation d'engager des dépenses supplémentaires comme le paiement à son salarié d'indemnités journalières de mission. La juridiction demande si l'action en responsabilité formée par l'employeur contre le transporteur aérien trouve son fondement sur les dispositions de la CM ou si celui-ci à défaut peut agir sur le fondement du droit national.

Nous pensons que l'employeur ne pouvait être accueilli au prétoire que si le droit national compétent lui donnait qualité et intérêt pour agir, la CM ne posant pas de règle précise en ce domaine. Nous estimions que si l'employeur était admis à agir, il ne le pouvait en revanche qu'en fondant son action sur la convention de Montréal. Celle-ci est appelé à régir toute action tendant à assurer l'indemnisation d'un dommage ressenti du fait du retard. L'exclusivisme varsovien et maintenant montréalais interdit au demandeur déclaré recevable en sa demande de faire appel au droit interne.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 17 février 2016, Semaine Juridique G, 22 février 2016, 236, obs. Dominique Berlin ; Gazette du Palais du 29 mars 2016, n° 13, p. 23, note P. Dupont et G. Poissonnier ; Juris tourisme 2016, n° 185, p. 11, obs. Delphine Castel ; D. 2016.1396 obs. Kenfack ; RTD Européen 2017.252 observations Loïc Gard.

Il ressort des faits que le contrat de transport n'avait pas été conclu par les agents d'un service d'enquêtes de l'État lituanien, mais par le service lui-même. Ce service avait conclu le contrat, ses agents étant parvenus à destination, depuis Vilnius, via Riga et Moscou, à Bakou, avec un retard de 14 heures, il avait été contraint de payer des frais supplémentaires à ses subordonnés, il avait dû leur payer des indemnités journalières, le service réclamait au transporteur 338 euros ! Le transporteur prétendait que le service d'enquêtes ne pouvait engager la responsabilité du transporteur, celle-ci ne pouvant être invoquée que par les seuls passagers. Le service d'État, solvens du prix des billets, est admis au prétoire par la CJUE en sa qualité de cocontractant. Il est un consommateur, il est victime d'un préjudice résultant du retard subi par ses agents. L'absence de référence dans la CM aux personnes qui recourent aux services d'un transporteur aérien en vue de faire transporter leurs employés, en tant que passagers, ne saurait être comprise comme excluant du champ d'application de cette convention ces personnes et, par voie de conséquence, les dommages que celles-ci sont susceptibles de subir à ce titre.

L'article 19 CM est applicable non seulement au dommage subi par un passager, mais également à celui subi par une personne en sa qualité d'employeur ayant conclu, avec un transporteur aérien, un contrat de transport international visant à faire transporter des passagers qui sont ses employés. L'arrêt considère implicitement que la CM - qu'il interprète et applique - attribue le droit d'action à la personne morale

contractante pour agir à la suite du retard subi par ses subordonnés, il ne fait nullement place à la compétence de la loi nationale gouvernant le fond ou celle relative à la procédure. Il élargit la capacité normative de la CM.

(Lorsque l'article 22 CM prévoit la limitation de réparation propre au retard, il désigne le dommage subi par des passagers. Dans une interprétation littérale, on aurait pu soutenir, soit que le dommage réparable était uniquement le dommage subi par les passagers et non celui souffert par un contractant non passager, soit que la limite de responsabilité n'était opposable qu'aux seuls passagers et non au contractant non passager !)

2° cas. Le dirigeant social ou le salarié, partie contractante

C'est l'hypothèse distincte où les dirigeants, cadres, salariés, subordonnés, en mission ont contracté en personne - même si c'est l'entreprise qui a pris en charge le prix du déplacement d'affaires - et ont été victimes d'un retard. L'employeur, la société, l'Administration subit un préjudice matériel quelconque du fait du retard de ses agents, elle doit leur payer par exemple des nuits d'hôtel supplémentaires. L'employeur, au titre de ce préjudice par ricochet, peut-il obtenir des dommages intérêts de la part du transporteur, alors qu'il est un tiers au contrat ? Cette action est-elle soumise à la convention de droit uniforme ou au droit national de la responsabilité extra contractuelle ?

C'est a priori le droit national qui confère ou qui refuse à ce tiers le droit d'action, le droit uniforme ne posant pas de règle en ce domaine. S'il est reconnu, l'action en réparation devrait se trouver, au nom de l'exclusivisme montréalais, soumise à la CM.

c) La perte ou le retard des bagages

L'art. 17, § 3, CM envisage l'action du passager.

Les bagages n'appartiennent pas forcément au passager, le propriétaire des bagages perdus ou endommagés peut-il agir contre le transporteur ?

L'assureur qui indemnise le passager, victime d'une perte ou d'une avarie, est subrogé dans les droits de l'accipiens et peut agir contre le transporteur, cf. affaire Finnair.

II. Dans le transport de marchandises

La LTA est émise, en trois originaux, par l'expéditeur. Article 7 CM.

Le premier original est pour le transporteur, il est signé par l'expéditeur, ainsi identifié.

Le second original est pour le destinataire, signé par le transporteur et par l'expéditeur. Il semble ressortir de l'art. 12 CM qu'il existe un destinataire initialement désigné.

Le troisième exemplaire est signé par le transporteur, remis par le transporteur à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

La jurisprudence française acquise sous l'empire de la convention de Varsovie réserve le bénéfice de l'action en réparation

- à l'expéditeur inscrit sur la LTA ainsi qu'
- au destinataire inscrit sur la LTA.

Com. 13 mars 2007, Bull. civ. 2007. IV. n° 88, Rapport annuel de la Cour de cassation : celui qui s'est engagé à exécuter un transport aérien ne peut être attrait en responsabilité que par les seuls, expéditeur et destinataire, inscrits sur la lettre de transport aérien.

Elle fait de cette action une action attirée.

La solution a le mérite, même si son fondement textuel est douteux, de la simplicité et de réduire le nombre des titulaires du droit d'action. D'autant que l'expéditeur ou le destinataire réel dispose ordinairement d'un recours contre celui qui détient le droit d'action.

Quid sous l'empire de la convention de Montréal ?

On relève certaines décisions qui maintiennent l'ancienne solution.
Chambéry, 8 septembre 2015, BTL 2015 n° 3566 : un transport de chaussures d'Inde en France, dommage par moisissure, durant la phase d'entreposage. Avarie totale. Il y a un commissaire chef de file, RDE, qui a pris un sous-commissionnaire, Geodis, qui a choisi le transporteur. Le commissaire chef de file est assigné, il appelle en garantie le sous-commissionnaire, le recours est admis. Le commissaire a également assigné le transporteur aérien, Cathay Pacific. Ce recours est rejeté, le nom du commissaire principal ne figure pas sur la LTA ni comme expéditeur ni comme destinataire. La demande du commissaire principal contre le transporteur aérien est irrecevable.

Le maintien de cette jurisprudence forgée sous l'empire de la C.V. est cependant contesté, obs. Tilche, BTL 2013.12
La jurisprudence des juges du fond est souvent en dissidence, Lyon, 11 avril 2013, précité, la personne mentionnée comme Notifly (personne à aviser) sur la LTA est destinataire réel, elle est partie au contrat de transport, elle a la qualité requise en cas de vol des meubles pour agir contre le transporteur.

Certaines jurisprudences étrangères confèrent le droit d'action à l'expéditeur réel et au destinataire réel, ou au propriétaire de la marchandise, même non mentionnés sur la LTA. Ce serait le cas de la jurisprudence anglaise, australienne et néo-zélandaise, mais non de la jurisprudence américaine.

La CM autoriserait la solution extensive, la détermination des titulaires de l'action en responsabilité étant désormais abandonnée à la lex fori déterminant qui détient qualité et intérêt pour agir, cf. L. Chassot, *op.cit.*, p. 201

Les personnes subrogées dans les droits des précédents et les cessionnaires de la créance de réparation disposent également du droit d'agir :

L'assureur qui indemnise son client dont le nom est mentionné sur la LTA et qui est subrogé dans les droits de la victime est habilité à agir en justice

(Voir l'arrêt de la 1^o chambre civile du 14 avril 2010, n° 08-70229, rendu apparemment en matière de transport terrestre. Les ordinateurs Apple n'ont jamais été retrouvés. Agit en justice contre le sous-transporteur une société qui est un « assureur » intervenant au nom des co-assureurs, titulaire d'un mandat général pour agir en justice devant les juridictions pour le compte de ses mandantes. Cette société se présente en France en produisant aux débats des pouvoirs rédigés en termes généraux, ces mandats généraux ne satisfont pas aux principes régissant l'action en justice devant les juridictions françaises qui s'appliquent à toutes les instances introduites en France quelle que soit la loi gouvernant le fond du litige ou la loi en vertu de laquelle le demandeur indique agir pour le compte d'autrui. Faute de justifier d'un mandat spécial de chacun de ses mandants, la société allemande était irrecevable à agir en France contre le transporteur)

Le commissaire de transport subrogé dans les droits de l'expéditeur inscrit sur la lettre.

Le commissaire principal bénéficiaire d'une cession de droit émanant du sous-commissaire pourrait agir contre le transporteur, si une cession valable de droit est produite.

Chambéry, précité, 8 septembre 2015, la cession de droit est en l'espèce inefficace, le salarié n'ayant pas délégation.

B. Les défendeurs

Les transporteurs

Ex. 1^o Civile 26 janvier 2012, billets délivrés par Air France, qualifié de transporteur contractuel, le vol devait être organisé par KLM transporteur de fait, une panne, vol annulé, le passager prend un avion d'Air France de Toulouse à

Paris, un avion de l'Aeroflot, transporteur de fait ou effectif, entre Paris et Saint Petersburg.

La situation en présence de transporteurs successifs : quel transporteur la victime doit-elle assigner ?

L'art. 36 § 2 CM donne une solution en matière de transport de personnes. Le passager recourt contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit. Le passager peut également recourir contre le premier transporteur, si celui-ci par une stipulation expresse, avait assuré la responsabilité pour tout le voyage.

L'art. 36, § 3, concerne les bagages et le fret.

Les solutions sont plus éclectiques en ce qui concerne le transport des bagages.

Le passager (voyageur) dispose d'un recours contre le premier transporteur, le passager qui a droit à la délivrance peut recourir contre le dernier transporteur. Le passager peut également agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel se sont produits la destruction, la perte ou le retard des bagages. Voir l'art. 36 § 3 CM.

Les solutions sont similaires en matière de transport de fret. L'expéditeur a un recours contre le premier transporteur. Le destinataire qui a droit à la délivrance de la marchandise a un recours contre le dernier transporteur. L'expéditeur et le destinataire peuvent également agir contre le transporteur qui a effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Art. 36 § 3.

L'art. 36 § 3 prévoit à la fin que ces transporteurs (le premier, le dernier, le transporteur s'ayant effectué le transport au cours duquel le sinistre s'est réalisé) seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Le transporteur de fait ou transporteur effectif.

Ce peut être une hypothèse de sous-traitance.

Les obligations prévues par le règlement 261/2004 du 11 février 2004 pèsent sur le transporteur aérien effectif.

L'assureur du transporteur

La responsabilité des préposés et des mandataires du transporteur.

Si un commissionnaire ou une agence est intervenu dans la conclusion du contrat, la victime a toujours la possibilité d'agir directement contre le transporteur. Le client peut préférer assigner simultanément l'organisateur de voyages ou le commissionnaire au côté des transporteurs contractuel et de fait. Le demandeur dispose d'une certaine liberté dans le choix de ses armes.

Nous traitons dans ce développement de la responsabilité civile du transporteur aérien du fait d'un incident ou d'un accident dans l'exécution du contrat de transport aérien. Les victimes pourraient avoir, dans certaines hypothèses, la tentation de mettre en cause parallèlement la responsabilité civile des agents, préposés et salariés du transporteur ayant joué un rôle causal dans la réalisation du dommage. L'hypothèse est exceptionnelle, la victime s'adresse en général au transporteur qui en principe assure et solvable.

L'article 30 de la CM ne consacre pas moins de trois paragraphes à l'action intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la CM.

Cette action, du moins en France, trouve son fondement sur le terrain délictuel. Le passager, l'expéditeur n'a pas de relation contractuelle directe avec les pilotes, les agents au sol, les bagagistes, les manutentionnaires liés par contrat avec le transporteur. L'art. 30 parle de préposés ou de mandataires mis en cause par la victime. Il peut s'agir aussi bien de salariés dépendants que d'entrepreneurs indépendants. Ils sont poursuivis pour de faits dommageables, alors qu'ils étaient

dans l'exercice de leurs fonctions.

La CM ne prévoit pas un régime d'ensemble de la responsabilité du préposé, elle n'édicte que des règles ponctuelles, elle le fait seulement bénéficier de la limite de réparation et du délai biennal de déchéance. Il bénéficie du régime profitant au transporteur. Il s'exonère quand le transporteur le pourrait.

Le préposé ou le mandataire actionné par le passager ou l'expéditeur *pourra* se prévaloir des *conditions* et des *limites* de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la CM.

Il ne semble pas en revanche que la victime puisse opposer au préposé les conditions du régime de Montréal.

Les dispositions de la CM propres au préposé sont des dispositions de faveur et non de rigueur.

On imagine mal que le préposé assume une responsabilité de plein droit en cas de survenance du dommage. Le principe de responsabilité pesant sur le préposé ou le mandataire relève du droit interne. On sait qu'en droit interne français la responsabilité du salarié ne peut être engagée que dans une limite étroite, sinon il bénéficie d'une sorte d'immunité. Le préposé est en droit, semble-t-il, d'invoquer le statut protecteur que la CM fait au transporteur quand son intérêt est de s'en prévaloir, il peut s'exonérer quand le transporteur le peut.

Le paragraphe 2 reprend la même solution en précisant qu'en cas de condamnation commune le montant total de la réparation pouvant être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires ne doit pas dépasser les dites limites prévues par la convention.

Le paragraphe 3 envisage l'incidence du dol ou de la faute inexcusable du préposé ou du mandataire.

Le préposé ou mandataire ne peut pas en principe, en cas de faute dolosive ou confinant au dol, se prévaloir des limites prévues par la convention : en cas de retard, en cas de perte des bagages.

Ce § 3 fait cependant une exception pour le transport de marchandises. Si on prend le texte à la lettre, il signifie que si un salarié ou un manutentionnaire vole, dissipe et détourne la marchandise transportée, il bénéficie de la limite de 19 DTS par kilo, il encourt peut-être une peine de prison ou de confiscation, mais s'il est solvable il peut conserver une bonne partie de la valeur de son butin. Une telle solution heurte les sentiments élémentaires de justice. On aurait pu estimer qu'en ce cas le juge ferait appel aux principes juridiques supérieurs et qu'il écarterait l'invocation de la limite de réparation. *Dolus omnia corrumpit, furtum omnia corrumpit*, disaient les Anciens. La convention de Montréal est certes dotée d'une autorité certaine, elle n'est cependant qu'une pièce de l'ordonnement juridique général. On ne peut la lire comme se suffisant à elle-même. Les grands principes juridiques la transcendent. La chambre commerciale n'a pas été séduite par un tel argumentaire dans une espèce opposant un expéditeur à Air France ; la chambre commerciale, n° 13-28846, n'écarte pas, dans un arrêt précité du 30 juin 2015, en cas de dol du transporteur, la limite d'indemnisation de 19 DTS par kilo. On pourrait souhaiter que le juge répressif puisse ordonner la restitution à la victime de la chose volée ou détournée et qu'il s'évade alors, saisie de l'action civile, d'un exclusivisme montréalais pour une fois infondé.

§ II. La compétence juridictionnelle

Devant quelle juridiction le demandeur en responsabilité aérienne est-il habilité en cas de litige à porter son action contre le transporteur ?

La matière est particulièrement embrouillée, le demandeur doit faire preuve de perspicacité, car le transporteur fort aguerri risque de soulever pour le désarçonner l'exception d'incompétence de la juridiction saisie.

Tout dépend largement si le demandeur fonde son action sur le droit interne, sur le droit consumériste européen ou sur la convention qui porte droit uniforme. Si le litige présente un aspect de droit international, il faudra se demander quel est l'ordre juridictionnel étatique qui a aptitude à connaître du litige. Il peut d'ailleurs y en avoir plusieurs. Une fois déterminé l'ordre juridictionnel étatique affirmant sa compétence, il convient de trancher ce qui relève de la compétence d'attribution et de la compétence territoriale.

Il faut également se demander si le contrat de transport peut déroger aux règles en matière de compétence et s'il peut contenir valablement une clause d'élection de for, plus ou moins imposée au passager consommateur.

Sous - Paragraphe I. La compétence internationale directe et la compétence territoriale

Si le litige est international, il faut se demander quel est l'ordre juridictionnel national qui est compétent pour connaître du litige.

Que le litige soit de dimension interne ou porteur d'un élément d'extranéité, une fois déterminé l'ordre juridictionnel compétent, il convient de déterminer au sein de l'ordre juridictionnel national compétent quel est, parmi les juridictions répandues dans cet État, le tribunal devant lequel le demandeur devra (ou pourra) porter son action.

Le demandeur doit se montrer prudent dans le choix opéré, car la compagnie aérienne pour faire traîner le procès risque d'invoquer l'incompétence de la juridiction saisie.

Le choix de la juridiction est largement déterminé par l'objet et le fondement de la demande.

La recherche du droit judiciaire applicable est souvent complexe, car l'interprète doit faire appel au droit uniforme mondial, au droit processuel européen ainsi qu'au droit judiciaire français.

Il existe, en matière de compétence judiciaire transfrontière, un grand texte de droit européen, le **règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012**, qui est la nouvelle version du règlement de **Bruxelles I**.

Ce règlement de 2012 a remplacé, en ce qui concerne des litiges ouverts à compter du 10 janvier 2015, le règlement n° **44/2001** du 22 décembre 2000.

Le règlement européen réserve explicitement le jeu des conventions internationales ainsi que celui du droit spécial.

Il contient un chapitre VII Relations avec les autres instruments

Article 67

Le présent règlement ne préjuge pas de l'application des dispositions qui, *dans des matières particulières*, règlent la compétence judiciaire ... et qui sont contenues dans *les actes de l'Union* ...

La CM est une convention internationale ratifiée par l'UE, c'est donc un acte de l'Union posant des règles de compétence dans la matière de la responsabilité du transporteur aérien international, son autorité est donc supérieure aux dispositions contenues dans le règlement. Le droit spécial uniforme prévaut.

Le règlement contient également un article 71, mais celui-ci est étranger à notre problème.

Le présent règlement n'affecte pas les conventions auxquelles les États membres sont parties et qui, *dans des matières particulières*, règlent la compétence judiciaire ...

Cette disposition ne concerne pas l'application de la CM, à laquelle l'Union est partie. L'article 71 ne concerne que les conventions auxquelles les États sont parties contractantes, alors que l'Union ne l'est pas. L'UE est partie à la CM.

L'article 71 pourrait cependant concerner les hypothèses où on continue à faire application de la CV à laquelle l'UE n'est pas partie, ainsi que peut-être le contentieux en matière de fret soumis à la CM mais qui ne relève pas de la compétence de l'UE, l'UE a ratifié la CM, mais celle-ci est un accord mixte.

Voir à propos du concours entre la CMR et le règlement n° 44/2001, CJUE 19 décembre 2013, C-452/12, Revue des contrats, juillet 2014 n° 2, p. 251, note Édouard Treppoz. Voir infra.

La césure pourrait consister à opposer les situations où la CM est applicable directement ou par ricochet, la CM contenant des dispositions concernant la compétence des juridictions, aux situations où on fait appel à des dispositions de droit commun ou de droit consommériste ne relevant pas droit uniforme mondial.

Il nous faudra cependant in fine nous demander quelles sont les règles de compétence à appliquer lorsque le demandeur, en particulier en cas de retard, fonde sa demande en indemnisation aussi bien sur les solutions découlant de l'interprétation du règlement communautaire de 2004 que sur celles découlant de la convention de Montréal.

Sandrine Clavel, Le passager aérien est-il un consommateur comme les autres ? Réflexions inspirées par le droit à l'accès effectif à un tribunal, Mélanges Philippe Neau-Leduc, p. 231-241.

I. Les contentieux ne relevant pas de la compétence de la convention de Montréal

C'est l'hypothèse où le demandeur ne fonde pas sa demande sur la CM. Il n'y est pas contraint. L'exclusivisme montréalais ne s'exerce pas en une telle hypothèse, l'action de la victime ne relevant pas de la CM. Elle ne se prévaut ni d'une lésion corporelle ni d'un dommage résultant d'un retard.

A. Le contentieux relevant du seul droit interne

Il s'agit d'un contentieux interne dépourvu d'éléments d'extranéité ou d'un contentieux international portant sur des points non réglés par le droit uniforme ou par le droit européen.

Il convient a priori de faire application des dispositions du code de l'aviation civile ainsi que du code de procédure civile et du code de la consommation, prévoyant à l'article R. 631-3, " Le consommateur peut saisir à son choix, soit l'une des juridictions compétentes en vertu du CPC, soit la juridiction du lieu où il demeurait au moment de la conclusion du contrat ou de la survenance du fait dommageable ".

. Contentieux relatif à un transport dans les limites de la France

Contentieux de droit commun

Exemple : le remboursement d'un billet : code de procédure civile et code de la consommation

Toulouse, 22 janvier 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, commentaire 67 par Philippe Delebecque, litige sur le remboursement d'un billet, application de l'art. L. 141-5 du code de la consommation, le consommateur a la faculté de saisir, outre les juridictions désignées par le code de procédure civile, la juridiction du lieu où il demeurait au moment de la conclusion du contrat ou de la survenance du fait dommageable. Achat du billet par internet : le lieu d'achat se situe sur l'ensemble du territoire où il est commercialisé.

Contentieux de la responsabilité aérienne : perte ou retard des marchandises dans un transport interne à la France : la CV ou la CM est inapplicable pour apporter la solution en matière de compétence territoriale, on applique la partie réglementaire du CAC qui donne les règles de compétence territoriale.

. Un contentieux à propos d'un transport comportant un élément d'extranéité.

Les arrêts que nous citons infra excluent la compétence, en matière de contrat de transport, du tribunal du domicile du consommateur. Même si le litige oppose des parties résidant dans le même État, le règlement Bruxelles I semble s'y opposer, du moins dans l'interprétation qu'en donne la Cour de cassation dans ses décisions du 22 février 2017, du moment que le litige concerne une prestation de transport excédant les limites du territoire national.

B. Le contentieux permettant l'appel au droit judiciaire européen, représenté par le règlement de Bruxelles I (Règlement n° 44/2001, version ancienne, et désormais par le règlement n° 1205/2012, nouvelle version)

Le règlement européen a pour objet de déterminer quelles sont les juridictions des États membres qui sont compétentes pour trancher un litige aérien ne relevant pas du droit uniforme.

Si le transporteur aérien assigné en justice ne conteste pas la compétence de la juridiction saisie par le passager demandeur, alors qu'il en aurait la possibilité, le pouvoir de juridiction pour trancher le différend ne pourra pas lui être contesté. On parle de prorogation tacite de compétence. Cf. article 26 du règlement de Bruxelles I, version de 2012, la

juridiction d'un État membre devant laquelle le défendeur comparaît est compétente.

Voir l'affaire OD c. Ryanair, C-646/18, initiée par une demande du Juzgado de lo Mercantil de Girona en date du 15 octobre 2018. Le demandeur avait apparemment porté sa demande devant la juridiction commerciale de Gérone, alors que la demande était normalement soumise à une procédure sommaire en raison de son montant limité. Nous présumons que la demande devait porter sur un incident de retard ou d'annulation de vol. La juridiction catalane demande si la prorogation tacite de compétence exige un élément objectif de connexité entre l'objet du litige ou le domicile de la partie requérante et la juridiction devant laquelle la demande est introduite. Autre élément, le droit processuel espagnol exclut dans une procédure sommaire comme celle en cause le jeu de la prorogation tacite de compétence, il y a une conciliation à opérer entre les dispositions du règlement européen et les indications données par le code espagnol de procédure civile. Arrêt le 11 avril 2019.

1°) Le contentieux dirigé contre les tour-opérateurs.

Évoquons le contentieux relatif aux agences de voyages offrant des voyages à forfait, où coexistent, pour un prix global, à la fois une composante de transport et une composante hôtellerie. Le client en sa qualité de consommateur bénéficie, sur le fondement du règlement Bruxelles I, d'une situation privilégiée lui permettant d'assigner son adversaire devant la juridiction de son propre domicile.

Le règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000, comporte ou comportait en effet une section 4 intitulée « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ».

L'article 15 § 3 précise que les contrats de transport conclus pour un prix forfaitaire, combinant voyage et hébergement, relèvent de cette section.

En ce qui concerne l'article 16 § 1, il indique que l'action qu'intente le consommateur contre l'autre partie au contrat (en simplifiant, le professionnel), peut être portée soit devant les tribunaux de l'État sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant le tribunal du lieu où le consommateur est domicilié. Le consommateur bénéficie de la part du droit européen d'une option de compétence, il peut s'il le veut assigner son adversaire devant son propre for, le forum actoris.

Voir à titre d'exemple l'arrêt Malartic de la CJUE, C-478/12, du 14 novembre 2013, Revue critique de DIP, 2014, p. 639 note Christelle Chalais : deux époux, habitant à Bludenz dans le Vorarlberg en Autriche, ont « acheté » via internet un voyage à forfait en Égypte auprès d'une agence située à Munich en Allemagne. Il était spécifié que le voyage serait organisé par TUI ayant son siège social à Vienne en Autriche. Il y a eu une erreur sur l'identité de l'hôtel où les clients devaient séjourner à Hurghada. Les époux ont dû payer un supplément de plus de 1000 euros. Les époux poursuivent devant le tribunal de Bludenz, celui de leur domicile, l'agence de Munich et l'agence de Vienne. TUI conteste, prétendant qu'en ce qui la concerne c'est le tribunal de Vienne qui est compétent.

La juridiction de Bludenz est compétente pour connaître de l'action intentée contre l'agence ayant « vendu » le voyage. Elle est la juridiction du domicile des époux demandeurs consommateurs, qui ont ainsi la possibilité de plaider dans leur ressort. Elle est également compétente pour connaître de l'action intentée contre TUI. Le contentieux présente un élément d'extranéité. Il faut éviter deux procédures parallèles, l'une à Bludenz, l'autre à Vienne.

La CJUE fait application de l'article 16 § 1 du règlement n° 44/2001. La cour voit dans les deux agences des parties au contrat.

Le règlement révisé, n° 1215/2012, du 12 décembre 2012, comporte une solution similaire. Il comporte une section 4, ayant le même intitulé que celui figurant dans le règlement d'origine. L'article 17 détermine quels sont les contrats qui relèvent de ce chef particulier de compétence. On retrouve, pour les soumettre à la section 4, la mention, au § 3, des contrats qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement. L'article 18 § 1 donne une option de compétence au consommateur, entre les juridictions de l'État membre sur le territoire duquel est domicilié l'adversaire du consommateur et la juridiction du lieu où le consommateur est domicilié, quel que soit le domicile du défendeur, pouvant ainsi être domicilié ou non dans un État membre de l'UE, ce qui est nouveau.

2°) Le contentieux, à l'encontre du transporteur aérien effectif, fondé sur le droit consommériste européen protecteur du passager consommateur en cas d'annulation de vol ou de retard important à destination

C'est l'hypothèse où le demandeur fonde sa demande sur le règlement européen n° 261/2004 du 11 février 2004 en matière de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard.

Il demande à bénéficier de l'indemnisation due par le transporteur effectif, auteur du défaut, qui la lui refuse.

Y a-t-il des particularités procédurales, lorsque le demandeur agit sur le fondement du droit européen, alors qu'il a été victime d'une annulation de vol ou d'un retard à destination de plus de 3 heures ?

Il est acquis que la CM est étrangère au débat. La CM ne régit pas l'annulation de vol.

La convention de Montréal est étrangère à l'octroi d'une indemnisation forfaitaire au passager, victime d'un retard.

Ce bénéfice accordé au passager retardé est une « invention » de la cour européenne.

Les solutions du règlement consommériste et celles de la CM sont d'ordres différents.

(1^o Civile, 25 mars 2015, Bulletin, n^o 13-24431 : La convention de Montréal et le règlement n^o 261/2004 consacrent des droits d'indemnisation différents. La convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles peuvent être engagées par les passagers les actions visant à obtenir des dommages intérêts à titre de réparation individualisée. Le règlement prévoit des mesures réparatrices standardisées. L'action en indemnisation formée sur le fondement du règlement n'est pas soumise aux règles de compétence prévues à l'article 33 CM.)

Il convient de distinguer trois situations : celle où les deux parties résident en France ; celle où les deux parties ne résident pas dans le même État, le transporteur ayant toutefois son siège dans l'UE ; celle enfin où le transporteur a son siège à l'extérieur de l'Union européenne.

a. Le litige est, procéduralement parlant, interne : demandeur et défendeur ont leurs résidences en France

Le demandeur est un passager retardé, domicilié en France.

Le défendeur est un transporteur aérien ayant son siège en France.

1^o hypothèse : le contrat de transport concerne un déplacement purement interne, entre des points relevant de la souveraineté française.

On ne relève pas d'élément d'extranéité. Le règlement de Bruxelles I n'est pas applicable.

On applique les dispositions du code de procédure civile.

La disposition du code de la consommation, R. 631-3, concédant au consommateur la faveur du forum actoris ne semble pas pouvoir être écartée.

2^o hypothèse : le contrat de transport concerne un déplacement entre des aéroports relevant de deux ou plusieurs États membres de l'UE

Le litige s'élève entre deux parties domiciliées en France, mais à propos de l'exécution défectueuse d'un contrat de transport international.

Il s'agit, selon l'expression de la CJUE, d'un contrat présentant des aspects internationaux.

On aurait pu penser appliquer mécaniquement les dispositions procédurales contenues dans le code de procédure civile, complétées par celle figurant dans le code de la consommation.

Ce serait sans tenir compte de l'influence, jusqu'alors largement insoupçonnée, du règlement Bruxelles I.

On pouvait croire que le règlement européen ne concernait que les litiges transfrontières.

Dans leur ouvrage de droit judiciaire privé, les professeurs Cadet et Jeulant, 9^e édition, traitant des sources du DJP, évoquent le règlement européen dans un § 29 intitulé « Sources extranationales applicables aux litiges internationaux », ce qui autorise un lecteur superficiel à conclure a contrario à l'inapplication du règlement dans des litiges purement internes.

Madame H. Gaudemet-Tallon, dans son ouvrage consacré à la « Compétence et exécution des jugements en Europe. Matières civile et commerciale. Règlements 44/2001 et 1215/2012 Conventions de Bruxelles (1968) et de Lugano (1998 et 2007) », 5^e édition, LGDJ Lextenso, 2015, p. 363, semble exiger un élément d'extranéité pour l'application du règlement.

Elle parle à propos d'un arrêt rendu par la CJUE de « l'élément d'extranéité nécessaire à l'application des règles européennes ».

Voir la 6^e édition, LGDJ, 978 p., décembre 2018, par Marie- Elodie Ancel et Hélène Gaudemet-Tallon.
Cf. Variations sur le domaine spatial du droit communautaire, par Laurence Idot, Mélanges Paul Lagarde, Dalloz, 2005, p. 433 : les équations - norme communautaire = situation intracommunautaire ; norme interne = situation interne – sont partiellement erronées. Suivant les cas, la norme communautaire s’applique exclusivement aux situations intracommunautaires, ou à la fois aux situations internes et intracommunautaires.
Cf. la note de M. Jeremy Heymann à la Revue critique de DIP, 2018, p. 257, § 3, A, rappelant l’exigence d’extranéité pour l’application de Bruxelles I.
Voir les observations du doyen O. Cachard dans son commentaire publié au Clunet d’octobre 2017, réticent quant à admettre l’application du règlement de Bruxelles I dans un litige procédural ment parlant purement interne, car opposant deux parties résidant en France. Le règlement européen ne devrait pas s’appliquer à des situations ne présentant pas un conflit de juridictions.
Voir l’étude de M. Cédric Latil, L’exécution défectueuse du contrat de vente de voyage à forfait en droit international privé, publiée à la Revue critique de droit international privé 2017. 199, n° 8 en particulier, qui subordonne l’application du règlement européen à l’internationalité du litige.

La jurisprudence française

Que le règlement de Bruxelles I puisse s’appliquer dans un litige opposant un consommateur à un professionnel des forfaits touristiques, demeurant tous les deux en France, est pourtant en France acquis en jurisprudence au moins depuis 2008. On peut citer en ce sens un arrêt de la 1^o chambre civile du 5 novembre 2008, n° 07-18064. Le litige opposait Opodo et Karavel à un client à propos d’un contrat de forfait touristique au Maroc combinant transport aérien et hébergement. Les intéressés avaient été convoqués à l’aéroport par courrier électronique après le départ de l’avion ! La Cour de cassation fait application des dispositions de Bruxelles I concernant la règle de compétence spécifique à la matière de contrats de consommation permettant au consommateur d’assigner le professionnel devant la juridiction dans le ressort de laquelle le consommateur, considérée comme partie faible, est domicilié. La décision ne se réfère pas au droit interne, mais offre l’option de compétence sur le fondement du règlement européen.

Marie Laure Niboyet et Géraud de Gouffre de la Pradelle, Droit international privé, LGDJ, 5^e édition, spécialement n°529 et la note 225.

La solution est donc acquise en ce qui concerne les contrats conclus pour un prix forfaitaire, combinant voyage et hébergement, la faveur du forum actoris est ouverte au consommateur.

La question est venue plus tardivement au prétoire en ce qui concerne les contrats de transport, ordinaires, sans complément, autres que les voyages à forfait unissant transport et hébergement.

Les transports - autres les forfaits touristiques, avec transport et hébergement - ne relèvent pas de la section 4 du règlement Bruxelles I. Le règlement européen ne peut pas être invoqué pour faire bénéficier le consommateur de l’option de compétence que la section 4 prévoit en matière de contrats conclus par les professionnels avec des consommateurs. Article 15 § 3 du règlement n° 44/2001.

Un arrêt de cour d’appel était un premier signe de l’influence du règlement européen.
Aix en Provence, 2 février 2016, n° de RG 15/16800 : Quatre personnes domiciliées à Marseille et Gardanne demandent au transporteur l’indemnisation accordée par la jurisprudence européenne en cas de retard important à l’arrivée, il s’agissait d’un vol entre Marseille et Punta Cana. Ils agissent devant la juridiction d’Aix. Le transporteur plaide l’incompétence du tribunal d’Aix et prétend que c’est la juridiction des Martigues qui est compétente (au titre du ressort du lieu du départ) (le dommage est plutôt présent à l’arrivée, même si départ et arrivée semblent en l’espèce coïncider). Contredit devant la cour d’appel. L’arrêt consacre un développement à l’éventuelle application du règlement communautaire du 22 décembre 2000. Ce règlement concerne ordinairement un litige intracommunautaire Le litige était ici purement interne, même si le transport était international. Ce qui ne signifie pas que les dispositions du règlement Bruxelles I ne puissent pas s’appliquer. L’arrêt décide que dans les litiges opposant deux résidents du même État membre devant un tribunal de cet État membre, ce sont les règles de compétence qui sont en vigueur dans cet État, donc le droit procédural interne français, qui sont applicables. La cour fait application de l’article L. 141-5 du code de la consommation permettant au consommateur d’assigner son adversaire devant la juridiction de son propre domicile.

La disposition de l'art. L. 141-5 a disparu du nouveau code de la consommation, publié par ordonnance du 14 mars 2016, applicable depuis le 1^{er} juillet 2016. Les règles relatives à la compétence territoriale relèvent des pouvoirs de l'exécutif. La règle antérieure se retrouve insérée à l'article R. 631-3 qu'on trouve dans la partie réglementaire du code de la consommation, publiée par un décret du 29 juin 2016.

- i. Le refus du forum actoris opposé, par la Cour de cassation, au demandeur, consommateur de transport, victime d'un retard de plus de trois heures ou d'une annulation de vol

L'option de compétence offerte au consommateur par le droit processuel français est exclue par la Cour de cassation en matière de contrat de transport. Un passager, victime d'un retard ou d'une annulation, n'est pas habilité à plaider devant le tribunal de son propre domicile. Le forum actoris est refusé au passager retardé. Le droit européen contre, paralyse, neutralise, selon la haute juridiction, en matière de contrat de transport, la solution du droit interne français.

La Cour de cassation, faisant application des dispositions contenues dans le règlement Bruxelles I, concernant la compétence en matière de contrat de consommation, exclut en effet, dans deux arrêts de la 1^{re} chambre civile rendus le 22 février 2017, la compétence de la juridiction du domicile du consommateur demandeur, alors que le droit interne lui confère pourtant cette option et que le litige opposait deux adversaires de siège français. La haute juridiction durcit les dispositions européennes, elle les interprète comme excluant de façon absolue la compétence du tribunal du consommateur en matière de contrat de transport sans hébergement.

La haute juridiction fait appel implicitement à l'argument a contrario.

Le consommateur de forfait touristique peut agir devant le tribunal de son domicile. Le règlement européen lui accorde cette faveur.

Le contrat de transport n'obéit pas aux règles de compétence figurant à la section 4.

Ce qui est accordé au client d'un tour opérateur doit donc au contraire être refusé à celui qui s'est contenté de conclure un simple transport.

La faveur accordée à l'un doit être refusée à l'autre.

En excluant le contrat de transport des dispositions prévues par la section 4, le règlement dénie implicitement au consommateur de transport la possibilité de se prévaloir du forum actoris, cette compétence serait-elle prévue par le droit interne.

Comme l'écrit M. Cachard, le juge français aligne le régime processuel national sur le régime européen.

On peut faire état en ce sens d'un premier arrêt de la 1^{re} chambre civile de la Cour de cassation du 22 février 2017, n° 15-27809.

Cet arrêt est publié au Bulletin, il a été annoté dans plusieurs revues :

La Gazette du Palais du 4 avril 2017, n° 14, page 14, note Christophe Paulin.

Les Petites Affiches du 4 mai 2017 n° 089, page 11, note de Véronique Legrand.

La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 20 18 mai 2017, 1266 commentaire de Ghislain Poissonnier et Pascal Dupont.

Contrats Concurrence Consommation n° 5 mai 2017, commentaire 114 par Sabine Bernheim-Desvaux ;

Juris tourisme 2017 n° 196 p. 10 note Xavier Delpech ;

Energie Environnement Infrastructures, n° 7, juillet 2017, commentaire 44 note Clarisse Degert-Ribeiro.

Dalloz 2017.1448 obs. Kenfack.

Le Journal du droit international Clunet, octobre 2017, n° 4, 17, avec le commentaire d'Olivier Cachard.

Voir à la RFDA 2018.71 la note de M. Ronny Ktorza citant une kyrielle d'arrêts.

La plupart des commentateurs sont réservés quant au bien-fondé de la solution posée par la Cour de cassation.

L'espèce concerne un vol inter européen, entre Lyon et Bologne, via Paris, assuré par Air France.

Virgile, le passager, est victime à destination d'un retard de plus de 4 heures.

Le passager se prévaut de la jurisprudence Sturgeon / Nelson pour réclamer à Air France une indemnisation.

Le litige oppose deux parties domiciliées en France.

Le transport est intracommunautaire.

Le voyageur assigne Air France devant le tribunal de Vienne (des Allobroges), puisqu'il a son domicile dans le ressort de cette juridiction et qu'il se prévaut de la disposition du code de la consommation lui donnant cet avantage estimable de compétence : plaider devant le tribunal de son propre domicile.

La cour de Grenoble, sur contredit, accueille l'action du passager consommateur, habilité à agir devant la juridiction de son domicile, comme le permet désormais l'article R. 631-3 du code de la consommation.

Air France conteste avec succès, devant la Cour de cassation, cette compétence conférée en matière de litiges de consommation par le droit interne.

Le règlement européen de Bruxelles I contient, dans sa section 4, des dispositions propres à la compétence en matière de contrat de consommation, art. 15, ces dispositions n'admettent la compétence du tribunal du domicile du consommateur qu'en matière de contrat de transport avec hébergement, article 16. Ces dispositions consuméristes ne concernent pas le vol sec.

La Cour de cassation considère donc, que la règle de la non-soumission du transport sans prestation hôtelière au régime européen des contrats conclus par les consommateurs neutralise la règle française de compétence contenue dans le code de la consommation. Les voyageurs ordinaires ne peuvent pas s'en prévaloir, même si le demandeur et le défendeur ont tous deux leur domicile ou leur siège en France.

Procéduralement parlant, le conflit était en effet d'ordre interne ; la querelle ne portait que sur la compétence du juge de Vienne sur Rhône ou sur celle du juge de Villeurbanne pour connaître de la demande du client d'Air France. Les dispositions du règlement européen propres à la compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs évincent cependant, en matière de contrat de transport, le chef de compétence édicté par le code français de la consommation. La France ne peut pas restaurer, décide la haute juridiction, une compétence que l'Europe, estime-t-elle, dénie.

L'affaire est renvoyée à la cour de Lyon. Il lui appartiendra de statuer sur la compétence. Outre la compétence en Seine-Saint Denis - à Aulnay-sous-Bois - du tribunal du siège d'Air France qui est certaine, elle devra déterminer comme le soutenait Air France si la juridiction de Villeurbanne, dans le ressort de laquelle se situe l'aéroport de Lyon, est également compétente. Si on s'en tient à la lettre du règlement européen, l'option de compétence offerte par Bruxelles I en matière contractuelle suppose que le demandeur actionne son adversaire dans un autre État que celui du domicile de ce dernier. L'option de compétence donnée par le règlement n'est pas ouverte lorsque le litige oppose deux parties domiciliées dans un même État. Elle ne pourrait provenir que du droit judiciaire privé français. Cf. infra.

On fait le même constat avec un second arrêt du 22 février 2017, n° 16-11509 : le litige est relatif à un retard à l'arrivée de 6 heures sur un transport effectué par Air France entre New York et Lyon, avec une escale à Paris. Les voyageurs, qui habitent La Tronche, avaient saisi de leur demande indemnitaire la juridiction du ressort de leur domicile, Grenoble, invoquant ainsi les dispositions du code français de la consommation. Les juridictions dauphinoises avaient appliqué la disposition nationale d'esprit consumériste sur la compétence. La cassation intervient à la demande d'Air France : la haute juridiction dans un litige pourtant engagé entre deux parties domiciliées en France fait application du règlement communautaire Bruxelles I qui est interprété comme refusant en matière de vol sec la compétence du tribunal du domicile du voyageur lors de la conclusion du contrat.

La cour de Lyon statuant comme cour de renvoi devra décider si l'option de compétence ouverte en matière contractuelle par le règlement peut être invoquée lorsque demandeur et défendeur résident dans le même État. Air France présentait la juridiction de Villeurbanne comme compétente, au titre de juridiction dans le ressort de laquelle est situé l'aéroport d'arrivée du vol venant de Paris. Cf. infra pour l'appel aux dispositions du CPC.

[

Dans ces deux espèces, un autre raisonnement aurait pu être soutenu. La solution donnée par la Cour de cassation est loin de relever de l'évidence.

Point 1. Les dispositions du règlement européen propres aux contrats de consommation, section 4, Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs, art. 15 à 17 du règlement n° 44/2001, excluent du domaine de cette section le contrat de transport simple. Cette section, si elle ne concerne pas la totalité des contrats de consommation, gouverne la quasi-totalité d'entre eux, (le règlement consacre des dispositions spécifiques distinctes au contrat d'assurance, modèle de contrat auquel les simples particuliers ont recours). Le règlement européen ne refuse pas directement et expressément le forum actoris au passager d'un vol sec. Le règlement se contente seulement de poser une règle négative : le contrat de transport échappe aux dispositions de la section 4. H. Gaudemet-Tallon, Compétence et exécution des jugements en Europe, 5^e édition, n° 287. Le règlement ne pose pas de règle spécifique de compétence en matière de contrat de transport. Il n'impose rien. Le règlement n'établit pas de règle de compétence spécifique en matière

de transport. Il se contente dans la section propre aux contrats de consommation de ne pas statuer sur la compétence juridictionnelle en matière de contrat de transport.

La solution a contrario donnée par la Cour de cassation peut sembler prématurée, l'arrêt interrompt de façon inopinée le raisonnement qui doit se poursuivre. Le règlement présente d'autres règles, auxquelles il convient de se référer.

Point 2. Le contrat de transport sec échappe aux prévisions de la section 4, le droit spécial n'étant pas applicable, on revient aux dispositions de principe du règlement européen. Le demandeur est donc habilité à se prévaloir des dispositions de principe de l'art. 2 § 1 du règlement du 22 décembre 2000 prévoyant que les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées devant les juridictions de cet État membre : Air France peut et doit être assigné en France. C'est l'ordre juridictionnel français qui est désigné par le droit européen, mais celui-ci n'intervient que pour déterminer la compétence internationale générale. Il appartient ensuite au droit judiciaire français de se prononcer sur la compétence d'attribution et sur la compétence territoriale. Or le droit consommériste processuel français autorise le consommateur à actionner le professionnel devant le tribunal dans le ressort à l'intérieur duquel il a son domicile. Le règlement européen n'exclut pas, en matière de transport, la compétence du tribunal du ressort du consommateur. Il ne dispose en rien. Il décide seulement que le contrat de transport n'entre pas dans le champ d'application du dispositif européen qui, dans le cadre de la plupart des contrats de consommation, accorde au consommateur la possibilité de plaider devant le tribunal de son propre domicile. Il n'y a aucune raison de ne pas faire application des dispositions du droit français dans toute leur plénitude. La possibilité pour le consommateur de faire appel au forum actoris fait partie du bloc procédural français.

On peut regretter que la haute juridiction se soit abstenue de renvoyer l'affaire à l'examen de la CJUE, d'autant que la solution de la Cour de cassation apparaît comme discriminatoire envers les passagers aériens et plus largement toutes les personnes transportées ; elle est, à tout le moins, irrationnelle.

Elle est également discriminatoire pour les passagers domiciliés en France contractant avec une compagnie de siège français : si le vol reste à l'intérieur des frontières de la France, rien n'indique que la faveur du forum actoris puisse être refusée au passager retardé, alors qu'elle lui est déniée si le vol a consisté à relier la France à un autre État européen. Si les rédacteurs de la disposition européenne ont exclu le contrat de transport, c'est que, dit-on, la matière des transports est régie par des conventions de droit uniforme posant, en cas de litige, des solutions spécifiques en matière de compétence juridictionnelle.

[La cour de Lyon, désignée comme cour de renvoi, pourrait ou aurait pu sur ce point se montrer plus audacieuse et saisir la CJUE d'une demande de décision préjudicielle.]

Sur un terrain pratique, comme nous le fait remarquer le professeur Jean-Pierre Marty, cette jurisprudence favorise les intérêts des transporteurs au détriment de ceux des passagers. Si le consommateur est domicilié à proximité du siège social du transporteur et s'il a l'âme processive, il n'hésitera pas à agir. En revanche, si le transporteur a son siège dans la capitale et si le voyageur est domicilié loin de Paris, le passager risque de devoir constituer avocat et donc d'engager des frais, il ne plaidera ordinairement pas. La Cour de cassation statue contre les intérêts des passagers, ce faisant elle méconnaît l'esprit de la législation contemporaine empreinte de faveur pour les consommateurs, elle opère une discrimination à l'encontre des personnes transportées, elle statue à contre-courant.

Voir Droit international privé, par H. Gaudemet-Tallon et Fabienne Jault-Seseke, D. 2017.1011, sous la rubrique règlement Bruxelles I et for du défendeur, estimant que la solution de la haute juridiction ne convainc pas.]

ii. Où la victime du retard va-t-elle pouvoir plaider en France, du moment qu'on lui interdit de saisir la juridiction de son propre domicile ?

Le demandeur doit se fonder sur un droit processuel français expurgé de la faculté de saisine du forum actoris. Ce qui est, avouons-le, paradoxal.

La victime du retard, domiciliée en France, privée du privilège du forum actoris, doit se soumettre au droit commun procédural français, elle doit en principe assigner le transporteur domicilié en France devant le tribunal dans le ressort duquel celui-ci demeure, art. 42 al. 1^o CPC. Une personne morale demeure dans le lieu où elle est établie, art. 43 CPC. Air France est établie à Tremblay en France.

La victime bénéficie, cependant d'une option de compétence que lui donne l'article 46 du code de procédure civile.

Le demandeur peut saisir en matière contractuelle – ce qui suppose établi le fondement contractuel de l’indemnisation due en application de la jurisprudence *Sturgeon*, ce qu’admet la CJUE - la juridiction du lieu de l’exécution de la prestation de service, art. 46 CPC. On peut supposer que l’aérodrome d’arrivée en France marque le lieu de l’exécution imparfaite de la prestation de transport, puisqu’il y a retard.

Si on considère, au contraire, que l’indemnisation *Sturgeon* n’est pas de nature contractuelle, mais de nature légale - elle n’est pas très éloignée d’une peine privée de création prétorienne -, la victime du retard peut se fonder sur l’article 46 qui prévoit qu’en matière délictuelle, le demandeur peut saisir la juridiction du lieu du fait dommageable ou celle dans le ressort de laquelle le dommage a été subi.

La victime du retard subit le dommage à l’arrivée, [voire éventuellement à son domicile, où elle parvient fourbue de la fatigue nerveuse imputable aux attentes interminables dans les aéroports de ce monde]. Ironie de l’histoire, si l’aéroport d’arrivée signifie le retour à la maison, la victime du retard pourrait alors plaider devant la juridiction dans le ressort de laquelle elle demeure.

La présence de codéfendeurs

La victime du retard a la possibilité d’assigner simultanément non seulement le transporteur, mais également le tour opérateur ayant vendu le voyage complet.

Les codéfendeurs peuvent avoir leur siège dans de ressorts distincts.

Si le passager assigne l’organisateur de voyage devant la juridiction de son siège, il peut également y faire joindre l’action contre le transporteur.

En vertu de l’article 42 al. 2 CPC s’il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit, en effet, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l’un d’eux.

La Cour de cassation a eu l’occasion de faire jouer la règle dans une espèce où deux personnes de retour de Cancun étaient parvenues avec retard à Paris. Elles avaient assigné l’agence Cook devant la juridiction d’Asnières, domiciliée dans le ressort, ainsi que le transporteur XL Airways France, ayant son siège dans un ressort voisin.

La compagnie de transport prétendait que la juridiction d’Asnières était incompétente pour connaître de la cause lancée contre elle, elle revendiquait à son égard la compétence du tribunal d’Aulnay-sous-Bois.

La prétention est écartée au nom de l’article 42 al. 2.

Les règles de compétence figurant dans la CM étaient inapplicables, puisque les victimes fondaient leur demande d’indemnisation, non sur la CM, mais sur le droit prétorien européen.

La justice ne voit pas d’obstacle à ce que les victimes du retard saisissent le tribunal du siège de l’agence de voyages auprès de laquelle les billets d’avion avaient été pris et assignent devant le même tribunal le transporteur aérien, ayant son siège dans un ressort voisin. Le transporteur invoque en vain les dispositions de la CM en matière de compétence.

L’action en indemnisation formée sur le fondement du règlement n’est pas soumise aux règles de compétence prévues à l’article 33 CM, ces dernières ne s’opposant pas à l’application de l’article 42. Cour d’appel et Cour de cassation se font fidèles interprètes de la jurisprudence de la CJUE.

1° Civile, 25 mars 2015, Bull., n° 13-24431, obs. Le Guillou et Arguerolles à la Revue Lamy droit civil, juillet- août 2015 p. 20, RFDA 2015.107 et 268 obs. Ph. D., Le Journal des Accidents et des Catastrophes JAC commentaire Marie-France Steinlé-Feuerbach.

- b. Le passager retardé ou refoulé réside dans un État membre de l’UE, le transporteur aérien possède son siège dans un autre État, membre de l’Union européenne

Les parties au litige demeurent dans deux États membres distincts de l’UE.

La référence en matière de compétence juridictionnelle est constituée par le règlement de Bruxelles I.

Les juridictions continuent à faire, dans les causes anciennes, application du règlement européen n° 44/2001 du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire en matière civile en matière de contentieux transfrontière, Bruxelles I première version.

Ce règlement perd progressivement de sa valeur normative, puisqu’il est remplacé, en ce qui concerne les instances engagées à compter du 10 janvier 2015, par le règlement n° 1215/2012 du 12 décembre 2012, Bruxelles I bis, dit aussi

Bruxelles I révisé, Bruxelles I Novus.

L'UE est composée de 28 États : quel est l'ordre juridictionnel étatique qui est compétent pour connaître de la demande formée par le passager retardé contre le transporteur ?

S. Clavel, *Le passager aérien ...*, MéL. Neau-Leduc, p. 235.

i. La compétence de principe

La désignation de l'ordre juridictionnel de l'État où le transporteur a son siège : la compétence des juridictions de l'État du siège du transporteur effectif

Le passager, victime d'une annulation de vol ou d'un retard, peut assigner le transporteur devant les tribunaux de l'État du siège du transporteur, du moment que celui-ci a son siège à l'intérieur de l'UE. Cf. art. 2 du règlement n° 44/2001. Cf. art. 4 § 1 du règlement Bruxelles I révisé n°1215/2012.

Les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre.

Voir H. Gaudemet-Tallon, *Compétence et exécution des jugements en Europe*, n°83.

La localisation du demandeur, en Europe ou non, est indifférente.

Si le transporteur a son siège en France, les tribunaux français sont compétents.

Se pose dans un second temps la fixation de la compétence territoriale.

La compétence territoriale est appréciée par le droit processuel de l'État membre de l'UE où le transporteur a son siège.

Si le transporteur a son siège en France, c'est le code de procédure civile qui fixera les règles de la compétence territoriale pour déterminer si c'est le tribunal de Cahors, de Toulouse, du Mans ou de Grenoble qui est compétent.

Il est peu probable que la Cour de cassation fasse place, sur le fondement du code de la consommation, à la compétence du tribunal du domicile du passager consommateur.

Si on s'en tient à la jurisprudence de la 1^o chambre civile rendue en date du 22 février 2017, cette compétence, qui est déjà exclue dans un litige opposant deux parties domiciliées en France en matière de vol sec, le serait à plus forte raison dans un litige transfrontière.

ii. Les options de compétence offertes par le règlement européen

La victime de l'annulation ou du retard a-t-elle la possibilité de porter son action dans un autre État européen que celui où le transporteur a son siège ?

Deux difficultés vont être rencontrées : l'application ou non de la section 4 du règlement propre aux contrats de consommation ; l'appel aux compétences spéciales.

. Le refus en matière de transport du forum actoris accordé aux consommateurs par la section 4

Le passager, désormais traité comme un consommateur de voyage aérien, pourrait avoir la velléité de porter sa demande devant le tribunal de son propre domicile, alors que le transporteur n'a pas son siège dans l'État où le passager a sa résidence.

L'article 18 du règlement de Bruxelles I révisé du 12 décembre 2012, figurant à la section 4, intitulée *Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs*, énonce en effet dans son § 1^o : L'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée, soit devant les juridictions de l'État membre sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit, quel que soit le domicile de l'autre partie, devant la juridiction du lieu où le consommateur est domicilié.

Le chef de compétence en faveur du forum actoris est propre, selon le règlement de Bruxelles I révisé, section 4, article 17 § 3, aux forfaits touristiques, il ne peut pas être invoqué par le consommateur d'un vol sec : La présente section (4) ne s'applique pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement.

. L'appel aux compétences spéciales

L'autre difficulté, c'est lorsque le demandeur se prévaut des compétences spéciales offertes selon que la demande est

portée en matière contractuelle ou que la cause concerne l'exploitation d'une succursale.
Ces options supposent que le demandeur entende porter son action en indemnisation devant les juridictions d'un État européen, qui n'est pas l'État où le transporteur a son siège.

L'option de compétence propre à la matière contractuelle

Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande, art. 5, 1, a, de Bruxelles I primitif ; art. 7, chiffre 1, a), du règlement Bruxelles I révisé de 2012.

(Le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où en vertu du contrat les services ont été ou auraient dû être fournis, article 5, 1), b) du règlement n° 44/2001 ; art. 7, chiffre 1), point b), règlement n° 1215/2012).

Le transporteur aérien ayant son siège dans un État membre peut-il être attiré devant la juridiction d'un autre État membre dans le ressort de laquelle ce transporteur a exécuté l'obligation servant de base à la demande d'indemnisation ?

Question préalable : est-on en matière contractuelle lorsque le passager retardé invoque le droit européen, écrit ou prétorien, pour obtenir une indemnisation, reprochant au transporteur effectif le manquement à ses obligations en cas d'annulation de vol ou de retard ?

La CJUE semblait l'avoir implicitement admis dans l'affaire suivante ayant donné lieu à un arrêt Redher très libéral quant au libre choix de la juridiction européenne compétente.

Une annulation de vol se produit sur un trajet entre Munich et Vilnius, capitale de la Lituanie, le transporteur étant Air Baltic qui a son siège social à Riga, capitale de la Lettonie. Le passager prend un autre vol à Munich, via Copenhague, en direction de Vilnius. Le passager aurait certainement pu, quant à la compétence, saisir le tribunal de Riga, siège du défendeur. Mais il est allemand, nous sommes en matière contractuelle, il se fonde sur l'art. 5 point 1 du règlement européen Bruxelles I qui accorde au demandeur une option de compétence en faveur du tribunal du lieu où les services auraient dû être fournis. C'est à Munich, en Allemagne, que le vol qui a été annulé aurait dû débiter. Il agit donc en justice devant un tribunal allemand (celui dont dépend l'aérodrome de Munich), réclamant au transporteur letton une indemnisation sur le fondement de la réglementation européenne en matière d'annulation de vol. Le tribunal de première instance se déclare compétent. La cour de Munich se dit incompétente. Un recours en révision est porté devant le Bundesgerichtshof, qui saisit la Cour de justice en renvoi préjudiciel. La question consistait à déterminer la localisation en présence d'un transport aérien international de la fourniture des prestations de services.

La Cour de justice retient comme lieux étant en lien avec la fourniture des services (embarquement au lieu du décollage, transport, le débarquement à l'aéroport d'arrivée) aussi bien le lieu du départ que le lieu de l'arrivée de l'avion, lieux prévus au contrat.

Le demandeur pouvait ainsi à son choix - indépendamment de Riga - assigner le transporteur à Munich ou à Vilnius, lieux de fourniture principale des services de transport, lieu de départ et lieu d'arrivée de l'avion.

CJUE, 9 juillet 2009, C-204/08, Peter REDHER c. Air Baltic, Europe 2009 commentaire n° 285 obs. L. Idot, Procédures 2009, commentaire n° 312, obs. Nourissat, RTD Com. 2009 p. 825 obs. d'Anne Marmisse d'Abbadie d'Arrast, Revue des contrats 2010.195 note Treppoz, Revue de jurisprudence commerciale 2010.148, note M.E. Ansel.

H. Gaudemet-Tallon, Compétence et exécution des jugements en Europe, 5^e édition, p. 254.

Le débat a cependant ressurgi et il a été tranché dans un arrêt rendu le 7 mars 2018 par la Cour de Justice de l'Union européenne.

L'action du passager retardé doit en effet être dirigée, non contre le transporteur contractuel pris en tant que tel, mais contre le transporteur aérien effectif, que le passager ait ou non contracté avec lui.

Distinguons selon que l'action du passager retardé est dirigée contre le transporteur contractuel ou contre un transporteur de fait.

1° hypothèse. L'action est dirigée contre le transporteur effectif, qui se trouve être le transporteur contractuel.

On pouvait se demander si on était « en matière contractuelle », comme l'exige l'article 5 de Bruxelles I initial ou l'article 7 du règlement du 12 décembre 2012 pour offrir l'option de compétence au passager retardé ou au vol annulé.

Contra. Les obligations d'indemnisation mises à la charge du transporteur sont prévues par un règlement européen qui se garde bien de faire la théorie du contrat de transport aérien, certes ces obligations n'existeraient pas si le passager n'avait pas conclu un contrat de transport aérien, mais il s'agit d'obligations légales impératives, relevant de l'ordre public de protection du consommateur, conçues indépendamment du substrat contractuel. C'est un effet légal découlant de la conclusion d'un contrat de déplacement aérien, du moment que le passager parvient avec un retard de plus de 3 heures à destination finale. C'est un effet légal d'une situation contractuelle. Le règlement européen vise comme débiteur de l'indemnisation le transporteur effectif ; qu'il y ait ou non contrat entre le transporteur réel et le client retardé est indifférent ; le règlement de 2004 n'a pas eu pour objet d'instituer des obligations contractuelles à la charge des transporteurs. Les obligations découlant du règlement européen concernent tout transporteur commercial, quel que soit le titre, contractuel ou non, sur le fondement duquel il exécute le déplacement. La matière contractuelle suppose un engagement librement assumé par les parties. Il est difficile d'affirmer que tel est le cas avec la jurisprudence *Sturgeon*, obligeant le transporteur à payer au passager retardé une somme d'argent, même en l'absence de tout préjudice, en cas de retard à destination, contre laquelle la communauté des transporteurs aériens s'était insurgée. Cf. *Cadiet et Jeuland, Droit judiciaire privé*, 9^e édition, n° 211 note 502. On ne se trouve pas en matière contractuelle.

La jurisprudence américaine refuse aux obligations édictées par le règlement de 2004 un fondement contractuel, cf. *Publications du cabinet américain Condon et Forsyth*, 3 avril 2017, citant un arrêt du 7^e circuit du 6 janvier 2017.

Pro. L'obligation d'indemniser le passager retardé est un effet du contrat, tel qu'il est régulé par le droit objectif. Le transporteur doit par contrat déplacer le passager ; il doit respecter ses horaires ; il doit aux passagers, le préjudice reposant sur une présomption légale absolue, une assistance ainsi qu'une indemnité forfaitaire minimale en cas d'annulation ou de retard.

On avait fait observer que la CJUE a dans l'ensemble tendance à élargir le domaine de la compétence contractuelle. Cf. dans un domaine étranger à la matière aérienne l'arrêt de la CJUE du 14 juillet 2016, *JDI* octobre 2016, 19, note *Jeremy Heymann*, rendu à propos d'une rupture brutale de relations commerciales de longue date, où il est décidé que l'action indemnitaire ne relève pas de la matière délictuelle du moment qu'il existait entre les parties une relation contractuelle tacite. L'arrêt indique cependant que pour qu'il y ait matière contractuelle au sens du règlement Bruxelles I il faut que le comportement reproché puisse être considéré comme un manquement aux obligations contractuelles, telles qu'elles puissent être déterminées compte tenu de l'objet du contrat, attendu 21.

Dans son arrêt du 7 mars 2018, la CJUE admet que le demandeur qui demande l'indemnisation en application du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004, et qui se prévaut de l'option de compétence prévue par le règlement Bruxelles I se trouve bien en matière contractuelle. Le transporteur ayant son siège à l'intérieur de l'UE peut être attiré en matière contractuelle devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée. La règle de compétence spéciale en matière contractuelle repose sur la cause de l'action. La CJUE admet ainsi implicitement que c'est le contrat de transport qui impose au transporteur de payer l'indemnisation prévue par le droit européen, écrit et prétorien. Le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où en vertu du contrat les services ont été ou auraient dû être fournis.

Distinguons selon que le transporteur contractuel a assuré tout ou seulement une partie du transport.

Premier cas. Le défendeur, transporteur contractuel, a exécuté la totalité du transport.

Lorsque le transporteur contractuel a été le transporteur effectif de la totalité du déplacement aérien, qu'il y ait eu seulement un vol, deux ou plusieurs, le demandeur dispose d'une ample option de compétence. On se trouve dans le droit fil de l'arrêt *Rehder*. Le demandeur peut agir - outre devant les juridictions de l'Etat du siège du transporteur - aussi bien devant le tribunal du point de départ que devant celui de l'arrivée à destination.

L'Amtsgericht de Hambourg avait formé le 15 mai 2017 une demande de décision préjudicielle dans une affaire *Bernard Schlosser et Petra Noll contre Air France*, C-255/17, *JOUE* du 28 août 2017. La juridiction allemande a eu à connaître

d'un contrat de transport aérien conclu par le transporteur aérien effectif composé de deux segments et comportant une correspondance. Le transporteur contractuel a donc effectué la totalité du transport. Le retard important est survenu sur le premier segment. Fort bien, le passager a peut-être manqué sa correspondance. Rien n'indique l'importance du retard à destination. Il faut se souvenir que le passager ne dispose d'un droit à indemnisation que s'il parvient à la destination finale avec un retard de plus de trois heures. Le tribunal demande si le passager peut assigner le transporteur devant la juridiction du lieu de la destination finale. La réponse est certainement positive – si on tient compte du précédent constitué par l'arrêt du 7 mars 2018 –, sauf que la juridiction devrait débouter le demandeur quant au fond si le retard dépassant les trois heures n'a porté que sur l'arrivée sur la première phase de transport et s'il a été inexistant ou inférieur à 3 H au lieu de destination final.

L'affaire a été radiée le 28 juillet 2017.

Second cas. L'incidence du transport avec correspondance, avec réservation unique, composé de deux ou plusieurs vols, n'étant pas tous assurés par le transporteur contractuel.

Il est possible que le transporteur contractuel n'ait effectué qu'un segment du déplacement aérien total. Le transporteur contractuel a par exemple effectué le premier vol, le retard se produit à ce stade. Le second vol est effectué par un transporteur de fait, que le transporteur contractuel délègue pour effectuer la phase finale du déplacement aérien. Le retard final excède 3 heures. Le tribunal de l'aéroport de départ est compétent, la compétence de celui de la destination finale découle du précédent constitué par l'arrêt du 7 mars 2018 : c'est à l'arrivée qu'on apprécie si le retard excède ou non les 3 heures. Le lieu final de destination était entré dans le champ contractuel, le transporteur contractuel s'était engagé, même si en fait ce n'est pas lui qui a assuré la seconde phase de transport acheminant au but le passager. Le transporteur final devrait échapper aux poursuites, le retard ne lui étant pas imputable.

2° hypothèse. L'action en indemnisation est dirigée contre le transporteur effectif, qui n'est pas le transporteur contractuel.

La matière appartient-elle encore au contentieux contractuel ?

On aurait pu en douter, le demandeur n'ayant nullement contracté avec le transporteur effectif. On verra cependant que le CJUE décide qu'on peut être en présence d'un contentieux « en matière contractuelle » ouvrant l'option de compétence, alors que le passager, victime du retard, demandeur, et le défendeur, transporteur de fait, n'ont pas directement conclu entre eux deux.

Le Bundesgerichtshof avait formé, le 13 octobre 2015, JOUE du 8 février 2016, C 48/8, une demande de décision préjudicielle pour savoir si la demande en indemnisation relevait ou non de la matière contractuelle.

Si l'on s'en tient aux schèmes de pensée du droit français, nous aurions eu tendance à répondre par la négative.

Le droit à indemnisation forfaitaire est en effet attribué par la loi (en réalité par la jurisprudence telle qu'elle interprète la norme écrite). Le contentieux ne relève pas d'un manquement à une obligation contractuelle, la demande était formée en l'espèce contre un transporteur effectif non contractuel, tenu d'une obligation légale. Affaire C-533/15, Feliks Frisman c. Finnair Oy.

L'affaire avait été radiée le 2 mai 2016.

La CJUE a heureusement été à nouveau saisie de cette question.

La CJUE a été saisie de deux affaires dans lesquelles la demande en indemnisation était formulée contre le transporteur de fait, alors que le passager avait manqué la correspondance et n'avait pas pu prendre le vol suivant que le transporteur contractuel devait en principe assurer. Les demandeurs, dans ces deux espèces, voulaient plaider devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouvait la destination finale. On verra que la CJUE leur donne satisfaction.

La CJUE a été saisie d'une demande de décision préjudicielle par l'Amtsgericht de Düsseldorf le 13 mai 2016, Flight Right / Air Nostrum, Lineas Aereas del Mediterraneo, C-274/16.

Les passagers ont réservé auprès d'Air Berlin un transport sous un numéro de réservation unique.

L'opération de transport est ainsi placée sous le signe de l'unité. On la considère comme un tout.

La liaison aérienne est cependant formée de deux trajets.

Un premier trajet entre Ibiza et Palma de Majorque est exécuté par Air Nostrum, un sous-transporteur. Un retard se produit sur le premier vol, de telle sorte que les passagers manquent à Palma la correspondance. Le second vol est prévu entre Palma et Düsseldorf, devant être assuré par Air Berlin, le transporteur contractuel. Les passagers manquent donc le second vol, ils prennent un autre vol le lendemain avec Air Berlin.

Le demandeur - il s'agit en fait d'un organisme qui a désintéressé le passager, victime du retard, et qui agit comme cessionnaire des droits de celui-ci - agit contre le transporteur aérien effectif ayant effectué le premier trajet, trajet au cours duquel le retard s'est produit.

Le créancier (allemand) de l'indemnisation peut-il agir devant le tribunal (allemand) du lieu d'arrivée du second trajet ? Le lieu final d'arrivée (celui du second trajet) peut-il être considéré comme le lieu d'exécution de la prestation de transport au sens de l'article 7 point 1), a), du règlement n° 1215/2012 ? La juridiction de renvoi considèrerait que le contentieux se situait en matière contractuelle.

Une autre question préjudicielle a été posée par la plus haute juridiction allemande le 11 août 2016 dans l'affaire C-448/16, Barkan c. Air Nostrum. Le droit à indemnisation fondé sur le règlement n° 261/2004 permet-il au demandeur de se prévaloir de l'option de compétence propre à la matière contractuelle, alors que le recours est formé contre le transporteur aérien effectif, qui n'est pas le transporteur contractuel ? La destination finale est-elle lieu d'exécution, alors que l'incident est localisé dans le cadre du premier segment du transport et que le recours est formé contre le transporteur aérien effectif qui n'était pas partie au contrat de transport ? Les passagers de la famille Barkan avait réservé auprès d'Iberia. Une réservation unique avait été faite. Il y avait un premier vol prévu entre Melilla et Madrid, qu'Air Nostrum, transporteur de fait, devait assurer. Un retard de 20 minutes. La famille Barkan manque la correspondance à Madrid. Second trajet entre Madrid et Francfort sur le Main, à assurer par Iberia, transporteur contractuel. Un retard à destination finale de 4 heures. Chacun des voyageurs demande 250 euros.

La CJUE devait trancher deux questions. Elle le fait dans son arrêt du 7 mars 2018, note de Véronique Legrand aux Petites Affiches, JCP G 2018 p. 612 obs. Dominique Berlin, Juris tourisme 2018, n° 212, p. 45 obs. Chr. Lachièze.

La première question concernait le rattachement ou non du litige à la matière contractuelle.

Une fois admise cette attribution à la matière contractuelle, il convenait de déterminer l'étendue de l'option de compétences. On verra que les compétences offertes au demandeur sont extensibles. Les fors offerts contre le transporteur effectif, non contractuel, sont multiples.

Le débat sur la notion de matière contractuelle

La CJUE adopte communément une conception extensive de la matière contractuelle, servant de support à l'option de compétence. Elle demeure en matière d'incident du transport aérien fidèle à cette ligne de conduite. La notion de matière contractuelle doit être interprétée de manière autonome. Il y a lieu de considérer comme relevant de la matière contractuelle toutes les obligations qui trouvent leur source dans le contrat dont l'inexécution est invoquée à l'appui de l'action du demandeur. Même si l'application de la règle de compétence spéciale prévue en matière contractuelle n'exige pas la conclusion d'un contrat entre deux personnes, elle présuppose l'existence d'une obligation juridique librement consentie par une personne à l'égard d'une autre et sur laquelle se fonde l'action du demandeur. La règle de compétence spéciale en matière contractuelle repose sur la cause de l'action et non pas sur l'identité des parties. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du règlement n° 261/2004, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné (art. 3 § 3). Ce transporteur doit être considéré comme remplissant des obligations librement consenties à l'égard du cocontractant des

passagers concernés. Ces obligations trouvent leur source dans le contrat de transport aérien. La demande d'indemnisation pour le retard important d'un vol effectué par un transporteur aérien effectif, qui n'est pas le cocontractant des passagers concernés, doit être considérée comme étant introduite en matière de contrats de transport aériens conclus entre ces passagers et les compagnies, transporteurs contractuels. La notion de matière contractuelle couvre l'action des passagers aériens en indemnisation pour le retard important d'un vol avec correspondance, dirigée sur le fondement du règlement n° 261/2004 contre un transporteur aérien effectif qui n'est pas le cocontractant du passager concerné. Le transporteur de fait est agrégé à l'exécution du contrat de transport.

L'étendue des fors offerts au demandeur en matière contractuelle

Du moment qu'on se trouve en présence d'un contentieux en matière contractuelle, le passager retardé est habilité à invoquer l'option de compétences que lui offre le règlement de Bruxelles I. Dans ces deux espèces, le retard était imputable au transporteur non contractuel ayant effectué le premier segment du transport. Le demandeur pouvait très certainement agir devant la juridiction dans le ressort de laquelle se situait le point de départ du vol litigieux. En effet, il découle de la jurisprudence Redher que le lieu du départ est considéré comme l'un des lieux de la fourniture de services. Les passagers pouvaient plaider à Ibiza et à Melilla. Même si ce point n'a pas été soulevé, le passager aurait-il pu assigner son adversaire devant le tribunal du point d'arrivée du premier vol ? Palma et Madrid dans ces deux espèces. Mme Véronique Legrand l'exclut à la lumière de l'arrêt Redher, seuls les points de départ et d'arrivée du transport sont pertinents, les lieux d'escale sont exclus. Ce qui faisait débat, c'était la prétention du passager de plaider devant le tribunal du lieu final d'arrivée, alors que l'incident de vol avait été localisé lors du premier vol et que le transporteur non contractuel n'était pas celui qui avait acheminé le passager à la destination finale. Celui-ci était étranger à l'accomplissement du second vol, même si le passager était arrivé en retard à l'arrivée parce que le transporteur non contractuel avait avec retard accompli le premier vol, ce qui avait interdit au passager de prendre dans les temps la correspondance. La CJUE adopte la position la plus large et la plus favorable pour le consommateur, pouvant ainsi plaider dans son propre État de résidence, alors que le défendeur n'y détient aucun lien. La Cour étend les solutions de la jurisprudence Redher. Le lieu final de destination est considéré - dans l'hypothèse d'un transport direct comme dans l'hypothèse d'un transport avec correspondance comportant deux vols - comme un lieu d'exécution de la prestation de services. La règle de compétence spéciale en matière de fourniture de services désigne comme étant compétente la juridiction du lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été fournis. Un contrat de transport aérien, caractérisé par une réservation unique pour la totalité du trajet, établit l'obligation, pour un transporteur aérien de transporter un passager d'un point à un autre. Une telle opération constitue un service dont l'un des lieux de fourniture principale se trouve au point de destination. Cette conclusion n'est pas remise en cause par le fait que le transporteur aérien effectif qui n'est pas le contractant du passager n'assume que le transport sur un vol qui ne finit pas au point d'arrivée du second vol, dans la mesure où le contrat de transport aérien relatif au vol avec correspondance couvre le transport du passager jusqu'au lieu d'arrivée du second vol. Le lieu d'arrivée du second vol est l'un des lieux d'exécution du vol. Ce lieu satisfait l'objectif de proximité ainsi que celui de prévisibilité (pour le passager, non pour le transporteur de fait) L'objection élevée par le transporteur de fait, qui ne fait que du transport interne en Espagne, et qui n'a pas envisagé d'être assigné devant une juridiction allemande, est écartée. (La destination des passagers du premier vol était probablement multiple. Certains faisaient probablement un vol simple entre Ibiza et Palma ou entre Melilla et Madrid ; d'autres gagnaient l'Allemagne ; d'autres pouvaient avoir un autre pays comme destination finale. Le transporteur interne se contentait d'acheminer des voyageurs depuis un petit aéroport - Ibiza ou Melilla -, en direction d'un aéroport à grand trafic comme Palma ou Madrid. La destination finale des passagers lui était indifférente.) Dans le cas d'un vol par correspondance, le lieu d'arrivée du second vol est lieu d'exécution du vol. Le passager peut assigner le transporteur qui n'est pourtant pas son cocontractant devant le ressort duquel se trouve l'aéroport d'arrivée du second vol. La CJUE fait du transporteur de fait l'un des exécutants du transport envisagé dans sa plénitude, responsable d'un retard léger se transformant en retard important à la destination finale.

La CJUE aurait dû trancher, compte tenu des prémisses posées par l'arrêt princeps du 7 mars 2018, d'autres demandes venant des juridictions nationales.

La CJUE aurait dû répondre à la demande formulée par le Landgericht de Francfort sur le Main le 25 octobre 2016, affaire C-538/16, Kevin Joseph Devine c. Air Nostrum / Lineas Aereas del Mediterraneo :

l'expression peut être attraitée en matière contractuelle couvre-t-elle un droit à indemnisation fondée sur l'article 7 du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 invoqué à l'encontre d'un transporteur aérien effectif qui n'est pas le cocontractant du passager ?

Un transport de personnes effectué sur deux vols, sans séjour notable dans l'aéroport d'escale ; l'incident est survenu sur le premier segment de vol ; le recours est dirigé contre le transporteur aérien non contractuel ayant effectué le premier vol ; la destination finale du passager est-elle le lieu d'exécution au sens du règlement de Bruxelles I bis de 2012 ?

Le passager peut-il agir contre le transporteur de fait devant le tribunal de l'aéroport de destination ?

La réponse doit être positive, compte tenu de l'arrêt du 7 mars 2018.

L'affaire est radiée le 18 mai 2018, la juridiction ne maintenant pas sa demande.

Affaire à l'objet identique, C-539/16, Richard Rodriguez Seria c. HOP ! - Régional. Affaire radiée.

L'option de compétence offerte lorsque le contentieux est relatif à l'exploitation d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement

Nous songeons à la situation où le billet de transport a été vendu par une agence du transporteur aérien, cette agence étant localisée dans un autre État européen que celui où le transporteur a son siège.

Un billet délivré par Air France par le truchement de son agence de Madrid. Le vol est annulé ou le passager est victime d'un retard important. Le passager peut-il plaider à Madrid ?

La compétence de la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve l'agence semble devoir être admise.

On peut invoquer l'article 5 du règlement Bruxelles I primitif, indiquant qu'une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attraitée dans un autre État membre ... 5) s'il s'agit d'une contestation relative à l'exploitation d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement, devant le tribunal du lieu de leur situation.

On retrouve la même disposition avec l'article 7, point 5, du règlement Bruxelles I révisé du 12 décembre 2012.

La disposition implique que le défendeur soit domicilié dans un État membre pour pouvoir être attrait devant les juridictions d'un autre État membre de l'UE.

Le débat peut porter sur la question de savoir si la délivrance d'un billet relève de l'exploitation d'une agence.

La question est d'actualité moindre depuis que la délivrance des billets ne se fait plus par agence mais en ayant recours à messagerie électronique. Il faudrait alors s'interroger sur la localisation du site par lequel la réservation a été effectuée.

L'arrêt rendu par la CJUE le 11 avril 2019, affaire Ryanair, C-464/18, est instructif.

Le litige concerne un retard survenu sur un vol entre Porto et Barcelone.

Le demandeur, même s'il ne réside pas en Espagne, porte son action devant le tribunal de commerce de Gérone, il réclame 250 euros sur le fondement de la jurisprudence Sturgeon.

Le défendeur, Ryanair, s'il a son siège en Irlande, dispose d'une succursale à Gérone.

L'arrêt précise les traits d'une succursale. Celle-ci suppose l'existence d'un centre d'opérations qui se manifeste d'une façon durable vers l'extérieur, comme le prolongement d'une maison mère. Ce centre doit être pourvu d'une direction et être matériellement équipé de façon à pouvoir négocier avec des tiers qui sont ainsi dispensés de s'adresser directement à la maison mère.

Cette disposition suppose que le litige concerne des actes relatifs à l'exploitation d'une succursale ou des engagements pris par la succursale au nom de la maison mère, lorsque ces actes doivent être exécutés dans l'État où cette succursale est située.

Le billet d'avion avait été en l'espèce acheté en ligne. Aucun élément ne mène à penser que le contrat de transport ait été conclu par l'intermédiaire de la succursale de Gérone, dont les services concernent essentiellement les questions fiscales.

La juridiction de Gérone n'est donc pas compétente pour connaître du litige sur le fondement de l'article 7 point 5 du

règlement Bruxelles I révisé n° 1215/2012. La succursale n'avait pas pris part à la relation juridique nouée entre la compagnie irlandaise et le passager retardé.

[La question de la compétence peut se poser également en matière de transport de marchandises entre États membres. Cf., en matière de transport utilisant différents modes, la demande de la cour suprême finlandaise, C-88/17, Zurich Insurance, quant à la détermination du ou des lieux de fourniture de service.]

LA PROROGATION DE COMPÉTENCE

. La clause d'élection de for
L'incidence de la présence dans les conditions générales de transport d'une clause d'élection de for :
Est-elle opposable au passager consommateur ?

La licéité de principe

Madame Sandrine Clavel, Le passager aérien est-il un consommateur comme les autres ? , Mélanges Neau-Leduc, p. 238, estime que le transporteur a la possibilité d'inscrire dans le contrat de transport une clause conférant la compétence dans ce contentieux du retard ou de l'annulation de vol à la juridiction qui lui convient. Il pourrait par exemple faire figurer une clause conférant compétence unique à la juridiction de son siège social.
L'article 25 du règlement n° 1245/2012 du 12 décembre 2012 ne fait pas obstacle à ce que les parties, sans considération de leur domicile, conviennent d'une juridiction (ou de juridictions) d'un État membre pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé. Cette juridiction est compétente.
L'article 19, figurant à la section 4 relative aux contrats de consommation, réglemente certes étroitement les conventions attributives de juridiction. Mais comme la section 4 est étrangère aux contrats de transport sec, cette disposition restrictive est étrangère au débat.

(Une objection qui serait probablement écartée dans l'hypothèse où la clause d'élection de for serait invoquée par le transporteur aérien effectif qui ne serait pas le transporteur contractuel, le passager n'ayant jamais contracté avec lui. La clause circule, répondra-t-on probablement.)

La mise à l'écart des clauses abusives

Madame Clavel envisage dans sa savante étude, p. 239, la possibilité pour les clauses attributives de juridiction de tomber sous les fourches caudines de la législation relative aux clauses abusives. Il faudrait pour cela que la clause crée un déséquilibre significatif au détriment des passagers. Cf. article L. 212-1 du code de la consommation. Elle statue de façon dubitative.

[Les répertoires référencent des décisions ayant reconnu le caractère abusif de certaines clauses attributives de compétence.

Ainsi la Cour de justice dans un arrêt du 27 juin 2000, affaires C-240/98 à 244/98, considère, dans des litiges entre un éditeur de Barcelone et des acheteurs d'encyclopédies, que la clause attribuant les litiges à la juridiction de Barcelone est abusive. La clause n'avait pas fait l'objet d'une négociation individuelle. Le consommateur risque de devoir plaider devant une juridiction éloignée de son domicile, il risque de devoir renoncer à tout recours judiciaire pour assurer sa défense. La clause entrave l'exercice de l'action en justice, alors qu'elle est tout avantage pour le professionnel qui minore ses frais et centralise devant la juridiction de son siège les contentieux qu'il exerce.]

Madame Clavel invite cependant à faire appel à l'article 47 de la charte des droits fondamentaux concernant le droit de chacun à un recours effectif devant un tribunal impartial.

(cf. un arrêt de la CJUE du 3 avril 2019, affaire C-266/18, la clause disputée concernait la compétence territoriale et faisait renvoi aux dispositions du droit national. Une telle clause entraine dans le champ d'application de la directive sur les clauses abusives. Même si son caractère abusif est en principe écarté.)

Le débat sera tranché prochainement par la CJUE.

Une juridiction bulgare, en effet, a formé le 8 octobre 2018, JOUE du 17 décembre 2018, une demande de décision préjudicielle, dans une affaire EN, FM, GL c. Ryanair, C-629/18. La question est de savoir si l'article 25 du règlement Bruxelles I n° 1215/2012 permet d'insérer dans le contrat de transport avant toute survenance du litige une clause attributive de compétence pour l'examen des demandes fondées sur le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004. L'affaire est en cours.

. La comparution volontaire

L'article 26 § 1° du règlement de Bruxelles I révisé affirme la compétence de la juridiction d'un État membre devant laquelle le défendeur accepte de comparaître (à moins que le défendeur ne compareisse que pour contester la compétence de la juridiction saisie, ou s'il existe une juridiction exclusivement compétente).

On parle d'une élection tacite de for.

L'arrêt de la CJUE du 11 avril 2019, affaire précitée C-464/18, précise les conditions requises pour faire jouer ce chef de compétence.

Le demandeur OD a assigné Ryanair devant le tribunal de Gérone, le transporteur disposant d'une succursale dans cette ville de Catalogne. Le transporteur a été invité par le greffe à fournir des explications sur l'éventuelle compétence internationale de la juridiction de Gérone pour connaître de la demande en indemnisation. Ryanair n'a pas fourni d'observations écrites. L'arrêt décide que l'absence d'observations ne pouvait pas constituer une comparution au sens de l'article 26 du règlement n° 2015/2012, et valoir comme une acceptation tacite par le défendeur de la compétence de la juridiction saisie.

Exit la prorogation tacite de compétence. L'article 26 ne peut s'appliquer dans de telles circonstances, le défendeur n'ayant pas soumis d'observations.

Le passager avait dû hésiter à aller plaider à Dublin. En se prévalant de la jurisprudence Rehder, il aurait pu plaider à Porto ou à Barcelone. Qu'allait-il faire dans la galère du Gironès ?

- c. Le passager retardé ou refoulé agit contre un transporteur aérien n'ayant pas son siège dans un État membre de l'Union européenne

Le contrat pourrait comporter une clause d'élection de for. La clause est a priori valable.

Par hypothèse, le transporteur extra européen a décollé depuis un aéroport situé dans un État membre de l'UE, c'est la raison pour laquelle le règlement de 2004 est applicable.

Quid de la compétence juridictionnelle dans les autres hypothèses ?

Soit le demandeur saisit un tribunal extra européen.

La victime du retard ou de l'annulation de vol peut envisager de porter sa demande en indemnisation devant un tribunal du pays du siège du transporteur : le passager agit par exemple contre une compagnie américaine et porte son action devant une juridiction des États-Unis.

Se posent la question du conflit de juridictions et celle de la compétence internationale directe en matière de transport international.

La compétence des tribunaux extra-européens pour appliquer le règlement européen sur le retard demeure en Amérique du Nord controversée.

On a évoqué supra le débat existant aux États-Unis relatif à la compétence des tribunaux américains pour connaître des demandes portées devant les juridictions américaines sur le fondement du règlement n° 261/2004. La solution de l'incompétence semble prédominer. Le risque de déni de justice est réel. Il est inutile de plaider aux États-Unis pour se faire débouter.

Soit le demandeur saisit un tribunal relevant d'un État membre de l'UE.

Si la victime est européenne, elle pourra préférer, plutôt que de plaider Outre-Atlantique ou en Extrême Orient, s'adresser à une juridiction d'un État membre de l'UE pour réclamer une indemnisation que lui confère le droit européen.

Nous disposons en ce domaine de deux décisions importantes, l'une rendue par la Cour de cassation, l'autre par la CJUE.

i. Le débat en France

Nous avons ici l'illustration du débat quant à l'application en un tel cas du droit international privé procédural français en corrélation avec le règlement communautaire, avec un 3^e arrêt de la 1^o chambre civile du 22 février 2017, n^o 16-12408, publié au Bulletin, note précitée de Christophe Paulin à la Gazette du Palais du 4 avril 2017, D. 2017.1448 obs. Kenfack, II^o partie de la note de J. Heymann à la Revue critique de DIP, 2018.257.

L'internationalité du litige y était certaine.

L'espèce concerne un vol entre Genève et Montréal devant être assuré par Air Canada. Le vol est annulé.

Les intéressés prennent un autre vol, ils parviennent à Montréal 24 heures après la date et l'heure prévues initialement.

Les voyageurs invoquent le droit européen d'indemnisation du passager consommateur, la Suisse ayant adhéré au système communautaire. Contra C. Paulin.

Le débat porte sur la détermination du tribunal compétent.

Les victimes de l'annulation de vol saisissent, en 2014, se fondant sur les dispositions françaises du code de la consommation, le tribunal d'Annecy, lieu de leur domicile.

La compagnie canadienne soulève une exception d'incompétence au profit de la juridiction de son siège social, Montréal.

La cour de Chambéry écarte la compétence consumériste du forum actoris et se prononce, eu égard à la présence dans la capitale française d'un établissement principal du transporteur canadien, en faveur de la compétence en France de la juridiction parisienne.

La cassation n'en intervient pas moins, au visa du règlement Bruxelles I, pour défaut de base légale : la cour d'appel s'est déterminée par des motifs impropres à établir qu'Air Canada possédait en France son principal établissement.

(Puisque la cassation intervient pour défaut de base légale, on pourrait avoir la tentation de soutenir que différemment motivé, l'arrêt aurait pu reconnaître à Air Canada la possession en France de son principal établissement. Cette tentation serait à nos yeux sans fondement : la société a son siège au Canada et non en France. L'article 60 du règlement de 2000 considère que pour son application, les sociétés sont domiciliées là où est situé leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur principal établissement. On ne peut sérieusement soutenir qu'Air Canada détient en France son principal établissement. Que la compagnie canadienne y ait un établissement ou une agence, soit, son établissement principal, certainement pas. Air Canada ne se gouverne pas depuis Paris. L'établissement principal est a priori unique. L'article 60 se place dans une perspective mondiale, non réduite à l'échelle d'un seul État. L'art. 60 utilise le possessif, son établissement principal. L'arrêt de la cour d'appel se fondait sur l'existence d'un établissement principal en France. La possession en France d'un établissement important doté de plusieurs salariés et d'un directeur titulaire du pouvoir d'engager la société ne la rend pas, au sens de l'article 60 de Bruxelles I, domiciliée en France.)

Le point sera cependant probablement soulevé devant la cour de renvoi. Le passager pensera en particulier à faire valoir le précédent constitué par un arrêt de la première chambre civile rendu le 19 octobre 2016, n^o 15-25864, et avec lequel l'arrêt du 22 février 2017 semble prendre des distances. L'espèce concernait un vol entre Lyon et Tlemcen organisé par Air Algérie. Le passager subit un retard à l'arrivée et demande l'indemnisation prévue par la jurisprudence Sturgeon. La réglementation européenne est applicable du moment que le transporteur extra européen décollait d'un aéroport communautaire. Le débat portait sur la compétence juridictionnelle. Le voyageur avait porté son action devant le tribunal de Paris, où Air Algérie dispose du principal établissement que cette compagnie possède en France. La cour de Paris avait considéré que la compagnie algérienne était domiciliée en France. Elle jugeait en effet que cette compagnie avait à Paris son principal établissement, celui-ci étant vu comme le lieu où fonctionnent les organes de direction et les services administratifs d'une personne morale. Principal établissement en comparaison d'autres établissements subalternes exploités en France par Air Algérie. Il était cependant étonnant de considérer qu'Air Algérie avait à Paris le lieu de sa direction. La Cour de cassation avait pourtant rendu en cette espèce un arrêt de rejet sèchement libellé. La teneur de l'article 60 du règlement Bruxelles I n'était pourtant pas en cette décision respectée. Si l'on pouvait soutenir que la compagnie avait à Paris le principal établissement qu'elle possédait en France, il était erroné de fixer à Paris, à l'échelon mondial, le centre de décision de la compagnie algérienne et de faire domicilier Air Algérie à Paris. L'arrêt du 22 février 2017 concernant Air Canada n'est pas à l'unisson.)

(Il existe dans le code de commerce toute une réglementation propre aux sociétés ayant leur siège à l'étranger. Une société étrangère qui ouvre en France un établissement doit se faire immatriculer au registre du commerce et des

sociétés et opérer un certain nombre de démarches et de déclarations.

Article L. 123-1, Sont immatriculées au RCS sur leur déclaration les sociétés commerciales dont le siège est situé hors d'un département français et qui ont un établissement dans l'un de ces départements. Disposition figurant dans une sous-section intitulée « Des personnes tenues à immatriculation ».

Article L. 123-1, Toute personne morale demandant son immatriculation au RCS doit justifier de la jouissance du ou des locaux où elle installe, lorsque le siège de l'entreprise est situé à l'étranger, l'agence, la succursale ou la représentation établie sur le territoire français.

L'article D. 122-1 impose une déclaration auprès du préfet lorsqu'une personne morale exerce en France une profession commerciale dans des conditions rendant nécessaire son inscription ou sa mention au RCS.

R. 123-35, Lorsque le siège est situé hors d'un département ou lorsqu'il est situé à l'étranger, l'immatriculation est demandée au greffe du tribunal dans le ressort duquel est ouvert le premier établissement.

L'article R. 123-54, 3°, c), vise les personnes morales relevant d'une législation d'un État extérieur à l'UE ou à l'EEE, la société déclare le nom des dirigeants qui la dirigent ou qui l'engagent.

L'article R. 123-58 vise la société commerciale dont le siège est à l'étranger et qui n'est pas soumise à la législation d'un État membre de l'UE ou d'un État partie à l'EEE, il faut faire la déclaration de la législation qui lui est applicable, il faut indiquer le numéro d'immatriculation sur le registre public.)

Invoquant la jurisprudence *Rehder*, les passagers tardivement acheminés auraient-ils pu agir devant le tribunal de Genève, lieu du décollage ? Apparemment pas, car il aurait fallu pour exercer l'option de compétence ouverte en matière contractuelle que le domicile du défendeur soit situé dans l'UE, art. 5 du règlement n° 44/2001. Or le transporteur a son siège social au Canada. (Voir cependant un appel éventuel à la convention de Lugano.)

(Voir un arrêt de la cour de Rouen du 1^{er} février 2018, *Transit*, n° 73, 2018, concernant un litige entre un passager transporté avec retard à Madagascar depuis la France par une compagnie malgache. L'arrêt applique à tort la jurisprudence *Redher*, qui était inapplicable en l'espèce, le défendeur ayant son siège dans un État non-membre de l'Union européenne. Les éditeurs critiquent vertement la solution donnée par l'arrêt.)

Le transporteur ayant son siège, son administration centrale et son principal établissement au Canada, les dispositions contenues dans le règlement européen étaient, en l'espèce, inopérantes. Comme l'indique l'article 4 § 1 du règlement n° 44/2001, si le défendeur n'est pas considéré domicilié sur le territoire d'un État membre, la compétence est, dans chaque État membre, réglée par la loi de cet État membre, sous réserve de l'application des dispositions des articles 22 (concernant des compétences exclusives sans considération de domicile) et 23 (concernant les clauses d'élection d'un for européen).

Le demandeur aurait dû alors agir en se prévalant des solutions du droit judiciaire français en matière de conflit de juridictions.

La compétence des juridictions françaises ne pouvait pas être admise au titre du for du défendeur, du moment que le transporteur aérien avait son domicile au Canada.

Les tribunaux français n'étaient pas non plus compétents au titre, en matière contractuelle, du lieu d'exécution en France de la prestation de service, puisqu'il s'agissait d'un transport entre la Suisse et le Canada.

Il était difficile de prétendre que le transport avait été exécuté en France, même si l'appareil aérien après avoir décollé de Genève avait probablement été amené à survoler la France et à évoluer dans l'espace aérien français.

Restait au Français à se prévaloir à titre subsidiaire du privilège de juridiction de l'article 14 du code civil pour porter sa demande devant une juridiction française, l'intéressé pouvant alors avoir éventuellement la faculté de saisir le tribunal dans le ressort duquel le transporteur canadien détient un établissement, voire le tribunal de son propre domicile. Cf. *Cadiet et Jeuland*, *Droit judiciaire privé*, 9^e édition, n° 196 p. 167, évoquant la compétence des tribunaux de la capitale.

Le règlement Bruxelles I révisé en 2012 ne change rien en la matière. Certes, il admet sous certaines conditions qu'un défendeur, même non domicilié dans l'UE, puisse être assigné dans l'un des États membres. En matière de contrats de consommation, le consommateur dispose d'une option, l'action intentée par le consommateur est portée, soit devant les juridictions de l'État membre où est domicilié le professionnel, soit devant la juridiction du lieu où le consommateur est domicilié, article 18 § 1. Il est prévu par l'art. 17 § 3 que lorsque le cocontractant du consommateur n'est pas domicilié

dans l'UE, mais qu'il y possède une succursale, une agence ou un établissement, il est censé être domicilié dans l'État membre où il a un établissement, ceci pour les contestations relatives à l'exploitation de ces agences et succursales. Si la compagnie canadienne a un établissement en France ayant joué dans le placement du billet d'avion, elle sera réputée domiciliée en France. Cf. H. Gaudemet-Tallon, op. cit., n° 265. Ce discours est cependant vain, car l'article 17 § 3 de Bruxelles I révisé reprend la solution antérieure : la section 4 sur la compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ne s'applique pas aux contrats de transport, autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement.

L'article 7, au point 5, du règlement Bruxelles I du 12 décembre 2012 donne, lorsque la contestation est relative à l'exploitation d'une agence, compétence au tribunal dans le ressort duquel le défendeur a une agence ou un établissement. La règle cependant suppose que le défendeur soit domicilié sur le territoire de l'un des États membres - alors que l'agence est située dans un autre État membre. « Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre état membre ... ». Si le défendeur a son siège et donc son domicile en dehors de l'UE, le demandeur ne peut pas se prévaloir de ce chef de compétence.

(Cette compétence est en revanche admise en matière de contrat de consommation, art. 17 § 2 du règlement n° 1215/2012, mais on sait que le contrat de transport échappe aux dispositions de la section 4 où l'article 17 figure. Tout ceci pour remarquer le caractère irrationnel de la disposition réglementaire écartant le contrat de transport des dispositions propres aux contrats de consommation.)

ii. L'interprétation en provenance de la CJUE

L'affaire C - 447/16, Roland Becker c. Hainan Airlines, concerne un transport aérien composé de deux segments de vol, entrecoupés d'une escale. La solution a été donnée par la Cour de justice le 7 mars 2018, Juris tourisme 2018 n° 212, p. 45 obs. C. Lachièze.

M. Becker entend se rendre depuis Berlin à Pékin. Il opère une réservation unique lui donnant un premier vol entre Berlin et Bruxelles, effectué par un sous-transporteur, et un second vol à exécuter par le transporteur contractuel, ayant son siège dans le Sud de la Chine, dans l'île de Hainan, au large du Tonkin. Le premier vol s'effectue correctement.

Le voyageur est à l'aéroport de Bruxelles victime d'un refus d'embarquement par le transporteur chinois sur le vol en partance pour Pékin.

Le voyageur réclame 600 euros, sur le fondement du règlement n° 261/2004, à la compagnie chinoise devant la juridiction de Berlin.

La question est de savoir si les juridictions allemandes sont compétentes pour connaître de ce litige entre un européen et un transporteur chinois, ne disposant d'aucune succursale à Berlin, ni même en Europe.

La haute juridiction allemande demande à la CJUE si le demandeur pouvait se prévaloir de l'option de compétence prévue par le règlement Bruxelles I en matière contractuelle.

La CJUE répond que l'option de compétence de la matière contractuelle ne peut être invoquée que si le défendeur a son domicile dans l'un des États de l'UE. Hainan Airlines possède son siège, à Hainan, en Chine, elle n'a pas de succursale dans l'UE.

Il convient alors en cette espèce de faire application de l'article 4 du règlement Bruxelles I : lorsque le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, la compétence est dans chaque État membre régie par la loi de cet État membre.

Le demandeur avait porté son action devant le tribunal de Berlin. C'est en application du droit international privé allemand que les tribunaux allemands doivent déterminer s'ils ont compétence ou non pour connaître du litige.

On retrouve la même solution que celle devant être donnée dans l'espèce portée en France contre Air Canada.

Il y a un risque de déni de justice si la compétence est refusée à l'Allemagne et attribuée indirectement aux juridictions chinoises, même si on ne peut de principe leur décerner dans une planète mondialisée un label d'indignité. La juridiction chinoise peut comme les tribunaux américains s'estimer incompétente pour appliquer le droit européen prévoyant une sanction contre le transporteur auteur d'un refus d'embarquement.

C'est la raison pour laquelle l'arrêt de la CJUE fait une réserve de patriotisme européen :

Conformément au principe d'effectivité, les règles de droit national (il s'agit du droit processuel international allemand) ne peuvent pas rendre impossible en pratique ou excessivement difficile l'exercice des droits conférés par le droit de l'Union, tels ceux découlant du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004.

Un voyageur qui se rend en Chine et qui a recours à une compagnie chinoise dépourvue de toute agence en Europe - peut-être avec un tarif avantageux - ne peut cependant refuser par principe la compétence des juridictions chinoises. Il lui était

loisible de voyager avec la Lufthansa, contre laquelle il aurait pu en cas d'incident plaider sans difficulté en Germanie. L'être humain doit assumer ses choix.
La juridiction allemande est cependant discrètement invitée par l'arrêt à songer, si les règles allemandes ne lui attribuent pas le pouvoir de juridiction, à se déclarer éventuellement dans une telle espèce *forum necessitatis*.
Cf. Sandrine Clavel, *Mélanges Neau-Leduc*, note 28.

Le transporteur mis à contribution en cas d'annulation de vol ou de retard prolongé dispose d'un recours contre les tiers qui se trouveraient à l'origine de l'incident, article 13 du règlement du 11 février 2004. La réparation incombe dans un premier temps au transporteur, quitte à ce que celui-ci exerce un recours contre des tiers, comme les services de la navigation aérienne ou les aéroports. Le recours est souvent illusoire et trop dispendieux si le transporteur, pourtant contraint à des obligations financièrement lourdes, et dont la faute n'est pas certaine, n'est pas en mesure d'établir la faute d'un tiers. On ne plaide pas contre Éole et Vulcain.

II. Le contentieux entrant dans le domaine de compétence de la convention de Montréal

Le transport est par hypothèse un transport international au sens de la CM, à moins qu'il s'agisse d'un transport interne de passagers gouverné par le règlement européen de 1997 qui opère un renvoi normatif à la CM.

- . Préjudice corporel, perte des bagages, que le transport soit interne, transeuropéen ou pleinement international.
- . Perte ou avaries des marchandises, si le transport est international et si la CM est applicable.
- . Retard des passagers ou des bagages dans un transport international, si l'action en réparation est fondée sur la CM (et non sur le règlement européen consommériste).
- . Retard des marchandises, si le transport est international, si la CM est applicable et si elle est invoquée.

Lorsque la demande est fondée sur la CM, les règles procédurales applicables sont contenues dans la CM elle-même, dans le droit judiciaire d'origine européenne et dans le droit judiciaire national.

Les questions de procédure que ne tranche pas la convention de Montréal sont soumises à la loi procédurale locale, i.e. à la *lex fori*, art. 33 § 4 CM.

On doit entendre par *lex fori* non seulement le code français de procédure civile mais également les dispositions procédurales de matrice européenne comme le règlement Bruxelles I révisé n° 1215/2012 du 12 décembre 2012 (qui a

remplacé à compter du 10 janvier 2015 le règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000)

La CV et la CM posent des règles en matière de compétence des tribunaux.

On doit admettre que les dispositions relatives à la compétence ne relèvent pas des règles de fond, mais de la procédure.

Si la convention internationale pose des règles uniformes en matière de compétence des tribunaux, les particularités du droit procédural local contraire doivent être écartées.

C'est ce que décide à juste raison la Cour de cassation française.

Cf. Limoges, 11 février 2016, n°15/00345 : un accident lors d'un vol entre Limoges et Lyon assuré par Air France.

Le juge des référés de Paris avait rejeté l'exception d'incompétence formulée par le transporteur faisant valoir au titre de son siège social la compétence de la juridiction de Bobigny, le juge parisien s'était déclaré incompétent au profit de la juridiction de Limoges.

Le débat sur la compétence reprend, au fond, devant le tribunal de Limoges. La cour d'appel confirme, sur appel de l'ordonnance du juge de la mise en état, l'incompétence de la juridiction limousine, au profit de la juridiction de la Seine Saint Denis : Limoges n'est pas le point de destination, le transporteur n'a pas son siège à Limoges, il n'est pas établi que le billet ait été vendu à Limoges par un agent du transporteur.

La jurisprudence américaine ne statue pas, en revanche, en conformité avec la lettre de la CM, c'est ce que nous verrons à propos du jeu perturbateur de l'exception de *forum non conveniens* qui est en honneur devant les tribunaux des États-Unis et qui permet à ceux-ci de refuser leur compétence, à la demande du défendeur, dans un contentieux aérien, même si le demandeur a saisi de sa demande l'une des juridictions ayant pourtant compétence selon la CM.

Sandra Adeline, *Forum non conveniens* ..., Revue de droit uniforme, 2013, 313 (article en anglais)

Olivier Cachard, *Regards transatlantiques sur le forum non conveniens : la jurisprudence en matière aérienne et nautique*, Mélanges Bernard Audit, 2014, p. 185.

Diego Fernandez Arroyo, *La tendance à la limitation de la compétence judiciaire à l'épreuve du droit d'accès à la justice*, Mélanges Audit, p. 285, spécialement n° 21.

Jean-Baptiste Charles, *Imperium est : l'œuvre de la jurisprudence dans la définition des fors de compétence en matière de transport aérien international ou l'impérativité réaffirmée*, Mélanges Christian Scapel, PUM

Sandra Adeline, *Le forum shopping dans le contentieux d'accidents de transport aérien international de passagers*, thèse Paris I, décembre 2016

A. Les règles ordinaires de compétence

Les dispositions de principe sont dictées par l'article 33 de la convention de Montréal.

Débat préliminaire

La CM fixe des règles de compétence. Il donne un choix au demandeur entre plusieurs juridictions.

La convention de Montréal statue-t-elle alors en termes de compétence territoriale ou seulement en termes de compétence internationale directe ?

En France, on semblait opter pour la première branche, aux États-Unis pour la seconde.

Ces deux points de vue ne sont pas forcément inconciliables. Les règles de Montréal désignent simultanément l'ordre juridictionnel national compétent pour statuer ainsi que le ressort à l'intérieur de l'ordre national qui doit être saisi.

Ainsi si la victime entend agir dans un litige international devant un tribunal français contre Air France qui a son siège en France à Roissy / Tremblay : dans un premier temps la CM donne compétence à l'ordre juridictionnel français pour connaître du litige puisque Air France a son siège social en France, dans un second temps la CM donne compétence au tribunal français ayant le siège d'Air France dans son ressort.

Selon la 1^o Civile, 11 juillet 2006, Bulletin 2006 n° 379 page 326, la CV énonce une règle de compétence directe à caractère impératif.

Voir Laurent Chassot, n° 910 et suivants.

Le tribunal ordinaire de Rome demande à la CJUE si les dispositions de l'article 33 CM ne régissent que la répartition de la compétence entre les États (compétence internationale directe) ou si elles régissent également la compétence territoriale interne à chaque État membre de l'UE. Demande de décision préjudicielle présentée le 26 mars 2018, Adriano Guaitoli c. EasyJet, C-213/18.

Les excellentes conclusions rendues dans cette affaire le 20 juin 2019 par l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe évoquent ce problème dans une affaire concernant un vol aller- et- retour entre Fiumicino et Corfou.

L'article 33 statue-t-il uniquement en matière de compétence internationale ou également en matière de compétence territoriale interne ?

L'article 33 donne compétence à une juridiction spécifique. Il n'y a pas à tenir compte des règles nationales sur la compétence. Le droit uniforme détermine tant la compétence internationale que la compétence territoriale.

Ce qui signifie, si on prolonge l'avis de l'avocat général, que dans le litige italien, le point de départ et le point de retour étant identiques, si le demandeur se prévaut de la compétence du tribunal du lieu de destination, les tribunaux italiens sont compétents, le tribunal de Civitavecchia est compétent sur le fondement de l'article 33 CM car l'aéroport de destination est situé dans son ressort. Les règles internes de compétence du droit italien n'ont pas à interférer, même si l'État italien est souverain pour dresser la carte judiciaire et établir le ressort des juridictions. La juridiction romaine est incompétente.

Le jeu perturbateur de l'exception de forum non conveniens

Il existe dans le monde une divergence de jurisprudence quant à l'interprétation de l'article 33 CM.

Selon la jurisprudence française, le demandeur choisit librement et souverainement le tribunal compétent dans l'éventail offert par l'art. 33. Le tribunal saisi et qui figure sur la liste des juridictions compétentes ne peut refuser son pouvoir de juger. La convention de Montréal confère une assez large option de compétences que le demandeur exerce à sa discrétion. Il n'y a pas unicité de for, mais pluralité de fors offerts au choix du demandeur qui choisit selon sa commodité et en pratiquant à l'occasion le forum shopping.

La jurisprudence américaine raisonne différemment, elle se fonde sur le § 4 de l'art. 33 CM - la procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire - pour limiter la portée du § 1 donnant la liste des tribunaux compétents et se donner la possibilité d'accueillir l'exception de forum non conveniens. Elle avait parfois opéré le même raisonnement sous l'empire de la CV. Voir l'étude au Clunet d'octobre 2012 de M. Olivier Dubos. Nous verrons infra les perturbations entraînées par l'admission aux États-Unis de l'exception de forum non conveniens permettant au juge américain, pourtant compétent pour statuer en vertu de l'article 33 CM, de ne pas juger l'affaire et d'en renvoyer la connaissance à une juridiction non américaine érigé en forum superior. Cette façon de décider est rejetée par la Cour de cassation française qui n'admet pas qu'une juridiction saisie par le demandeur et figurant sur la liste des options refuse sa juridiction. D'après l'interprétation de la haute juridiction française un tribunal américain ne devrait pas du moment qu'il figure dans l'éventail des tribunaux compétents déclarer la France comme forum superior.

L'alinéa 4 de l'article 33 ne peut être, à notre sentiment, invoqué, du moment que l'alinéa 1° a statué. L'alinéa 4 ne donne compétence à la lex fori pour régler les questions de droit processuel que sur les points à propos desquels la CM n'a pas légiféré. Eodem sensu, conclusions H. Saugmandsgaard du 20 juin 2019, affaire C-213/18, n° 73 et note 58, qui parle d'une place résiduelle à accorder à cette disposition.

Les juridictions des Îles Britanniques - l'exception de forum non conveniens ayant de lointaines origines écossaises - écartent en revanche le mécanisme de l'exception de forum non conveniens dans le cadre de la CV et des conventions de droit uniforme en matière de transports internationaux. Elles adoptent la conception française et rejettent la solution donnée outre Atlantique.

Ces options de compétence valent uniquement au profit de juridictions relevant d'États parties à la convention de Montréal. De telle sorte que l'application et l'interprétation de la CM sont normalement l'œuvre de juridictions relevant d'États ayant adhéré au système montréalais.

La victime porte son action devant l'une des juridictions ayant compétence d'après la CM.
La juridiction compétente relève de la souveraineté de l'un des États ayant ratifié la CM.
Cette juridiction est tenue de faire application de la CM, du moment que le transport aérien litigieux entre dans les limites spatio-temporelles prévues par le texte uniforme.
C'est ainsi que le choix de la juridiction déclenche par effet réflexe l'application des dispositions de droit procédural et de droit matériel édicté par la convention portant dispositions de droit uniforme.

[Il n'est pas exclu que la victime, dans certaines hypothèses exceptionnelles, agisse devant les tribunaux d'un État demeuré étranger à la convention de droit uniforme, donc non liés par celle-ci, et que ceux-ci se reconnaissent compétents. Ainsi on peut imaginer une action intentée par une victime prétendue et portée devant une juridiction locale dont l'État n'a adhéré ni à la CV ni à la CM. Le demandeur pourrait avoir intérêt à une telle démarche si le transporteur détenait des actifs dans l'État en cause. Le transporteur risque d'invoquer en vain le respect des dispositions de la CV/CM. La juridiction locale se conformera pour apprécier sa compétence à ses propres lois procédurales.]

[La traduction de la CM en langue hongroise est défectueuse, elle donne le sentiment en effet que le demandeur peut ester devant les tribunaux de tout État ayant ratifié la CM. La convention n'est pas ainsi libellée : le demandeur peut assigner les tribunaux du siège du transporteur ou du point de destination, mais à la condition que le tribunal saisi relève de la souveraineté d'un État signataire de la CM. Cf. les conclusions de Madame Sharpston, C-94/14, rendues le 22 octobre 2015. La justification de la règle, c'est empêcher toute fuite devant le dispositif de la convention de droit uniforme, le tribunal saisi doit appliquer la CM, il ne peut pas l'évincer, du moment que l'État dont il émane a ratifié la convention]

La CV prévoyait quatre chefs de compétence allant du tribunal du siège du transporteur au tribunal du point de destination, ces chefs de compétence sont maintenus par la nouvelle convention.
Si la convention de Montréal a conservé ces 4 chefs de compétence, elle en a ajouté, à la demande des États-Unis, un cinquième, en cas d'accident mortel ou corporel, au profit, sous certaines conditions, des tribunaux du pays de la résidence du passager. L'idée est de permettre à la victime de s'adresser aux juridictions de son pays. Autoriser les résidents américains à plaider aux USA. On sait qu'il s'agit là d'une solution assez souvent reconnue dans le droit de la consommation.

i. Le tribunal du domicile du transporteur

Ce chef de compétence convient plus particulièrement à la situation du transport assuré par une personne physique.

ii. le tribunal du siège principal de l'exploitation du transporteur

Ce chef de compétence convient davantage aux transporteurs constitués en société.
La CM autorise le demandeur en réparation à porter son action devant le tribunal du siège social du défendeur.

La solution est banale, même si l'on voit parfois des juridictions américaines refuser de statuer, se déclarant inappropriées, alors que le transporteur aérien a pourtant son siège dans leur ressort.

L'affaire West Caribbean Airways a fait apparaître une éclatante divergence d'interprétation des dispositions de la CM entre les solutions données par la Cour de cassation et celles données aux États-Unis par les cours fédérales d'appel.

La catastrophe au Venezuela du vol retour entre Panama et la Martinique

Le transporteur contractuel a son siège à Miami.
Le transporteur de fait est une compagnie ayant son siège à Medellin, en Colombie.
Le lieu de destination était la Martinique.

Nous allons présenter la partie de ping-pong, à laquelle se sont livrées les juridictions françaises et américaines pour se déclarer compétentes ou incompétentes pour connaître de l'action émanant des proches des victimes françaises d'une catastrophe survenue au-dessus du Venezuela.
Nous relèverons l'incompatibilité des interprétations prises par les juridictions américaines – même si le contentieux n'a pas été reçu par la Cour suprême - et notre Cour de cassation quant à l'interprétation de l'article 33 CM.
Le fameux dialogue des juridictions n'a pas fonctionné en l'occurrence.

Acte I. Les juridictions américaines se déclarent incompétentes.

Arrêt Pierre-Louis v. Newvac Corp. : le point de départ est une catastrophe aérienne survenue au-dessus de Venezuela causant la mort de touristes français rentrant en Martinique. Les victimes étaient essentiellement des salariés de la sécurité sociale et des agents des collectivités locales. Des victimes par ricochet saisissent les tribunaux de Floride. Ont été mises en cause une société américaine (apparemment un tour opérateur, affrèteur de l'avion) (qualifié de transporteur contractuel et qui délivrait les billets), ainsi qu'une société colombienne liées par un contrat de charte. La société colombienne, frèteur, est l'exploitante de l'avion McDonnell Douglas MD-82, elle était transporteur de fait / effectif, ultérieurement en faillite. Les touristes étaient passés par l'intermédiaire d'une agence de voyages ayant un siège en Martinique. La cour d'appel des États-Unis pour le onzième circuit, 8 octobre 2009, se déclare Forum non conveniens, alors pourtant que la société, ayant distribué les billets, possédait son siège en Floride.

Les demandeurs sont renvoyés à se pourvoir en Martinique.

Argument : la procédure dans le contentieux aérien est réglée selon l'a. 33 § 4 CM par la loi du juge, l'exception de forum non conveniens appartient au droit procédural américain. Cf. thèse L. Chassot, n° 947. Les familles ont agi devant la juridiction américaine considérant Newvac comme transporteur contractuel installé en Floride, y ont été assignés la société américaine, l'exploitant colombien et son assureur.

Les défendeurs ont soulevé une exception de forum non conveniens.

Le 26 septembre 2007 le juge américain de la cour de district a reconnu la qualité de transporteur contractuel à la société américaine et déclaré la compatibilité du principe du forum non conveniens avec les règles de compétence édictées par la convention de Montréal. Le 9 novembre 2007, la juridiction américaine a accueilli l'exception, le for de la Martinique étant jugé plus approprié ; le 7 décembre 2007, la juridiction américaine a pris une ordonnance, ordonnant aux défendeurs d'accepter la compétence des tribunaux de la Martinique, de renoncer à la prescription, les demandeurs tant invités à saisir dans les 6 mois la juridiction appropriée.

Ces différentes décisions ont fait l'objet d'un appel devant la cour d'appel de circuit.

La Cour suprême des États-Unis a refusé de délivrer le Writ of Certiorari et donc d'examiner le recours.

Acte II. Les juridictions de la Martinique refusent de se dessaisir de la demande en indemnisation.

L'affaire a été portée par les victimes françaises devant les juridictions françaises : en première instance et en appel, à Fort de France, chef-lieu de la Martinique, d'où les victimes étaient originaires.

Les victimes françaises saisissent certes les juridictions de la Martinique, mais elles leur demandent de se dessaisir à raison de leur incompétence. Pour les victimes françaises, ce sont les juridictions américaines, saisies en premier, qui sont seules compétentes.

Les demandeurs ont saisi le tribunal de Fort de France, lui demandant de se dessaisir en déclarant son défaut de juridiction internationale. La société américaine a appelé en garantie la société colombienne en faillite et son assureur. Le tribunal français a dit recevable mais non fondée la demande de dessaisissement formée par les proches des victimes directes et a renvoyé le tout à la mise en état. Le tribunal de grande instance de Fort de France, 24 août 2009 refuse de se dessaisir et se déclare compétent

Les 669 demandeurs ont formé contredit et demandé le dessaisissement du tribunal de Fort de France au profit de la cour d'appel américaine : le tribunal de Fort de France ne peut exercer sa compétence en raison du choix par les demandeurs

du tribunal de Floride.

La cour d'appel française reconnaît que seule était ouverte la voie du contredit et refuse que soit remise en cause la compétence du tribunal de Fort de France sous couvert d'un défaut de pouvoir juridictionnel, le jugement est confirmé. Un arrêt de la cour de Fort- de- France, 25 juin 2010, RG 09/00663, écarte la solution du dessaisissement du tribunal de Fort- de- France : 16 août 2005, un avion exploité par la compagnie West Caribbean Airways, un vol entre Panama et Fort de France, l'avion s'écrase dans le nord- ouest du Venezuela, meurent dans la catastrophe 152 passagers originaires de la Martinique et 8 membres de l'équipage colombien. Une agence de voyages installée à Fort de France, Globe -Trotter, organisait des séjours, elle avait confié à une société installée à Miami en Floride, Newvac (agissant sous le nom commercial de GO 2), le soin de rechercher des partenaires y compris pour le transport aérien, Newvac avait conclu le 15 mars 2005 un contrat d'affrètement à temps d'un avion avec équipage avec une société de Medellin, la West Caribbean Airways.

Acte III. La Cour de cassation retient la compétence des juridictions américaines, premières saisies.

La Cour de cassation ne suit ni la position de la juridiction américaine, ni celle des juridictions de fond de la Martinique : les juridictions françaises sont incompétentes, du moment que les victimes avaient saisi en premier sur le fondement de l'article 33 CM la juridiction du siège du transporteur contractuel.

La 1^o chambre civile a rendu le 7 décembre 2011 son arrêt, annoté de toutes parts

D. 2012.5 obs. X. Delpech, D. 2012. 254 avec la note de Philippe Delebecque, Revue de droit des transports, janvier 2012, commentaire 7 par Ph. Delebecque, Semaine Juridique G, février 2012. 241, note Louis d'Avout, Gaz. Pal. 27 juin 2012 obs. Jean -Pierre Tosi, D. 2012. 1228 obs. Gaudemet -Tallon et Jault- Seseke, Revue critique de DIP 2012.138 rapport du conseiller référendaire Agnès Maitrepierre, RTD Civil 2012.367 obs. Philippe Théry, Clunet octobre 2012, 23 note Sandrine Clavel, Journal de droit international, octobre 2012, var. 4 avec l'étude d'Olivier Dubos.

La Cour de cassation française contredit la solution américaine sur l'appel au droit procédural du juge saisi et affirme le libre choix souverain des demandeurs quant à l'élection du tribunal compétent.

Cf. Laurent Chassot, n^o 959.

La cause, du fait de la décision américaine ayant accueilli l'exception de forum non conveniens soulevée par les défendeurs, avait été portée devant les tribunaux français. Certains demandeurs ont demandé au tribunal de Fort- de- France de se déclarer incompétent et comme tel dépourvu de pouvoir juridictionnel, le tribunal a déclaré recevable la demande mais il l'a dite mal fondée.

Contredit a été formé contre ce jugement : la cour d'appel de Fort de France a confirmé le jugement. L'affaire vient devant la Cour de cassation, qui casse sans renvoi.

La chambre civile commence par affirmer la recevabilité de la demande en dessaisissement : les demandeurs ont été contraints de porter leur litige devant une juridiction qu'ils n'ont pas choisie. C'est à raison de la décision américaine de forum non conveniens qu'ils ont agi en Martinique. Ils ont un intérêt légitime à agir à titre déclaratoire en constatation de la portée du droit d'option de compétence que leur reconnaît la convention de Montréal.

La cour d'appel a également été bien saisie par la voie du contredit.

Sur le fond, la chambre civile affirme la primauté du droit uniforme sur le droit procédural interne (américain) ainsi que le libre choix, par le demandeur, du tribunal au sein de l'éventail des options : l'option de compétence ouverte au demandeur s'oppose à ce que le litige soit tranché par une juridiction, également compétente, autre que celle qu'il a choisie. Cette option a été assortie d'une liste limitative de fors compétents ; le demandeur dispose, *et lui seul*, du choix de décider devant quelle juridiction le litige sera effectivement tranché, sans que puisse lui être opposée une règle de procédure interne aboutissant à contrarier le choix impératif de celui-ci.

En clair, en l'espèce, d'après la Cour de cassation, le tribunal américain du siège du transporteur qui a été saisi par les victimes est compétent, et seul compétent, le tribunal français ne l'est pas. La règle de procédure américaine cède devant les prévisions supérieures de la convention de Montréal. La cause doit repartir en Floride pour être jugée.

L'arrêt déclare l'indisponibilité actuelle du for français. Ce qui peut être interprété de la façon suivante : le tribunal de Fort de France est actuellement incompétent. C'est le tribunal du siège du transporteur qui doit statuer. S'il accepte de statuer, tout est parfait. Le tribunal américain avait estimé que le for français était supérieur. Il recouvre en principe son pouvoir juridictionnel du moment que le forum conveniens, l'un des fors naturels, décline sa compétence. S'il refuse de statuer, il y aurait déni de justice, la compétence des tribunaux français serait alors admise au titre du forum necessitatis.

[Madame H. Gaudemet-Tallon, dans un article publié aux Mélanges B. Audit, De l'abus de droit en droit international privé 2014, p. 390, et traitant de l'abus dans le choix du tribunal, tout en admettant que le demandeur possède, dans le cadre de la CM, d'une option discrétionnaire de compétence, se dit favorable à priver le justiciable de son droit d'option en cas d'abus imputable à ce dernier. Nous ne voyons guère comment on peut en général parler d'abus lorsque le demandeur assigne son adversaire devant la juridiction dans le ressort duquel ce dernier détient son siège et possède des actifs. C'est plutôt la position du défendeur qui soulève l'exception de forum non conveniens qui mériterait le plus souvent d'être taxé d'abus. Soyons réaliste. Le plus souvent, dans de telles affaires, les difficultés juridiques ne sont pas considérables. Ce qui est en jeu, c'est de savoir si la juridiction évaluera les dommages intérêts de façon consistante ou non. Plaidant aux États-Unis où le transporteur réside, les victimes espèrent bénéficier d'une évaluation très généreuse. Le défendeur, transporteur aérien, récuse la compétence de la juridiction américaine, primo, pour faire traîner l'instance, secundo pour qu'elle soit soumise finalement à un tribunal, français en l'occurrence, fixant des dommages-intérêts d'un montant moindre. L'affaire se terminant souvent par une transaction.]

Acte IV. Les juridictions américaines maintiennent leur position et refusent de statuer.

Après l'arrêt de la Cour de cassation, les victimes par ricochet ont réactivé leur action devant le tribunal fédéral du district sud de Floride, cette juridiction du premier degré en date du 16 mai 2012 a refusé de connaître de l'affaire et a donc refusé de faire sienne l'interprétation de la Cour de cassation française.

La cour d'appel américaine du 11^e circuit, 6 mai 2013, Revue de droit des transports, octobre 2013, chronique 8, 2, A, par C. Kende et autres, a confirmé cette décision, si bien que les tribunaux français au titre de forum necessitatis reprennent, nous semble-t-il, leur pouvoir juridictionnel. Face au déni de justice, la juridiction française, si elle est à nouveau saisie, ne pourrait qu'affirmer sa compétence. C'est un principe de droit naturel que tout justiciable doit être mis en situation qu'un juge entende sa demande.

[Voir par exemple en droit du travail, Sociale, 14 septembre 2017, Les Petites Affiches du 20 mars 2018, n° 57, p. 12, note Akyurek et Philibert : l'impossibilité pour une partie d'accéder au juge chargé de se prononcer sur sa prétention et d'exercer un droit qui relève de l'ordre public international constitue un déni de justice fondant la compétence de la juridiction française lorsqu'il existe un rattachement avec la France]

Même si les juridictions américaines n'ont nulle obligation de faire leur la solution dégagée par la haute juridiction française, on peut cependant regretter cette opposition frontale entre l'interprétation française des normes procédurales de la convention de Montréal et celle des juridictions américaines. Cette divergence ne pourrait être surmontée que s'il existait à l'échelon mondial une instance ayant le dernier mot pour déterminer la portée des dispositions contenues dans la convention portant droit uniforme. La lacune est, sur ce point, criante et il est déplorable que rien ne soit fait par l'OACI pour y remédier.

Les juridictions françaises pourraient avoir la tentation légitime, dans l'évaluation des dommages-intérêts à laquelle elles procèdent de façon souveraine, de retenir, même si la convention prohibe les dommages intérêts punitifs, une fourchette haute, ne serait-ce que pour sanctionner de façon indirecte un défendeur de siège américain utilisant de façon abusive les ressources procédurales du droit américain pour interdire aux victimes d'accéder au juge américain et minorer en réalité son obligation de réparation.

Acte V

Comment l'affaire s'est-elle terminée ?

Une transaction est probablement intervenue.

(La France aurait-elle pu songer à porter l'affaire devant la Cour internationale de justice, reprochant à l'État américain le non-respect par ses juridictions d'une convention internationale ? Illusoire)

(Dans ce contentieux de la catastrophe du vol Panama - Martinique, plusieurs victimes par ricochet n'ont pas saisi la juridiction américaine, elles ont plaidé directement en Martinique où elles demeurent, le chef de compétence choisie étant alors la juridiction du lieu de destination du vol, cf. infra)

(Dans cette affaire, les familles des membres d'équipage avaient assigné parallèlement aux États-Unis certains industriels ou prestataires de services au titre de défaut de maintenance, le juge de Floride aurait rejeté l'exception de forum non

conveniens soulevée par les défendeurs)

iii. Le tribunal du lieu où le transporteur possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu

C'est la transposition de la jurisprudence des gares principales et la reconnaissance de la compétence du tribunal dans le ressort duquel le transporteur aérien détient un établissement secondaire.

Deux conditions doivent être remplies pour que le demandeur puisse se prévaloir de ce chef de compétence.

. Le transporteur doit avoir un établissement dans le ressort.

. Le contrat de transport aérien doit avoir été conclu - vente du billet, établissement de la LTA - par la médiation et les soins de cet établissement secondaire.

Paris, 1^o juillet 2014, Revue droit transports juillet 2014, commentaire 50 par Ph. Delebecque : compétence du tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve Roissy : la compagnie Thai possède une adresse à Roissy et la LTA a été signée à Roissy.

Paris, 2 juin 2015, BTL 205.3556, infirmant un jugement du tribunal de commerce de Paris du 12 février 2015 : un transport de vins de Bordeaux en Chine, des avaries sont relevées. L'expéditeur agit à Dijon contre le commissionnaire, qui assigne le transporteur à Paris. Le commissionnaire a choisi Air China comme transporteur. Le tribunal de commerce de Paris dénie sa compétence, rien n'indiquant le rôle joué par l'établissement parisien d'Air China dans la conclusion du contrat. Le transporteur prétendait que le contrat avait été conclu près de Bordeaux, et non dans le ressort de la juridiction consulaire parisienne. Le jugement est infirmé : la compétence de la juridiction parisienne est affirmée, particulièrement au titre de l'émission de la facture par l'établissement parisien du transporteur. La cour ne tient pas compte du libellé de la LTA, mais de la facture émise depuis le siège parisien du transporteur chinois. L'émission de la facture apparaît comme le signe que l'établissement parisien était intervenu dans la conclusion du contrat. La solution a le mérite d'éviter au demandeur français de devoir plaider en Chine, siège du transporteur et lieu de destination des vins de Bordeaux. Elle ne fait pas preuve d'une exigence excessive, même si la conclusion du contrat et l'émission de la facture sont deux actes distincts, ils ne sont pas indivisibles.

Ce chef de compétence est exclu si la double condition n'est pas remplie.

Com. 8 novembre 2011, Bull., Revue critique de droit international privé 2012.607 note Cécile Legros : un transport de médicaments de Lyon au Danemark. L'expéditeur confie la marchandise à DHL qui joue le rôle d'un commissionnaire ou d'un transitaire, DHL confie le transport aérien du produit de Paris à Copenhague à la SAS, perte de la marchandise. L'expéditeur agit devant le tribunal de Pontoise contre DHL qui appelle en garantie le transporteur aérien, la SAS Cargo ayant son siège à Stockholm conteste avec succès la compétence du tribunal de Pontoise, la cour de Versailles n'ayant pas établi que le contrat de transport aérien entre Paris et Copenhague avait été conclu par l'intermédiaire de l'établissement de la SAS à Roissy. Le contrat avait été, semble-t-il, conclu en Suède.

A contrario pour écarter ce chef de compétence, Paris, 17 décembre 2013, Revue de droit de transports janvier 2014, commentaire 8 par Philippe Delebecque, concernant un transport de produits de beauté de Paris en direction de Shanghai, rien n'établissait la conclusion en France du contrat.

iv. Le tribunal du lieu de destination

Compétence de la juridiction de Fort de France dans la catastrophe survenue au-dessus du Venezuela.
Compétence du tribunal de Paris ou de Bobigny pour la catastrophe du Rio - Paris. Tribunal également compétent au titre du siège du transporteur, Air France.

La juridiction compétente en cas de délivrance d'un billet d'un vol aller-et-retour.

On considère communément que le point de destination est constitué par l'aérodrome du point de départ. Vol aller- et vol retour sont considérés comme formant un tout indivisible. Si le demandeur est ainsi habilité à plaider devant le tribunal du point de départ, interprété comme l'aéroport de destination, il lui est donc refusé d'agir devant le tribunal de l'État dans le ressort duquel est situé l'aéroport de destination du vol aller.

Le problème, c'est qu'il n'est pas exceptionnel qu'une période de plusieurs mois s'écoule entre l'arrivée du vol Aller et le départ du vol de retour.

Si le séjour dans l'escale se prolonge, il est possible qu'on considère l'aérodrome d'arrivée du vol Aller comme constituant le point de destination.

On peut citer une décision rendue sur le fondement de la CV et concernant un vol aller et retour Colombie-France, Pereira/Bogota/Paris/Bogota/Pereira à effectuer par Avianca. La passagère meurt peu après son arrivée à Paris. Le vol retour ne sera jamais effectué. Les ayants droit voient dans Paris le lieu de destination, le transporteur soutient en vain que Pereira est l'aéroport de destination. La cour de Paris se fonde sur la stipulation selon laquelle le retour en Colombie était stipulé « open 6 mois » voit dans Paris le lieu de destination du voyage. Les deux vols sont déconnectés. La juridiction parisienne est compétente, 1^o Civile, 15 juillet 1999, n^o 96-22137, la Cour de cassation rejette le pourvoi, elle s'en tient à l'interprétation souveraine de la juridiction d'appel voyant à raison de l'open 6 mois dans Paris le lieu de destination. Le vol aller est considéré comme un transport distinct du vol de retour.

A statué en sens contraire à propos d'un billet « Open Jaw » (à mâchoire ouverte) le tribunal US pour le district Nord de Californie, Zhang v. Asiana, 14 août 2017, Publication de Condon & Forsyth en date du 29 septembre 2017. Le vol aller partait de Shanghai, une escale à Seoul avait été effectuée et l'arrivée était à San Francisco, où se produit l'accident le 6 juillet 2013. 180 passagers sont blessés, trois adolescentes chinoises perdent la vie. Le billet prévoyait le retour depuis Los Angeles, Seoul et Shanghai. Le billet permettait ainsi au passager de repartir, au retour, d'un aérodrome autre que celui de l'arrivée du vol aller, ce qui est la définition du Single Open Jaw. Les demandeurs blessés dans l'accident et qui plaident en Californie contre la compagnie coréenne ont passé plusieurs mois aux États-Unis entre la catastrophe survenue à San Francisco et le retour en Chine effectué depuis Los Angeles. Le tribunal californien voit dans Shanghai le point de destination et se déclare incompétent. L'unicité du transport est ainsi affirmée, les conditions générales du transporteur voyaient dans un tel déplacement un transport unique aller et retour.

v. La cinquième juridiction en cas de mort ou de lésion : la compétence des tribunaux de l'État de la résidence principale et permanente du passager.

Ce chef de compétence, qui n'existait pas dans le système de la CV, est une nouveauté prévue par l'art. 33 § 2 CM.

Il sera normalement invoqué dans le cadre d'un transport international.

Comme la CM est applicable du fait du règlement européen de 1997 dans les transports purement internes, on peut se demander si la cinquième juridiction peut y être invoquée.

1^o hypothèse. Le transport international

Lorsque le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager,

- l'action en responsabilité peut être intentée ... eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État partie où le *passager* a sa *résidence* principale et permanente au moment de l'accident.

- et vers lequel ou à partir duquel le *transporteur* exploite des *services* de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial.

- et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transporteur aérien à partir de *locaux* que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

Cette compétence des tribunaux de l'État de de la résidence du passager n'est donc pas générale, elle n'est reconnue que si plusieurs conditions sont réunies.

La solution est propre à la mort du passager ou à une lésion corporelle, elle est étrangère au transport de fret, elle ne concerne pas le retard du passager ou la perte de ses bagages.

Le passager doit avoir au moment de l'accident sa résidence principale et permanente dans l'État où il entend agir en justice.

Des passagers chinois sont blessés lors d'une catastrophe aérienne survenue en juillet 2013 à San Francisco. Bénéficiaires d'un vol aller et retour, Chine - USA, ils séjournent longuement au États-Unis avant leur retour en Chine. Ils ne sont pas habilités à se prétendre résidents permanents aux États-Unis pour y agir, décide un jugement du tribunal fédéral de district de Californie Nord du 14 août 2017, précité.

Le transporteur doit exploiter des services de transport aérien à destination ou au départ de l'État où le demandeur entend agir en justice.

Le transporteur exploite ces services avec ses propres aéronefs, ou bien il exploite avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial. La disposition montréalaise fait référence implicitement aux accords de franchise, de banalisation, de partage de code ainsi qu'aux Alliances.

Le transporteur mène ses activités à partir de locaux qu'il loue ou qu'il possède dans cet État. Ou bien à partir de locaux d'un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial.

La disposition montréalaise statue en termes de compétence internationale directe, la compétence territoriale est ensuite appréciée dans les termes du droit local. Il pourrait en résulter que la victime habitant en France soit habilitée à agir devant le tribunal dans le ressort duquel elle a sa résidence, si la Cour de cassation acceptait, ce qui est douteux, le renvoi à la disposition procédurale de l'article R. 631-3 du code de la consommation.

La possible non-réception aux États-Unis de la 5^o juridiction au nom de l'exception de forum non conveniens

Il arrive aux tribunaux américains de décliner la compétence de la 5^o juridiction que les États-Unis avaient pourtant instamment sollicitée. (Lors des travaux préparatoires, la délégation américaine avait minimisé l'effet innovateur de la disposition nouvelle en indiquant qu'elle serait tempérée aux États-Unis par l'admission de la doctrine du forum non conveniens).

Une juridiction américaine, au titre de l'exception de forum non conveniens, renvoie le demandeur devant les tribunaux français, alors que le passager tué dans la catastrophe du Rio-Paris du 1^o juin 2009 résidait aux États-Unis (avant la catastrophe, il habitait le Brésil avec sa femme depuis 12/13 mois, la victime ne disposait au Brésil que d'une résidence provisoire). C'est une décision de la cour de district du nord de la Californie datée du 4 octobre 2010 prise à la demande d'Air France qui considère que la France est un for alternatif et adéquat, un forum superior. Cf. Laurent Chassot, n^o 955.

Le débat rebondit : en quel sens se prononcera la juridiction française si le demandeur américain lui demande de se déclarer incompétente ? Si le tribunal de Paris ou de Bobigny suit la jurisprudence précitée de la Cour de cassation du 7 décembre 2011, il se déclarera incompétent, c'est le choix opéré par le demandeur qui est déterminant. La juridiction américaine avait compétence pour statuer aux termes de l'article 33. Le contentieux fera normalement retour devant la juridiction américaine qui risque de s'estimer une seconde fois incompétente. La France exercera sa compétence juridictionnelle comme for de nécessité pour surmonter le déni de justice.

Un juge du tribunal de district de Columbia se déclare forum non conveniens le 21 novembre 2018 pour connaître d'une quarantaine de demandes dirigées contre le transporteur aérien Malaysia Airlines et le constructeur Boeing. L'affaire concerne la disparition en vol (MH 370) le 4 mars 2014 d'un avion de cette compagnie décollant de Kuala Lumpur et se rendant à Pékin. Il y avait à bord de l'avion 12 membres d'équipage et 227 passagers, dont 153 chinois, 38 malais, 4 français et 3 citoyens américains. La juridiction malaisienne est estimée forum superior. Voir une publication de Condon & Forsyth du 26 novembre 2018, par Christopher Christensen, Mary Dow et Constantine Petallides.

2^o hypothèse. Le transport domestique

La 5^o juridiction en présence d'un vol interne.

La CM ne vise que les transports internationaux, mais l'Europe soumet à son empire les vols internes. Limoges, 11 février 2016, n° 15/00345, précité, concernant un accident survenu lors d'un vol entre Limoges et Lyon. La victime se prévaut de la 5^e juridiction pour être habilité à porter sa demande en indemnisation devant la juridiction de Limoges, où elle réside. La cour de Limoges considère que la disposition de l'article 33 § 2 CM est propre à la compétence internationale, elle est destinée à permettre à un national d'agir devant les tribunaux de l'État où il réside, en n'obligeant pas à plaider devant le tribunal du siège du transporteur ou du point de destination, lorsqu'ils sont situés dans un État tiers. Cette disposition n'est pas applicable dans un litige de droit interne, lorsque le passager a sa résidence en France. La compétence territoriale est alors régie par le seul art. 33 § 1 CM. L'affaire est renvoyée devant le tribunal de Bobigny, Air France ayant son siège dans son ressort.

Les clauses d'élection de for qui seraient contenues dans le contrat de transport. La CM y est implicitement hostile, car les dispositions de l'article 33 offrant au demandeur le choix entre 4 ou 5 fors ont un caractère limitatif. Le contrat ne peut à l'avance modifier, étendre ou restreindre le choix de la juridiction compétente. La réglementation européenne ne peut la contredire. Le droit dérivé s'incline devant les dispositions contenues dans les conventions internationales auxquelles l'Union a adhéré.

LE CONTENTIEUX MIXTE MONTREALO - EUROPEEN

La détermination de la juridiction compétente dans l'hypothèse où le passager en agissant en justice pour retard fonde son action en réparation sur le double fondement du règlement communautaire et de la Convention de Montréal

La recherche de l'harmonie entre le droit processuel uniforme et le droit processuel européen

Le tribunal ordinaire de Rome a posé à la CJUE le 26 mars 2018 trois belles demandes de décision préjudicielle, dans l'affaire Adriano Guitoli e. a. c. EasyJet, C-213/18. La juridiction romaine part de la situation où la victime d'un retard ou d'une annulation de vol demande simultanément en justice, l'indemnisation prévue par le règlement de 2004 ou inventée par la CJUE en cas de retard à l'arrivée de plus de 3 heures, ainsi que des dommages intérêts en application de la convention de Montréal. Elle demande si le demandeur doit s'en tenir aux règles de compétence prévues par l'article 33 CM ou s'il est possible de faire application des règles de compétence figurant dans le règlement européen de Bruxelles I.

À notre sentiment, la question devrait être écartée en ce qui concerne les suites d'une annulation de vol. Le droit uniforme ne légifère pas en ce domaine.

Eodem sensu, note 36 des conclusions de l'avocat général dans cette affaire : la CM ne contient pas de dispositions relatives à l'annulation d'un vol – citant à son tour les conclusions déposées le 6 mars 2008 par Madame Eleonor Sharpston, n° 58, dans une affaire Emirates c. Schenkel, C-123/07, concernant une annulation de vol à Manille lors d'un vol de retour : La protection que le règlement n° 261/2004 accorde en cas de retard de vol est complémentaire par nature - La CM n'offre aucune protection aux passagers en cas d'annulation de vol ou de refus d'embarquement.

La solution pour traiter le contentieux de l'annulation de vol échappe entièrement à la CM, qu'il s'agisse de la détermination de la juridiction compétente ou de la solution à apporter au fond.

Notre analyse, même si nous sommes en bonne compagnie, n'est pas partagée par tous, ni en doctrine, ni en jurisprudence.

Nous remarquons également que la question n'aurait pas été posée si la CJUE avait respecté les solutions données par la convention de Montréal. Le préjudice à apprécier en cas de retard relève du seul empire de la CM, la CJUE aurait dû respecter la primauté et l'exclusivité de la CM, les droits inférieurs ne disposant d'aucune compétence normative pour sanctionner la compagnie coupable d'un retard à l'arrivée. Il est désormais cependant illusoire de voir la CJUE rétracter ses erreurs et abandonner la jurisprudence des arrêts Sturgeon et Nelson, elle croit bénéficier du charisme de l'inerrance et elle dispose en ce monde d'assez de thuriféraires pour chanter les louanges des arrêts qu'elle rend.

Adeptes de la suprématie du droit uniforme universel et ardent défenseur de l'exclusivisme montréalais, nous soutenons la prééminence des solutions prévues en matière procédurale par la CM. Le demandeur du moment qu'il réclame des

dommages intérêts sur le fondement du CM, pour préjudice découlant du retard, ne peut agir que devant une juridiction compétente dans les termes de l'article 33 CM. Sont seuls compétents les tribunaux du domicile ou du siège social du transporteur, la juridiction du lieu de l'établissement ou de l'agence par lequel le contrat de transport a été conclu, le tribunal du lieu de destination.

Les solutions issues de Bruxelles I ne divergent guère fondamentalement de celles prévues par la CM. La compétence de la juridiction du siège du transporteur effectif est incontestable dans les deux hypothèses. La compétence de la succursale ayant délivré le billet l'est aussi. La compétence de la juridiction du lieu de destination est admise aussi bien par l'article 33 CM que par la jurisprudence Redher. La CM exclut toutefois la compétence du tribunal du point de départ, pourtant admise par la jurisprudence Redher. Il faudrait donc refuser ce dernier chef de compétence au passager retardé dans l'hypothèse où il fonderait son action en dommages-intérêts aussi bien sur la CM que sur le droit européen. Eodem sensu, note 39 des conclusions de l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe.

Nous attendions les conclusions du parquet et les solutions de l'arrêt à venir. Nombre d'arrêts de la CJUE sont d'une parfaite orthodoxie juridique. Quelques-uns relèvent en revanche du droit libre. De telles solutions sont alors imprévisibles et relèvent alors de l'art poétique. L'article 67 du règlement n°44/2001 du 22 décembre 2000 décide qu'il ne préjuge pas de l'application des dispositions qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire et qui sont contenues dans les actes communautaires. L'UE ayant ratifié la CM et étant HPC à la CM, celle-ci est un acte communautaire. La CJUE a l'obligation d'en assurer le respect. La CM prime les actes de droit dérivé de l'Union. Permettre à un justiciable de se prévaloir des règles de compétence de Bruxelles I pour réclamer en application de la CM réparation du préjudice résultant du retard et en faisant acception des dispositions procédurales de l'article 33 CM serait, après la funeste jurisprudence Sturgeon, infliger une blessure supplémentaire à l'aventure du droit uniforme.

Nous disposons des conclusions déposées le 20 juin 2019 par l'avocat général Henrik Saugmandsgaard Oe. Les demandeurs, qui avaient retenu auprès d'easyJet établi à Luton, un vol aller et retour entre Fiumicino (l'aéroport de Rome, mais situé dans le ressort du tribunal de Civitavecchia) et Corfou, ont été dans cette affaire victimes en août 2015 d'une annulation de vol à l'aller, ainsi que d'un retard lors du vol retour. Victimes d'une annulation de vol, ils peuvent revendiquer l'indemnisation prévue par le règlement n° 261/2004, ils peuvent également invoquer le droit commun de la responsabilité pour inexécution du contrat. Victimes d'un retard au retour à Rome, ils peuvent obtenir une indemnisation en se fondant tant sur la CM (préjudice du fait du retard) que sur la jurisprudence Sturgeon-Nelson (retard de plus de 3 h à destination finale). Il semble bien qu'en l'espèce les demandeurs ne se prévalaient pas, quant au fond, du seul droit européen. C'est le transporteur anglais qui a soulevé une exception d'incompétence de la juridiction romaine. Est ainsi venue au débat l'incidence des règles de compétence figurant à l'article 33 de la CM. L'avocat général se prononce fort justement en faveur d'une application distributive de la CM et du règlement de Bruxelles I, compte tenu de l'objet des chefs de demande en cause. Au regard d'une demande en indemnisation exercée sur le fondement du règlement européen n° 261/2004, les règles de compétence contenues dans la CM sont inapplicables. C'est le règlement de Bruxelles I n° 1215/2012 qui s'applique. En particulier la jurisprudence Redher. Pour la demande en dommages-intérêts fondée sur la CM, comme la CM bénéficie, dans son champ d'application, de la primauté sur les actes de droit dérivé de l'Union, il faut lui appliquer les règles de compétence de l'article 33 CM.

B. Les règles de compétence face aux procédures complexes

Nous nous proposons d'évaluer dans ce développement l'incidence de la pluralité de demandeurs (action de groupe) ou de défendeurs, l'incidence de la litispendance, l'incidence des actions en intervention ou en garantie, la prise en considération d'actions connexes, le mécanisme des actions récursoires.

La coordination entre les règles de droit uniforme et les dispositions du droit procédural interne et européen s'avère parfois particulièrement délicate.

1. La pluralité de demandeurs

a. La pluralité de demandes individuelles

Il faut être conscient qu'avec cette pluralité de compétences, dès qu'on est en présence d'une catastrophe de masse, plusieurs fors peuvent être parallèlement sollicités, avec un risque, limité, de solutions contradictoires.

Lorsqu'une catastrophe aérienne survient et qu'elle fait des centaines des victimes, il est possible que les victimes immédiates ou par ricochet intentent en ordre dispersé l'action en responsabilité contre le transporteur devant l'une ou l'autre des juridictions ayant selon la CV ou la CM compétence pour en connaître.

Certains souhaiteraient imposer la concentration du contentieux. (D'autres suggèrent le recours au sursis à statuer). (Il ne semble pas possible au transporteur de soulever avec succès une exception de connexité internationale, les différentes demandes des victimes portées dans des États distincts sont certes connexes, il ne semble pas cependant qu'on puisse imposer à l'une des victimes la connaissance de sa demande par un for alternatif).

La véritable motivation est que certains justiciables (sollicités par de gros cabinets d'avocats américains) sont incités à plaider aux États-Unis où les juges ou les jurys seraient plus généreux qu'ailleurs pour le calcul du montant des dommages intérêts. Ces distinctions et discriminations n'honorent pas le sentiment inné de justice. Il est anormal que statuant sur le fondement de la même convention de droit uniforme le montant des dommages intérêts alloués aux victimes d'un même accident puisse varier considérablement selon que l'on plaide à New York, à Paris ou à Delhi. Le recours au forum shopping est malsain. D'autant qu'aux États-Unis, on admet la licéité du pacte de quota litis de telle sorte que l'avocat prendra, en cas succès de la procédure, une part substantielle des dommages intérêts alloués au demandeur. Cette agitation processive à raison des larmes versées est affligeante, cette recherche, parfois illusoire, du for le plus généreux en dommages-intérêts malsaine.

Cf. Sandrine Clavel, *Le passager aérien ...*, MéL. Neau-Leduc, spéc. p. 234.

Le tribunal saisi a la possibilité de joindre les demandes semblables portées devant lui et de statuer par un unique jugement. L'art. 367 du code de procédure civile parle de jonction d'instance. Les demandes conservent en ce cas leur autonomie.

b. Les demandes collectives

Le transport aérien engendre des préjudices de masse, les victimes peuvent hésiter à plaider. On peut se demander si l'*action de groupe*, technique procédurale en faveur en législation dans les différents États du monde pour vaincre les difficultés et surmonter les lourdeurs et les frais de l'action individuelle, présente un intérêt en matière aérienne.

La CM ne disposant pas de dispositions spécifiques en ce domaine, l'admissibilité et la recevabilité de l'action de groupe sont subordonnées à l'accueil que leur fait la loi du for. L'action de groupe ne devrait cependant être recevable que devant l'un des fors admis par la convention portant droit uniforme.

Canada

Les revues font état de l'exercice d'actions de groupe intentées à l'initiative de victimes d'accident aérien devant les tribunaux américains ou canadiens.

L'action collective doit d'abord être recevable.

Maître Laurent Chassot a eu l'amabilité de nous communiquer une décision de la Cour Supérieure du district de Montréal

du 18 mai 2016, Zoungrana c. Air Algérie, refusant l'exercice d'une action collective à l'époux et père de victimes ayant perdu la vie dans une catastrophe aérienne survenue en 2014, au-dessus du Mali, lors d'un vol entre Ouagadougou et Alger. Le demandeur demandait que dans le cadre de cette action collective qu'il exerçait au Québec, point de destination de ses proches, qui effectuaient un transport unique composé de deux vols, Ouagadougou /Alger, puis Alger / Montréal, soit inclus également les proches des victimes n'ayant pas Montréal comme point de destination final. Le transporteur aérien s'est opposé avec succès à cette action collective. Si plus de cent personnes ont péri dans la catastrophe, une minorité avait un lien avec le Canada, qu'on prenne en considération le point de destination, la résidence ou le lieu de conclusion du contrat de transport. La décision se fonde principalement sur le caractère exclusif des dispositions contenues dans la convention internationale, en particulier de celles concernant la compétence juridictionnelle. On ne peut faire entrer dans le groupe ou dans la classe des victimes qui n'auraient pas la possibilité d'agir à titre individuel devant la juridiction montréalaise. L'incompétence qui serait opposée à l'action individuelle vaut également pour les faire entrer dans l'action collective. En ce qui concerne les 4 familles ayant un lien avec le Canada, l'action collective est jugée peu pertinente. La demande en autorisation d'exercer une action collective a été en 1^o instance rejetée. Il y aurait eu appel.

États-Unis

Le site de Condon & Forsyth en date du 3 avril 2017 fait état d'une décision rendue le 27 mars 2017 par le tribunal de district US du district Nord de l'Illinois. L'espèce concerne un transport entre Chicago et Tel Aviv, avec un retard du fait du départ avec retard de l'avion décollant de Francfort. Le passager avait la velléité d'engager deux actions de groupe. La première concernant les passagers, victimes du retard, lors du vol entre Francfort et Tel- Aviv. La seconde classe tendant à réunir tous les passagers, victimes d'un retard depuis août 2014 sur les vols internationaux de la Lufthansa. Le tribunal s'est montré sceptique à l'égard de la première classe, il n'est pas évident que le groupe de passagers soit suffisamment nombreux pour former une classe, le tribunal a donné 90 jours aux avocats pour déposer une requête et faire certifier la classe. Quant à la seconde classe, le tribunal prononce un refus, une classe trop générale nécessiterait l'examen de centaines de vols différents.

On retrouve un débat similaire avec la procédure Dochak c. Lot Polish Airlines menée devant le tribunal U.S. de district pour le district Nord de l'Illinois et signalée par le bulletin du cabinet Condon/Forsyth en date du 9 juin 2017. L'ordonnance négative est du 31 mai 2017. L'initiative procédurale tendait à la reconnaissance d'une classe regroupant des milliers de clients du transporteur polonais victimes de retard ou d'annulations de vol. Il ne pouvait y avoir la certification de la classe, car les exigences procédurales de dommages subis en commun, typiques et prédominants n'étaient pas réunies. Les demandes individuelles des huit demandeurs subsistent.

Dans l'hypothèse où l'action de groupe est autorisée, la question se pose de savoir si les différentes victimes souvent éparpillées à travers le monde et qui ne se sont pas jointes au groupe peuvent se voir opposer la décision de justice à laquelle elles n'ont pas participé.

La jurisprudence américaine semble admettre la validité de la clause contractuelle par laquelle le passager renonce à l'avance dans le billet de passage à l'exercice de toute action collective. Voir en matière d'annulation de croisière maritime à raison de l'arrivée d'un ouragan le jugement rendu le 10 avril 2018 par la cour du district Sud de la Floride et commenté par Mary Dow et alii dans la note publiée le 7 février 2019 par le cabinet Condon & Forsyth. Il n'y avait place que pour des recours individuels.

La France

La possibilité de l'exercice d'une action de groupe a été timidement admise en droit français par la loi du 17 mars 2014, dite loi Hamon, reprise aux articles L. 623-1 à 623-21, complétés par les articles R.623-1 à 623-16 du code de la consommation.

L'action de groupe appartient uniquement en France à des associations de défense des consommateurs représentatives au niveau national et agréées. L'autorité française a désigné un certain nombre d'associations habilitées à agir, comme la fédération nationale des associations des usagers des transports.

(Voir la communication de la Commission donnant la liste des entités qualifiées pour intenter une action, JOUE du 30 septembre 2016, C 351/1)

L'association agréée agit afin d'obtenir la réparation des préjudices individuels subis par des consommateurs placés dans une situation similaire ou identique et ayant pour cause commune un manquement d'un ou des mêmes professionnels à leurs obligations légales ou contractuelles à l'occasion de la fourniture de services.

L'action de groupe ne peut porter que sur la réparation des *préjudices patrimoniaux* résultant des dommages *matériels* subis par les consommateurs. Code de la consommation, art. L. 623-2.

(L'article 3 du code de procédure pénale, déclarant que l'action civile est recevable pour tous chefs de dommages, précise qu'il s'agit aussi bien des dommages matériels, que des dommages corporels ou moraux. La loi fait ainsi la distinction entre différents types de dommages.)

Il faut donc un dommage matériel, 1° condition.

L'action de groupe ne peut concerner que la réparation du préjudice patrimonial résultant de ce dommage matériel, 2° condition.

En matière aérienne, on peut penser à une perte de bagages concernant plusieurs passagers, où il y a incontestablement dommage matériel.

Certains auteurs évoquent le retard, ainsi Jean-Jacques Barbieri, JCP du 9 juin 2014, 647, il peut y avoir en ce cas un préjudice patrimonial, évaluable en argent, mais il n'est pas absolument certain qu'il y ait dommage matériel, aucun objet corporel n'est brisé ou avarié. Le dommage n'est cependant ni corporel ni moral.

En cas d'accident causant des blessures et donc la nécessité de soin médicaux, ou engendrant une incapacité de travail et une perte de revenus, la même objection peut être soulevée. Il y a, semble-t-il, dommage matériel.

Si la catastrophe se traduit par des dizaines de pertes de vies humaines, les proches et autres victimes par ricochet peuvent se prévaloir d'un préjudice d'affection, l'action de groupe ne peut pas être utilisée en revanche pour ce type de dommage moral. Sauf réforme législative à venir.

La compétence d'attribution.

L'action de groupe est portée devant une juridiction civile, le tribunal de grande instance.

La compétence territoriale

Le tribunal de grande instance territorialement compétent est celui où demeure le transporteur, art. R. 623-2, al. 1° c. consommation. C'est ainsi que si le transporteur aérien détient son siège en France, l'action de groupe pourra être intentée devant le tribunal du ressort du siège de la compagnie aérienne. On ne pourra pas l'exercer devant la juridiction du lieu de destination, même situé en France.

L'art. R. 623-2 alinéa 2 envisage l'hypothèse où le défendeur demeure à l'étranger, il donne alors compétence au tribunal de grande instance de Paris. Cette disposition ne s'harmonise guère avec les solutions montréalaises, qui exclut d'attirer en France un transporteur de siège étranger. L'action de groupe semble alors en France irrecevable.

La loi Taubira/ Urvoas du 18 novembre 2016 consacre certaines de ses dispositions à l'action de groupe.

Il s'agit seulement d'un cadre commun, à préciser par matières. Les accidents aériens ne sont pas concernés.

L'intérêt de l'action de groupe en matière aérienne est donc, semble-t-il, dans l'état actuel de la législation, limité, voire inexistant. Un esprit critique y verra une solution d'attente, un gadget offert au grand public par le législateur, une occasion pour certaines associations de consommateurs de se donner le beau rôle, d'autant que les moyens pour un voyageur victime d'un dommage matériel, agissant à titre individuel, sont pléthores, même s'ils ne sont pas d'une efficacité absolue.

On peut consulter sur la question l'article de M. Christophe Paulin, L'action de groupe dans le transport de voyageurs, publié chez Dalloz en novembre 2015 dans les Mélanges offerts à notre éminent condisciple Patrick Serlouten, p. 507-519. Le n° 20 est relatif aux demandes internationales.

2. La pluralité de défendeurs

Les victimes peuvent songer en présence d'un accident aérien à mettre en cause non seulement le transporteur mais également d'autres co-responsables, d'autres colitigants, d'autres codéfendeurs.

La victime du dommage aérien peut songer à faire supporter le poids de la réparation par plusieurs responsables, transporteurs de droit et de fait, préposés, assureurs, voyageurs, aviateurs, gestionnaires des aéroports, ayant leur siège dans des ressorts distincts, français voire étrangers.

Il y a donc éventuellement une multiplicité de demandes en justice, on se demande si on peut les concentrer dans un for unique.

Le contentieux concentré en France

L'unicité de procédure est-elle possible ?

Le tribunal qui juge le transporteur peut-il juger simultanément le fabricant ?

Le tribunal qui connaît de l'action intentée contre le fabricant peut-il juger simultanément celle formée contre le transporteur aérien ?

La concentration du contentieux est-elle envisageable ?

Celle-ci est prévue en droit interne : « S'il y a plusieurs défendeurs, le demandeur saisit, à son choix, la juridiction du lieu où demeure l'un d'eux », art. 42, al. 2, CPC.

La règle vaut, même si l'un des défendeurs réside à l'étranger.

L'article 42 a été étendu à la sphère internationale par les arrêts Pelassa et Scheffel.

Le juge français est ainsi compétent pour connaître de l'ensemble des demandes formées contre les codéfendeurs, même si l'un demeure à l'étranger.

Le critère de domicile en France de l'un des défendeurs permet d'étendre la compétence du juge français à d'autres défendeurs domiciliés à l'étranger lorsque les différentes demandes à l'égard de défendeurs différents sont liées par un lien de connexité.

On exige pour cela un lien de connexité entre l'action portée devant les tribunaux français et l'autre action pour laquelle on fait appel à la compétence dérivée.

Cf. 1^o Civile, 26 juin 2019, cité infra.

Audit, Droit international privé, *Economica*, n^o 364 et suivants

Bureau et Muir Watt, *Droit international privé*, *Thémis*, tome I, n^o 231

Applications

Il est possible que la victime assigne simultanément devant le même tribunal le transporteur ainsi que l'assureur de celui-ci. Ce point ne suscite pas en principe de difficulté.

En cas de transport successif, le demandeur peut assigner soit l'un des transporteurs successifs, voire plusieurs (art. 36 § 3 CM).

Lorsque le transporteur contractuel fait effectuer le transport par un tiers, la victime peut assigner le transporteur contractuel ainsi que le transporteur de fait (art. 45 CM). L'un ou l'autre, ou les deux. Quant à la compétence juridictionnelle, l'action est portée soit devant l'une des juridictions ayant compétence à l'égard du transporteur contractuel, soit devant le tribunal du siège du transporteur de fait, art. 46 CM.

On relève également la présence d'une pluralité de codéfendeurs lorsque sont mis en cause non seulement le transporteur aérien mais également les fabricants, avionneurs et équipementiers.

Il arrive en effet assez fréquemment qu'en cas de catastrophe aérienne le demandeur assigne simultanément le transporteur ainsi que le fabricant ou l'atelier de manutention suspecté de fabrication ou d'entretien d'un appareil défaillant ou défectueux, il souhaite que la même juridiction connaisse de cette double demande. Les deux demandes présentent incontestablement des liens. On peut estimer souhaitable que la même juridiction détermine les causes du sinistre et fixe la charge des responsabilités.

Distinguons selon que le transport est un transport international relevant de la CM, ou qu'il s'agit d'un transport purement interne effectué en terre étrangère.

L'accident survenu dans le cadre d'un transport international soumis à la convention portant droit uniforme.

En ce qui concerne la demande portée contre le transporteur aérien, le tribunal n'est compétent, en matière de transport aérien international, pour en connaître que si le demandeur porte son action devant l'une des juridictions visées par l'article 33 CM.

Telle est l'actuelle jurisprudence de la Cour de cassation, même si celle-ci a connu un temps d'hésitation.

C'est ainsi que le tribunal de Toulouse, compétent pour connaître d'une action contre le fabricant Airbus (qui a son siège dans le ressort toulousain), ne peut connaître de l'action menée simultanément par les passagers blessés ou leurs proches contre un transporteur n'ayant pas son siège en France ou si le vol n'avait pas la France comme point de destination. Il doit alors y avoir dualité de procédures, une en France contre le constructeur, une autre menée à l'étranger contre le transporteur.

(On verra infra que la solution est différente lorsque le constructeur est assigné en France et qu'il appelle le transporteur en garantie).

Premier temps : la 1^o Civile, 11 novembre 1997, Bull. I, n^o 331, p. 225, admettait la compétence des tribunaux français pour juger un transporteur pakistanais ; catastrophe au Népal, les tribunaux français étant appelés à connaître de la responsabilité d'Airbus. Cette solution méconnaissait le dispositif de la CV donnant une liste limitative de juridictions aptes à connaître de l'action contre le transporteur du Pakistan : Toulouse n'y figurait pas.

La Cour de cassation est revenue à des meilleurs sentiments unionistes et a abandonné sa jurisprudence de 1997.

1^o Civile, 11 juillet 2006, Gaz. Pal. 18-22 août 2006, Jurisprudence p. 2622, avis de l'avocat général Sainte Rose : l'accident survient dans le cadre d'un vol entre Le Caire et Bahreïn, mise en cause d'Airbus fabricant de l'avion immatriculé à Oman ainsi que du transporteur Gulf Air. La CV énonce une règle de compétence directe à caractère impératif, le transporteur aérien ne peut être cité que devant les tribunaux visés par l'art. 28 CV.

1^o Civile, 11 juillet 2006, D. 2006 IR 2055 obs. Delpech : un Airbus s'écrase en mer, vol entre Abidjan et Nairobi, les victimes assignent Airbus à Toulouse en France ainsi que le transporteur kenyan, cassation de l'arrêt de la cour de Toulouse ayant admis par voie de connexité la compétence de la juridiction française à l'égard du transporteur.

Cour d'appel d'Orléans, cour de renvoi, 14 décembre 2007, Revue critique de droit international privé, 2008.311 note Hélène Gaudemet-Tallon, Revue de droit des transports mai 2008.109 note Delebecque, et juillet - août 2008.155, note Staes, les dispositions de la convention de Varsovie édictent une règle de compétence directe à caractère impératif.

1^o Civile, 12 novembre 2009, n^o 08-15269, rejet du pourvoi formé contre l'arrêt de la cour d'Orléans, caractère exclusif de la règle de compétence édictée par la CV.

En revanche, si le tribunal français est compétent pour connaître de l'action contre le transporteur, le demandeur peut attirer également en France le fabricant étranger.

L'accident survenu à l'étranger dans le cadre d'un transport interne échappant comme tel à la CM

L'arrêt rendu par la 1^o chambre civile le 26 juin 2019, n^o 18-12541, concerne les suites judiciaires d'un accident survenu en Sibérie le 2 avril 2012. 32 passagers et membres d'équipage ont été, selon Wikipédia, tués, 11 blessés, tous de nationalité russe.

Des survivants ainsi des ayants droit des victimes ayant perdu la vie ont porté en décembre 2013 une action en indemnisation devant le tribunal de Toulouse.

A été assigné le fabricant de l'avion accidenté, le GIE ATR, ayant son siège à Blagnac. Les demandeurs font état d'un défaut de conception dans la gestion du givre sur les ailes. La compétence de la juridiction toulousaine à l'égard d'ATR ne peut guère être contestée.

A été simultanément assigné à Toulouse le transporteur aérien russe, la compagnie Utair, basée à Tioumen, en Sibérie occidentale, qui a contesté en vain la compétence des juridictions françaises.

L'exception d'incompétence soulevée par la société russe a été rejetée en appel.

L'arrêt ne faisant aucune allusion à la CV ou à la CM, nous présumons l'inapplication à l'espèce du droit uniforme.

Wikipédia parle d'un transport en Sibérie entre Tioumen et Sourgout.

La Cour de cassation, à la suite des juridictions du fond, statue uniquement sur le fondement de l'article 42 alinéa 2 du code de procédure civile et réaffirme la solution acquise en jurisprudence.

La société russe ne contestait pas en son principe la solution acquise en France. Elle prétendait seulement que l'action exercée contre ATR n'avait pas de caractère sérieux, le rapport d'enquête du comité interétatique de l'aviation civile

publié en juillet 2013 ayant écarté la faute du fabricant. L'action intentée à Toulouse contre le fabricant avait, selon le codéfendeur, un caractère artificiel, destinée seulement à faire condamner à Toulouse un transporteur russe pour un accident aérien survenu en Russie lors d'un transport interne à la Russie, toutes les victimes étant russes. Le grief de fraude était sous-jacent.

La haute juridiction estime légalement justifiée la décision rendue par la cour toulousaine.

La mise en cause du constructeur présente un caractère sérieux.

La demande en indemnisation, formée contre le fabricant, présente un lien de connexité avec celle dirigée contre l'exploitant qui tend aux mêmes fins.

La cour d'appel n'avait pas à apprécier le bien-fondé de l'action des victimes.

(Il ne faut pas s'étonner de ne pas voir l'arrêt se référer au règlement de Bruxelles I, celui-ci en effet dans sa version révisée n° 1215/2012 du 12 décembre 2012 précise, dans son article 6 § 1, que si le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, la compétence est dans chaque État membre réglée par la loi de cet État membre ... Une solution identique figure à l'article 4 § 1 du règlement n° 44/2001 du 22 décembre 2000.)

Les victimes préféreraient probablement bénéficier de la probité des juridictions françaises en espérant se voir accorder une indemnité supérieure à celle qu'offrirait une juridiction de la fédération de Russie.

(Si la compagnie détient tous ses intérêts en Russie et aucun en France, on voit mal l'intérêt de plaider en France. Une décision française de condamnation du transporteur sibérien risque d'être difficile à faire exécuter au-delà de l'Oural.)

Le contentieux exercé par la victime dans deux ou plusieurs États

La victime a agi contre le transporteur, par exemple en France.

La victime a agi parallèlement devant un tribunal étranger contre l'avionneur ou l'un des équipementiers.

Deux actions parallèles sont menées devant des tribunaux relevant de plusieurs souverainetés.

Il y a un lien entre ces deux procédures.

L'un des plaideurs peut-il soulever une exception de connexité internationale demandant au juge étranger de se dessaisir et d'accepter de faire juger l'affaire en France par la juridiction saisie de l'action menée contre le transporteur ?

Voir mon article, La catastrophe de Charm El Cheikh du 3 janvier 2004, publié au Scapel, 2009, 51, à propos de l'arrêt de la 2^e chambre civile du 30 avril 2009. Une action est intentée aux États-Unis contre le propriétaire bailleur de l'avion et les fabricants américains, le juge américain se déclare « forum non conveniens » en faveur du tribunal de Bobigny saisi de l'instance contre le transporteur égyptien, la France était le pays de destination, la décision américaine n'est pas critiquable, elle ne se fonde pas sur le droit uniforme mais sur le droit procédural américain, le transporteur aérien ne figurait pas parmi les défendeurs. Le juge français pourrait connaître du double contentieux à raison de la connexité, il est compétent sur le terrain de la CV, il peut connaître par connexité du contentieux mené contre le loueur, le fabricant et les équipementiers. L'affaire s'est terminée au civil par une transaction.

3. Les actions en garantie ou l'appel en intervention

Dispositions communes à toutes les mises en cause.

Un tiers peut être mis en cause aux fins de condamnation par toute partie qui est en droit d'agir contre lui à titre principal.

Il peut également être mis en cause par la partie qui y a intérêt afin de lui rendre commun le jugement. Le tiers doit être appelé en temps utile pour faire valoir sa défense. Article 331 CPC.

Dispositions spéciales aux appels en garantie.

La garantie est simple selon que le demandeur en garantie est lui-même poursuivi comme personnellement obligé. Art. 334 CPC.

Le demandeur en garantie simple demeure partie principale. Art. 335.

Héron et Le Bars, Droit judiciaire privé, 5^e édition, Montchrestien, n° 1173 et suivants
Cadiet et Jeuland, Droit judiciaire privé, LexisNexis, n° 464.

Un sinistre aérien s'est réalisé. La victime a intenté une action en responsabilité.
Le défendeur qui risque d'être réputé civilement responsable peut-il appeler un tiers à l'instance pour le garantir ?

Le transporteur peut appeler à l'instance son assureur. Ce point ne suscite pas de difficulté.

En présence d'un transport de fait, exécuté en réalité, en tout ou en partie, par un transporteur autre le transporteur contractuel, on sait que l'art. 45 CM autorise le demandeur à agir contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur de fait. Lorsque l'action est intentée contre l'un des transporteurs, celui-ci a le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglées par la loi de ce tribunal.
Com. 20 octobre 2009, Bull. 2009, IV, n° 131 (la durée de l'appel en intervention ne relève pas de la procédure et de la lex fori, mais du délai biennal de la CM)

L'organisateur de voyages mis en cause peut appeler en garantie le transporteur aérien.

Il faut envisager l'hypothèse de la coaction qui peut appeler la coresponsabilité. Une catastrophe aérienne. Les causes sont multiples. Des défaillances de plusieurs côtés peuvent avoir joué un rôle causal dans la survenance de la catastrophe.

α. Le transporteur contre le fabricant

Imaginons Air France assignée en justice dans le cadre d'un accident aérien.
La compagnie française peut-elle appeler à l'instance Airbus ou Boeing, prétendant que la cause de l'accident réside dans un vice de fabrication imputable à l'avionneur ?

Il est possible que le transporteur actionné en responsabilité appelle à l'instance le fabricant, prétendant qu'il n'est lui-même pour rien dans la survenance du dommage et que c'est un produit défectueux qui est à l'origine de l'accident. Le transporteur souhaite transférer en tout ou en partie l'obligation finale de réparation sur le fabricant. Dans le premier cas il faut se demander si le tribunal compétent pour connaître de l'action exercée contre le transporteur peut connaître de l'appel en intervention forcée d'un fabricant. La réponse est positive si le contentieux demeure de pur droit interne. Voir l'art. 333 CPC : « Le tiers mis en cause est tenu de procéder devant la juridiction saisie de la demande originaire, sans qu'il puisse décliner la compétence territoriale de cette juridiction, même en invoquant une clause attributive de juridiction ». Elle est plus douteuse si l'avionneur a son siège hors France et s'il a fait figurer au contrat de vente de l'aéronef une clause attributive de juridiction.

(Quant au fond, en ce qui concerne la contribution à la dette, le poids définitif de la dette devrait incomber au tiers, par exemple un fabricant, si celui-ci est convaincu de défaut de fabrication ou de maintenance et qu'aucune faute causale dans la survenance du dommage n'est établie contre le transporteur)

β. Le fabricant contre le transporteur

Ce cas de figure est plus exceptionnel.

Si la victime a assigné le fabricant devant les tribunaux français au titre du siège de l'industriel en France et si ce fabricant entend appeler en garantie le transporteur aérien, certains pouvaient estimer qu'il ne le pouvait que si le

transporteur avait son siège en France ou si la France figurait comme point de destination du transport. L'appel en garantie ne pouvant pas être déféré devant une juridiction qui ne figure pas sur la liste dressée par la CV ou la CM. L'argument se fonde sur l'exclusivité des solutions fixées dans le marbre par la CV.

Un transporteur aérien ne répond a priori de ses actes que dans le cadre du système de responsabilité prévu par le droit uniforme.

C'est l'article 24 de la convention de Varsovie qui prévoit que dans le cas d'un accident corporel toute *action en responsabilité* à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la convention. Le transporteur doit être mis à l'abri de toute astuce procédurale tendant à le faire échapper au statut protecteur varsovien. Quant à l'article 28, il prévoit la liste exhaustive des tribunaux qui sont compétents pour connaître de l'action en responsabilité.

La catastrophe de Sochi

La cour de Toulouse s'était prononcée en ce sens dans un arrêt du 12 mars 2013, BTL avril 2013.262.

Les dispositions de la CV doivent régir toute action contre le transporteur.

Il s'agissait en 2006 d'un transport entre l'Arménie (Erivan) et la Russie (Sochi), soumis à la CV, la Russie n'ayant pas encore ratifié la CM.

L'avion tombe en mer à proximité de Sochi, en tentant d'atterrir en dépit d'un fort orage.

Les 113 occupants perdent la vie.

Les victimes agissent à Toulouse contre le constructeur Airbus.

Airbus entend appeler en garantie le transporteur aérien, Armavia, qui n'a aucun lien avec la France, il est arménien et apparemment en faillite depuis 2013.

La juridiction toulousaine est incompétente, décide, à la suite du TGI, la cour d'appel, pour connaître de cet appel en garantie.

Les victimes ne doivent pas être habilitées à s'évader de l'exclusivisme montréalais. La règle vaut incontestablement pour les victimes directes ou les victimes par ricochet. Elle vaut plus largement pour toute personne voulant mettre en cause la responsabilité du transporteur, du fait d'une mauvaise exécution du contrat de transport.

Il n'y a aucune raison, même si le régime de la CV/CM apparaît déroger au droit commun et semble accorder un statut privilégié aux transporteurs aériens, de ne pas appliquer au fabricant appelant le transporteur en garantie, la solution applicable à la victime directe qui voudrait assigner devant un for unique le fabricant et le transporteur.

Les juridictions déterminées par l'art. 33 CM disposent d'une compétence exclusive pour apprécier la responsabilité du transporteur aérien, quelle que ce soit la personne qui entend qu'elle soit mise en cause, par voie d'action ou par voie d'intervention.

Voir la thèse de M. Laurent Chassot, op.cit., traitant de l'action du co-responsable, n° 655 et suivants, n° 1010.

Cet auteur cite une décision du tribunal du district Est de New York du 16 août 2004 refusant de soumettre au régime varsovien l'appel en cause du transporteur par le constructeur. L'argument étant que la convention ne concerne que les usagers du transport, ce qu'un constructeur aéronautique n'est pas quand il plaide contre le transporteur. La solution permet de faire condamner dans les termes du droit commun le transporteur du fait d'un accident aérien du moment qu'il n'est pas actionné par le passager, un expéditeur ou un destinataire de fret. [M. Nicolas Ciron dans sa note citée infra fait état de deux décisions américaines de 1999 ayant déjà statué en ce même sens]. Certains jugeaient la solution de la cour de Toulouse préférable puisqu'elle permet de respecter les prévisibilités auxquelles s'attache le transporteur et de faire une application raisonnable de l'exclusivisme montréalais.

Voir les remarques échangées le 23 novembre 2012 lors de la communication de M. Olivier Cachard devant le comité français de droit international privé, Travaux du comité, Pedone, 2015, p. 40 et suivantes, où sont évoquées, en matière de transport, l'incidence de l'appel en garantie et la mise à l'écart de la convention de droit uniforme.

Un pourvoi ayant été formé, l'affaire Airbus c. Armavia a été tranchée par la Cour de cassation.

La 1^o chambre civile de la Cour de cassation a statué dans son important arrêt du 4 mars 2015, n°13-17392, commenté de toutes parts :

D. 2015.622 obs. X. Delpech,

Revue générale du droit des assurances, avril 2015, n° 4, p. 213, note Nicolas Ciron,

Responsabilité civile et assurances, n° 6, juin 2015, commentaire 186 par Laurent Bloch,

RFDA 2015.268-269 obs. Ph. D.,

Laurent Chassot, Le domaine de la responsabilité du transporteur aérien international à la lumière de deux décisions récentes RFDA 2016.5,

Dalloz 2015.1297 obs. Hugues Kenfack.

La haute juridiction, s'inspirant manifestement du raisonnement tenu Outre-Atlantique, a cassé l'arrêt rendu par la cour de Toulouse.

Ce qui dénote l'importance de l'affaire, c'est l'intervention exceptionnelle devant la Cour de cassation tant de l'IATA pour la défense des intérêts des transporteurs que de trois associations de défense des intérêts des industriels de l'aéronautique.

La compétence du droit spécial aérien est cantonnée, aux termes de cet arrêt, aux relations directes entre transporteur et victimes pouvant agir contre lui, elle ne s'étend pas aux appels en garantie ou aux actions récursoires entre constructeur et transporteur. Ce ne sont pas des actions en dommages-intérêts intentées contre le transporteur. Le constructeur qui agit contre le transporteur dispose d'une action personnelle, il n'est pas directement lésé par la mort des passagers, il ne dispose pas d'une action en tant que victime, il entend seulement si sa responsabilité à base de faute est établie faire déclarer en justice qu'il n'est pas l'unique auteur du dommage mais que le transporteur a lui aussi contribué par son imprudence ou sa négligence à la production du dommage.

« L'appel en garantie du constructeur d'aéronefs contre le transporteur aérien ne relève pas du champ d'application de la CV et partant échappe aux règles de compétence juridictionnelle posées en son article 28 ».

La haute juridiction considère implicitement que le constructeur n'appartient pas à la catégorie des victimes d'un accident aérien, mais à celle des responsables éventuels. Il n'y a que les actions en responsabilité appartenant aux victimes d'un accident aérien qui relèvent du régime uniforme. Les actions entre éventuels co-auteurs d'un accident aérien relèvent du droit commun.

La solution ne fait pas l'unanimité, du moins auprès des spécialistes de droit aérien en général très attachés au particularisme de leur discipline et à l'exclusivisme varsovien.

Cet arrêt de 2015 met en mal l'exclusivisme varsovien, la Cour de cassation lui donne une portée relative et non absolue, cet exclusivisme est limité, il est cantonné.

La solution est défavorable au transporteur soumis à la CV, qui risque indirectement de perdre le bénéfice de la limite de réparation dans ses relations avec le constructeur lors du règlement de la contribution à la dette. Dans l'hypothèse où la juridiction établirait la coresponsabilité des deux professionnels, constructeur et transporteur, dans la survenance de la catastrophe aérienne, le transporteur risque de devoir prendre à sa charge sans le filet protecteur de la limite de responsabilité une partie substantielle de la réparation.

C'est là que l'on peut marquer la fragilité de la solution donnée par la Cour de cassation. Le constructeur en effet sera lors du procès amené pour se défausser à mettre en cause la conduite par la compagnie de l'opération de transport, il sera conduit à tenter de convaincre de faute le transporteur. Le constructeur, qui agit en garantie, entend faire déclarer en justice la responsabilité exclusive ou, à défaut, partielle du transporteur dans la survenance de l'accident. L'action en garantie est une variante d'action en responsabilité. On peut penser que la mise en cause de la responsabilité en justice du transporteur relève du seul système varsovien qui se voulait dans les premiers développements de la navigation commerciale protecteur des intérêts des compagnies aériennes. Le système de Varsovie ne concerne pas que les actions en responsabilité intentées par les passagers (ou leurs ayants droit) contre le transporteur. Son rayon d'action est beaucoup plus large. Le transporteur répond certes des conséquences de l'accident aérien mais s'il est assigné en justice son comportement ne devrait pouvoir être uniquement apprécié et jugé que dans les termes du droit uniforme auquel sont soumises toutes les voies de droit exercées dans le cadre d'un contentieux consécutif à un accident aérien, quel que soit celui qui les exerce.

4. Les actions récursoires

Nous envisageons l'hypothèse où une juridiction a condamné l'un des protagonistes, celui-ci exerçant a posteriori un recours contre l'un ou l'autre des co-responsables. Nous supposons alors une succession d'instances.

L'article 37 CM décide que la convention (de Montréal) ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions (il s'agit essentiellement du transporteur) a ou non un

recours contre toute autre personne.

Ce recours exercé contre des tiers comme le fabricant, les autorités de l'aviation civile ou les équipementiers sera jugé dans les termes du droit commun applicable à ce type de recours. La CM ne dispose pas en ce domaine de compétence normative.

Par identité de raison, on pourrait prétendre que le texte devrait être bilatéralisé et que le recours mené par un tiers contre le transporteur échapperait lui aussi à la compétence de la CM.

(Le précédent de l'arrêt cité supra du 4 mars 2015 rendu par la première chambre civile sur le fondement de la CV va en ce sens).

Les recours ne seraient pas réglés par le droit uniforme, celui-ci n'aurait pour finalité que de régir l'action de la victime de l'accident contre le transporteur.

L'auteur du recours sera contraint d'agir ordinairement devant les tribunaux de l'État où le défendeur demeure.

Si le tiers condamné s'est acquitté d'une condamnation, on peut prétendre qu'il est subrogé dans les droits de la victime et qu'il peut exercer les droits de celle-ci dans les termes du droit uniforme, délai biennal, compétence des tribunaux, causes d'exonération de responsabilité ... Tout dépendrait de la position procédurale adoptée par l'auteur du recours, action personnelle ou créancier subrogé.

(On peut consulter avec profit les développements figurant dans l'ouvrage de Mademoiselle Viney et de M. Patrice Jourdain, Les conditions de la responsabilité, Traité de droit civil de Jacques Ghestin, LGDJ, concernant le concours en droit français interne entre le fait imputé au défendeur et le fait d'un tiers et la contribution des co-auteurs à la réparation du dommage, n° 415 et suivants. On remarquera en ce qui concerne la terminologie que le défendeur est, tantôt présenté comme l'un des auteurs co-responsables du dommage, tantôt comme une victime subissant un dommage du fait qu'il a été condamné à la réparation intégrale alors qu'une autre personne a une part de responsabilité dans la survenance du dommage)

5. La litispendance

La question ne semble pas se poser. On voit mal la victime assigner le transporteur aérien en réparation devant deux juridictions différentes. À moins que la victime agisse contre le transporteur, celui-ci à son tour reprochant sa faute à son client et lui réclamant des dommages intérêts. Si la question est portée devant la même juridiction, il y aurait une demande reconventionnelle. Si deux juridictions distinctes sont saisies, il n'y aurait pas litispendance à défaut d'identité d'objet et de cause.

On peut imaginer le contentieux entre l'avionneur et le fabricant, chacun rejetant sur l'autre la responsabilité dans la survenance d'accident devant deux juridictions de deux États distincts. Il y aurait litispendance. Même litige. Identité des parties. Soumission du litige à deux juridictions différentes. L'accidenté se trouvant étranger au règlement de ce litige, du moment qu'il est indemnisé.

Voir à propos des relations entre une convention portant droit uniforme, CMR, et le droit processuel européen, règlement n° 44/2001 : les dispositions de la CMR en matière de litispendance s'appliquent sous certaines conditions, CJUE 4 mai 2010, C-533/08.

Idem sur une problématique voisine, celle de l'incidence des actions en déclaration négative admises par certaines législations. La question concerne tout autant la litispendance que l'autorité de chose jugée. On peut faire état à ce sujet de l'arrêt précité de la CJUE 19 décembre 2013, C-452/12, Revue des contrats juillet 2014, p. 251, note Édouard Treppoz, concernant un transport de marchandises entre les Pays Bas et l'Allemagne, le chauffeur laisse le camion seul dans la nuit, la marchandise est volée, réparation intégrale ou plafonnée ? L'expéditeur est indemnisé par les commissionnaires, 500 000 euros. Action récursoire : l'assureur des commissionnaires se retourne contre le transporteur devant un tribunal allemand ; un tribunal d'Haarlem avait auparavant rendu à la demande du transporteur un jugement déclaratoire négatif suivant lequel celui-ci n'avait pas commis de faute dolosive ou inexcusable ; question préjudicielle du tribunal allemand ; le tribunal allemand peut-il statuer alors que dans la même affaire a été rendu aux Pays Bas un jugement revêtu de l'autorité de chose jugée ; la CJUE interprète l'art. 71 du règlement procédural n° 44/2001 concernant la portée des conventions de droit uniforme conclues par les États membres. Les dispositions procédurales de la CMR sur la

litispendance (qui ne sont pas à la lettre très différentes de celles du droit européen mais qui sont interprétées différemment par les jurisprudences nationales) ne peuvent être appliquées que si elles permettent la libre circulation dans l'Union des décisions de justice. Le jugement déclaratoire négatif rendu aux Pays Bas avait le même objet et la même cause que l'action récursoire opposant les mêmes parties ou leurs ayants droit. La CJUE décide implicitement que l'action récursoire intentée en Allemagne est irrecevable.

Morale de l'histoire : les conventions contenant des dispositions procédurales de droit uniforme, qui ont été conclues uniquement par les États membres, et non par l'UE, en présence d'interprétations nationales divergentes sont jaugées à l'aune du droit européen.

Sous - Paragraphe II. La compétence d'attribution

Cette question est largement tributaire des solutions procédurales locales.

Quelles sont les solutions françaises ?

Le contentieux relève communément des juridictions civiles (I).

Le débat, non clos, est de savoir si en cas d'accident aérien la victime peut obtenir à titre accessoire réparation de la part de la juridiction répressive saisie de l'action publique pour homicide ou blessure involontaire en se constituant partie civile (II).

I. Les juridictions civiles de l'ordre judiciaire

a. Le référé provision

La victime peut demander en France une avance sur dommages intérêts au président de la juridiction en utilisant la voie du référé provision de l'article 809 alinéa 2 du code de procédure civile : le président peut accorder une provision au

créancier dans les cas où l'existence de l'obligation n'est pas sérieusement contestable.

Cf. Jean-Pierre Remery, Le juge des référés face aux conflits de lois, Mélanges Paul Lagarde, p. 715-716, citant des arrêts approuvant le juge des référés d'accorder en matière de transport international une provision sur le fondement d'une convention portant droit uniforme.

La jurisprudence fournit des exemples récents.

1^o Civile, 15 janvier 2014, Bull., n^o 11-29038, Journal du droit international, avril 2014, commentaire 5 par Sandrine Clavel, Responsabilité et assurances 2014 repère 4 note Groutel, RFDA 2015.270 obs. Ph. D. : une catastrophe aérienne, un avion yéménite s'écrase en mer en 2009, vol aller et retour entre Paris- Sanaa - Moroni, application de la CM, mort de 152 passagers. L'époux de l'une des victimes assigne le transporteur en référé provision, art. 809 al. 2 CPP. La cour de Paris décide le 12 octobre 2011 que le transporteur ne fait pas la preuve de faits exonérateurs de responsabilité et qu'il n'est pas fondé à opposer aux ayants droit de la passagère la limitation de leur indemnisation à 100 000 DTS. La cour d'appel condamne Yemenia Airways à payer au mari la somme de 14 000 euros à titre de provision à valoir sur la réparation de son préjudice moral et 1000 euros à titre de provision ad litem. La cassation intervient à la demande du transporteur : une enquête était en cours pour déterminer les causes de l'accident, ce qui suffisait à caractériser l'existence d'une contestation sérieuse sur l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien. La solution est sévère pour la victime par ricochet, la cour n'avait alloué au mari ayant perdu sa femme dans la catastrophe qu'une somme assez faible, 14 000 euros. Même si certains attendus de l'arrêt rendu par la cour d'appel étaient excessifs voire erronés, la cour suprême aurait pu par substitution de motifs valider la décision ayant fait l'objet du pourvoi, celle-ci étant en l'espèce justifiée, la provision accordée étant inférieure au seuil.

(Le demandeur ne pouvait faire appel au mécanisme communautaire des avances envisagé par l'article 28 CM, le transporteur du Yémen étant extérieur à l'Union européenne)

(Dans cette affaire de l'accident près de la Grande Comore d'un avion yéménite, le rapport final de la commission d'enquête de l'Union des Comores, publié le 25 juin 2013, indique comme la cause principale de l'accident des actions inadéquates de l'équipage sur les commandes de vol ayant amené l'avion dans une situation de décrochage. Il est dans ces conditions fort douteux que le transporteur parvienne à s'exonérer en plaçant son absence de faute).

Un autre arrêt rendu le même jour par la cour suprême, n^o 11-24522, relate une solution voisine, même si le pourvoi, au lieu d'émaner du transporteur, émanait des victimes. Le juge des référés avait accordé en première instance des provisions excédant le seuil qui était alors de 100 000 DTS. C'est la cour d'Aix qui en appel réformant l'ordonnance avait limité le montant des provisions au seuil conventionnel. La chambre civile approuve.

Un autre arrêt de la Cour de cassation reprend la solution, 1^o Civile 11 février 2015, n^o 13-17231 : des ayants droit d'un passager ayant perdu la vie lors de la catastrophe de 2009 du Rio-Paris avaient assigné Air France et son assureur Axa en référé provision. La cour de Toulouse avait, dans un arrêt du 12 mars 2013, limité le montant des provisions à la somme de 100 000 DTS par passager, elle avait donc refusé par décision de principe d'allouer des provisions d'un montant supérieur à 100 000 DTS. La haute juridiction rejette le pourvoi : l'existence d'investigations en cours, destinées à déterminer les causes d'un accident de transport aérien international, suffit à caractériser l'existence d'une contestation sérieuse sur l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien et à justifier à ce titre, en vertu de l'article 21 CM, une limitation des provisions allouées au seuil de 100 000 DTS. La cour d'appel a justifié sa décision, ayant relevé que les causes de l'accident n'étaient pas encore définitivement établies, les enquêtes et expertises n'étant pas encore achevées.

Les victimes sont ainsi tentées par une dualité de procédures : dans un premier temps, obtenir en référé une provision qui sera égale ou inférieure au seuil actuel de 113 100 DTS, dans un second temps, plaider au fond, une fois les circonstances de l'accident mieux déterminées ou demeurées à jamais indéterminées, et obtenir éventuellement le complément d'indemnisation si le transporteur n'obtient pas son exonération.

Elles peuvent également hésiter à avoir recours au référé et préférer aller immédiatement au fond, la juridiction risquant alors d'ordonner le sursis à statuer tant que les enquêtes techniques et pénales n'auront pas apporté leurs conclusions finales.

Il serait souhaitable que ces situations ne s'éternisent pas et qu'assez rapidement on détermine si le transporteur peut ou non bénéficier de l'exonération partielle.

L'article L.1621-18 c. transports autorise la communication à des organismes et autorités habilités d'éléments des procédures judiciaires en cours, sur autorisation du juge d'instruction ou du parquet, ceci pour faciliter l'indemnisation des victimes. Le juge civil peut ainsi se faire communiquer des pièces de l'enquête pénale pour vérifier si l'exonération du transporteur relève du possible ou de l'inraisemblable.

Dans l'affaire du Rio-Paris, le rapport final du BEA date de juillet 2012, la cour toulousaine ne se sent pas encore parfaitement informée en 2013. L'obtention de l'indemnisation est à placer dans le temps long... La compagnie se réserve manifestement la possibilité d'obtenir son exonération partielle. Remarquons qu'en l'occurrence la règle suivant laquelle le criminel tient le civil en l'état ne pouvait être invoquée, même si le transporteur et le constructeur ont été mis, semble-t-il, mis en examen dans cette affaire. Les victimes n'exerçaient pas l'action civile en réparation du dommage causé par la commission d'une hypothétique infraction d'homicide involontaire perpétrée par le transporteur ou l'un de ses agents. La mise en mouvement de l'action publique, décide désormais l'article 4 alinéa 3 du code de procédure pénale, n'impose pas la suspension du jugement des autres actions exercées devant la juridiction civile (celles qu'on appelle les actions à fins civiles, telles les actions en réparation du dommage subi du fait de la mauvaise exécution d'un contrat), de quelque nature qu'elles soient. Même si la décision à intervenir au pénal est susceptible d'exercer, directement ou indirectement, une influence sur la solution du procès civil. Une ordonnance de non-lieu obtenu par le transporteur n'établirait pas l'absence de faute, faute civile et faute pénale étant désormais dissociées. Il n'en reste pas moins qu'avec la solution jurisprudentielle les enquêtes et les expertises techniques et judiciaires tiennent de fait le civil en l'état.

b. Le débat au fond

i. La juridiction de première instance

L'idéal devrait être de faciliter l'accès à la justice des simples particuliers. La situation réelle est moins brillante. Les juridictions sont encombrées, elles rendent des décisions laissant parfois à désirer quant à la rigueur juridique, les coûts de procédure dissuadent de recourir au juge, les justiciables doivent compter avec les lenteurs inéluctables de l'appareil judiciaire, les dispositions législatives sont parfois mal rédigées et prêtent à la chicane. Revient le constat désabusé de l'effectivité limitée de la règle de droit.

α) La compétence juridictionnelle

La répartition du contentieux de droit privé s'opère entre tribunaux civils et juridictions commerciales.

. Tribunaux civils

[La juridiction de proximité, créée par la loi Perben du 9 septembre 2002, constituée d'un juge non professionnel, avait connaissance du contentieux civil jusqu'à 4000 euros, art. L. 231-3 COJ. Son jugement n'était pas susceptible d'appel, art. R. 231-3 COJ. Certaines décisions émanant de juges de proximité étaient grossièrement erronées. Le législateur a posé le principe de la suppression de cette juridiction composée d'un juge qui n'était pas un magistrat de carrière. La suppression de la juridiction de proximité est définitive depuis le 1^{er} juillet 2017.]

La compétence est répartie en France en 1^{er} instance, jusqu'au 31 décembre 2019, compte tenu du montant de la demande, entre le tribunal d'instance et le tribunal de grande instance. Le tribunal d'instance connaît de toutes les actions jusqu'à la valeur de 10 000 euros, art. L. 221-4 COJ. Il statue en principe à charge d'appel, R. 221-3 COJ.

Il statue cependant en dernier ressort, en matière civile, s'il est saisi d'une action personnelle ou mobilière, lorsque le montant de la demande est égal ou inférieur à 4000 euros, art. R. 221-4 COJ.

Le TGI a compétence pour les causes non attribuées à une autre juridiction à raison du montant de la demande, article L. 211-3 COJ, il est donc compétent pour les demandes d'une valeur supérieure à 10 000 euros.

Avec la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice créant l'article L. 211-4-1 du code de l'organisation judiciaire, le TGI devient seul compétent pour la réparation d'un dommage corporel, même inférieur à 10 000 euros.

Le TGI statue en principe à charge d'appel, art. R. 211-3 COJ.

L'après 1° janvier 2020

Le tribunal judiciaire statue en principe à charge d'appel, cf. art. R. 211-3 COJ.

Il est l'héritier du TGI.

Le tribunal judiciaire connaît des actions en réparation d'un dommage corporel, art. L. 211-4-1 COJ.

Le tribunal judiciaire statue en principe à charge d'appel, cf. art. R. 211-3 COJ.

Le tribunal judiciaire statue cependant, pour certaines matières, en dernier ressort. L'appel est alors exclu.

Lorsque le demandeur forme une action personnelle ou mobilière dont le montant est égal ou inférieur à 5000 euros, le tribunal judiciaire statue en dernier ressort, art. R. 211-3-24 COJ.,

La situation des départements dotés de deux ou plusieurs tribunaux judiciaires :

Certains contentieux sont attribués au tribunal départemental désigné par décret. C'est le cas des litiges relevant de l'exécution d'un contrat de transport de marchandises. [Ainsi que des demandes en réparation de dommages causés par un véhicule aérien]. Cf. art. R. 211-4, I, COJ.

Certaines affaires sont jugées à juge unique. Voir art. R. 212-8 COJ : c'est le cas des actions patrimoniales, en matière civile et commerciale, jusqu'à la valeur de 10 000 euros.

Les chambres de proximité

L'article L. 212-8 COJ prévoit l'existence de chambres de proximité, auxquelles des compétences matérielles peuvent être dévolues par voie réglementaire.

Le tribunal judiciaire comprend en général, en dehors de son siège, des chambres de proximité dénommées « tribunaux de proximité », dont le siège et le ressort ainsi que les compétences matérielles sont fixées par décret.

Exemple : Il existe en Haute-Garonne deux tribunaux judiciaires, Toulouse et Saint Gaudens. En ce qui concerne le tribunal judiciaire de Toulouse, il est doté d'une chambre de proximité ayant son siège à Muret, dont un certain nombre de cantons constituent le ressort. Voir l'annexe I, tableau IV, du COJ.

Les chambres de proximité connaissent, dans leur ressort, des compétences qui leur sont attribuées par décret, cf. article R. 211-19-3 COJ.

L'annexe II, tableau IV-II, détermine la compétence matérielle de la plupart des chambres de proximité nommément désignées : en particulier elles connaissent des actions personnelles ou mobilières jusqu'à la valeur de 10 000 euros, ainsi que des actions contre les transporteurs ou les expéditeurs ou les destinataires relatives aux indemnités pour perte, avarie, détournement des colis et bagages, ou pour retard dans la livraison.

L'annexe III, tableau IV-III, prévoit pour un petit nombre de chambres de proximité des compétences supplémentaires.

Ces chambres de proximité peuvent se voir attribuer, dans les limites de leur ressort, des compétences matérielles supplémentaires, par une décision conjointe du premier président de la cour d'appel et du procureur général ...

. La juridiction consulaire

Compétence alternative du tribunal de commerce qui pourrait être saisi par le demandeur : on est en matière d'acte de

commerce ou à tout le moins d'acte mixte : le demandeur est souvent commerçant en particulier dans le transport de marchandises, le défendeur est ordinairement une société commerciale, le contrat de transport est un acte de commerce. Les passagers ou leurs ayants droit ne semblent guère saisir la juridiction consulaire, alors que celle-ci est plus fréquemment appelée à statuer en matière de transport de fret. La juridiction consulaire serait-elle compétente pour statuer en matière de contentieux portant sur la réparation du préjudice corporel ou le tribunal judiciaire bénéficie-t-il d'une compétence exclusive en ce qui concerne ce contentieux ?

β) La procédure, longue ou courte

. La procédure ordinaire

Le procès suit normalement le déroulement prévu par la loi procédurale locale. Le demandeur cherche à obtenir la condamnation du défendeur au paiement d'une somme d'argent.

Le processus est relativement simple devant le tribunal d'instance, le ministère d'avocat n'est pas obligatoire, art. 827 CPC.

Le ministère d'avocat ne serait pas rendu obligatoire pour les contentieux de 10 000 euros et en deçà. Voir l'article 2, I, de la loi du 20 décembre 2007, concernant les matières où les parties peuvent se défendre elles-mêmes ou se faire assister ou représenter par un parent muni d'un pouvoir spécial.

Le demandeur doit en principe assigner son adversaire par ministère d'huissier, ce qui présente un coût. Lorsque la demande n'excède pas 4000 euros, la victime peut songer à recourir à la « déclaration au greffe », remise ou adressée au greffe, puis enregistrée par celui-ci. La déclaration doit être, à peine de nullité, accompagnée d'un exposé sommaire des motifs de la demande, le demandeur joint les pièces utiles pour que son bon droit soit établi. Le greffier convoque le défendeur par LRAR. Art. 843 et 844 CPP.

L'article 4 de la loi du 18 novembre 2016 impose cependant, à peine d'irrecevabilité de la demande, que la saisine du tribunal d'instance par déclaration au greffe soit précédée d'une tentative de conciliation menée par un conciliateur de justice.

Cette exigence cède cependant si les parties justifient d'autres diligences entreprises en vue de parvenir à une résolution amiable de leur litige : le passager retardé se trouve apparemment dans cette situation lorsqu'avant de se décider excédé à traduire le transporteur en justice il a adressé à la compagnie de multiples courriers laissés sans réponse et que l'intervention exercée auprès du Bureau des passagers (ONA, NEB) s'est révélée vaine. Le demandeur a intérêt à se présenter à l'audience.

Devant le TGI, les choses sont plus complexes et la procédure plus coûteuse pour le justiciable. Le ministère d'avocat est, avec des exceptions, obligatoire.

. Les procédures simplifiées

Le législateur contemporain a imaginé différents procédés pour permettre au créancier d'obtenir relativement facilement et rapidement le paiement. Le recours à ces différents mécanismes n'est pas interdit dans le cadre du contentieux aérien. L'objectif est de simplifier le recours au juge, voire de l'éviter. Nous ne revenons pas sur le référé provision.

- L'injonction de payer

Peut-on faire place en matière de contentieux aérien à la procédure de l'injonction de payer ? Le droit uniforme ne devrait pas s'y opposer en son principe, les dispositions procédurales étant abandonnées à la lex fori.

La France

L'injonction de payer, en droit interne français, suppose du côté du créancier qu'il détienne une créance contractuelle (ou qui résulte d'une obligation de caractère statutaire) d'un montant déterminé, art. 1405 CPC. La détermination en matière contractuelle est faite en vertu des stipulations du contrat. Cette procédure ne peut donc être utilisée dans le cas d'une victime d'un dommage, corporel ou matériel (ou d'un retard), devant donner lieu à une estimation.

On pourrait éventuellement autoriser le recours à l'injonction de payer de la part de l'expéditeur ou du destinataire de marchandises en cas de déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, ou du voyageur victime d'une annulation de vol créancier de l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement européen du 11 février 2004 (à supposer admis que la créance du forfait indemnitaire contre le transporteur aérien effectif ait une cause contractuelle). La créance de la victime a alors un montant déterminé.

Cette procédure n'est pas réservée au recouvrement des petites créances.

La demande est portée devant un tribunal spécialement désigné (Paris), art. L. 211-17 COJ.

La demande d'injonction de payer est formée par voie dématérialisée, art. L. 211-18 COJ.

Le demandeur joint à sa demande les documents justificatifs.

La première phase de la procédure n'a pas de caractère contradictoire.

Le juge rend une ordonnance portant injonction de payer, si la demande lui paraît fondée.

Si la demande lui semble infondée, le juge rejette la demande. Il reste alors au demandeur d'utiliser les voies de droit ordinaires pour le recouvrement de sa créance prétendue.

Deuxième phase de la procédure, où le débiteur entre en piste et où la contradiction peut s'exercer.

L'ordonnance d'injonction de payer est signifiée au débiteur.

Le débiteur peut alors faire, auprès du greffe, opposition à l'ordonnance.

Les oppositions aux ordonnances portant injonction de payer statuant sur une demande initiale n'excédant pas un certain montant peuvent, avec l'accord des parties, être traitées dans le cadre d'une procédure dématérialisée, sans audience, voir article L. 212-5-2 COJ.

Les oppositions aux ordonnances portant injonction de payer sont transmises par le greffe du tribunal (de Paris) aux tribunaux judiciaires territorialement compétents, art. L. 211-18 COJ.

En l'absence d'opposition, le créancier peut demander que l'ordonnance d'injonction de payer soit revêtue de la formule exécutoire.

L'Europe

On retrouve une exigence voisine avec la procédure d'injonction de payer européenne, PEI, prévue par le règlement n° 1896/2006 du 12 décembre 2006 (annexes modifiées par un règlement n° 936/2012 du 4 octobre 2012) (annexe I dans la version d'un règlement délégué 2017/1260 du 19 juin 2017), règlement modifié par le règlement 2015/2421 du 16 décembre 2015, qui suppose une créance liquide et exigible. Articles 1424-1 à 15 du code de procédure civile. Il s'agit de régler les litiges au-delà de la frontière concernant des créances pécuniaires incontestées.

Le demandeur remplit un formulaire type, contenant certaines informations, comme les éléments de preuve à l'appui de la créance et ceux justifiant la compétence de l'autorité saisie.

La procédure n'a pas dans un premier temps de caractère contradictoire.

On applique en ce qui concerne la compétence de l'autorité judiciaire les dispositions du règlement Bruxelles I.

C'est, semble-t-il, le tribunal de Paris qui connaîtra pour la France des demandes formées en application du règlement n° 1896/2006.

Elle rejette les demandes manifestement infondées.

Si les conditions prévues par le règlement sont réunies, l'autorité judiciaire délivre l'injonction de payer.

Le défendeur peut faire "opposition" auprès de cette juridiction dans les 30 jours de la signification, il indique qu'il conteste la dette, sans être tenu de préciser les motifs de la contestation. On suit ensuite la procédure civile ordinaire ou celle du règlement des petits litiges.

Cette procédure de la PEI risque d'être utilisée à mauvais escient. C'est ce qu'on a pu constater dans une affaire hongroise, C-94/14, Flight Refund c. Lufthansa, soumise à la CJUE sur renvoi de la plus haute juridiction hongroise, Kuria.

Les conclusions de Madame Eleanor Sharpston du 22 octobre 2015 sont éclairantes sur cette espèce singulière. Il s'agissait d'une passagère victime à l'arrivée d'un retard de plus de trois heures sur une liaison entre Newark et Londres.

La passagère, ayant une adresse à Budapest, se prévaut de l'indemnisation forfaitaire prévue par la jurisprudence européenne en matière de retard. Cette victime cède sa créance pécuniaire de 600 euros à une société de recouvrement établie au Royaume-Uni, qui obtient une injonction de payer européenne auprès d'une dame notaire en Hongrie. Le droit hongrois désigne en effet le notariat pour exercer cette fonction judiciaire.

Le transporteur Lufthansa prétend ne pas avoir assuré la liaison en cause (elle aurait été effectuée par United Airlines, transporteur aérien effectif) et fait opposition à l'injonction de payer européenne.

L'avocat général estime, à juste titre, que la CM était étrangère au litige, la demande étant fondée sur l'interprétation

Sturgeon/Nelson du règlement européen.

C'est la jurisprudence Rehder qu'il faut appliquer en matière de compétence. La compétence devait être appréciée sur le fondement du règlement Bruxelles I. La compétence des juridictions hongroises est dans ce litige plus qu'incertaine. La Lufthansa n'a pas son siège en Hongrie, le retard à l'arrivée a été subi à Londres, l'action n'est pas intentée par un consommateur mais par une société de recouvrement de siège anglais.

L'avocat général estime que la procédure doit se poursuivre en Hongrie devant la juridiction compétente pour examiner la validité de l'injonction de payer, qui décidera éventuellement de la nullité de l'injonction si elle avait été délivrée à tort. L'avocat général profite de ses conclusions pour souligner la légèreté avec laquelle ont procédé l'avocate de l'agence anglaise de recouvrement et la dame notaire hongroise.

L'arrêt a été rendu par la CJUE le 10 mars 2016, Europe, n° 5, mai 2016, commentaire 181 par Laurence Idot.

En faisant opposition, la Lufthansa n'a pas accepté la compétence des juridictions hongroises pour connaître de la procédure contentieuse relative à la créance contestée.

L'art. 17 du règlement n° 1896/2006 exige seulement en cas d'opposition la poursuite automatique de la procédure devant les juridictions compétentes de l'État membre d'origine de l'injonction de payer.

Le règlement ne vise pas à harmoniser les droits procéduraires des États membres. La procédure se poursuit devant la juridiction hongroise qui doit déterminer si les juridictions hongroises sont internationalement compétentes pour connaître de la procédure ordinaire concernant cette créance prétendue. Les pouvoirs de la Kuria sont déterminés par le droit local, en tenant compte des règles de compétence édictées par le règlement n° 44/2001.

Soit la compétence des juridictions hongroises est établie pour statuer, la Kuria doit désigner la juridiction hongroise compétente pour statuer au fond sur la créance.

Soit les juridictions hongroises sont incompétentes compte tenu du règlement européen, la Kuria devra tirer les conséquences prévues en ce cas par le droit national. Elle n'est pas tenue de réexaminer d'office l'injonction de payer (Il faudra que la juridiction suprême hongroise déclare incompétent l'ordre juridictionnel hongrois pour statuer sur cette créance, le demandeur sera invité à mieux se pourvoir).

Dans certaines circonstances exceptionnelles, le défendeur doit avoir la possibilité de demander le réexamen de l'injonction de payer, art. 20 § 2 du règlement.

(Voir dans une affaire ne relevant pas du droit aérien l'arrêt de la CJUE du 22 octobre 2015, Thomas Cook c. Thurner Hotel, C-245/14, le réexamen est refusé, le défendeur avait laissé s'écouler le délai de 30 jours pour faire opposition, il prétendait que l'injonction était l'œuvre d'une juridiction incompétente ayant statué sur des pièces fausses). Les possibilités de réexamen de l'injonction de payer prévues à l'article 20 ne s'appliquent que si le défendeur n'a pas formé opposition dans le délai.

En l'absence d'opposition, l'injonction de payer est déclarée exécutoire.

- Les petits litiges

Le droit français interne

L'article 1244-4 du code civil - dû à l'article 208 de la loi Macron du 6 août 2015 - avait instauré une procédure simplifiée de recouvrement des petites créances.

La matière réside désormais dans l'article L. 125-1 et les articles R.125-1 à 8 du code des procédures civiles d'exécution. La procédure est destinée à assurer le paiement d'une créance ayant une cause contractuelle ou résultant d'une obligation de caractère statutaire.

Il doit s'agir d'une créance d'un faible montant fixé par décret, soit 4000 euros, décret du 9 mars 2016.

L'initiative de cette procédure est prise par le créancier qui s'adresse à un huissier de justice.

L'huissier expédie une LR avec demande d'avis de réception invitant le débiteur à participer à cette procédure.

Deux possibilités.

Première possibilité : l'huissier a reçu l'accord du créancier et du débiteur sur le montant et les modalités du paiement.

Il délivre alors un titre exécutoire. Le débiteur devra s'exécuter et payer.

Les frais de procédure sont à la charge du créancier. Le recours à une telle procédure est donc sans intérêt pour lui si le montant des honoraires de l'huissier excède le montant de la créance à recouvrer.

Deuxième possibilité : l'échec de la procédure : il y a le refus du débiteur de participer à la procédure.

Le créancier sera alors contraint de s'adresser au juge.

Lauvergnat, La procédure simplifiée de recouvrement des petites créances..., Dalloz 2015.1860

L'Europe

Les litiges transfrontaliers

La « procédure européenne de règlement des petits litiges » est prévue par le règlement n° 861/2007 du 11 juillet 2007, modifié par le règlement 2015/2421 du 16 décembre 2015.

Le règlement délégué (UE) 2017/1259 du 19 juin 2017 crée de nouvelles annexes au règlement n° 861/2007.

La demande ne doit pas dépasser 5000 euros.

Cette procédure ne concerne que les litiges transfrontaliers : le demandeur saisit une juridiction d'un État membre, l'une des parties possède son domicile ou sa résidence habituelle dans un autre État membre.

Cette procédure peut donc être utilisée par exemple par un résident allemand agissant contre Air France.

Le tribunal d'instance ayant le siège d'Air France à Roissy/Tremblay dans son ressort - il doit s'agir du tribunal d'Aulnay-sous-Bois - était, disait-on, fréquemment saisi en ce domaine.

Le tribunal judiciaire connaît des demandes formées en application du règlement n° 861/2007 instituant une procédure européenne de règlement des petits litiges, article L. 211-4-2 COJ.

Procédure simplifiée. Procédure essentiellement écrite. L'audience est exceptionnelle. L'art. 9 est relatif à l'obtention des preuves.

Le demandeur remplit un formulaire qui est adressé directement à la juridiction compétente, il joint les justifications utiles. Le ministère d'avocat n'est pas obligatoire.

Il s'agit d'une procédure contradictoire.

Une copie du formulaire est notifiée au défendeur, qui a 30 jours pour répondre.

La juridiction rend ensuite sa décision.

La décision est exécutoire nonobstant tout recours. Elle est reconnue et exécutée dans les autres États membres.

La partie qui succombe supporte les frais.

Sur cette notion face à un demandeur obtenant partiellement et largement satisfaction et qui succombe donc en partie.

Un demandeur ne gagne pas toujours en totalité. Le tribunal peut répartir les frais de procédure entre demandeur et défendeur dans des conditions précisées par un arrêt de la CJUE du 14 février 2019, Est républicain, C-554/17.

La juridiction informe le demandeur en cas de rejet et indique s'il y a un recours.

Un réexamen de la décision est, lorsque le défendeur n'a pas comparu, admis dans des cas exceptionnels, art. 18.

On peut consulter sur les aspects récents des textes européens intéressant la procédure civile

la communication de M. Emmanuel Jeuland faite au comité français de DIP évoquant la naissance d'un ordre processuel interétatique, Travaux du comité, 2008-2010, Éditions Pedone, 2011, p. 55

ii. L'instance d'appel devant la cour d'appel

L'appel n'était ouvert si la demande présentée en 1^o instance était supérieure à 4000 euros. Art 34, 39, 543 CPC, art. L. 311-1 et R. 211-3 et 221-4 COJ. Loi n° 2005-47 du 26 janvier 2005.

5000 euros désormais.

iii. Le pourvoi porté devant la Cour de cassation

Le pourvoi est ordinairement porté devant la 1^o chambre civile (pour les litiges concernant les passagers) ou devant la chambre commerciale (pour le contentieux relatif au transport de marchandises). Il existe en fait dans chaque chambre un

magistrat spécialisé en droit aérien qui sera ordinairement désigné comme conseiller rapporteur. On a ainsi de facto une jurisprudence qui tient parfois à la personne et à la vision des choses de ce magistrat. Il faut alors attendre la promotion ou le départ à la retraite de celui-ci pour escompter un revirement !

- iv. La fonction interprétative, sur renvoi préjudiciel, de la Cour de Justice de l'Union européenne à l'égard des normes européennes et des traités internationaux (convention de Montréal) auxquels l'Union est partie

La Cour de cassation française ne semble pas excessivement disposée à saisir en matière aérienne la CJUE. L'initiative vient plus souvent des tribunaux inférieurs allemands, autrichiens, espagnols ou belges saisis par des passagers soucieux de faire valoir leurs droits. La CJUE ne maîtrise encore pas de façon absolument parfaite les mécanismes de la responsabilité aérienne dans ses différentes composantes internationales européennes et locales. Une amélioration se produira certainement avec le cours des ans. Les conclusions des avocats généraux sont souvent excellentes. Nous songeons à celles de Madame Eleonor Sharpston. Sans tomber dans l'occulte et l'ellipse, les arrêts de la CJUE gagneraient à être moins prolixes. La jurisprudence est une œuvre humaine et comme toute œuvre humaine elle est sujette à l'imperfection. La doctrine doit s'éloigner tout autant de la critique systématique que d'éloges serviles. Nous regrettons l'absence d'une instance compétente à l'échelon mondial pour dirimer les problèmes d'interprétation du texte de droit uniforme. Les solutions de la CJUE ont parfois dénoté dans le passé une certaine méconnaissance du particularisme du droit aérien. La Cour suprême des États-Unis refuse assez souvent en matière aérienne d'apprécier les solutions des cours fédérales d'appel et de donner sa propre interprétation.

II. L'incompétence des juridictions répressives saisies de l'action publique pour homicides ou blessures involontaires et à titre accessoire de l'action civile pour accorder réparation

- a) La perspective de droit interne

La loi du 13 décembre 2011 crée une procédure spécifique en cas d'accident collectif (caractérisée par la pluralité de victimes et par la grande complexité de l'affaire) : on peut concentrer au sein d'une ou plusieurs cours d'appel la compétence auprès d'un seul tribunal répressif. Ces dispositions jouent en cas de catastrophes aériennes d'envergure, art. 706-176 s. CPP.

Le décret n° 2014-1634 du 26 décembre 2014 a désigné les seuls tribunaux de Marseille et de Paris comme juridictions inter-régionales spécialisées en matière d'accidents collectifs.

C'est ce dispositif qui a été appliqué à la procédure ouverte à Marseille après l'accident aérien survenu le 24 mars 2015 dans les Alpes provençales à un avion de la Germanwings se rendant de Barcelone à Düsseldorf du fait des tendances et actes suicidaires du co-pilote.

La victime blessée ou les proches du passager tué lors de l'accident aérien peuvent-ils se constituer partie civile devant la juridiction répressive ?

L'action civile présente comme nous l'avait enseigné en doctorat le professeur José Vidal une double finalité. Une finalité réparatrice ou indemnitaire : la victime demande à titre accessoire à l'action publique réparation du préjudice subi du fait de l'infraction pénale ; une finalité vindicative : la partie civile s'associe ainsi au ministère public pour obtenir le châtiement du coupable, elle demande vengeance.

L'affaire donne lieu habituellement, eu égard à la complexité de l'affaire, à une instruction ouverte à la demande du ministère public. L'information est conduite contre X ou contre personne dénommée, le transporteur, le commandant de bord... Des mises en examen sont possibles.

Le magistrat instructeur renvoie une ou plusieurs personnes, s'il existe contre elles des charges suffisantes, devant la juridiction de jugement. Le tribunal condamne ou relaxe.

Peut-il accorder des dommages intérêts à la victime ?

La chambre criminelle de la Cour de cassation avait refusé dans plusieurs arrêts des années 1966-1969-1975 (Criminelle, 3 décembre 1969, Revue critique 1970.313, note Emmanuel du Pontavice)

(Christophe Aubertin, Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien, p. 155 note 14, in ouvrage collectif direction Xavier Latour, L'Harmattan) d'admettre la compétence des juridictions répressives pour connaître, en matière d'accident aérien, de l'action civile dans sa finalité indemnitaire.

L'argument tenait à la nature spécifique et particulariste de l'action en réparation gouvernée par la CV, quant au délai de l'action, quant à la compétence territoriale, quant à la présomption de faute et de responsabilité pesant sur le transporteur aérien en cas d'accident corporel, quant à la limite de réparation. On faisait valoir l'idée que l'action fondée sur la CV est totalement dissemblable de l'action en réparation de droit commun fondée sur l'idée de faute (réparation intégrale, lien entre le délai de prescription de l'action publique et de l'action civile, vieille idée de l'identité entre la faute pénale et la faute civile, conception d'ailleurs abandonnée à propos d'un accident aérien par 1^o Civile, 30 janvier 2001, n^o 98-14368, compétence de la juridiction du lieu du délit)

Cette jurisprudence avait été étendue aux pilotes et agents du transporteur aérien par un arrêt du 10 mai 1977, Bull. criminel, n^o 165.

La constitution de partie civile était en revanche déclarée recevable lorsque l'action civile exercée par la victime s'en tenait à son caractère vindicatif.

La jurisprudence nous semblait avoir admis plus récemment la recevabilité devant la juridiction répressive de l'action civile dans sa finalité indemnitaire, ou à tout le moins elle donne des solutions qui ne s'harmonisent guère avec les solutions négatives antérieures.

Deux arrêts étaient emblématiques.

Criminelle, 3 juin 2009, n^o 08-83946 : l'affaire concerne l'accident mortel d'un avion d'Air Caraïbes effectuant un vol entre Saint Martin et Saint Barthélemy, l'avion s'est écrasé sur une maison ; il y a une poursuite devant le tribunal correctionnel du chef d'homicides involontaires du directeur de la compagnie et de la compagnie, ils sont condamnés pénalement ; le tribunal accorde sur les intérêts civils des sommes d'argent à deux associations de défense des victimes qui s'étaient constituées parties civiles. La cour d'appel de Basse Terre s'est déclarée incompétente pour statuer sur ces demandes d'indemnisation, elle se fondait sur la jurisprudence de la Cour de cassation opérant une distinction très nette entre l'action spéciale en indemnisation fondée sur la CV dont ne pourrait pas connaître la juridiction répressive saisie de l'action publique et à titre accessoire de l'action civile et l'action ouverte aux victimes d'une infraction. L'affaire est venue devant la Cour de cassation. Les auteurs du pourvoi tentaient dans leur moyen de renverser la jurisprudence de la chambre criminelle, les associations soutenaient la compétence des juridictions répressives pour condamner le transporteur à payer une indemnisation aux victimes sur le fondement de la CV. La chambre criminelle certes rejette le pourvoi, mais cela ne signifie pas qu'elle approuve la décision d'incompétence prise par la chambre des appels correctionnels. L'arrêt de la Cour de cassation procède à une substitution de motif pour rejeter le pourvoi. La Cour de cassation déclare inopérant le moyen qui soutenait la compétence des tribunaux répressifs, le moyen n'est dit ni fondé ni infondé, la Cour de cassation ne se prononce pas pour infirmer ou approuver. La Cour de cassation déclare que le préjudice invoqué par les associations ne découlait pas directement de l'infraction. La demande d'indemnisation était donc irrecevable à raison de l'article 2 CPP. On peut cependant faire remarquer que pour déclarer une demande irrecevable, il faut que la juridiction ait au préalable compétence pour statuer sur la recevabilité ou non de l'action. On peut soutenir que la Cour de cassation admet ainsi implicitement les juridictions répressives à connaître d'une action en réparation ayant pour fondement les solutions propres au droit aérien.

Une autre décision de la chambre criminelle allait dans le sens de l'admission implicite des juridictions répressives à statuer en matière indemnitaire au profit des victimes d'un accident aérien. Nous nous référons à un arrêt du 22 septembre 2009, n^o 08-83166. La haute juridiction était appelée à connaître des suites judiciaires de l'accident dit du Mont Sainte Odile survenu en 1992. Air France (succédant à Air Inter) avait été condamnée par un arrêt du 14 mars 2008 de la cour de Colmar, RG 06/ 0 1600, à verser des dommages intérêts aux passagers blessés et aux proches des passagers décédés dans la catastrophe. On oubliait ainsi la jurisprudence traditionnelle qui n'avait plus court et qu'on jugeait ainsi obsolète. La compagnie avait d'ailleurs accepté en appel les constitutions de partie civile à finalité indemnitaire : Air France ne contestait pas devoir en sa qualité de transporteur répondre des conséquences dommageables de l'accident. Alors que la compétence des juridictions répressives relève en principe de l'ordre public et qu'elle n'est pas à la

discrétion des parties. Ce qui est intéressant dans l'affaire, c'est la présence à l'audience des caisses d'assurance maladie qui demandaient le remboursement des frais médicaux qu'elles avaient pris en charge. Le tribunal correctionnel avait rejeté au nom de l'antique jurisprudence aussi bien l'applicabilité de la convention de Varsovie que l'intervention des caisses d'assurance maladie. La cour de Colmar n'avait pas repris cette motivation, elle avait déclaré ces demandes formées contre Air France irrecevables. La cour d'appel avait fait une interprétation restrictive de l'article 470-1 CPP ne devant bénéficier selon elle qu'aux parties civiles (ce que n'étaient pas les caisses intervenantes) ou à leurs assureurs. La cassation intervient sur ce point. Les victimes principales s'étaient constituées parties civiles, les caisses d'assurance maladie sont subrogées dans les droits des victimes, la chambre criminelle admet donc la compétence de la juridiction répressive pour connaître du recours subrogatoire exercé par les caisses d'assurance maladie. Ici encore la chambre criminelle postule implicitement l'aptitude des juridictions répressives à connaître des conséquences civiles de cet accident aérien. Si les caisses sont admises à agir devant la juridiction correctionnelle pour obtenir le remboursement des dépenses de maladie et des arrrages de retraite et qu'on les dit subrogées dans les droits des victimes, c'est admettre a fortiori que les victimes directes peuvent agir devant la juridiction répressive pour obtenir l'indemnisation de leur préjudice. La recevabilité de leur constitution de partie civile n'est pas remise en cause par la haute juridiction, alors qu'elle avait un fondement indemnitaire. Les victimes directes ne peuvent pas avoir moins de droit que les organismes sociaux subrogés dans leurs droits. Ce qui est dit pour l'un vaut pour l'autre.

Il nous semblait donc que le coup de canif – voire le coup de grâce – avait été donné, non ouvertement, mais par préférence, à la jurisprudence refusant la compétence des juridictions répressives pour statuer sur les intérêts civils en matière d'accident aérien dont les conséquences civiles sont régies par le droit uniforme conventionnel alors varsovien désormais montréalais.

Une décision plus récente attestait l'abandon par la pratique judiciaire de la jurisprudence restrictive. Un accident d'hélicoptère survient dans les Pyrénées lors d'opérations d'hélicoptère, un passager est grièvement blessé à l'atterrissage. La responsabilité pénale du pilote est établie pour blessures involontaires. Les juridictions du fond statuent sur les intérêts civils et accordent des dommages intérêts à la victime. Ce qu'approuve la chambre criminelle, 25 septembre 2012, n° 11-85138. La cour de Pau a justifié l'allocation au profit de la partie civile de l'indemnité propre à réparer le préjudice découlant de l'infraction. La cour de renvoi, Bordeaux, statuant en chambre des appels correctionnels, 11 décembre 2015, RFDA 2016.57, confirme la condamnation du pilote (et celle de la société exploitante) à payer des dommages-intérêts à la victime. Ces décisions ne faisaient aucune allusion à la jurisprudence du 10 mai 1977 ayant étendu aux pilotes la solution déclarant l'incompétence des juridictions répressives pour accorder réparation en cas d'accident aérien, ni d'ailleurs à la CM.

Les rédacteurs et annotateurs de la Revue française de droit aérien, 2013 p. 315, donnent un grand relief à un arrêt de la cour d'appel de Luxembourg donnant en date du 29 janvier 2013 la possibilité pour la juridiction répressive d'accorder réparation aux victimes d'un accident aérien. Ils y voient une divergence avec la position française. Madame Steinlié Feuerbach approuvait. M. Pradon désapprouvait et demeurait fidèle au particularisme de l'action fondée sur la CV.

La chambre criminelle a renoué, à tort ou à raison, par un arrêt du 10 septembre 2019, n° 18-83858, avec son ancienne jurisprudence. L'action en réparation d'un accident aérien échappe à la compétence matérielle des juridictions répressives. La décision concerne l'aviation légère, l'accident étant soumis par renvoi à la CV. Ce qui vaut pour la CV doit valoir pur l'application de la CM. Il ne semble pas possible de cantonner la décision à l'aviation légère et en refuser la transposition à la matière de transport commercial.

La situation des victimes déjà indemnisées (par un recours à l'assurance ou dans le cadre d'une transaction) : elles ne peuvent plus avoir recours à l'action civile dans sa composante indemnitaire, peuvent-elles se constituer partie civile dans sa composante vindicative ? Il faut interpréter l'économie de la transaction. Il est possible que la victime ait en transigeant réservé sa possibilité de se constituer partie civile ultérieurement, il a été indemnisé de son préjudice, mais il s'est réservé le droit de réclamer vengeance dans le cadre du procès pénal.

Les règles de procédure en cas d'accident collectif. L'éventuelle introduction en droit français de l'action de groupe. Qui ne semble pas concerner pour le moment le préjudice moral ou d'affection, cf. supra loi du 14 mars 2014 présentée à propos de la pluralité de demandeurs.

Les associations de défense des victimes qui exercent les droits reconnus à la partie civile peuvent être présentes si elles

ont été agréées au procès pénal, elles ne peuvent pas toutefois obtenir d'indemnité de la part du tribunal correctionnel en cas de condamnation, le préjudice invoqué ne découlant pas directement de l'infraction, C'est ce que décide la chambre criminelle dans son arrêt précité du 3 juin 2009, n° 08-83946.

Il s'agissait d'un accident d'avion sur un vol entre Saint Martin et Saint Barthélemy en 2001 ayant causé la mort des pilotes et des passagers, la mort d'un habitant au sol. La compagnie Air Caraïbes et le directeur général ont été condamnés pour homicides involontaires. Le juge du premier degré avait accordé à l'ADFFV et à la FENVAC 150 000 et 5000 euros sur les intérêts civils. La cour de Basse Terre avait infirmé quant à l'allocation de dommages intérêts, étant incompétente pour statuer sur les actions en indemnisation, les associations ont été renvoyées à mieux se pourvoir. Rejet du pourvoi, le préjudice ne découlait pas directement de l'infraction)

Dans le même sens : Criminelle, 22 septembre 2009, n° 08-83166, accident dit du Mont Saint Odile, était présente au prétoire Écho, une association agréée de défense des victimes, qui était habilitée à se constituer partie civile à l'instance pénale, art. 2-15 CPP. La cour de Colmar l'avait déboutée de sa demande de dommages intérêts. La Cour de cassation approuve. Le préjudice invoqué ne découle pas directement des faits qui ont fondé la poursuite.

Si le tribunal répressif relaxe le prévenu, il peut cependant en droit commun accorder des dommages-intérêts à la victime sur le terrain civil en fondant sa compétence sur l'art. 470-1 du code de procédure pénale. Cette solution ne semble pas applicable en matière aérienne, les juridictions répressives ne pouvant pas connaître de l'action en responsabilité civile à la suite d'un accident aérien.

b) L'incidence de la présence d'éléments d'extranéité

L'incidence de la nationalité des victimes sur la recevabilité de l'action civile

Si la catastrophe aérienne affecte le vol d'un aéronef immatriculé en France et si on estime que la mort d'homme résulte éventuellement d'un homicide involontaire, les tribunaux français sont compétents, l'action civile appartient, du moment admis le principe de la recevabilité de celle-ci en matière de transport aérien, aux victimes, qu'elles soient françaises ou étrangères.

En revanche, lorsque l'infraction concerne un aéronef étranger, que les faits ne sont pas localisés dans l'espace aérien français et que parmi les victimes figurent des personnes ne détenant pas la nationalité française, il ne semble pas que celles-ci puissent se constituer partie civile devant la juridiction pénale française, même si celle-ci a été saisie sur requête du ministère public, avec plainte de l'une des victimes françaises ou de ses ayants droit, cf. art. 113-7 et 113-8 du code pénal et 689 CPP. La loi française, les tribunaux français sont pourtant compétents, en présence de délits commis à l'encontre de personnes se trouvant à bord d'un aéronef non immatriculé en France, du moment qu'il existe une victime française, art. 113-11 du code pénal. La victime de nationalité française pourra se constituer partie civile, prérogative qui serait refusée à la victime de nationalité étrangère. C'est du moins la solution que relate, point 12, le jugement canadien (précité) rendu le 18 mai 2016 par une juridiction de Montréal statuant en matière d'action collective. Un ressortissant d'un État africain, résident au Canada, ayant perdu femme et enfants dans une catastrophe survenue au-dessus du Mali sur un vol d'Air Algérie, sur un aéronef affrété à l'opérateur espagnol Swift air et avec un équipage espagnol, n'avait pas été habilité à se constituer partie civile devant la juridiction pénale française. Les privilèges de nationalité ont pourtant mauvaise presse en droit contemporain. Du moment que la juridiction d'instruction est compétente du fait de la présence d'une victime française, on voit mal pourquoi réserver l'accès à la procédure aux seuls nationaux français, au moins en ce qui concerne l'action civile dans sa composante vindicative. La compétence indemnitaire des juridictions françaises pour accorder des dommages-intérêts au ressortissant africain ayant retenu à l'intention de ses proches les billets pour un transport Ouagadougou / correspondance à Alger / Montréal serait en revanche en l'espèce fort douteuse, la France n'étant lieu de destination que pour les passagers qui auraient dû effectuer après l'escale d'Alger la seconde phase du transport à destination de notre pays.

Ces explications sont caduques depuis que la chambre criminelle dans son arrêt du 10 septembre 2019 a repris sa jurisprudence antérieure.

§ III. Le délai de l'action en réparation

La victime est astreinte à agir en justice assez rapidement sous peine de perdre son recours.
La durée du délai varie cependant, compte tenu du fondement de la demande, selon que l'action en réparation du dommage trouve sa source dans le droit uniforme montréalais ou bien dans le droit européen.

Sous-Paragraphe I.

Le délai biennal de déchéance de l'action en responsabilité des articles 29 de la convention de Varsovie et 35 de la convention de Montréal

Les victimes disposent d'un délai de deux ans pour agir.
L'action doit être intentée, sous peine de *déchéance*, dans le délai de deux ans ..., alinéa 1°.

Certaines victimes risquent de se faire piéger lorsqu'elles n'agissent pas à temps.
Le débat actuel semble moins concerner que par le passé la situation des victimes par ricochet qui ordinairement agissent dans le délai, surtout en présence d'une catastrophe aérienne de retentissement mondial.
Les expéditeurs ou destinataires de marchandises ou les passagers du fait de la perte des bagages ne font pas toujours diligence à temps.

La nature du délai
Il y a incertitude et dispute quant à la véritable nature (et quant au régime) de ce délai biennal dans lequel est enfermé l'exercice de l'action de la victime ou des victimes contre le transporteur, les différents systèmes juridiques nationaux prévoyant des délais de procédure plus ou moins stricts et plus ou moins flexibles.

La question des délais n'est pas en droit interne des plus limpides, la distinction entre prescription et forclusion est incertaine, on ne sait pas très bien si l'accomplissement du délai éteint le droit substantiel ou interdit seulement l'exercice de l'action en justice.
On distingue d'ailleurs également les délais de droit civil des délais de procédure : le délai pour faire appel, pour former un pourvoi ...
Voir les savantes explications de Frédéric Zénati-Castaing et de Thierry Revet, Cours de droit civil, Obligations Régime, PUF.
Celles de M. Xavier Lagarde au D. 2018.469.
L'incertitude n'est pas moindre en droit uniforme.

Le débat doctrinal

Il a été porté en France en termes de détermination de la nature du délai, prescription ou délai préfix (délai de forclusion).
Le débat réel consiste à savoir si l'accomplissement du délai éteint définitivement l'action en réparation ou s'il convient d'admettre certaines causes d'interruption et de suspension du délai.

1° opinion : le délai de la CV et de la CM est un délai inflexible, qui tombe comme un couperet, « l'action doit être exercée dans le délai de 2 ans sous peine de *déchéance* ». Le délai écoulé, la victime est déchue du droit d'agir.
Déchéance est un terme qui a un certain caractère sanctionnateur, on veut sanctionner la victime qui ne réagit pas à temps.
Le transporteur doit savoir en quoi s'en tenir dans un délai assez bref : la réparation incombant au transporteur responsable est ou était souvent plafonnée, il faut comme dans une faillite que les ayants droit se manifestent à temps pour que le juge répartisse entre eux l'indemnité à partager. Dans le monde contemporain en cas d'accident mortel les proches des victimes sont bien informés par des canaux divers, seuls de grands insoucians peuvent laisser s'écouler le délai de deux ans sans agir. Autre idée plus triviale : si on retient dans les différents pays la qualification de délai préfix, la solution a le mérite d'écarter les interprétations divergentes quant aux causes d'interruption et de suspension du délai pour agir - par hypothèses évincées - qui ne pourraient provenir que du droit interne.

On peut lire en ce sens l'article de mon maître le doyen Louis Boyer, Le délai de l'article 29 de la convention de Varsovie. Un combat douteux de la Cour de cassation, Mélanges Pierre Hébraud, 1981, p. 85

2° interprétation : le délai de deux ans est un délai ordinaire pour faire valoir son droit à réparation en justice, c'est un délai banal de prescription. Le terme de *déchéance* n'est pas en lui-même très probant. En droit interne français, l'accomplissement du délai de prescription est présenté, par l'article 2219 du code civil, comme un mode d'extinction d'un droit résultant de l'inaction de son titulaire pendant un certain laps de temps. Le créancier négligent et inactif subit la *déchéance* de son droit. Même si l'expression d'extinction est plus neutre que celle de *déchéance* qui est péjorative et évoque l'idée de blâme. Les travaux préparatoires de la conférence de Varsovie manquent de netteté. Le délai biennal est quelque peu bref, la famille du passager ayant péri dans l'accident est effondrée, il lui faut un certain temps pour réagir et penser aux choses matérielles. Il convient d'être sensible au sort des orphelins. La faveur pour la victime inspire les

tribunaux. La cause des consommateurs ou de leurs proches est une idée force du droit contemporain, en particulier en cas de catastrophe aérienne. La cour doit avoir bon cœur et secourir la veuve et l'orphelin.

À notre avis, les textes sont libellés de telle façon qu'on ne peut en tirer aucun parti. C'est à la jurisprudence, à raison de l'insuffisance de la convention, de déterminer la nature (et le régime) du délai.

La jurisprudence française

I. Nature du délai biennal de déchéance

Le débat porte sur la nature du délai : s'agit-il d'un délai préfix (délai de forclusion, délai de déchéance) ou bien d'un délai de prescription ?

La détermination de la nature du délai biennal relève-t-elle du droit uniforme ou du droit interne ?

Le droit procédural du juge saisi ou la loi contractuelle applicable lui permet-il de moduler le cours et l'extinction du délai compte tenu des particularités de l'espèce en particulier et de relever le demandeur de la déchéance encourue lorsqu'aucun reproche ne peut être adressé à la victime ?

La Cour de cassation a affirmé dès 1968 que la citation de la compagnie devant un tribunal incompétent interrompt le délai, 1^o Civile 24 juin 1968.

C. Cassation, Assemblée plénière, 14 janvier 1977, D. 1977.89 conclusions Schmelck, chambre mixte 24 février 1978, 1^o Civile 1^o juin 1977, 4 février 1986 : il n'existe dans les textes aucune disposition expresse selon laquelle, par dérogation au droit interne, ce délai ne serait susceptible ni d'interruption ni de suspension.

Nous sommes en présence d'une interprétation, effectuée à l'aune du droit interne, d'un texte de droit uniforme. Ce discours a passablement vieilli, on estime communément désormais qu'une convention portant droit uniforme doit recevoir autant que possible une interprétation d'esprit internationaliste détachée des solutions des systèmes internes.

La Cour de cassation emploie dans plusieurs arrêts, pour déterminer la nature du délai, l'expression de délai de prescription biennale. Ainsi dans un arrêt du 3 juin 1997, D. 1997 I.R. 160, la chambre commerciale parle du délai de prescription de deux ans. Idem avec l'arrêt de la 1^o chambre civile du 25 janvier 2000, publié au Bulletin civil, I, n^o 23 p.15. Idem, Com. 20 octobre 2009, n^o 09-10317. Idem avec 1^o Civile, 17 mai 2017, n^o 16-13352, parlant de la prescription biennale fixée à l'article 29 CV et à l'article 35 CM

Karine Parrot, L'interprétation des conventions de droit international privé, Nouvelle bibliothèque de thèses, Dalloz, 2006, n^o 520 s.

Madame Marie-Camille Pitton, dans son ouvrage intitulé Le rôle du jugement étranger dans l'interprétation du droit conventionnel uniforme, 2014, évoque, n^o 200 et suivants, la nationalisation du droit conventionnel uniforme, en prenant appui sur la jurisprudence rendue en France en application de la convention de Varsovie.

II. Le point de départ et l'extinction du délai

Le point de départ du délai de prescription est tributaire de la nature du préjudice.

En cas de blessure ou en cas de retard : le délai court à compter de l'arrivée à destination.

En cas de perte de l'appareil : le délai court à partir du jour où l'aéronef aurait dû arriver à destination.

En cas d'interruption du transport : le délai court à compter du jour de l'arrêt du transport.

En cas d'avaries de la marchandise transportée : le délai court à compter du jour de la livraison effective de la marchandise : sic, Com. 3 juin 1997, D. 1997.I.R.160, D. 1998, Sommaire 324 obs. Mercadal, RFDA 1998.142 (et non du

jour de l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination).

Naveau, Godfroid et Frühling.

Cf. infra en ce qui concerne le délai de l'appel en intervention. Le délai biennal est applicable aussi bien à l'action principale qu'à l'action récursoire exercée par le transporteur contractuel contre le transporteur de fait.

III. Les causes d'interruption et de suspension du délai déterminées par la loi française.

La désignation de la loi française ne tient pas à ce qu'elle est la loi du juge, mais plutôt à ce que la loi française gouverne le fond.

La doctrine affirme en effet qu'en France - la différence de l'Angleterre - pour déterminer si un délai est un délai de prescription ou un délai préfix, on ne s'en tient pas à la loi du for comme règle de procédure, mais à la loi qui régit le contrat.

C'est la solution qui est donnée par le règlement européen dit Rome I, n° 593/2008, du 17 juin 2008, art. 12, fixant les règles de solution du conflit de lois en matière contractuelle, au titre du domaine de la loi du contrat. "La loi applicable au contrat en vertu du présent règlement régit notamment d) les divers modes d'extinction des obligations, ainsi que les prescriptions et déchéances fondées sur l'expiration d'un délai".

(On remarquera que cette disposition désigne aussi bien les prescriptions que les déchéances)

Si on décide quant à sa nature que le délai est une prescription extinctive, c'est la loi qui gouverne l'obligation qui est compétente pour déterminer quelles sont les causes de suspension et d'interruption du délai.

Cf. Bernard Audit, Droit international privé, n° 434.

La solution serait d'ailleurs identique si on voyait dans le délai une forclusion. Celle-ci ne peut jamais être un absolu brutal, une forclusion ou déchéance connaît toujours nécessairement quelques amodiations ou accommodements.

L'alinéa 2 de l'art. 35 CM (« Le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi ») est, à notre sentiment, étranger à l'admission ou non de causes de suspension ou d'interruption ainsi qu'à leur détermination éventuelle. La disposition figurant à l'alinéa 2 n'a qu'une portée limitée, elle concerne la computation du délai, des questions comme la détermination du dies ad quem ou la prise en compte des jours fériés. Cet alinéa 2 ne détermine pas la nature du délai biennal.

Certaines décisions et certains auteurs se prononcent en sens contraire.

α) Les causes de suspension

Le délai ne court pas contre les mineurs

Il ne court pas durant la procédure menée en justice : le délai est suspendu

β) Les causes d'interruption

La reconnaissance de responsabilité de la part du transporteur, à la condition qu'elle soit précise et non équivoque.

Une lettre d'excuse ou de condoléances émanant du transporteur n'est pas en revanche une reconnaissance de responsabilité, TGI Paris, 26 octobre 1995, RFDA 1996.107. Un échange de courrier indiquant que le dossier est en attente non plus.

L'assignation en justice, même en référé, même devant un tribunal incompétent

La constitution de partie civile par la victime d'un accident aérien, ayant manifesté son intention de mettre en cause la

responsabilité du transporteur, interrompt la prescription. 1^o Civile, 18 octobre 2005 (pompiers blessés lors d'une opération de surveillance, alors qu'il se trouvait à bord d'un avion appartenant à l'aéro-club d'Orange) (La Cour de cassation, dans un arrêt ultérieur de 2016 cité plus haut, a, dans cette espèce, qualifié l'opération, non de transport, mais de travail aérien)

En revanche, une constitution de partie civile devant la juridiction répressive aux seules fins de corroborer l'action publique ne saurait valoir comme cause d'interruption : 1^o Civile, 25 janvier 2000, Bull. civil 2000. I, n^o 23 p. 15, RFDA 2000.128, D. 2000 IR 69, RTD Commercial 2001 p. 304 obs. Delebecque. Il s'agissait accident d'aéro-club ayant fait deux blessés chez les passagers. La victime n'avait devant le tribunal correctionnel formé aucune demande tendant à la réparation de son préjudice. Le délai de prescription n'avait pas été interrompu. La demande formée devant la juridiction civile plus de deux ans après l'accident était tardive.

Les bénéficiaires de l'interruption

Lorsque l'action en responsabilité contre le transporteur a été intentée dans le délai de deux ans, toutes autres actions sont recevables : l'assureur a agi dans le délai de 2 ans, la demande de la victime n'est pas prescrite, 1^o Civile, 7 mars 2000, D. 2000 IR 118. La victime immédiate profite de l'interruption de délai opérée par la demande intentée par l'assureur de la victime.

2^o Civile, 4 février 2010, n^o 08-17115

Sur renvoi

Paris, 26 septembre 2012, BTL 2013.615, le délai biennal est opposé avec succès au destinataire (agissant tardivement pour le remboursement de la franchise restée à sa charge), alors que l'action des assureurs est déclarée recevable comme ayant agi (en référé) dans le délai.

La solution de la cour de renvoi contredisait ouvertement la solution donnée en 2000 et en 2010 par la Cour de cassation. Cet arrêt de la cour de Paris a donc été censuré par un arrêt de la chambre commerciale de la Cour de cassation rendu le 8 juillet 2014, n^o 12-29383, BTL 2014. 3515 observations critiques, Revue droit des transports juillet 2014, sommaire 47 par Ph. Delebecque.

Il s'agissait du transport d'un colis de pièces d'avion du Royaume-Uni à Roissy, le colis n'est jamais arrivé, la marchandise a disparu alors qu'elle se trouvait sous la responsabilité du transporteur. Axa et la Réunion aérienne ont indemnisé le destinataire acquéreur de la marchandise. Les assureurs avaient assigné le transporteur en référé dans les deux ans, alors que le destinataire a assigné au-delà des deux ans. La cour d'appel avait déclaré l'action du destinataire irrecevable. L'arrêt est cassé sur ce point. Lorsque l'action en responsabilité contre le transporteur aérien a été intentée dans le délai de deux ans, toutes autres actions sont recevables. Les assureurs subrogés dans les droits du destinataire avaient assigné le transporteur dans le délai de 2 ans.

L'interruption du délai ne profite pas seulement au demandeur qui agit dans les deux ans, mais également aux autres demandeurs potentiels se manifestant avec retard. L'acte interruptif rayonne au-delà de son cercle strict et bénéficie aux autres colitigants.

Du fait de l'interruption du délai biennal, c'est un nouveau délai de 2 ans qui court. Cf. art. 2231 du code civil.

Si l'interruption résulte d'une demande en justice, l'effet interruptif subsiste jusqu'à ce que le litige trouve une solution. Cf. art. 2242 du code civil : l'interruption résultant de la demande en justice produit ses effets jusqu'à l'extinction de l'instance.

L'appel en intervention : la durée du délai pour former l'appel en intervention et son point de départ.

On pouvait hésiter pour déterminer la durée du délai dans lequel est enfermée l'action du transporteur contractuel, assigné en justice par un expéditeur ou un passager, contre le transporteur effectif.

Le transporteur contractuel n'est pas la victime d'un accident de transporteur, il est seulement responsable à l'égard du client, même s'il dispose de la possibilité de mettre en cause le transporteur de fait, si le client ne l'avait pas fait. La CM ne tranche pas directement cette difficulté, alors que le droit interne français, art. L. 133-6 al. 4 du code de commerce, prévoit en ce domaine un délai d'un mois dont dispose le défendeur pour se retourner contre un garant.

(En remarquant que ce délai de l'action récursoire est mûri de délai de procédure).

La jurisprudence a connu de cette hypothèse où le transporteur contractuel (poursuivi par l'expéditeur de marchandises) appelle le transporteur de fait en intervention. La durée de la prescription de l'appel en intervention n'est pas soumise à la

Lex Fori, le délai pour intenter l'action récursoire n'est pas le délai procédural français d'un mois, comme avait décidé la cour de Bordeaux le 3 novembre 2008, RTD Com 2009.645 n. Delebecq ; le délai pour former l'appel en intervention est celui prévu à l'art. 35 CM. C'est ce que décide la chambre commerciale, 20 octobre 2009, n° 09-10317, D. 2009.2609 n. Delpech, RTD Civil 2009.691 obs. Pauline Remy Cordier, Revue des contrats, juillet 2010 p. 970 n. Jean-Baptiste Racine. Point de départ de ce délai : l'arrivée de la marchandise à destination.

La Cour de cassation exalte ainsi la prééminence du droit uniforme sur le droit national. Le délai biennal ne concerne pas seulement l'action des victimes aériennes, il s'étend, pour déterminer à qui incombe la contribution à la dette de réparation, aux actions exercées entre transporteurs aériens co-responsables.

Quid si l'expéditeur agit in extremis, dans les moments ultimes du délai, mais dans les temps, contre le transporteur contractuel et si celui-ci ne dispose pas du temps utile pour contre attaquer en agissant en intervention contre le transporteur effectif ?

Si on épouse les intérêts du transporteur effectif, on soutiendra qu'une fois le délai biennal accompli, il a acquis le droit à ne plus être poursuivi et soumis à réparation.

Si on est plus sensible aux exigences de l'équité, on prétendra qu'il serait inique que le transporteur contractuel soit déchu de son droit d'action à l'encontre du transporteur de fait du moment qu'il n'a pas disposé d'un délai minimum pour se retourner contre lui et l'appeler en garantie. Il faudrait faire application de la maxime *Contra non valentem agere non currit praescriptio*, cf. en droit interne l'art. 2234 du code civil. Même si la maxime paraît réservée aux délais de prescription et exclue en ce qui concerne le régime des délais préfix et celui des délais de forclusion.

Les jurisprudences des tribunaux des États n'appartenant pas à l'UE

Les interprétations sont diverses, le délai étant plus ou moins inflexible.

Le tribunal fédéral suisse voit dans le délai un délai de péremption et non de prescription, 10 mai 1982, voir Laurent Chassot, thèse précitée, n° 1036 s.

La jurisprudence américaine et israélienne statuerait dans le sens de la rigueur, voir Marie-Camille Pitton, op.cit., n° 942.

La cour de Québec, dans un arrêt du 17 novembre 1997, RFDA 1998.166, parle chez la victime de la perte d'une valise, agissant au-delà de l'expiration du délai biennal, d'une déchéance du droit d'action.

L'interprétation opérée par la CJUE

On est dans l'attente de l'interprétation de la Cour de Justice de l'Union européenne.

La nature et le régime du délai biennal relevant d'une question disputée en doctrine et en jurisprudence, la Cour de Justice de l'UE a été saisie d'une question préjudicielle, voir JOUE du 5 novembre 2018, C 399/23, par le Tribunal suprême d'Espagne le 27 juillet 2017 et tranchera ce point de droit, affaire ZW c. Deutsche Lufthansa, C-498/18.

Délai de forclusion ou prescription, susceptible ou non d'interruption et de suspension.

À notre avis, la disposition de droit uniforme ne tranche pas, elle est incertaine, elle n'apporte pas la solution, c'est le juge qui est obligé, à défaut d'une indication claire du législateur, de déterminer la nature du délai compte tenu de données empruntées moins à la pure technique juridique qu'à des préférences méta juridiques.

La haute juridiction devrait être sensible à la protection des consommateurs. Même si l'expression de déchéance quant à la sanction du non-respect du délai et d'une action tardive irait dans le sens d'une qualification tranchée.

Le professeur Jean-Pierre Tosi estime, quant à lui, que le délai biennal de l'article 35 n'est pas susceptible de suspension, note au Dalloz, 2010.1762, La CM sur la responsabilité du transporteur aérien relève de la compétence interprétative de la CJUE. En totalité ? n° 3.

L'arrêt Joan Cuadrench Moré, C-139/11, du 22 novembre 2012 de la CJUE, dans son attendu 29, qualifie le délai, de prescription biennale. Il ne s'agit certes que d'un obiter dictum.

Si la nature de délai de prescription est retenue, il restera à savoir quel est le système juridique qui déterminera les causes de suspension et d'interruption du délai de 2 ans.

Soit on s'en tiendra aux enseignements du droit international privé et à la méthode des conflits de lois.

Il s'agira du droit interne applicable quant au fond à la demande en responsabilité aérienne (ce serait la solution française où la prescription relève de la loi gouvernant l'obligation), ou de la loi du juge (ce qui serait la solution des pays inspirés par le droit anglais).

Soit plus énergiquement, dans une perspective unioniste, la CJUE pour unifier les solutions se fera adepte du droit libre et fixera de sa propre autorité dans l'espace judiciaire européen le régime de l'action.

Sous- Paragraphe II. Le délai de l'action en indemnisation fondée sur le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004

Quid, lorsque le demandeur n'obtient pas la satisfaction des droits que lui reconnaît le droit consommériste européen et qu'il agit contre le transporteur effectif, auteur de l'annulation de vol ou du retard de plus de 3 heures ?

La jurisprudence européenne écarte le délai biennal édicté par l'art. 35 CM.

L'action n'est pas fondée pour demander la réparation d'un préjudice résultant du retard du vol, mais sur un désagrément éprouvé du fait d'un retard à destination.

Le droit uniforme est écarté.

Le droit européen qui gouverne le fond ne se prononce pas sur la durée du délai de l'action.

L'action est soumise, à défaut de dispositions spécifiques contenues dans le règlement européen, aux dispositions du droit commun interne concernant la prescription extinctive.

(L'article 2221 du code civil soumet la prescription extinctive, non à la lex fori, mais à la loi régissant le droit qu'elle affecte)

CJUE 22 novembre 2012, C-139/11, Cuadrench Moré, annulation en 2005 d'un vol entre Shanghai et Barcelone. La KLM prétend prescrire la demande en réparation exercée en 2009. En l'absence de réglementation de l'Union en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque État membre de régler les modalités procédurales des recours en justice destinées à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'union. Pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité, le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité est déterminé par le droit national de chaque État membre, pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité. La mesure d'indemnisation prévue par le règlement se situe en dehors du champ d'application de la CM.

La Cour de cassation écarte les dispositions relatives au délai biennal contenues dans le code de l'aviation civile et dans le code des transports.

Statuant en application de l'arrêt de la CJUE, 1^o Civile, 17 mai 2017, n° 16-13352, s'agissant d'un retard à l'arrivée de 14 heures sur un vol entre La Havane et Paris. Inapplication du délai biennal de la CV/ CM aux actions introduites au titre des articles 5 et 7 du règlement n° 261/2004, qui envisagent une mesure d'indemnisation se situant en dehors du champ d'application des CV et CM.

L'action en paiement de l'indemnité forfaitaire est soumise à la prescription quinquennale de droit commun prévue à l'article 2224 du code civil.

Cassation du jugement de la juridiction de proximité d'Aulnay- sous- Bois ayant, à la demande d'Air France, fait application de la prescription biennale, prévue par l'article L. 6422-5 du code des transports rédigé en termes généraux. Le règlement européen s'appliquait puisque le vol au départ d'un État extérieur à l'UE était assuré par une compagnie française, transporteur communautaire.

Les dispositions contenues dans le code des transports et faisant référence au délai biennal ne concernent que les actions fondées sur le droit uniforme.

Idem : 1^o Civile, 15 juin 2017, n° 16-19375 : un vol Nantes- Venise en février 2012. Un retard de 7 heures à l'arrivée.

Les passagers retardés agissent en juillet 2014, soit plus de deux ans après les faits. Le tribunal d'instance de Nantes écarte l'exception de prescription biennale et condamne le transporteur XL Airways France. Rejet du pourvoi. Le règlement n° 261/2004 instaure un régime de réparation standardisée et immédiate (?) des préjudices que constituent les désagréments dus aux retards, lequel s'inscrit en amont de la CM. Régime autonome par rapport au régime issu de la CM. C'est à bon droit que le TI a retenu que l'art. L. 6422-5 CT, auquel renvoient les articles R. 322-2 321-1 CAC, n'avait pas vocation à s'appliquer à une demande fondée sur le règlement n° 261/2004.

Idem, 1° Civile, 14 mars 2018, n° 17-15378. Annulation d'un vol Tokyo - Paris. Demande d'indemnisation fondée sur le règlement européen n° 261/2004 intentée plus de 2 ans après l'arrivée à Roissy du vol de remplacement. Air France oppose la prescription, ce qu'admet la juridiction de proximité d'Aulnay : l'article L. 6422-5 CT pose une règle de prescription spécifique au transport aérien, qui s'applique aussi bien en cas de retard que d'annulation de vol, que ce retard ou cette annulation entre ou non dans le champ d'application du règlement. Cassation : l'action en paiement de l'indemnité forfaitaire était soumise à la prescription quinquennale de droit commun prévue à l'article 2224 du code civil.

§ IV. Les frais de justice

Article 22 § 6

Le tribunal peut accorder conformément à sa loi une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris.

Les rédacteurs de la CM ont voulu cependant sanctionner les demandeurs réclamant une réparation d'un montant outrancier et favoriser le transporteur qui a fait à la victime une offre de transaction raisonnable.

Le juge est donc privé de la faculté d'allouer des dépens, lorsque le transporteur avait offert au demandeur - dans un délai de 6 mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai - une somme d'argent et que le montant alloué par le juge ne dépasse pas le montant de la somme qui avait été offerte par le transporteur (souvent de facto par son assureur) avant procès.

La victime se verra ainsi sanctionnée si elle avait présenté une demande d'un montant excessif. Elle obtiendra des

dommages intérêts, mais le tribunal lui refusera l'octroi des dépens.
La CM contribue ainsi à réduire la multiplication des litiges.

Interdiction des dommages - intérêts punitifs ou exemplaires ou de dommages à un titre autre que la réparation. Article 29

L'association de défense des victimes peut faire condamner l'auteur de l'infraction (homicides involontaires) à lui payer une somme d'argent sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale au titre des frais non payés par l'État et exposés par la partie civile, Cour de cassation Ch. Criminelle 3 juin 2009.
De tels frais ne pouvaient être mis, d'après la Cour de cassation, à la charge que d'une personne pénalement condamnée.

Il faut désormais tenir compte de la réforme opérée par la loi du 13 décembre 2011 et de la nouvelle rédaction de l'article 2-15 CPP : les associations et fédérations d'associations prévues par le présent article 2-15 CPP peuvent demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile.

Une association de défense de l'intérêt des victimes - association Écho - échoue dans sa tentative de faire condamner l'État français pour fonctionnement défectueux du service public de la justice, art. L. 141-1 COJ, pour le traitement judiciaire de la catastrophe dite du mont Sainte Odile du 20 janvier 1992. L'association invoquait la durée excessive de la procédure. La 1^o chambre civile, 23 février 2011, décide qu'à raison de la complexité de l'affaire, le délai de traitement de l'affaire n'était pas déraisonnable.

§ V. Le post procès.

Le post Judicium

L'exécution de la décision de condamnation

Soit le défendeur exécute spontanément.

Soit le demandeur, qui a triomphé et n'obtient pourtant pas le paiement des dommages intérêts, entend en venir à l'exécution forcée, art. L. 111-1-2 du code des procédures civiles d'exécution :

Il bénéficie, dans l'ordre interne, d'un jugement doté de la formule exécutoire, ou si on est en France l'huissier a délivré un titre exécutoire selon les dispositions de la loi Macron, dans le cadre de la procédure de règlement des petits litiges.

Ou il demande à bénéficier dans l'ordre européen du règlement n° 805/2004 portant création d'un titre exécutoire européen pour les créances incontestées.

[Voir pour la protection du défendeur dans l'hypothèse où il aurait fait défaut, affaire C-300/14, conclusions de l'avocat général Cruz Villalon du 8 septembre 2015],
Ou dans l'ordre international il a recours à la procédure d'exequatur. Il a obtenu dans un État donné un jugement condamnant le transporteur, celui-ci n'exécute pas, le client demande à la juridiction du pays dans lequel le condamné détient des biens d'accorder l'exequatur au jugement étranger. S'il l'obtient, le créancier peut en venir à l'exécution forcée.

Le règlement européen n° 655/2014 du 15 mai 2014 instaure à compter de 2017 dans les litiges transfrontaliers une procédure d'ordonnance européenne de saisie conservatoire des comptes bancaires. Cf. obs. Anne Leborgne, D. 2015.1341

L'aggravation du préjudice

L'accident aérien est souvent mortel, certains passagers peuvent cependant par chance sauver leur vie, quitte à subir leur vie durant de graves infirmités.
Nous songeons à la situation d'un passager blessé lors d'un accident aérien, il agit en justice dans les délais, il obtient des dommages intérêts évalués compte tenu de l'étendue du préjudice constaté.
Il n'est pas exceptionnel que certains troubles apparaissent a posteriori, dont le juge n'avait pas pu tenir compte, ces troubles étant ignorés ou seulement inconnus ou virtuels lors de l'instance.
Une nouvelle procédure est-elle envisageable ? À quel ensemble normatif serait-elle soumise ? Quel serait le délai de l'action ?
La sentence judiciaire une fois rendue et les voies de recours exercées, l'autorité de chose jugée s'oppose a priori à une réitération de l'instance.
On rencontre l'hypothèse du passager blessé dans un accident aérien et bénéficiaire d'un jugement condamnant le transporteur à indemniser la victime de son préjudice. Il est possible que la personne blessée connaisse ultérieurement une aggravation de son préjudice et demande au juge la condamnation de son adversaire. La jurisprudence française admet en droit commun la recevabilité d'une nouvelle demande fondée sur un élément de préjudice non encore réparé. Une nouvelle demande d'indemnisation au titre du même accident peut être formée en cas d'aggravation de l'état de la victime. Ainsi, à titre d'exemple, 2° Civile, 3 mai 2018, n° 17-14078.

Un arrêt de la 1^o chambre de la Cour de cassation, rendu le 24 mai 2018, n° 16-26200, a eu à connaître en matière aérienne d'une telle difficulté.
Un mineur, Ludovic, avait été victime d'un accident aérien en 1983, alors qu'il se trouvait à bord d'un avion de la compagnie colombienne Avianca.
Ludovic avait introduit dans les deux ans, une action - action initiale – contre le transporteur, une décision avait été rendue.
Ludovic consulte en 2012 des médecins, il souffre de séquelles du traumatisme crânien initial, il a des problèmes neurologiques et psychiatriques.
Il fait état d'une aggravation de ses préjudices, il saisit en 2013 - 30 ans après l'accident - le juge des référés, il demande une expertise in futurum et il veut faire condamner le transporteur Avianca à lui payer, en attendant le procès au fond, une provision.
La question est de savoir si le passager, victime de séquelles de l'accident aérien et d'une aggravation de son préjudice, peut en obtenir réparation, et ce dans quel délai.
La cour de Paris, dans un arrêt du 20 septembre 2016, confirme l'ordonnance du juge des référés : la cour ordonne une mesure d'expertise sur le fondement de l'article 145 CPC, elle condamne Avianca à verser au passager une provision de 10 000 euros à valoir sur l'indemnisation du préjudice global, elle condamne Avianca à payer au passager 2 000 euros à titre de provision ad litem.
Le transporteur avait pourtant invoqué l'article 29 CV enfermant, en matière de transport aérien international, l'action en responsabilité dans le délai de deux ans. La cour d'appel avait répliqué que ce délai de deux ans ne concerne que l'action initiale et que l'action en aggravation de dommage se prescrit par le délai de droit interne, prévu par l'article 2226 du code civil, soit 10 ans.
La cour d'appel avait également écarté dans le cadre de cette instance la limite de responsabilité propre au système varsovien (125 000 ou 250 000 francs or) invoquée par le transporteur pour préférer la solution interne de la réparation intégrale.
La cour décidait que le droit à indemnisation de la victime n'était pas sérieusement contestable, ce qui était loin d'être évident.

La Cour de cassation rejette le pourvoi formé par le transporteur, mais, préférant ménager l'avenir, se garde bien de trancher le débat quant au fond.

Elle considère que la responsabilité de la compagnie colombienne n'était pas en litige.

La demande d'expertise émanant du passager blessé ne tendait qu'à établir la preuve de l'aggravation de son état de santé.

Le délai de l'article 29 CV n'était pas applicable à cette action probatoire fondée sur l'article 145.

Ce qui est alors parfaitement exact.

La question de recevabilité de l'action n'est pas tranchée. Ni celle de la durée de la prescription de l'action, si celle-ci venait à être admise.

À notre humble avis, il convient d'admettre la recevabilité de l'action en réparation du préjudice aggravé.

Des considérations de pure justice naturelle commandent d'admettre cette solution, que la décision rendue en premier ait réservé ou non la possibilité pour la victime de se pourvoir ultérieurement pour obtenir réparation d'un préjudice inconnu alors que le juge statuait.

Cette action contre le transporteur relève de la convention, portant droit uniforme. La réparation est limitée à un certain plafond lorsque la cause est soumise à la convention de Varsovie. Si la première instance était gouvernée par la CV, il doit en être de même par identité de raison pour la nouvelle instance qui est une prolongation de la première. Il n'y a pas lieu de faire application du droit interne.

Ce qui est plus délicat à apprécier, c'est la détermination du délai dans lequel l'action tendant à l'indemnisation d'un nouveau modèle de préjudice est enfermée. Le délai doit être celui du droit uniforme.

La question bute sur le point de départ du délai.

La convention internationale fait courir, prise à la lettre, le délai biennal à compter de l'arrivée à destination.

À appliquer la disposition conventionnelle de façon mécanique, le passager au préjudice aggravé non réparé est habituellement forclos.

Contra non valentem agere, non currit praescriptio.

On est obligé de recourir à l'argument d'analogie, le passager doit agir en justice dans les deux ans à compter du jour où le préjudice allégué s'est clairement manifesté.

Le passager a droit à réparation du préjudice pris dans sa totalité, aucune négligence ne peut lui être imputée, il avait agi primitivement dans le délai, il avait obtenu la réparation du préjudice alors relevé, sont apparues a posteriori des séquelles en relation de cause à effet avec l'accident.

Tout transporteur aérien sait nécessairement que les victimes d'un accident corporel peuvent présenter à terme des risques de séquelles et d'aggravation du préjudice. Dans la balance des intérêts, le transporteur doit s'attendre à une action en complément si le passager présente des blessures aggravées, inconnues lors de la première instance. Il est cependant en droit d'exiger d'être assigné dans un délai relativement bref, deux ans, commençant à courir à compter de l'apparition avérée des séquelles. Ce qui est une transposition de la disposition imposant au passager blessé d'agir dans les deux ans de l'arrivée à destination. Sinon il faut l'autoriser à invoquer la déchéance de l'action.

CHAPITRE II. LES VENTES AÉRIENNES

L'enseignement des ventes maritimes : la vente à distance est suivie d'un transport de la marchandise - une vente de marchandises donnant lieu d'après les stipulations des parties à un transport maritime pour que la marchandise parvienne entre les mains de l'acquéreur. La date du transfert de propriété et de transfert des risques.

Ventes au départ : le vendeur n'assume pas la fonction transport

Ventes à l'arrivée : le vendeur s'occupe de conclure le contrat de transport pour que la marchandise soit remise à destination au destinataire.

Rita Herro, Vente et transport - indépendance ou interdépendance, 2011, préface Delebecque, Presses universitaires d'Aix-Marseille

La transposition en matière aérienne.

Il faut se référer à la volonté des parties, aux incoterms utilisés ainsi qu'aux usages.

Le prix de la marchandise incombe bien évidemment à l'acheteur.

On se pose la question de savoir si on prend une assurance. Ordinairement, oui : c'est plus prudent, la marchandise peut être endommagée pendant les manipulations et transbordements, la marchandise peut être volée ou détournée par des malfaiteurs. Qui s'occupe de prendre l'assurance ? Le montant de la prime est-il compris dans le prix global ?

Le prix du transport (fret) est-il inclus dans le prix global ou fait-il l'objet d'un paiement distinct ?

À quelle date s'opère le transfert des risques ? À la remise au transporteur routier allant en direction de l'aéroport de fret ? Lors de la remise au transporteur aérien ? À destination ?

Les ventes au départ

Les industriels peuvent pratiquer la vente départ usine, le vendeur livre la marchandise dans son usine, c'est l'acheteur qui s'occupe du transport et qui prend l'assurance.

On pratique la vente franco transporteur. La livraison a lieu avant embarquement sur aéronef, les marchandises ayant été dédouanées pour l'exportation

On pratique la vente FOB aéroport de départ convenu : la marchandise est livrée par le vendeur entre les mains du transporteur aérien à l'aéroport de départ, le vendeur cesse alors d'assumer les risques, habituellement c'est le vendeur qui désigne le transporteur et se désigne expéditeur, l'acheteur paie le fret.

On pratique la vente CAF, qui est une vente à l'embarquement. CAF ou CIF avec la destination du transport final. L'acheteur paie un prix global, le coût de la marchandise, l'assurance et le fret. Le vendeur soigne le transport, c'est une vente au départ, le vendeur n'assume pas les risques du transport, c'est le vendeur qui comme mandataire de l'acheteur choisit le transporteur et qui s'occupe de souscrire une assurance.

La vente Coût et Fret. Cost & Freight.

Le vendeur soigne le transport, mais il ne s'occupe pas de l'assurance. Le coût global comprend le prix de la marchandise et le coût du transport. Il n'y a pas le coût de l'assurance. Il informe l'acheteur du prochain départ de l'avion pour qu'il souscrive une assurance. C'est une vente à l'embarquement, le transfert des risques se produit lors de la remise au transporteur aérien à l'aéroport de départ.

Com. 11 mai 2010, n° 08-21266 : vente en 2004 de 5 camions land cruisers blindés par UIOGMP à USC. Le vendeur charge une société Orient UK d'organiser les opérations de transport d'Autriche à Bagdad, où les camions ne parviendront jamais. L'acquéreur fait résoudre le contrat de vente, obtient 75 000 dollars de dommages intérêts, et la restitution du prix d'achat, 700 000 dollars. Les incoterms ont pour objet de déterminer à quel moment les risques sont transférés du vendeur à l'acquéreur. Incertitude quant aux incoterms retenus, certains documents parlent de l'incoterm Ex Works, d'autres emploient le terme de FOP ; la facture pro forma de 2004 a mentionné l'incoterm COST & FREIGHT, le prix de 702 000 inclut le prix du transport aérien ; l'acquéreur a apposé sur cette facture une mention d'acceptation en visant l'incoterm Ex Works. Souscription pour la sécurité de la livraison d'une assurance de 725 000 dollars. La justice retient la qualification de vente au départ ; les véhicules vendus devaient être transportés en camion des ateliers autrichiens du vendeur jusqu'à l'aéroport de Budapest puis par avion-cargo jusqu'à Bagdad ; les véhicules n'ont jamais été embarqués sur un avion. Le mode de transport principal était l'avion. Les parties ne se sont référées à l'incoterm Cost & Freight que pour déterminer à qui incombait le prix du transport et la charge de l'organiser ; le transfert des risques à l'acquéreur n'avait pas pu intervenir faute d'embarquement. Le vendeur a manqué à son obligation de livraison. Résolution du contrat aux torts du vendeur.

Fret port payé, assurance comprise, jusqu'au point de destination convenu : la propriété et les risques sont transférés à

l'acheteur dès que la marchandise est remise au premier transporteur de surface.

Vente franco domicile : le transporteur doit livrer au domicile du destinataire, la propriété et les risques sont à la charge du vendeur jusqu'à l'arrivée du lieu de destination

CHAPITRE III. LES ASSURANCES AÉRIENNES

Marie France Steinlé-Feuerbach, Assurances et transport aérien, in ouvrage collectif direction Xavier Latour précité, 2005, p. 169

Claude -J. Berr, Survol en rase mottes du droit de l'assurance aérienne, Études Hubert Groutel, 2006, LexisNexis

a. Graber, L'assurance aéronautique et spatiale, Le défi du gigantisme, Revue Risques : Les Cahiers de l'assurance, mars

2014, n° 97

Loïck Bogaert Le Scao, Responsabilité et assurances dans le secteur aéronautique, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, éditions Pedone, 2014, p. 217

Bernard Beignier, Droit des assurances, 2° édition, LGDJ, Lextenso, octobre 2015. Avec la collaboration de Sonia Ben Hadj Yahia.

Bigot, Kullmann et Mayaux, Les assurances de dommages, Traité de droit des assurances, tome 5, LGDJ, 2017

Le droit des assurances maritimes, aériennes, spatiales, est un monde à part, que les universitaires abandonnent volontiers aux praticiens.

Le marché de l'assurance aérienne.

C'est un marché mondial caractérisé par la difficulté pour l'appréciation du risque et le calcul des primes. C'est un marché étroit, les statistiques ne sont pas toujours fiables, les accidents les plus terribles sont exceptionnels, mais ils ont alors un coût immense. Importance de la place de Londres et du marché américain.

Les compagnies pratiquant le risque aérien.

La réunion de compagnies en pools : le GIE Réunion aérienne regroupant plusieurs entreprises d'assurances.

Les organismes professionnels.

Le recours à la réassurance pour faire face à la catastrophe meurtrière.

Les courtiers d'assurance sont présents pour rapprocher clients et assureurs.

La réglementation européenne édicte en certains domaines une obligation d'assurance incombant aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.

Le conflit de lois : la détermination de la loi étatique applicable au contrat d'assurance.

La matière aérienne est mondiale, les preneurs d'assurance peuvent contracter avec des compagnies anglaises, américaines, suisses, allemandes, françaises... Il faut se demander quelle est la loi qui gouverne le contrat d'assurance international.

La loi applicable au contrat d'assurance résulte du choix des parties au contrat ou des autres règles de conflit indiquées par le règlement de Rome I du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles. Article 7.

Il convient de distinguer les contrats d'assurance couvrant les grands risques et les autres.

. Couverture des grands risques

(Corps des véhicules aériens et RC véhicules aériens) (Peu importe la localisation du risque)

Le contrat est régi par la loi choisie par les parties. Les parties disposent d'une ample liberté de choix.

Le contrat d'assurance, à défaut de choix de la loi, est régi par la loi du pays où l'assureur a sa résidence habituelle, art. 7 § 2 alinéa 2,

(À moins que le contrat ne présente manifestement des liens plus étroits avec un autre pays, en ce cas le contrat est gouverné par la loi de ce pays)

. Contrat d'assurance ne concernant pas la couverture des grands risques, art. 7 § 3.

(Les risques sont situés à l'intérieur de l'UE)

L'electio iuris est possible, mais elle s'exerce dans un éventail restreint de lois.

Les parties disposent d'un choix limité de lois à élire.

Elles peuvent choisir la loi de tout État membre où le risque est situé au moment de la conclusion du contrat.

Elles peuvent faire le choix de la loi du pays dans lequel le preneur d'assurance a sa résidence habituelle.

S'il s'agit d'une assurance vie, les parties peuvent choisir la loi de l'État membre dont le preneur d'assurance est ressortissant.

Dans le cas d'un contrat d'assurance couvrant des risques limités à des sinistres survenant dans un état membre, autre que celui où le risque est situé, les parties peuvent désigner la loi de l'État membre de survenance.

Lorsque le titulaire du contrat d'assurance exerce une activité commerciale, industrielle ou libérale et que le contrat d'assurance couvre deux ou plusieurs risques relatifs à ces activités et situés dans différents états membres, les parties

peuvent élire la loi de l'un des états membres concernés ou la loi du pays de résidence habituelle du preneur d'assurance. Si la loi d'un état membre accorde dans les 3 premiers cas une plus large liberté de choix de la loi applicable au contrat d'assurance, les parties peuvent faire usage de cette liberté.

Si les parties n'ont pas opéré le choix de la loi, le contrat est régi par la loi de l'État membre où le risque est situé au moment de la conclusion du contrat.

L'incidence de l'assurance obligatoire

L'art. 7, § 4, prévoit des règles supplémentaires s'appliquant aux contrats d'assurances pour lesquels un État membre impose l'obligation de souscrire une assurance.

En matière aérienne, règne une large harmonisation, puisque ce sont les dispositions européennes qui ont édicté les obligations d'assurance. Le droit interne est en recul, de telle sorte que les dispositions que nous allons indiquer n'ont en notre domaine qu'un intérêt limité.

Le sujet ne satisfait à l'obligation de souscrire une assurance que si le contrat d'assurance est conforme aux dispositions spécifiques, relatives à cette assurance, prévues par l'état qui impose l'obligation.

Lorsqu'il y a contradiction entre la loi de l'état membre où le risque est situé et celle de l'état membre qui impose l'obligation de souscrire une assurance, cette dernière prévaut.

Un État membre peut disposer que le contrat d'assurance est régi par la loi de l'État membre qui impose de souscrire une assurance.

Lorsque le contrat couvre des risques situés dans plus d'un État membre, le contrat est considéré comme constituant plusieurs contrats dont chacun ne se rapporte qu'à un seul État membre, art. 7 § 5.

Droit interne

Le gouvernement avait été habilité à légiférer par ordonnance en matière de risques aériens, aéronautiques et spatiaux... par l'art. 77 L. 22 octobre 2010 de régulation bancaire et financière, cette ordonnance a été publiée le 15 juillet 2011, elle est relative aux assurances en matière de transport, elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

Le code des assurances contient ainsi désormais des dispositions propres aux assurances aériennes et spatiales.

Voir l'édition du code des assurances annoté par le recteur Bernard Beignier et M. do Carmo Silva, LexisNexis.

Le code des assurances contient un livre 1^{er} intitulé « Le contrat », ce livre premier est divisé en plusieurs titres, le titre VII est intitulé « Les contrats d'assurance maritime, aérienne et aéronautique, fluviale et lacustre, sur marchandises transportées par tous modes et de responsabilité civile spatiale ».

Les contrats d'assurances soumis au titre VII du livre 1^{er}, art. L. 171-1, sont des contrats caractérisés par les risques aériens et aéronautiques ainsi que par les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime aérienne ou terrestre.

Certaines polices peuvent cependant se trouver soumises au régime des assurances terrestres, elles échappent alors au droit spécial des assurances aériennes.

Deux modèles d'exclusion.

. Sont exclus de l'application du titre VII les contrats d'assurance conclus par des organismes ne poursuivant pas une activité commerciale ou à but lucratif ; ces contrats sont alors soumis aux dispositions des titres I, II et III du livre I^{er}. Il s'agit d'une exclusion de plein droit. Article L. 171-5 alinéa 3.

. Les organismes poursuivant une activité commerciale ou à but lucratif au moyen d'aéronefs légers peuvent soumettre, sur option, leurs contrats d'assurances aux titres I, II et III du livre I^{er} du code des assurances.

C'est ce que décide l'article L.171-5 alinéa 4. L'exclusion du droit spécial résulte alors d'un accord de volontés.

L'article L. 175-10 est cependant applicable à tout contrat d'assurance aérienne et aéronautique : » Dans les assurances de responsabilité, les conditions d'application de la garantie dans le temps sont déterminées par le contrat d'assurance ».

Le contentieux

Les affaires d'assurances peuvent donner lieu à un litige porté en justice.

Le contentieux interne

Le contentieux international

L'UE, en tant qu'organisation régionale d'intégration économique, a signé la convention de La Haye du 30 juin 2005 sur les accords d'élection de for le 1^{er} avril 2009, elle l'a approuvée le 4 décembre 2014. Elle a fait une déclaration excluant les contrats d'assurance du champ d'application de la convention. Les grands risques ne sont toutefois pas concernés par cette réserve. L'UE applique donc la convention au contrat de réassurance, au contrat d'assurance qui couvre tout dommage causé par des événements survenant en relation avec l'utilisation d'aéronefs à des fins commerciales, ou tout dommage subi par les marchandises en transit, ou toute responsabilité résultant de l'exploitation des aéronefs (à l'exception de la responsabilité des dommages corporels aux passagers), idem si le preneur d'assurance dépasse certains seuils, bilan, chiffre d'affaire, nombre d'employés.

La plupart du temps, les contrats d'assurance obéissent à des conventions types donnant lieu à des imprimés, complétées par des conditions particulières.

La plupart des contrats d'assurance reposent en matière aérienne sur le principe indemnitaire. Si le sinistre survient, l'assureur paie une indemnité au bénéficiaire du contrat. L'assureur est subrogé dans les droits de la victime (qui ne peut plus désormais agir si elle a été intégralement indemnisée) et peut ainsi former un recours indemnitaire contre l'auteur du dommage.

(La subrogation légale suppose que le paiement fait par l'assureur l'ait été en exécution de la police ; si ce n'est pas le cas, la subrogation légale est exclue ; les tiers au contrat d'assurance peuvent s'en prévaloir : Com. 16 décembre 2014, n° 13-23342, RFDA 2014.455).

Si le préjudice excède le montant de la garantie due au titre de l'assurance, on trouve au prétoire comme demandeurs la victime et son assureur.

Les assurances de personnes échappent au principe indemnitaire. La personne bénéficiaire d'une telle assurance perçoit un capital prévu au contrat en cas de réalisation du sinistre, mais elle conserve tout recours contre l'auteur du dommage.

Section I. Les assurances de dommages

Ces assurances présentent un caractère indemnitaire, le risque assuré est l'éventuelle survenance d'un dommage, que l'assuré voit sa responsabilité être engagée et soit obligé de payer à la victime des dommages-intérêts, que le propriétaire d'une chose voit celle-ci être détruite ou endommagée.

Sous - Section I. Les assurances de responsabilité

L'assuré se couvre contre le risque de voir sa responsabilité civile être engagée par la victime d'un dommage.

Le tiers lésé dispose en droit français d'un droit d'action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable, art. L. 175-11 al. 1^{er}.

L'assureur ne peut pas payer à un autre que le tiers lésé tout ou partie de la somme due par lui tant que ce tiers n'a pas été désintéressé des conséquences pécuniaires de l'événement ayant entraîné la responsabilité de l'assuré, al. 2

S'il y a contentieux, l'assureur soutient assez fréquemment que ne sont pas remplies les conditions requises pour que sa garantie soit engagée.

Georges Durry, La distinction de la condition de la garantie et de l'exclusion du risque, Études offertes à Hubert Groutel, Litec, 2006, p.129

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par 2 ans, art. L. 175-13.

L'assuré doit déclarer dans les délais prévus au contrat d'assurance tout sinistre dont il a connaissance, art. L. 175-18

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle de l'assuré. Cependant, les risques demeurent couverts en cas de faute non intentionnelle de l'assuré ainsi qu'en cas de toute faute de ses préposés. Art. L. 175-22.

Dans les assurances de responsabilité, l'assureur n'est tenu que si, à la suite d'un événement prévu au contrat, une réclamation amiable ou judiciaire est faite à l'assuré par le tiers lésé, art. L. 175-27

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits de l'assuré nés des dommages qui ont donné lieu à garantie, art. L. 175-29

Le droit européen a imposé en certains domaines le recours à l'assurance obligatoire, le transporteur aérien ou l'exploitant d'aéronef qui ne respecte pas les obligations imposées par le règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004 encourt une amende administrative, art. R. 160-1, I, 3°, CAC.

Si le manquement est d'une particulière gravité, le ministre, à la place de l'amende, peut prononcer le retrait de la licence d'exploitation (pour un transporteur de siège français) ou interdire à ce transporteur d'atterrir en France, art. R. 160-1, I, dernier alinéa, CAC.

§ I. Le contrat d'assurance responsabilité des fabricants et des équipementiers

Contrat d'assurance responsabilité professionnelle aéronautique

Risque responsabilité civile pendant l'exploitation : un incendie, une explosion dans l'usine, l'avion est en construction, l'avion est aux essais

Risque responsabilité civile liée aux biens confiés : l'assuré est gardien ou dépositaire d'aéronefs à entretenir ou à réparer

Prenons en exemple le cas d'un avion ou d'un hélicoptère endommagé lors du vol de contrôle de la grande visite entretien réparation

Un procès entre assureurs et l'analyse des rapports entre société mère et sa filiale d'une part et leurs contractants d'autre part : 1° Civile, 22 septembre 2011, n° 09-71632 : chute en 2005 d'un moteur dans les locaux de la filiale de Latécoère à Cornebarrieu lors des opérations de déchargement d'un véhicule par un salarié de la société Daher. Daher est ce qu'on appelle communément un sous-traitant, c'est une entreprise qui assurait la manutention et la réception des marchandises sur le site pour Latécoère ; le moteur avait fait l'objet d'un entretien par la société Avio, le moteur avait été livré par le transporteur d'Avio à Éric le préposé de Daher ; le moteur d'aéronef appartient à un client de Latécoère, GIE ATR ; Latécoère avait souscrit en 2004 un contrat d'assurance garantissant sa responsabilité civile professionnelle aéronautique pour son compte et celui de sa filiale spécialisée dans la maintenance entretien réparation des aéronefs.

L'assureur de Latécoère et de sa filiale, le GIE la Réunion aérienne, a réglé pour le compte du propriétaire GIE ATR le coût de la remise en état du moteur tombé à terre et a remboursé à la filiale de Latécoère ses débours sous déduction d'une franchise.

La cour de Toulouse condamne Daher et son assureur Groupama Transport à payer à l'assureur de Latécoère 265 079 euros au titre du préjudice matériel et 177 323 euros au titre du préjudice immatériel, et 2285 euros à Latécoère.

Cassation : il y avait contrat de logistique entre la société mère Latécoère et Daher, on ne pouvait condamner Daher sur le terrain de la responsabilité contractuelle à indemniser la filiale sans s'expliquer sur ce point.

Risque responsabilité civile après livraison : l'avion a été livré, il y a un accident aérien, il est possible que l'accident résulte d'un défaut de fabrication de la part du constructeur. On parle de responsabilité civile produits.

§ II. Le contrat d'assurance responsabilité des exploitants professionnels d'aéronef

A. Le contrat d'assurance responsabilité civile accident aéronef à l'égard des personnes non transportées

Le risque en cause : l'avion s'écrase à la surface, le risque de collision entre aéronefs.
Des terroristes s'emparent de l'aéronef et vont s'écraser sur un grand immeuble.
Mort d'hommes et destruction de biens

L'exploitant risque de voir sa responsabilité engagée.

Assurance obligatoire : règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004, article 7 : la couverture minimale de l'assurance par accident dépend de la masse maximale au décollage MMD.

Les risques assurés couvrent les actes de guerre, le terrorisme, la piraterie aérienne, les actes de sabotage, la capture illicite d'aéronefs et les troubles civils, art. 4.
(Une dérogation à l'obligation d'assurance est prévue, en ce qui concerne les actes de guerre et le terrorisme, pour les ULM et pour les aéronefs comme les planeurs d'une masse inférieure à 500 kg, si les appareils ne servent pas à des opérations commerciales ou s'ils sont affectés à l'enseignement du pilotage sans franchissement des frontières, art. 2 § 2 lettre g)

Loïc Grard, Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre 2001. Quelles mesures face à l'hyper terrorisme ? Études Lapoyade Deschamps, p. 58

Objection qui serait vraisemblablement surmontée en cas d'attentat terroriste. L'assureur de responsabilité n'est en principe tenu qu'à raison de l'engagement de responsabilité de l'exploitant d'aéronef. Celui-ci étant tenu des dommages causés à la surface, même en présence d'un événement de force majeure, article L. 6131-2 CT. On pourrait soutenir que si l'équipage est privé de la conduite de l'appareil, il n'en a plus la garde, l'exploitant a perdu sa qualité d'exploitant. Il n'est pas tenu du fait de l'aéronef dont il a perdu la maîtrise et qui s'écrase au sol semant la terreur. L'exploitant n'étant pas responsable, l'assureur est par ricochet délié, il ne garantit rien. Réponse à l'objection : la solution de l'assurance obligatoire a été adoptée pour jouer même en cas de perte de la détention de l'appareil. Si acte terroriste il y a, l'assureur doit sa garantie. C'est ce que le législateur veut. On s'éloigne alors d'une assurance responsabilité civile classique.

B. Le contrat d'assurance responsabilité contractuelle envers les passagers et les expéditeurs

1°) Responsabilité civile accident aéronef à l'égard des occupants, passagers et membres d'équipage

Les occupants de l'aéronef subissent un préjudice corporel, ils sont tués ou blessés.

Le transporteur risque de devoir payer d'importants dommages intérêts en cas de catastrophe aérienne aussi bien aux passagers victimes directes ou aux victimes par ricochet qu'éventuellement aux membres du personnel.

La victime de l'accident risque dans certaines hypothèses d'avoir en face de soi un transporteur insolvable.

Le législateur impose le recours à l'assurance obligatoire.

Le droit européen instaure l'assurance obligatoire du transporteur aérien et de l'exploitant d'aéronef, art. 50 CM, règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004, article 6

Domaine de l'assurance obligatoire

L'assurance est certainement obligatoire lorsque le passager est titulaire d'un contrat de transport, le règlement s'applique à tous les transporteurs aériens qui transportent des passagers.

Le règlement européen impose plus largement l'assurance obligatoire à l'exploitant d'aéronef.

Il y a l'hypothèse du travail aérien : est-on dans le domaine de l'assurance obligatoire ?

La haute juridiction autrichienne demande à la CJUE, C-6/14, Wucher c. Santer, si le salarié d'une entreprise chargée d'un travail de repérage des lieux et de lutte contre les avalanches, monté à bord d'un hélicoptère, est un passager au sens de l'article 3 lettre g du règlement n° 785/2004. Il nous semble que le règlement relatif à l'assurance obligatoire est applicable. L'obligation d'assurance concerne non seulement les transporteurs mais plus largement les exploitants d'aéronefs, art. 3 lettre c, ce qui est le cas d'un exploitant d'hélicoptère qui contracte dans le cadre d'une opération de

travail aérien. Le salarié monté à bord dans le cadre de son contrat de travail conclu avec l'entreprise de lutte contre les avalanches n'est pas titulaire d'un contrat de transport, il n'a pas de relation contractuelle directe avec l'exploitant de l'hélicoptère, on peut toutefois le qualifier de passager lato sensu au sens de ce règlement européen, il effectue un vol avec l'accord de l'exploitant de l'hélicoptère. Il n'est pas membre de l'équipage.

La notion de passager n'est pas identique en droit européen des assurances et dans le droit de la CM.

La CJUE ne suit guère nos intuitions, elle considère dans son arrêt du 26 février 2015 que ce technicien est à la fois un passager au sens du règlement sur l'assurance obligatoire et un passager se trouvant à bord sur le fondement d'un contrat de transport aérien. L'incidence de travail aérien n'est pas prise en considération.

Il semble bien que ce mécanisme d'assurance pris en charge par une compagnie d'assurances suppose que soit établie la responsabilité civile du transporteur ou de l'exploitant de l'aéronef à l'égard de l'occupant ou du passager qui se prévaut de l'assurance obligatoire. L'art. 4 du règlement indique que les transporteurs et exploitants sont assurés quant à leur *responsabilité* spécifique de l'activité aérienne à l'égard des passagers. Les transporteurs et exploitants veillent à ce que tout vol soit couvert par une assurance. Si le transporteur ou l'exploitant n'est pas responsable, l'assureur n'est tenu à rien.

En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des passagers, la couverture minimale est en principe de 250 000 DTS.

On écrivait dans la presse il y a plus de 5 ans que pour un cadre européen victime d'un accident d'avion, les indemnités pouvaient atteindre 800 000 à un million d'euros.

Il existe une règle particulière à l'art. 6 § 1 du règlement n°785/2004 à l'égard de l'exploitation *non commerciale* d'un aéronef de masse maximale au décollage inférieure à 2 700 kg.

Chaque État peut prévoir une couverture minimale obligatoire de seulement 100 000 DTS par passager.

Ce que la France a fait, par un arrêté du 29 juillet 2005, JORF du 27 août 2005.

Disposition mal venue.

On a voulu faire une fleur à l'aviation légère et sportive, même si c'est en même temps un cadeau empoisonné pour les passagers (ou leur famille) qui risquent de n'être en cas de sinistre que très partiellement indemnisés.

Les transporteurs aériens des pays tiers doivent satisfaire aux obligations d'assurance, art. 21 § 6 du règlement de 2010 sur les enquêtes de sécurité

Plusieurs types de police sont proposés par les assureurs.

a. La police contrat d'assurances aéronef Garantie B Responsabilité civile accident aéronef à l'égard ... des occupants.

Le contrat d'assurance est conclu entre l'assureur et le souscripteur. Cette assurance est destinée à garantir l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité pouvant lui incomber à la suite d'un accident en raison des dommages corporels causés aux occupants (passagers ou membres d'équipage) à bord de l'aéronef.

Les passagers sont des occupants

La contestation de la *garantie*

Il n'est pas exceptionnel que l'assureur conteste, le sinistre une fois survenu, l'existence de sa garantie.

Les polices peuvent exiger chez le pilote un minimum d'heures de vol.

Chambre criminelle, 25 septembre 2012, n° 11-85138 : accident d'hélicoptère en montagne, passager blessé, condamnation pénale du pilote, condamnation sur les intérêts civils du pilote et de la compagnie. Axa conteste la décision de la cour de Pau ayant décidé que l'assureur devait relever et garantir le pilote et Pyrénées Coptai, en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues si les risques avaient été complètement déclarés.

Axa prétend que les conditions de sa garantie n'étaient pas réunies, la police exigeait que le pilote soit titulaire de plus de 1000 heures de vol dont 200 heures de vol sur turbine, ce qui n'était pas le cas en l'espèce, il y avait eu une fausse déclaration non intentionnelle. Axa obtient la cassation, les juges ne peuvent accorder à l'assuré une garantie même réduite, sans que l'assuré ait établi au préalable l'existence de cette garantie.

La cour de renvoi, Bordeaux, 11 décembre 2015, RFDA 2016.57, a statué en faveur d'Axa. La garantie n'était accordée par l'assureur que pour un pilote titulaire 1000 heures de vol dont 200 sur turbines, alors que le pilote le jour de l'accident ne comptait que 650 heures de vol dont moins de 10 sur un hélicoptère à turbine. La société Axa n'est pas tenue à garantie.

La police peut exclure les vols commerciaux. Chambéry, 26 septembre 2013, reproduit dans le moyen soutenu en vain devant la chambre commerciale 29 septembre 2015, n° 14-11041 : le propriétaire d'un Piper consent un contrat d'affrètement en faveur d'une société désirant transporter des membres de son personnel d'Annemasse à Pise, un contrat de transport est conclu avec les personnes transportées. Un accident mortel. Le Fonds de garantie indemnise et se retourne contre le fréteur et son assureur, qui refuse sa garantie. Il y avait en l'espèce, contre rémunération, transport aérien public. La compagnie Canopius garantissait la perte de l'appareil et la responsabilité civile au titre des dommages pouvant être causés par l'aéronef. La police précisait usage Club. L'objet de l'assurance était ainsi de garantir l'avion principalement pour ses utilisations dans le cadre du club aéronautique d'Annemasse et épisodiquement par d'autres usagers pour des usages privés. L'activité déclarée de Club excluait les contrats de transport aérien public. L'appareil a été utilisé en dehors du champ d'application du contrat d'assurance. L'exception de non-garantie opposée par la société Canopius est justifiée.

La limite de la garantie

L'arrêt de la 1^o chambre civile du 12 juin 2001, n° 98-19455, donne l'exemple d'une espèce où l'assureur a été habilité à se prévaloir de la limite de garantie prévue dans la police. Un accident mortel se produit lors d'un transport amical assuré par un GIE entre Chartres et Perpignan, l'avion heurte un pylône de haute tension. Le GIE est réputé transporteur. Il y avait faute inexcusable, qui faisait sauter le plafond de responsabilité prévu par la CV. Le transporteur était donc tenu à réparation intégrale.

Les proches des victimes avaient mis en cause l'assureur la Réunion aérienne, qui avait été condamné à réparation intégrale. La cassation intervient. L'assureur peut opposer au tiers qui invoque le bénéfice de la police les exceptions opposables au souscripteur (art. L. 112-6 c. assurances). La police prévoyait que lorsque les victimes sont présentes à bord de l'aéronef, l'assureur ne sera tenu à leur égard ou à l'égard de leurs ayants droit que jusqu'à concurrence du plafond de responsabilité du transporteur aérien prévu par la CV, même si ce plafond ne s'applique pas ou si l'assuré ou ses préposés ne pouvaient, pour quelque cause que ce soit, invoquer ce plafond.

L'assureur était ainsi habilité à se prévaloir de la clause de la police, la clause de limitation de garantie du contrat d'assurance est opposable aux ayants droit des victimes. L'assureur n'était garant que dans la limite du plafond varsovien, sa garantie contractuelle n'allait pas au-delà.

La jurisprudence donne des exemples où cette garantie a été appliquée.

Bastia, 5 février 2014, RG n° 12/01015 : accident en mer au large du golfe de Porto d'un Cessna 210 se rendant avec 6 occupants de Propriano à Cannes, panne de moteur, le GIE Réunion aérienne est condamné à indemniser trois occupants comme assureur du propriétaire de l'avion à l'origine de l'accident. Les occupants avaient attendu sept heures l'arrivée des secours en mer.

La victime dispose-t-elle d'une *action directe* contre l'assureur ?

La victime met en France en général en cause le transporteur ainsi que l'assureur de ce dernier, l'assurance étant en ce domaine obligatoire.

Le mécanisme de l'action directe, s'il est connu du droit français des assurances, n'est pas reçu dans toutes les législations. Le droit espagnol le connaîtrait, ce qui ne serait pas le cas du droit allemand ou du droit suisse.

Si la cause a un caractère international, on se demandera si la victime détient cette possibilité d'agir directement contre l'assureur du responsable.

Le délictuel.

L'art. 18 du règlement Rome II du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles contient une règle de nature alternative concernant l'ouverture ou non de l'action directe.

" La personne lésée peut agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation si la loi applicable à l'obligation non contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit. "

La question a été posée dans une affaire dont a eu à connaître la CJUE, sur demande de décision préjudicielle du Landesgericht de Korneuburg du 12 mai 2014, C-240/14.

L'affaire concernait un accident corporel affectant en Espagne la passagère autrichienne d'un vol gratuit, destiné à permettre à celle-ci d'observer une plantation d'aloès mise en vente par le pilote. La juridiction demande si le vol est soumis au droit interne (autrichien ou espagnol) ou à la CM. Elle demande en cas d'application de la CM si celle-ci interdit l'exercice de l'action directe contre l'assureur. Elle demande en cas d'admission de la recevabilité de l'action directe quelle est la loi applicable à cette action, la *lex loci delicti* ou la loi choisie par les parties qui est en l'espèce la loi du siège de l'assureur. Cette question concerne les liens entre le droit du transport et le droit des assurances. Il va de soi que la garantie due par l'assureur suppose établie à titre préalable la responsabilité de l'assuré.

C'est l'avocat général Maciej Szpunar qui a déposé ses conclusions dans cette affaire le 20 mai 2015.

L'avocat général proposait, à propos de ce vol interne en ULM, d'écarter l'application de la CM, le détenteur n'étant pas titulaire d'une licence d'exploitation communautaire. Cf. supra.

Même si la CM était applicable, celle-ci qui ne concerne que l'action exercée contre le transporteur ne fait obstacle en rien à la disposition nationale accordant à la personne lésée le droit d'exercer une action directe contre l'assureur du transporteur responsable. L'avocat général estime, reprenant l'article 18 du règlement Rome II, que l'action directe contre l'assureur est possible si elle est prévue par la loi applicable au contrat d'assurance ou par la loi qui serait applicable à l'obligation non contractuelle. Il suffit qu'elle soit ouverte par l'une de ces lois.

Il faut remarquer qu'en l'espèce la victime ne plaide pas contre le pilote propriétaire de l'ULM, dispensateur du vol, mais contre le détenteur, réel ou fictif, de l'appareil, souscripteur du contrat d'assurance.

[Les conditions figurant sur la police en usage en France prévoient que l'assurance garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité pouvant lui incomber à la suite d'un accident en raison des dommages corporels causés aux occupants (passagers ou membres d'équipage) à bord de l'aéronef. On entend par assuré, le souscripteur, le propriétaire de l'aéronef et toute personne ayant avec leur autorisation la garde ou la conduite de l'aéronef]

L'arrêt rendu par la CJUE le 9 septembre 2015, Prüller-Frey, Europe, novembre 2015, commentaire 437 par Valérie Michel, D. 2016.1050 obs. H. G.T., s'il écarte toute application de la CM, statue sur l'ouverture de l'action directe. Il indique très prudemment que la responsabilité pour le dommage causé par la chute d'un aéronef peut dans certaines circonstances relever de la catégorie des obligations non contractuelles. Il laisse le débat ouvert sur la nature contractuelle ou non d'un transport gratuit offert dans le cadre de pourparlers de vente de terrains. La cour se laisse entraîner sur le terrain choisi par la juridiction auteur de la demande préjudicielle, mais elle se garde bien de prendre parti sur la solution à retenir en l'espèce. Comme on suppose être en matière de responsabilité extra contractuelle, il convient de se référer au règlement Rome II. La personne lésée dispose de la possibilité d'agir contre l'assureur de la personne devant réparation, cette action directe devant être admise, soit par la loi applicable au contrat d'assurance (le contrat d'assurance est soumis au droit allemand, qui exclut, dit-on, le mécanisme de l'action directe), soit par la loi applicable à l'obligation non contractuelle. L'action directe est ouverte, si l'une de ces deux lois le permet. Il appartient ainsi à la juridiction autrichienne de déterminer si la loi applicable à l'obligation non contractuelle incombant au défendeur, détenteur de l'aéronef, accorde une telle action à la victime. Nonobstant la loi allemande prohibitive (?) gouvernant le contrat d'assurance. C'est l'examen du droit autrichien ou du droit espagnol qui donnera la solution.

Le contractuel

La 1^o chambre civile, 9 septembre 2015, n^o 14-22794, Semaine Juridique G, 26 octobre 2015, 1163, note Vincent Heuzé, D. 2016.1050, observations H. G.T., en assurance terrestre, a statué, quant à la compétence juridictionnelle, en matière de responsabilité contractuelle et d'ouverture de l'action directe, en indiquant qu'en matière de responsabilité contractuelle, la personne lésée peut agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation si la loi applicable à l'obligation contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit. La règle est analogue à celle existant en matière délictuelle.

Le professeur Heuzé indique que la loi allemande permet à la victime d'agir directement contre l'assureur, non seulement lorsque l'assurance est obligatoire, mais également en cas de faillite de l'assuré.

b. Assurance responsabilité civile « admise » à l'égard des passagers

Préjudice corporel, mort ou blessure

La police fixe un montant par passager, l'assureur n'est engagé qu'à concurrence de ce montant.

L'intérêt de la formule est de permettre à la victime d'obtenir une indemnité décente, dans un délai assez rapide et sans recourir au procès.

L'assurance R.C. admise repose sur un accord de troc. L'assureur renonce d'une part à invoquer tout moyen permettant à l'assuré de décliner sa responsabilité. En contrepartie la garantie n'est offerte que si la victime ou ses ayants droit renoncent à tout recours contre l'assuré. L'indemnité est limitée à concurrence du préjudice justifié. La garantie cesse ipso facto si l'un des ayants cause lance une assignation.

La garantie ne s'applique que si la victime ou les ayants droit se prévalent de leur droit à indemnité dans les deux ans de l'accident.

2°) Assurance responsabilité du transporteur aérien marchandises et bagages

Les pertes et atteintes aux bagages et aux marchandises

Le voyageur ou le chargeur risque d'engager la responsabilité du transporteur.

Assurance obligatoire du transporteur : Règlement n° 285/2010 du 6 avril 2010 modifiant le règlement n° 785/2004.

En ce qui concerne la responsabilité à l'égard des bagages, la couverture minimale de l'assurance dans le cadre de l'exploitation commerciale est de 1 131 DTS par passager.

En ce qui concerne la responsabilité relative au fret, la couverture minimale de l'assurance dans l'exploitation commerciale est de 19 DTS par kg

§ III. La responsabilité des aéro-clubs

Les aéro-clubs donnent des vols d'instruction et des baptêmes de l'air, qui peuvent tourner à la catastrophe.

Obligation d'assurance. L'association aéronautique semble bien sujette à l'obligation d'assurance édictée par le règlement européen n° 785/2004, celle-ci concerne les exploitants d'aéronefs, même si l'exploitation n'est pas commerciale.

L'exploitant d'aéronef, dit l'article 3, est la personne ou l'entité (l'association en est une) qui sans être transporteur aérien gère effectivement de manière continue l'utilisation ou l'exploitation de l'aéronef. Un aéro-club, s'il détient des aéronefs, les utilise ou les exploite. La couverture minimale en France, pour une exploitation non commerciale d'un avion dont la MMD (masse maximale au décollage) est de 2700 kg ou moins, est de 100 000 DTS par passager.

Le code du sport met à la charge des associations sportives une obligation d'assurance, art. L. 321-1.

Assurance responsabilité civile applicable aux associations aéronautiques

Convention annexe B de la police responsabilité civile accident aéronef souscrite par l'aéro-club. La police garantit le souscripteur, le propriétaire de l'aéronef et toute personne ayant avec leur autorisation la garde ou la conduite de l'aéronef contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant leur incomber à la suite d'un accident causés / à des personnes non transportées / et des dommages corporels causés aux occupants, passagers ou membres d'équipage, à bord de l'aéronef ou au cours des opérations d'embarquement ou de débarquement.

1° Civile, 20 mai 2010, n° 09-65835, rallye entre membres d'un aéro-club de Péronne s'étant rendu auprès d'un aéro-club de Hongrie, accident au retour, au décollage à Strasbourg, deux participants perdent la vie, non identification du pilote ayant la garde de l'appareil au moment de l'accident, donc indétermination du pilote responsable, 14 septembre 1992, la victime principale était voyageur passager au moment de l'accident. Absence de contrat de transport. Absence de responsabilité de l'aéro-club. Appareil donné en prêt aux participants. Action directe de la veuve tiers lésé (considérée comme personne non transportée) à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable (le pilote indéterminé / le gardien inconnu). La police ne permettait pas l'indemnisation par l'assureur du préjudice moral, elle permettait d'indemniser les personnes non transportées au titre des frais funéraires et du préjudice économique. Plafond de garantie de l'assureur limité par la police à 114 336,76 euros.

1° Civile, 28 avril 2011, n° 09-67729, un avion appartenant à l'aéro-club du Tricastin s'écrase après 20 minutes de vol, 3 passagers, une seule rescapée, l'avion est assuré, l'aéro-club ne parvient pas à faire condamner l'assureur à le garantir des conséquences de l'accident, la licence du pilote permettait l'emport de passagers, mais le carnet de vol ne mentionnait pas l'autorisation d'emport de plusieurs passagers. Le carnet de vol du pilote ne mentionnait qu'une autorisation additionnelle d'emporter un passager, le pilote n'était pas autorisé à en transporter davantage. Exclusion de garantie bénéficiant à l'assureur : absence de qualification du pilote pour emporter des passagers.

1° Civile, 22 juin 2017, Bulletin, n°16-19371 : un baptême de l'air accordé à titre onéreux par l'association Aéro-club ICARIA à des vacanciers, deux époux et à leur fille Anne, l'avion F-BOZF est conduit par un pilote exerçant à titre bénévole. Les occupants sont blessés à l'atterrissage. L'assureur STARR Aviation refusait sa garantie, il prétendait que la garantie ne portait que sur le risque tourisme et non sur le risque baptême de l'air. La cour de Paris a estimé au contraire que la garantie Baptême de l'air était incluse dans l'usage tourisme. Le baptême de l'air est une activité de loisir. La Cour de cassation, au titre de constatations et d'appréciations souveraines, avale. L'assureur doit garantir l'aéro-club, par victime, dans la limite de 114 336, 76 euros.

L'assureur de l'aéro-club garantit-il le président de l'aéro-club pour la responsabilité civile qu'il pourrait encourir du fait de la mort d'un pilote ?

Voir Criminelle, 16 décembre 2014, n° 13-87352, l'aéro-club avait souscrit un contrat multirisque aviation. La cour de Nîmes avait condamné, semble-t-il, le président sur les intérêts civils pour homicides involontaires, maintien en circulation d'un aéronef ne répondant pas aux conditions de navigabilité et absence de signalement d'un accident au BEA et avait ensuite déclaré l'arrêt opposable à Axa, elle l'avait dans un second temps rectifié et décidé le contraire, cassation de l'arrêt rectifié au nom de la méconnaissance de l'autorité de chose jugée.

La pratique semble recourir en matière d'aviation légère à l'assurance responsabilité civile « admise » présentée supra.

Riom, 11 mars 2015, RFDA 2015.102 : il s'agissait d'un vol entrepris en 2010 à titre gratuit, l'auteur du déplacement était un aéro-club agissant par le truchement de l'un de ses membres. Accident mortel, pilote et passagers perdent la vie. L'aéro-club avait souscrit une police d'assurance auprès d'Allianz garantissant sa responsabilité civile. À côté d'une garantie de base, il y avait une garantie complémentaire dite responsabilité civile admise. La police prévoyait une limite de garantie par passager fixée par les dispositions particulières, vraisemblablement 114 336, 76 euros.

Ce mécanisme d'assurance suppose de la part des victimes le renoncement à tout recours contre l'assuré et ses préposés. Toute assignation fait perdre le bénéfice de cette garantie RC admise.

Les victimes par ricochet sont déboutées. La garantie est tombée et elles ne sont pas parvenues à convaincre de faute le pilote dispensateur de ce vol dispensé à titre gratuit.

(Il y a eu probablement dans ce dossier une erreur d'aiguillage. En assignant l'aéro-club les proches parents de la victime perdaient le bénéfice de la garantie alors qu'ils étaient en peine d'établir la faute du pilote. Perte sèche, en ne plaidant pas ils auraient eu la possibilité de se partager l'indemnité prévue par la police d'assurance. Morale de l'histoire : quand on plaide dans ce genre de dossier, il est préférable de s'adresser, en dépit de l'aridité de la discipline, à de bons connaisseurs du droit des assurances aériennes et du droit de la responsabilité aérienne et ne pas lâcher la croix pour l'ombre.)

§ IV. La responsabilité civile des pilotes dans l'aviation légère et sportive, la responsabilité des dispensateurs de leçons de

pilotage, la responsabilité des instructeurs et moniteurs d'activités sportives

A. L'assurance obligatoire activités sportives est imposée par le Code du sport, art. L. 321-1.

Les associations, les sociétés, les fédérations sportives doivent souscrire pour l'exercice de leur activité des garanties d'assurance couvrant leur responsabilité civile, celle de leurs préposés salariés ou bénévoles et celle des pratiquants du sport.

La sanction pénale et civile de la non-prise d'assurance

La sanction pénale, art. L. 321-2 du code du sport ne vise que le responsable de l'association sportive en carence, et non les dirigeants de sociétés sportives. On peut estimer que ce qui vaut pour l'association vaut également pour les sociétés se livrant à des activités sportives. Argument contraire : le principe de la légalité criminelle.

La sanction civile : la responsabilité civile incombant à l'entité en carence (ou à son dirigeant) qui n'a pas pris l'assurance obligatoire

Com. 27 mai 2015, n° 13-23772, 14-11405, 14-13689, RFDA 2015 n° 2 : Sébastien fait une chute lors d'un stage d'initiation au parapente organisé par une SARL qui exploite une école de vol libre. Gilles, le gérant de la SARL, n'avait pas, semble-t-il, pourvu la société d'une assurance de responsabilité couvrant son activité d'enseignement du parapente. Le dirigeant avait certes souscrit une assurance personnelle auprès d'Aviabel pour couvrir son éventuelle responsabilité civile pilote biplace ou instructeur, mais l'assureur ne garantissait que le dirigeant Gilles à titre personnel, faisait défaut l'assurance prise pour le compte de la société exploitant l'école, il n'y avait pas non plus d'assurance couvrant Gilles pris comme gérant de la SARL. L'assureur a été mis hors de cause. Cette assurance est obligatoire à peine de sanction pénale. S'il y a carence, le gérant de la SARL commet, décide l'arrêt, une faute constitutive d'une infraction pénale intentionnelle, séparable comme telle de ses fonctions sociales. Il engage sa responsabilité civile à l'égard des tiers à qui cette faute a porté préjudice.

B. L'obligation de l'assureur d'indemniser

Si une assurance a été prise, l'assureur peut utiliser certains moyens de défense pour échapper à son obligation d'indemniser, l'assuré n'est pas responsable, les délais ont expiré, l'assureur se prévaut d'une clause d'exclusion de garantie.

La non-responsabilité de l'assuré

1° Civile, 4 novembre 2003, n° 02-12158 : blessure subie par un passager d'ULM, le pilote a été condamné civilement par une décision correctionnelle sur le fondement de l'art. 1384 al. 1°. Suit une instance civile. L'assureur plaide l'exclusion de garantie au titre du non-respect des limites de poids de l'ULM au décollage. La cour d'appel condamne l'assureur à garantir son assuré responsable de l'accident d'ULM sur le fondement de 1384 al. 1°. La clause d'exclusion ne pouvait être opposée par la compagnie à l'assuré. En l'absence de toute certitude sur le poids de l'ULM. L'assureur obtient la cassation de l'arrêt, pour défaut de réponse à conclusions. L'assureur avait fait valoir qu'en présence d'un transport gratuit le transporteur n'était responsable qu'en cas de faute. L'assureur ne garantissait la responsabilité de l'assuré que si celle-ci était établie. En matière d'assurance responsabilité, l'assureur n'est tenu à rien si la responsabilité de l'assuré n'est pas engagée.

Le respect ou non des délais

Promenade aérienne, mort du pilote et du grand père, fils et petit-fils blessés. Carence : ils n'agissent pas dans les délais contre l'assureur de l'aéronef. Ils agissent devant la commission d'indemnisation des victimes d'infraction, ils sont déboutés. Normalement la CIVI déduit de ce qu'elle accorde l'indemnité payée par l'assureur. 2° Civile, 11 juin 2009, RFDA 2009.216

Les exclusions de garantie

2° Civile, 8 janvier 2015, n° 14-12091 : un avion fabriqué en Russie s'écrase le 4 mai 2008 sur un champ à Longchamps dans l'Eure, le pilote Patrick venant de Beauvais était titulaire d'une licence russe de pilote privé avion, il ne disposait d'aucune qualification sur Yak 54, il exécutait une figure de voltige au-dessus d'une zone habitée à une hauteur non réglementaire et dans un secteur non autorisé. (On peut lire le rapport sur le site du BEA). Les propriétaires exploitants agricoles exigent des dommages-intérêts : la perte de foin, le surcoût d'aliments de substitution, la baisse de la production laitière, l'embauche d'un vacher en remplacement, la perte de 5 vaches dans les jours ayant suivi l'accident, le préjudice moral affectant la famille choquée par l'accident.

L'assureur belge Aviabel (spécialisé en matière aérienne) semble avoir fait état d'une exclusion de garantie.

Cassation au regard des règles de procédure.

L'affaire repart à Rouen.

La garantie offerte par l'assureur peut dans certaines hypothèses être supérieure à l'obligation du pilote ou du transporteur de réparer le dommage.

La victime est, semble-t-il, en situation de s'en prévaloir, en se prétendant bénéficiaire d'une stipulation pour autrui.

1° Civile, 13 octobre 1992, Bull. civ. 1992.I. n° 254, p. 167, n° 90-22099 : un accident mortel en Nouvelle Calédonie de 3 passagers transportés à titre gratuit, la faute du pilote est établie, il est astreint à réparation dans les conditions de la CV, réparation plafonnée. La police d'assurance souscrite par le pilote, lui-même décédé dans la catastrophe, fixait à 90 millions la garantie du risque responsabilité civile. La cour de Nouméa alloue donc aux ayants droit de l'une des victimes des dommages-intérêts d'un montant supérieur à la limite de responsabilité instituée par la convention de Varsovie (250 000 francs or, si on applique le protocole de La Haye de 1955). La Cour de cassation rejette, au nom de l'interprétation de la police d'assurance opérée par la juridiction du fond, le pourvoi. La cour d'appel avait donné une portée générale à la clause de la police, elle a souverainement retenu que l'assuré stipulant au profit des victimes éventuelles s'était engagé à élever leur droit à réparation à une somme supérieure au plafond de la CV, à laquelle l'assureur avait accepté d'étendre sa garantie.

On retrouve cette problématique avec l'espèce ayant donné lieu à l'arrêt de la cour de Versailles du 14 juin 2018, n° de RG 16/082961. Un accident d'ULM se produit le 17 août 2011, le pilote tentant en vain de franchir un col. Le pilote meurt de ses blessures. Le passager est grièvement blessé. Agissent contre l'assureur du pilote non seulement le passager blessé dans l'accident, mais également son épouse, qui se présente comme victime par ricochet.

Le passager obtient réparation intégrale, non en fonction du contrat de transport aérien accompli à titre gratuit auquel cas la réparation aurait été plafonnée à 114 333 euros, mais à raison de la police d'assurance souscrite par le pilote.

Le contrat contenait deux types de dispositions.

Les conditions générales du contrat d'assurance prévoyaient : en cas de décès ou de blessures corporelles des passagers uniquement, l'indemnisation sera évaluée dans le cadre et les limites du règlement n° 2027/897 même si le transport n'est pas effectué par un transporteur aérien communautaire.

On se souvient que ce règlement européen propre aux transporteurs communautaires titulaires d'une licence d'exploitation prévoit le retour au principe de la réparation intégrale instauré par la convention de Montréal de 1999.

La clause contractuelle écartait le système de Varsovie pour faire bénéficier le passager du système de Montréal, même s'il était déplacé par un transporteur non professionnel et donc non astreint à licence.

La clause n'est propre qu'aux passagers atteints de blessures corporelles.

Le passager avait donc intérêt à s'en prévaloir.

Ce qui était plus gênant pour le passager, c'était la présence au contrat d'une disposition subséquente, une clause dite de sauvegarde des victimes. Lorsque les victimes sont présentes à bord de l'aéronef, l'assureur ne sera tenu à leur égard que jusqu'à concurrence du plafond de responsabilité du transporteur aérien prévu par la CV, même si cette convention ou ce plafond ne s'applique pas.

Cette clause donnait le sentiment de retirer ce que la première disposition avait accordé.

La cour d'appel relève une contradiction apparente entre ces deux dispositions contractuelles et se livre à leur interprétation. Elle neutralise en faveur du passager la clause de sauvegarde des victimes, considérant qu'elle ne concerne que les victimes subissant des préjudices autres que corporels.

Le passager grièvement brûlé voit ainsi reconnu son droit à réparation intégrale.

En revanche, en ce qui concerne l'action en responsabilité intentée par l'épouse de la victime directe, l'arrêt fait application de la clause de sauvegarde et ne lui reconnaît qu'un droit à réparation limitée.

Si la solution est sans doute exacte, l'argumentation l'est-elle ?

La clause de sauvegarde ne concerne que l'action des victimes présentes à bord de l'aéronef, ce qui n'était pas le cas de l'épouse victime par ricochet.

Les conditions générales du contrat d'assurance n'étendent le système de Montréal qu'aux victimes de blessures corporelles. L'épouse ne subissait pas en l'espèce de blessures corporelles, elle souffrait d'avoir un époux probablement infirme pour le reste de ses jours. Elle ne pouvait se prévaloir de Montréal, uniquement de Varsovie. N'y aurait-il pas une discrimination dans le sort fait à deux époux !

§ V. La responsabilité civile des organisateurs de manifestations aériennes

L'autorisation du meeting aérien par le préfet est subordonnée à la preuve que l'association sportive dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile, celle de ses préposés, et celle de tous les participants à la manifestation aérienne.

Cour administrative Lyon, 25 novembre 2010 ; l'association sportive aéronautique de Clamecy organise une manifestation aérienne, elle demande une autorisation au préfet de la Nièvre, dans le dossier de la demande figure une attestation d'assurance produite par l'ASAC qui mentionnait la manifestation aérienne.

D'après un arrêté du 4 avril 1996, l'organisateur doit faire la preuve auprès du préfet qu'il dispose de garanties lui permettant de faire face aux conséquences de sa responsabilité civile, de celle de ses préposés et de celle de tous les participants à la manifestation aérienne ...

La manifestation aérienne a lieu le 13 juillet 1997.

Une personne, non membre de l'association, accepte, à la demande de l'aéro-club, de donner bénévolement le baptême de l'air avec son ULM. L'ULM s'écrase en vol.

L'aéro-club est condamné à indemniser les familles des deux victimes. Indemnisation autour de 252 000 euros.

L'association n'était pas assurée au titre de ces dommages, elle ne peut payer qu'une minime fraction des dommages intérêts, pour le surplus elle est mise en liquidation.

Le pilote de l'ULM n'était pas assuré. Imprudent d'accorder un baptême de l'air même à titre bénévole.

La veuve tente en vain de faire condamner le préfet pour avoir autorisé la manifestation aérienne sans s'être assuré que l'association était assurée au titre de sa responsabilité civile. La cour considère que le préfet n'a pas commis de faute, l'attestation rédigée par un agent de la compagnie d'assurance indiquait que l'association était garantie par la compagnie, l'attestation ne faisait référence à aucune restriction de garantie, elle laissait à penser que l'assurance couvrait la totalité des événements susceptibles de se produire lors de la manifestation aérienne.

Il a pourtant été constaté a posteriori que l'assurance souscrite comportait d'importantes exclusions de garanties non signalées dans l'attestation.

La veuve aurait pu agir contre l'assureur, à la condition qu'elle ait été encore dans les délais.

§ VI. Le contrat d'assurance responsabilité civile exploitant d'aérodrome Assurance obligatoire

Sous - Section II. Les assurances de choses

Le risque couvert par l'assurance de choses concerne la perte, la destruction, le dommage d'un bien matériel : un appareil aérien, une marchandise, un bagage.

Si le sinistre survient, l'assureur indemnise l'assuré de la perte qu'il a subie. Cf. art. L. 175-19.

On distingue entre la somme assurée, la valeur réelle de la chose assurée et éventuellement la valeur agréée.

§ 1. Le risque de la perte ou de la destruction de l'aéronef

Un aéronef est en général un bien de grande valeur, il peut être détruit ou endommagé lors d'un accident, il est opportun que le propriétaire de l'appareil prenne une assurance pour se couvrir contre le risque de perte ou de destruction de son bien.

a) Assurance « corps » des aéronefs risques ordinaires

L'assurance sur corps des aéronefs est contractée, soit pour un vol, soit pour plusieurs vols, soit pour une durée déterminée par le contrat d'assurance, art. L. 175-1

Dans l'assurance au vol ou pour plusieurs vols, la prime entière est acquise à l'assureur, dès que les risques ont commencé à courir, art. L. 175-16

Les conditions de la garantie et les exclusions de garantie

Le contrat détermine la nature des risques qu'il accepte couvrir.

Le contrat peut subordonner à autorisation la location de l'appareil assuré.

L'assuré doit se faire méfiant, éviter le risque qu'une fois le sinistre survenu, l'assureur se prévale d'une non-garantie ou d'une exclusion de garantie.

Lorsque l'accident survient et que la victime s'adresse à l'assureur pour percevoir l'indemnité, il est possible que l'assureur refuse de s'exécuter, se prévalant d'une exclusion conventionnelle de garantie.

La garantie n'est plus due si l'assuré ne paie pas les primes et s'il a reçu une lettre de mise en demeure de payer sous peine de résiliation du contrat conformément à l'article L. 113-3 et R. 113-1 du code des assurances, 2° Civile, 28 février 2013, n° 11-27699, second moyen.

La garantie ne joue pas si le pilote de l'aéronef n'a pas respecté les limites d'altitude

Le jugement du tribunal de grande instance de Rouen rendu le 21 février 2014, RFDA 2014.357, nous donne un exemple où l'assureur a pu invoquer avec succès une exclusion de garantie. Deux époux étaient propriétaires indivis d'un avion de marque Socata. Cet avion avait été mis par les époux à la disposition de l'aéro-club de la Lys et de l'Artois. Il était prévu que les époux propriétaires conservaient le droit de voler avec cet avion 150 heures par an. L'aéro-club, outre les frais d'entretien et de maintenance, prenait à sa charge le coût de l'assurance tous risques de l'appareil. Une assurance multirisque (garantie corps, garantie responsabilité civile accident) avait été prise par l'aéro-club auprès de la société Axa Corporate Solutions Assurance. Le mari lors d'un vol effectué en 2010 avait, victime d'une confusion, effectué un atterrissage malencontreux sur une piste en béton hors d'usage, de telle sorte que l'appareil avait été endommagé. L'assureur a refusé d'apporter sa garantie. Il fait valoir deux arguments. Avec le premier, il prétend que le vol n'était pas couvert par la police : la police ne concernant que les aéronefs utilisés dans le cadre des activités statutaires de l'aéro-club ; la prétention de l'assureur n'est pas reçue, la convention d'exploitation conclue entre les propriétaires de l'avion et l'aéro-club se rattachait à la pratique de l'aviation civile qu'elle facilitait. Avec le second, l'assureur plaide avec succès l'exclusion de garantie : figurait parmi les risques exclus l'utilisation pour l'atterrissage d'un terrain non autorisé par l'autorité, le pilote avait en l'espèce atterri sur une piste qui était fermée, il avait enfreint les règles de l'air.

L'arrêt de la deuxième chambre civile du 19 novembre 2015, n° 14-26351, donne un exemple d'application d'une clause de limitation du contrat d'assurance et d'un refus de garantie. C'est le sinistre FOD. Un transporteur aérien souscrivait chaque année un contrat d'assurance aéronef pour couvrir sa flotte d'avions. Assez curieusement, l'assureur avait délivré à l'assuré une attestation d'assurance, mais la police ne lui avait été adressée que tardivement, une fois le contrat expiré. Alors que le contrat était en cours, un pilote constate une légère perte de puissance sur un moteur, l'inspection du moteur fait apparaître des dommages au niveau du compresseur. L'assuré fait une déclaration de sinistre en prétendant qu'il est imputable à un corps étranger. Il réclame plus de 50 000 euros. L'assureur dénie sa garantie, en application du contrat. Le

client n'avait reçu que tardivement la police, bien après les faits. La cour d'appel estime souverainement que les clauses de non garantie étaient connues de l'assuré, puisqu'elles figuraient dans les précédentes polices, l'assureur était en droit de les opposer au transporteur.

Les précédentes polices excluaient de la garantie les dommages subis par l'aéronef ayant pour origine l'usure ou la vétusté. On assimilait à l'usure l'absorption par un propulseur de poussières ou de matériau entraînant des dommages à caractère progressif. Une autre clause était relative à l'absorption par les turbopropulseurs de corps étrangers. N'était couvertes que les conséquences d'une absorption accidentelle d'un corps étranger, résultant d'un incident identifié et occasionnant instantanément des dommages immédiats nécessitant une réparation avant tout autre vol. Ce qui n'était pas le cas, l'avion après l'incident avait effectué un bref vol entre Marseille et Aix pour aller à l'atelier de réparation. Le rotor du compresseur avait été endommagé à plusieurs endroits, les dommages n'étaient pas dus au seul incident signalé, FOD, Foreign Object Damage.

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif à l'aéronef, art. L. 175-17

Com. 3 décembre 2013, n° 12-26113

L'aéro-club du Havre a fait l'acquisition d'un avion, il fait assurer l'appareil auprès de la Réunion aérienne. L'acheteur a obtenu la résolution de la vente pour vices cachés (moteur défectueux). L'assureur a été condamné à payer à l'aéro-club 120 263 euros au titre des dommages subis par l'avion. La police d'assurance souscrite en 2006 garantit les risques ordinaires incluant les accidents, le contrat garantit la disparition, le vol, les dommages matériels subis par l'aéronef jusqu'à concurrence de la valeur assurée. Le sinistre a vocation à être pris en charge par l'assureur. L'aéro-club n'obtient pas en revanche du juge du fond la réparation du préjudice d'exploitation, la police ne visant que les dommages matériels subis par l'avion.

L'assureur tentait par un raisonnement subtil d'évincer ses obligations. Il prétend devant la Cour de cassation que comme du fait de la résolution de la vente, il y a eu anéantissement rétroactif du contrat, l'acquéreur aéro-club est censé n'avoir jamais été propriétaire de l'avion et qu'il ne l'était pas lors du sinistre. La haute juridiction écarte ce moyen trop spécieux, en relevant que l'avion constituait l'objet du contrat d'assurance et que l'aéro-club était propriétaire au jour du sinistre. L'assuré avait intérêt à la conservation de la chose à ce jour (du sinistre), la résolution du contrat était sans incidence à cet égard.

Une question non résolue : l'acheteur doit rétrocéder l'avion au vendeur, doit-il rétrocéder à titre d'accessoire de la chose l'indemnité obtenue de l'assureur de l'avion ? Il est vrai qu'en l'espèce l'acheteur risque d'avoir les plus grandes difficultés à obtenir la restitution du prix d'achat de la part d'un vendeur en liquidation judiciaire. Le jeu des restitutions risque de ne pas pouvoir s'opérer.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police d'assurance sur corps, l'assureur garantit pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur de demander après chaque événement un complément de prime à l'assuré dans le cadre d'une reconstitution de garantie, art. L. 175-20

L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle de l'assuré.

Cependant, les risques demeurent couverts en cas de faute non intentionnelle de l'assuré ainsi qu'en cas de toute faute de ses préposés, art. L. 175-22

L'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires ; l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre, art. L. 175-23. Sous réserve des dispositions de l'art. L. 175-5.

En cas d'indemnisation en perte totale, en perte réputée totale ou en perte totale négociée de l'aéronef, le produit du sauvetage de l'épave est acquis à l'assureur, sans nécessairement emporter transfert de propriété de l'épave à ce dernier, at. L. 175-25

En cas de perte totale, perte réputée totale ou perte totale négociée de l'aéronef, l'assureur a la faculté d'opter pour le transfert de propriété de l'aéronef, art. L. 175-26

Avenant « protection du délégataire » (qui pourrait être le vendeur impayé créancier du prix, le loueur ou le crédit - bailleur) bénéficiaire d'une délégation d'indemnité. L'assuré joue le rôle de délégant, l'assureur de délégué, le vendeur impayé de délégataire.

L'appréciation de la valeur de l'aéronef détruit ou endommagé et la détermination du montant de l'indemnité d'assurance

Lorsque la valeur assurée de l'aéronef est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre

estimation ... art. L. 175-7. Sauf fraude

L'absence de stipulation contractuelle

2° chambre civile, 29 août 2019, n° 18-18792 : un hélicoptère Eurocopter a été donné en location à une société basée en Côte d'Ivoire. Des démarches ont été accomplies afin d'assurer l'hélicoptère auprès d'Axa à compter du 8 février 2011. L'appareil est détruit (à l'exception de l'empennage) par un incendie survenu la nuit entre le 10 et le 11 mars 2011. Le contentieux porte sur le montant de l'indemnité d'assurance alloué à la société propriétaire. La cour de Besançon a fixé à 1 619 623, 85 euros l'indemnité. La cour d'appel s'était fixée sur la valeur de remplacement, alors que l'assureur, auteur du pourvoi, tenait pour la valeur vénale au jour du sinistre (qui n'était que de 1 050 000 euros).

La cour d'appel fixe la réparation intégrale du préjudice à la valeur de remplacement de l'appareil sinistré.

L'appareil avait été assuré, notamment au titre de la garantie corps d'aéronef, pour une valeur de 2 350 000 euros.

La valeur déclarée lors de la souscription a une valeur d'indice, même si c'est la valeur réelle de la chose au jour du sinistre qui doit être prise en considération.

L'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne peut pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre, art. L. 121-1 du code des assurances.

L'hélicoptère avait mis en circulation en 1983, il avait été très largement rénové, ce modèle continue à intéresser le marché africain. On ne pouvait pas avoir recours au marché de l'occasion pour apprécier la valeur de remplacement. La cour d'appel s'est fondée sur la valeur d'acquisition augmentée du coût de la remise en état. La cour d'appel a ensuite appliqué un coefficient de vétusté de 10 %.

Le pourvoi est rejeté.

Sous couvert de griefs non fondés, le moyen ne tend qu'à remettre en cause l'appréciation des juges du fond, qui, en l'absence de toute stipulation contractuelle définissant la méthode d'évaluation du bien sinistré, ont, sans méconnaître le principe indemnitaire, souverainement apprécié au jour du sinistre la valeur de l'hélicoptère endommagé.

L'assureur qui a indemnisé la victime de la perte de l'appareil aérien est subrogé, à concurrence de l'indemnité payée, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers ayant causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur. Il appartient cependant à l'assureur qui entend exercer le recours subrogatoire de justifier par tout moyen du paiement effectif de l'indemnité à son assuré.

Voir à titre d'exemple : CAA Versailles, 24 janvier 2013, n° 11VE00383 : une collision fatale sur une piste de Roissy le 25 mai 2000 entre un avion d'Air Liberté et un avion de la Cie Stream line. L'avion d'Air Liberté a été endommagé.

L'accident était dû à une erreur d'identification par le contrôle aérien des appareils en attente de décollage et l'envoi de consignes aux deux aéronefs d'utiliser la piste. Une dizaine d'assureurs avait versé une somme d'argent à Air Liberté, la victime, au titre des dommages subis du fait de l'accident, du fait du remboursement des frais de réparation par Boeing de l'avion accidenté, du fait du rachat partiel de la franchise applicable à la police d'assurance de l'aéronef. Il y avait une police corps et une police rachat de franchise. La cour rejette la demande des assureurs, ne faisant pas la preuve du paiement allégué. L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans les droits de l'assuré contre les tiers qui ont causé le dommage, étant précisé que l'assureur qui se prévaut du mécanisme de la subrogation doit justifier par tout moyen du paiement effectif de l'indemnité à l'assuré, art. L. 121-12 du code des assurances.

L'arrêt a été annulé par le Conseil d'État dans une décision lue le 12 décembre 2014, n° 368365, RFDA 2014.446 : les sociétés d'assurances avaient produit un formulaire de quittance finale, le courtier d'Air Liberté, Marsh, avait fait état des sommes versées, la cour de Versailles a dénaturé les pièces du dossier. L'affaire est renvoyée à Versailles.

CAA Versailles, 2 juin 2015, n° 14VE03560 : l'arrêt admet que les compagnies d'assurances ont établi la réalité des versements effectués à leur assuré, elles étaient ainsi subrogées dans les droits et actions de l'assuré.

La convention spéciale assurance pièces détachées

b) Assurance corps des aéronefs contre les risques de guerre et assimilés, actes terroristes

Cette police est utile parce que, sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés qui résultent de guerre civile ou étrangère ... de piraterie ... d'émeutes, de mouvements populaires de grèves et de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme, art. L. 172-16

§ II. L'assurance des marchandises

Les marchandises transportées peuvent être perdues ou avariées.

Le propriétaire ou l'expéditeur s'assure contre le risque de perte ou d'avarie des marchandises qu'il expédie.

Le code des assurances tend à instaurer un régime unique d'assurances pour les marchandises transportées, quel que soit le mode : les assurances sur marchandises transportées par tous modes.

Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant de guerre, de piraterie, de capture, d'émeutes, de grèves..., art. L. 172-16

L'assureur ne couvre pas sauf convention contraire les dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, sous réserve des dispositions de l'art. L. 173-8 : art. L.172-16-1

L'assurance des marchandises transportées ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé dans les deux mois de l'engagement des parties ou de la date qui a été fixée pour la prise en charge.

Cette disposition n'est applicable aux polices fonctionnant par déclaration d'aliment que pour le premier aliment, art. L. 173-17-1

Le tiers lésé dispose d'une action directe à l'encontre de l'assureur garantissant la responsabilité civile de la personne responsable, art. L. 173-23

Le paiement de l'indemnité d'assurance (à la victime) avec subrogation, au profit de l'assureur SOLVENS

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans les droits de la victime et est recevable à exercer le recours subrogatoire contre le tiers responsable hors de la présence de son assuré ; est recevable l'assureur qui avait assigné le transporteur avant le terme de la prescription biennale, l'assignation irrégulière ou tardive de la victime est sans incidence, Com. 4 février 2010.

Sur la subrogation, voir les nouveaux articles 1346 du code civil et suivants, version 2016.

Cf. l'arrêt de la chambre commerciale du 20 septembre 2017, n° 16-20350, rendu en matière de commission, sur le fondement des anciens textes, où nous voyons Hermès confier à la société Saga (aux droits desquels viendra Vincent Bolloré Logistics) l'expédition de ses produits auprès de ses différents magasins, en particulier en Asie. Des cartons de marchandises ont été dérobés de nuit dans les entrepôts du site de l'aérogare où se trouvait l'entrepôt du commissionnaire. Hermès était assuré en ce qui concerne les risques de dommages et de pertes en cours de transport auprès d'Allianz.

Le contrat d'assurance contenait une garantie « séjour intermédiaire de transport » et une garantie « stock transit », avec des plafonds de garantie différents. 3 000 000 euros, plafond pour la garantie lieu de séjour intermédiaire. 250 000 euros pour la garantie stock transit.

La société Allianz a indemnisé Hermès à concurrence de 1 042 070, 31 euros.

Hermès a signé trois actes de subrogation. L'assuré attestait avoir reçu d'Allianz trois sommes forfaitaires en remboursement des pertes survenues aux articles de luxe entreposés par Saga.

Hermès et Allianz ont ensuite agi en responsabilité contre Saga et la société chargée de la surveillance du site de l'aérogare.

La cour de Paris a rejeté les demandes d'Allianz considérant que n'étaient pas remplies les conditions de la subrogation.

Les conditions de la subrogation légale, semble-t-il, n'étaient pas réunies. Pour la mise en œuvre la garantie séjours intermédiaires en cours de transport, il aurait fallu, d'après la cour d'appel, que les marchandises soient immobilisées sous le couvert d'un titre de transport. Or Allianz ne produisait aucune lettre de transport. Le contrat de commission ne pouvant y être assimilé. Les conditions prévues par l'article L. 121-12 du code des assurances n'étaient pas, semble-t-il, également remplies. La subrogation joue lorsque l'assureur paie l'indemnité d'assurance à laquelle il est obligé.

L'assureur aurait dû établir qu'il avait indemnisé, y étant obligé.

La cour d'appel avait également considéré que la subrogation conventionnelle n'était pas - sur le fondement des textes antérieurs à la réforme du code civil - acquise : les actes de subrogation ne portaient de référence ni à la police, ni à la date du sinistre, ni à la désignation précise des marchandises volées.

La cassation intervient pour défaut de base légale. Les actes de subrogation mentionnaient les pertes et avaries affectant les articles entreposés pour le voyage en Asie, elles faisaient référence aux « DISPATCHES facultés » indiquant le 11 février 2010 comme date du sinistre. La cour d'appel aurait dû décider, semble-t-il, que ces éléments étaient suffisants pour prouver qu'ils se rapportaient au sinistre en cause.

Police tiers chargeur, assurance pour compte

Police d'abonnement

Certains pratiquent le recours à des assurances individuelles - parfois groupées avec l'usage d'une carte de crédit -

couvrant certains risques, comme le retard du vol du passager, le retard des bagages, les frais d'annulation de voyage, le rapatriement médical, les frais de retour anticipé.
La clientèle prétend ne pas toujours obtenir facilement satisfaction.

Section II. Les assurances de personnes

L'assureur - le souscripteur - l'assuré ou les assurés

Il peut s'agir d'assurances vie ou d'assurances non vie.

Cf. B. Beignier, Droit des assurances, 2^e édition, n° 793 et suivants.

Le risque pris en considération concerne la mort ou le dommage corporel affectant l'assuré.

Si le risque se réalise, l'assureur doit verser la somme d'argent prévue au contrat à l'assuré ou à ses proches

L'assureur ne dispose d'aucun recours à l'encontre de la personne qui serait à l'origine du dommage corporel.
Cette assurance n'a pas de caractère indemnitaire.
La victime conserve la possibilité d'obtenir une indemnisation de la part de l'éventuel responsable.

Pratique de sports aériens, convention d'assistance et de rapatriement sanitaire en cas d'accident
Le code du sport, art. L. 321-4, demande aux associations d'informer leurs adhérents de l'intérêt de souscrire une assurance de personnes concernant les dommages corporels auxquels la pratique sportive peut les exposer.
L'art. L. 321-4-1 prévoit que les fédérations sportives délégataires souscrivent des contrats d'assurance de personnes au bénéfice de leurs licenciés inscrits sur la liste des sportifs de haut niveau. Ces contrats sont destinés à couvrir les dommages corporels auxquels leur pratique sportive de haut niveau peut les exposer.

Contrat d'assurance individuelle IA contre les accidents liés à l'utilisation d'aéronefs. Prime annuelle. Destiné aux pilotes ainsi qu'aux passagers.

Assurance individuelle à la place contre les accidents corporels liés à l'utilisation d'aéronefs.

Il s'agit d'une assurance » pour le compte de ». M. Berr dit, op.cit. p. 49, qu'il s'agit d'une assurance individuelle accident souscrite par le transporteur pour le compte de ses passagers.
Le souscripteur : c'est l'exploitant de l'aéronef.
L'assuré, le bénéficiaire du contrat : ce sont les occupants de l'aéronef assuré dans la limite du nombre de places assurées, navigants et/ou passagers.
En cas de décès résultant d'un accident, un capital est versé à un bénéficiaire désigné ou aux ayants droit de l'assuré.
Un versement d'un capital à l'assuré est prévu en cas d'incapacité.
L'assureur après paiement ne dispose pas d'action contre le responsable du sinistre.
C'est une assurance contre les accidents atteignant les personnes.
Versailles, 19 janvier 2017, n° de RG : 14/08649 : une collision entre avions de tourisme, mort du pilote d'un des avions, il laisse une fille mineure, l'assureur au titre du contrat « individuelle à la place-pilote » lui a versé un capital de 16 000 euros, le capital versé a un caractère forfaitaire, l'assureur n'est pas subrogé dans les droits de la victime et ne peut agir contre le tiers responsable.
L'arrêt est rendu au visa de l'article L. 131-2 du code des assurances, qui figure au nombre des Règles relatives aux assurances de personnes et qui comporte deux alinéas :
« Dans l'assurance de personnes, l'assureur, après paiement de la somme assurée, ne peut être subrogé aux droits du contractant du bénéficiaire contre des tiers à raison du sinistre.
Toutefois, dans les contrats garantissant l'indemnisation des préjudices d'une atteinte à la personne, l'assureur peut être subrogé dans les droits du contractant ou des ayants droit contre le tiers responsable, pour le remboursement des prestations à caractère indemnitaire prévues au contrat ».
Cf. Bernard Beignier, Droit des assurances, LGDJ, n° 543, 544 et 590.
La fille du pilote mort dans la catastrophe était habilitée, en l'espèce, à cumuler l'indemnité d'assurance, ainsi qu'une indemnité de réparation à obtenir du pilote de l'autre avion ayant été à l'origine du sinistre, indemnité réduite au titre de la faute contributive du père, victime principale. L'arrêt ne traite pas de ce point, la fille du défunt n'étant pas partie à l'instance.
Cf. l'ouvrage de M. Beignier, n° 591, pour le commentaire de l'article L. 131-2 alinéa 2 et l'exposé de l'avance sur recours, étrangère au débat.

Les compagnies d'assurance pratiquent ou pratiquaient l' » assurance individuelle automatique ».
Dans cette formule d'assurance, l'assureur accepte de payer aux victimes, en cas d'accident, une indemnité d'un montant fixé par la police (qui était en général le plafond déterminé par la CV revu par le Protocole de La Haye de 1955) à la condition qu'elles renoncent à exercer tout contentieux.
Avantage pour les victimes : l'obtention d'une indemnité dans un délai convenable.
Inconvénient : les victimes n'obtiennent pas une réparation intégrale, mais une réparation plafonnée.
Avantage pour l'assureur et le transporteur : échapper au contentieux et cantonner le montant de l'indemnisation.
Soc. 28 janvier 1970 n° 68-13018, Bull.
Un accident aérien se produit le 22 juin 1962, un avion d'Air France s'écrase au sol, un salarié se trouvait à bord, il devait se rendre au Pérou pour le compte de son employeur, il s'agit d'un accident du travail, la caisse primaire de sécurité sociale de Mulhouse est tenue de verser une rente accident du travail aux ayants droit de la victime.

Le transporteur s'était couvert d'abord par une assurance couvrant sa responsabilité à l'égard des personnes transportées, mais également par une assurance individuelle accidents dite automatique au profit des personnes transportées ou de leurs ayants droit en cas de décès. Cette assurance garantissait à ces deniers le versement d'une somme forfaitaire correspondant à l'époque à la limitée assignée à la responsabilité du transporteur par la convention de Varsovie. À la condition que les ayants droit renoncent à tout recours contre la compagnie ou ses préposés.

La caisse de sécurité sociale prétendait exercer un recours à l'encontre du capital versé aux ayants droit.

La cour de Colmar avait retenu que l'option des ayants droit pour l'assurance automatique constituait une transaction non opposable à la caisse et que celle-ci ne pouvait exercer de droit sur le capital garanti par l'assurance individuelle. Cette motivation n'était pas critiquée par le pourvoi, celui-ci est donc rejeté.

La caisse aurait eu la possibilité d'introduire une action en responsabilité contre Air France, mais le délai de 2 ans jouait. En l'espèce les ayants droit avaient pu cumuler l'octroi du capital et la rente accident du travail.

Les titulaires de certaines cartes bancaires de crédit ou de retrait bénéficient parfois de certaines garanties d'assurance en cas de décès ou de blessures subies durant le transport, du moment que le billet a été acquis et payé grâce à ladite carte. Les droits du bénéficiaire sont cependant dépendants de la rédaction de la police d'assurance et des termes utilisés par le contrat.

2° Civile, 26 mars 2015, n° 14-13893 : Isaac avait acheté, au moyen de la carte Visa Infinéité, un billet d'avion pour se rendre en Israël, un contrat d'assurance auprès d'Axa France vie était adossé, par l'intermédiaire de la Prévoyance bancaire, à cette carte. Le passager était, à Tel -Aviv, descendu de l'avion. Le voyageur est, lors d'une bousculade, violemment projeté au sol le 6 avril 2009 alors qu'il attendait à l'aéroport de Tel Aviv la livraison de ses bagages. Il meurt trois jours plus tard des suites de ses blessures. L'assureur refuse de payer le capital décès, 620 000 euros. La famille porte l'affaire en justice. Elle fait appel à la CV de 1929 qui prévoit la responsabilité du transporteur pour les accidents lors des opérations de débarquement jusqu'à la remise des bagages. Il y avait un appel à l'analogie. Femme et enfants sont deboutés. La convention de Varsovie était étrangère au débat, elle ne concerne que la responsabilité du transporteur. Le contrat d'assurance liant les parties était seul applicable, la cour d'appel a appliqué les dispositions contractuelles. La garantie décès supposait un accident au cours d'un voyage comme passager d'un moyen de transport public. La notion de passager supposait l'emprunt d'un moyen de transport, elle ne pouvait être étendue à l'attente des bagages à l'aéroport. Le capital ne pouvait être dû que si le passager avait perdu la vie alors qu'il se trouvait à bord de l'avion. Les accidents dans les bâtiments de l'aérogare n'entrent pas dans la garantie. L'interprétation des dispositions contractuelles est un peu raide pour les victimes, l'attente des bagages s'inscrit dans la phase ultime du voyage, il est regrettable que le contrat ne couvre pas les accidents post-débarquement. Il n'en demeure pas moins que la garantie ne jouait que si la victime se trouvait à bord de l'engin de transport. Une rédaction contractuelle couvrant les victimes de tels accidents serait souhaitable.

Le personnel contracte éventuellement une assurance contre le risque de décès, d'incapacité temporaire de travail et de perte de licence pour inaptitude.

2° Civile, 24 mars 2016, n° 15-16187 : Myriam, une hôtesse de l'air d'Air France depuis 1997, se trouvait le 2 août 2005 à bord d'un airbus qui s'était écrasé à l'atterrissage à Toronto, elle avait été bloquée dans l'avion en feu, mais elle n'avait pas été blessée.

Le 18 février 2007, elle avait, par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances, la société Service des assurances de l'aviation marchande Verspieren, adhéré à un contrat d'assurance, proposé par une mutuelle, Ipéca prévoyance, au personnel navigant commercial, contre les risques mentionnés supra.

La dame a été déclarée ultérieurement inapte à l'exercice de sa profession, elle a eu des accidents de santé à la suite d'un grave accident d'avion Rio Paris du 1° février 2010. Elle a donc demandé le bénéfice des garanties qu'elle avait souscrites. La compagnie a refusé de faire jouer cette prévoyance complémentaire, reprochant à l'hôtesse de l'air une fausse déclaration intentionnelle sur son état de santé. Toute réticence ou fausse déclaration intentionnelle peut entraîner la nullité de l'affiliation, art. L. 932-16 du livre III du code de la sécurité sociale. Le contrat ne renvoyait pas au code des assurances. Le contrat proposé par une institution de prévoyance concerne la protection sociale complémentaire et supplémentaire des salariés. La déclaration inexacte sans que la mauvaise foi soit établie n'entraîne pas la nullité de la garantie. L'hôtesse n'avait pas déclaré la catastrophe aérienne de Toronto. Le dol ne se présume pas. La cour d'appel a déclaré valable le contrat et a condamné Ipéca à payer 70 000 euros.

Le pourvoi a été rejeté. La garantie d'Ipéca était due. On ne pouvait pas reprocher à l'hôtesse de l'air une fausse déclaration intentionnelle. Lors de son adhésion, elle était apte au service, donc jouissant de son aptitude mentale. Le stress post traumatique constaté par son médecin traitant quelques jours après l'accident (nécessitant un arrêt de travail de

19 jours) ne pouvait être assimilé à une pathologie psychiatrique ou psychologique développée par l'affiliée antérieurement à la souscription du contrat, dont elle aurait dû effectuer la déclaration.

Un contrat d'assurance vie de droit commun peut envisager l'incidence d'un déplacement aérien par le souscripteur. Ainsi lui interdire la pratique du parachutisme ou de la voltige aérienne.

Ce sont les questions envisagées par un arrêt de la 2^e chambre civile du 2 février 2017, n° 16-11039.

Un marin pêcheur avait emprunté plusieurs sommes d'argent auprès d'établissements bancaires.

Pour garantir le remboursement de ces sommes, il avait contracté différentes polices d'assurances auprès d'Axa France vie. En clair, en cas de décès ou d'invalidité, si le risque se réalisait, l'assureur payait la somme restée due à l'établissement de crédit.

Le marin pêcheur prend apparemment des vacances au Panama, un avion Cessna est affrété, l'arrêt parle de location avec pilote. Un plan de vol avait été déposé auprès des autorités du Panama.

L'accident se produit, alors que l'emprunteur se trouve à bord. Celui-ci est victime d'une incapacité de travail.

L'assuré demande à l'assureur de prendre le sinistre à sa charge. Axa refuse.

La cour de Montpellier décide que la clause d'exclusion de garantie est opposable à l'assuré, mais qu'elle n'est pas en l'occurrence applicable.

Deux questions se posent.

L'assureur fait état pour refuser de faire jouer l'assurance au profit de la victime d'une clause d'exclusion de garantie. La

garantie était en effet exclue en cas d'utilisation d'engins aériens, autres que les avions de lignes commerciales régulières. La cour de Montpellier, bienveillante pour le marin pêcheur, avait estimé que l'accident s'était produit sur vol régulier.

La Cour de cassation censure sur ce point (au visa de l'antique article 1134 du code civil) pour dénaturation. L'avion Cessna n'était pas un avion de ligne commerciale régulière au sens du contrat d'assurance. Le sinistre était exclu du champ de la garantie.

Le débat rebondit : la clause d'exclusion de garantie était-elle opposable à l'assuré ? En avait-il eu connaissance ? L'arrêt de Montpellier s'était fondé sur un aveu des demandeurs, reconnaissant être restés en possession d'un exemplaire des notices relatives aux contrats souscrits et mentionnant les exclusions et limitations de garantie. La haute juridiction censure sur ce point, l'arrêt procède par simple affirmation, l'arrêt n'avait pas précisé sur quelles pièces il s'était fondé pour retenir l'aveu, alors que les demandeurs contestaient la remise du contrat d'assurance.

Match nul, la compagnie d'assurance gagne pour faire reconnaître l'existence d'une clause de garantie, mais elle perd, au moins pour l'instant, pour faire jouer l'opposabilité de la clause d'exclusion contre l'assuré.

La cour de renvoi tranchera.

Si les déplacements par la voie des airs retiennent l'attention, il convient à l'époque contemporaine d'également évoquer l'évolution des engins et des hommes dans l'espace.

Sous-Titre II. Les lancements, déplacements et évolutions dans l'espace extra-atmosphérique

Dans un premier temps, l'engin spatial doit être lancé dans l'espace par une fusée pour échapper à l'attraction terrestre. Une fois le lancement réussi, soit l'objet spatial est mis sur orbite pour tourner autour de la terre, soit il est envoyé en mission scientifique sur la Lune, sur Mars ou sur une planète ou autre objet céleste.

Les activités spatiales sont l'œuvre des États ou d'organisations inter- gouvernementales, ou bien d'entités privées ou semi privées.

La loi française du 3 juin 2008 régleme les opérations spatiales.

Chapitre I. Le contrat de lancement de satellite

Le lancement des engins spatiaux est un moment fort de l'aventure spatiale. On relève la pluralité de partenaires et d'intervenants : le fabricant du satellite, les fabricants du lanceur, l'agence de lancement chargé de lancer l'objet spatial dans l'espace et de mettre le satellite sur orbite autour de la Terre, le propriétaire de l'objet spatial, l'exploitant de l'objet spatial, l'installation de lancement, le centre de contrôle de la mission et des stations de poursuite réparties dans différents lieux de la terre. Un aléa certain au moment du lancement. Le taux d'échec existe, mais il est relativement faible, 6 fois sur 100 environ.

Philippe Clerc, Le système européen de lancement spatial ... Mélanges Courteix, p. 231

Claude-Alain du Parquet, La gestion des risques dans les contrats de services de lancement, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI^e siècle, Credimi, colloque juin 2004, Litec, 2005, p. 179

Les bénéficiaires du lancement

Les lancements à titre militaire éventuellement effectuées par l'armée elle-même

Les lancements effectués pour le compte des autorités civiles : science, télé détection, observations, météo

Les lancements commerciaux : le lancement des satellites de télécommunications, internet, téléphonie, télévision directe.

Les lancements opérés par Arianespace

Arianespace a l'exclusivité pour les lancements à Kourou opérés par les lanceurs Ariane, Vega et Soyouz.

Elle procède à des lancements de satellites ou de véhicules spatiaux, soit en orbite de transfert géostationnaire, soit en orbite de transfert non stationnaire.

Plusieurs gouvernements européens ont émis le 30 mars 2007 une déclaration relative à la phase d'exploitation des lanceurs Ariane, Vega et Soyouz, déclaration publiée par un décret du 19 décembre 2016, JORF du 21 décembre 2016, texte 11. Les déclarants confient l'exécution de la phase d'exploitation des lanceurs au CSG à Arianespace. Cette phase d'exploitation – à des fins pacifiques - comprend la fabrication des lanceurs, leur intégration, les opérations de lancement et les activités de commercialisation. L'agence spatiale européenne assure le respect des dispositions de cette déclaration. L'agence spatiale conclut des accords et arrangements avec le fournisseur de services de lancement.

L'opération de lancement, en dépit d'un aléa indéniable, est désormais relativement bien maîtrisée.

Le contrat de lancement est un contrat d'entreprise d'une nature particulière conclu entre l'opérateur ou agence de lancement (comme Arianespace) et son client, le propriétaire du satellite, l'opérateur de la charge utile. La société de lancement s'engage à mettre en orbite un satellite appartenant à son client. Le lancement peut concerner un seul satellite, voire plusieurs. Le client s'oblige à mettre le satellite dans les délais contractuels à la disposition de la société de lancement, il s'engage à payer le prix du lancement et à respecter les dispositions concernant l'immatriculation des objets spatiaux.

Le contrat est souvent à composante internationale, il convient de déterminer la loi interne applicable au contrat : recours à la loi d'autonomie tempéré par l'impérativité des lois de police

Contrat type élaboré par Arianespace, LSA, Launch service agreement.

Conclusion du contrat entre l'agence de lancement et le constructeur ou l'opérateur de satellite

Conclusion parallèle d'un accord entre l'agence de lancement et le centre spatial d'où le lancement sera opéré : le centre spatial (ex. le service support client du CNES/CSG) met des locaux à la disposition de l'opérateur de lancement et de ses clients : la distribution d'énergie, la climatisation, les instruments de levage et d'outillage, les fluides, les télécommunications, les équipements optique et vidéo, les mesures : maintenance et exploitation des laboratoires de chimie, fluides et gaz, mesures physiques et grandeurs électriques

Le lancement entre en droit français dans la catégorie des opérations spatiales. Toute activité consistant à lancer ou tenter de lancer un objet dans l'espace extra-atmosphérique est dite *opération spatiale*, d'après la loi du 3 juin 2008, art. 1^o.
Mireille Couston, Commentaires sur la loi française relative aux opérations spatiales, RFDA 2008.327.
Il existe un décret n^o 2009-643 du 9 juin 2009 relatif aux autorisations délivrées en application de la loi du 3 juin 2008. L'arrêté du 31 mars 2011 pris en application de la loi et du décret décrit un certain nombre d'exigences propres au lancement d'un objet spatial. Arrêté modifié par un arrêté du 11 juillet 2017.

Campagne préliminaire

Plusieurs mois, voire plusieurs années, s'écoulent entre la conclusion du contrat et le lancement. Le client opère la réservation et paie une somme d'argent.

La préparation du satellite

L'acheminement du satellite depuis l'usine sur le site du centre spatial : les risques sont pour le propriétaire du satellite qui peut être le fabricant ou l'acquéreur, tout dépend de la date du transfert de propriété et donc des risques.

La date de lancement

Avec la conclusion ferme du contrat, on fixe un créneau de lancement, une période de deux mois, on réserve ensuite la date de lancement

Le report demandé par le client : le constructeur du satellite a pris du retard dans l'assemblage des composants. On renégocie une autre date. Les frais sont à la charge du client.

Le report demandé par la société de lancement : la société de lancement ne garantissait pas la date de lancement, les contrats excluent en général toute pénalité à la charge du lanceur. Quelques exceptions récentes. Le contrat peut prévoir la résolution du contrat en cas de retard trop important. Avec l'option back up, il est prévu qu'en cas de retard ou d'indisponibilité du lanceur, on aura recours à un autre lanceur fourni par un concurrent, c'est une forme de sous-traitance.

Les étapes avant le lancement

La phase préparatoire sur le site de lancement peut durer de 3 à 4 semaines.

La phase des tests électriques et mécaniques du satellite

Les tests d'étanchéité du système de propulsion

Le satellite est raccordé à un banc de contrôle, puis le client vérifie les fonctions électriques et mécaniques

Le client amène ses équipes pour remplir le satellite, ce qui représente une phase critique. Assurer le système de propulsion.

La phase de pesage et de tests électriques

L'intégration du satellite à la fusée lanceur

Le client effectue dans les derniers temps les derniers contrôles électriques jusqu'à 10 minutes avant le décollage, l'alimentation électrique est alors assurée grâce aux batteries situées à bord

Le compte à rebours

La mise à feu du moteur du lanceur. L'ouverture des crochets afin de libérer le lanceur de la rampe de lancement. L'opération de lancement débute dès le démarrage irréversible du lanceur. Tout se déroule automatiquement. C'est l'ordinateur de bord qui commande le déroulement des opérations. Il faut que les moteurs fonctionnent bien ainsi que les petites fusées de guidage. La mise à feu du 1^o étage. Le largage des moteurs d'appoint après la combustion. Le largage du 1^o étage après l'extinction du moteur. L'allumage du second étage. Largage. ...

L'autorité publique peut ordonner de détruire le lanceur en vol pour des raisons de sécurité

Après son lancement, on place le satellite sur une orbite de transfert. Ensuite, a lieu la séparation du satellite et du lanceur. Suivent différentes manœuvres, on augmente la vitesse de rotation du satellite, on procède à l'allumage du moteur d'apogée. Le satellite est placé sur orbite géosynchrone, qui déplace le satellite d'une orbite elliptique en une orbite circulaire.

Les contrôleurs au sol vérifient l'état du satellite après la séparation et la mise sous tension des systèmes à bord.

Après le lancement, il faut en venir à la phase de la mise en service du satellite : on réduit la vitesse de rotation du satellite, le satellite n'est pas immobile, il suit la trace de son orbite en décrivant une ellipse, on déploie les panneaux solaires pour les mettre sous tension. Il est possible qu'on dirige vers la Terre les antennes de télécommunications. On met en service les propulseurs de bord pour que le satellite dérive sur son orbite. Au bout de 2/4 semaines, on s'assure du fonctionnement des systèmes embarqués. On procède à des essais pour pouvoir procéder à la réception du satellite.

Voir Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 24

[La pratique connaît le contrat de construction de satellite avec livraison en orbite : le constructeur livre le satellite, il effectue ou fait effectuer en sus le lancement, il vérifie le bon fonctionnement en orbite ; cf. les contrats de livraison clé en main. L'entrepreneur s'assure du bon fonctionnement des stations au sol. L'avantage est de simplifier la tâche du client qui ne traite qu'avec le constructeur du satellite qui prend les risques à sa charge. Le coût est plus élevé.]

Les satellites géostationnaires sont exposés deux fois par an à des embûches, l'ombre de la terre s'interpose entre le soleil et le satellite pendant plusieurs minutes au printemps et en automne. Le satellite ne peut pas comme en période normale fonctionner grâce aux photopiles, on utilise les batteries du bord. Les contrôleurs au sol veillent durant la période d'éclipse à ce que la consommation des répéteurs n'excède pas la capacité des batteries.

La qualification juridique.

La loi du 3 juin 2012 répute également opération spatiale toute activité consistant à assurer la *maîtrise* d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace extra atmosphérique

Elle qualifie de « phase de maîtrise »

La période de temps

Qui débute à la séparation du lanceur et de l'objet destiné à être placé dans l'espace

Et qui s'achève par la survenance du premier événement suivant

. Les dernières manœuvres de désorbitation et les activités de passivation ont été effectuées

. L'opérateur a perdu le contrôle de l'objet spatial

. Le retour sur terre ou la désintégration complète dans l'atmosphère de l'objet spatial.

La maîtrise incombe, semble-t-il, à l'exploitant de l'objet spatial. Ordinairement le propriétaire exploitant fait effectuer les fonctions techniques de maintien en orbite par un industriel prestataire de services, qui est parfois le constructeur ou une filiale du même groupe industriel. Il convient de contrôler l'altitude et le positionnement du satellite. Le maintien à poste, effectué par le metteur à poste, consiste à effectuer les corrections de latitude et de longitude du satellite, ainsi qu'à stabiliser le satellite, les antennes et les panneaux solaires.

La gestion des risques. L'échec du lancement. Les dommages subis par les proches ayant commandé ou participé à l'opération de lancement ainsi qu'aux tiers.

L'indemnisation des tiers : c'est l'hypothèse où le lancement échoue lamentablement, des tiers sont tués ou blessés, leurs biens sont détruits : l'opérateur spatial qui a mené le lancement est le seul responsable selon l'article 13 de la loi de 2008, cf. supra le développement de la seconde partie consacré à l'objet spatial et à la responsabilité du fait de celui-ci

La situation des non tiers

On pense aux défauts industriels : si le lancement a échoué, c'est que l'industriel avait livré un produit défectueux qui avait été incorporé dans la fusée lanceur. L'opérateur spatial n'a pas pu réaliser pour le compte de son client le lancement promis, le client subit une perte sévère, il a engagé des frais considérables, il subit une perte énorme, le satellite est perdu, détruit, ou il est mis sur une orbite inadéquate.

Anaïs Lagelle, RFDA 2014 p. 32.

L'agence de lancement n'assume pas une obligation de résultat, mais seulement une obligation de moyens. Le fournisseur du lancement limite son obligation contractuelle : dès que le lancement a été effectué, son obligation contractuelle est réputée accomplie. L'agence de lancement s'engage à faire preuve de due diligence, elle promet de tout mettre en œuvre pour que l'opération réussisse ; on parle de clause de best efforts.

Il arrive que dans le contrat de lancement il soit prévu qu'en cas d'échec l'agence de lancement réalisera un second lancement, mais aux frais du client. Certains contrats récents prévoient en cas d'échec un ré lancement gratuit.

L'émission des responsabilités.

Il convient de tenir compte des dispositions conventionnelles et maintenant légales.

. Le contrat.

Le contrat contient presque toujours des clauses de non recours et de non responsabilité. La solution est commune aux différentes législations sous l'influence de la pratique américaine. On parle de contrat sans responsabilité. On évite ainsi les recours en cascade, des assurances redondantes, les frais de justice, les pertes de temps pour lancer des procès.

Le client et l'agence de lancement font un pacte mutuel par lequel ils renoncent à tout recours. Chaque partenaire prend l'engagement en cas de sinistre ou de dysfonctionnement de ne pas agir en justice contre l'autre cocontractant.

S'il y a perte du lanceur du fait du satellite, l'opérateur du lancement s'interdit de recourir contre son client propriétaire du satellite.

De même si l'échec du lancement incombe au lanceur, le client ne formera pas de recours contre l'organisme de lancement.

Le contrat prévoit en général que chaque partie, le client, l'organisme de lancement, imposera ce pacte de non recours à ses propres cocontractants.

L'avantage de la formule serait d'éviter toute recherche des causes et de neutraliser tout développement d'un litige.

. La loi.

La loi française du 3 juin 2008, dans son article 20, durcit le régime contractuel, elle exclut autoritairement l'exercice de l'action contractuelle en responsabilité entre coparticipants, la victime ne peut rechercher la responsabilité de toute autre personne cocontractant participant à l'opération ou à la production de l'objet à l'origine du dommage.

Le Co intervenant, auteur d'une faute de conception ou d'un vice caché, bénéficie ainsi d'une immunité, sa responsabilité ne peut pas être engagée. Le client qui a commandé le lancement est privé du droit d'action de mettre en cause la responsabilité de l'agence de lancement ou d'autres éventuels responsables.

Le dispositif légal est impératif, on ne peut y déroger.

La loi réserve l'exception de la faute intentionnelle.

Il ne semble pas qu'en ce domaine la faute lourde soit équipollente au dol.

(Voir en droit américain, une décision Martin Marietta d'une cour d'appel écartant le 21 octobre 1992 en cas de faute lourde une clause de renonciation à recours, le tribunal de district du Maryland avait statué en sens contraire, voir F. Vincent, La jurisprudence récente en matière de renonciation à recours, RGAT 1990.503, cf. Mireille Couston, Droit spatial, p.194. Les faits concernaient un échec du lancement du satellite Intelsat VI par la fusée Titan)

Ce système est défavorable au client, c'est le client qui prend à sa charge le risque de l'échec de l'opération. Aussi le client qui avait commandé le lancement a ordinairement recours à l'assurance pour se couvrir contre le risque de perte de son satellite. Ce recours lui est imposé par les établissements de crédit qui ont permis le financement de l'opération spatiale. Le coût des primes d'assurance représenterait de 20 à 25 % du coût global.

L'extension de la garantie de l'État au profit des fabricants et équipementiers.

L'article 15 dernier alinéa de la loi du 3 juin 2008 précise qu'en cas de dommage causé pendant la phase de lancement, la garantie de l'État (qui est prévue par le législateur en cas de dommage au tiers, l'opérateur, i.e. l'agence de lancement, est responsable, mais l'État lui apporte sa garantie si le dommage subi par un tiers excède un certain montant) bénéficie, le cas échéant, aux personnes qui n'ont pas la qualité de tiers à une opération spatiale. Le responsable ne prendra à sa charge qu'une partie de l'indemnité, le surplus incombera à l'État. Les non tiers pourront ainsi obtenir une indemnisation totale.

Il faut convenir que le texte est obscur pour l'ignorant ou le profane : quelle est la situation de ces personnes qui ne sont pas des tiers et qui bénéficient de la garantie de l'État ?

Il s'agit nécessairement de personnes autres que l'agence de lancement.

Ces personnes garanties sont nécessairement des responsables. La garantie étatique n'est en effet apportée qu'à un éventuel responsable.

Le texte profiterait aux fabricants ou aux équipementiers si leur responsabilité venait à être engagée.

Alain Stevignon, p. 29, La responsabilité du constructeur de satellite... In Droit de l'espace. Gestion et partage des

risques, 2008, en ce cas la garantie de l'état leur est apportée.

Objection du profane : on croyait que l'opérateur spatial était le seul responsable ; on croyait que les victimes participant à l'opération ne pouvaient pas agir en responsabilité contre le cocontractant de l'agence de lancement ou coparticipant fautif.

M. Philippe Clerc dans une conférence tenue en janvier 2012 à l'école des mines donne la piste d'explication, il envisage l'hypothèse particulière de la condamnation du fabricant ou d'équipementiers par un tribunal étranger, la garantie de l'État français jouerait alors. C'est cette interprétation qu'il présentait déjà lors du colloque du 3 octobre 2007, la garantie étatique peut bénéficier aux fabricants de l'objet spatial pour les dommages causés durant la phase de lancement si le fabricant venait à être poursuivi et condamné par une juridiction étrangère pour une défaillance de l'une des pièces.

Alexis Mourre, La résolution des litiges dans les contrats spatiaux, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI^e siècle, colloque 2004, p. 197

Après le lancement, la mise en orbite, l'exploitation de l'objet spatial, il faut envisager le terme.

Un objet spatial n'est opérationnel que pour quelques décennies.

Le législateur envisage sa neutralisation, sa destruction ou son retour sur terre. L'article 40 de l'arrêté du 31 mars 2011 (modifié en 2017) prend des mesures pour veiller à la protection de l'environnement spatial.

Les systèmes mis en œuvre par l'opérateur spatial doivent être conçus, produits et mis en œuvre de façon à ne pas générer des débris au cours des opérations nominales de l'objet spatial.

La probabilité d'occurrence d'une désintégration accidentelle doit être inférieure à 10^{-3} jusqu'à la fin de vie de l'objet spatial. En cas de défaillance, l'opérateur doit prendre les mesures correctives pour éviter toute désintégration.

À l'issue de la phase de retrait de service, les réserves d'énergie à bord doivent être épuisées, les moyens de production d'énergie doivent être désactivés, les capacités d'émission radioélectrique de la plate-forme et de la charge utile doivent être interrompues.

Des dispositions concernent les rentrées contrôlées.

Chapitre II. Le transport spatial de passagers et de marchandises

Section I. Le voyage spatial des êtres humains

La loi américaine de 2015 prévoit une période probatoire de 8 ans. À partir de 2023, la FAA édictera des règles de

sécurité applicables aux compagnies commerciales.

Il convient de distinguer selon que le déplacement envisagé se limite à un voyage suborbital ou si le voyageur devenu éventuellement astronaute navigue longuement au-delà de l'orbite terrestre avant de regagner la Terre.

I. Les vols suborbitaux

Nous songeons en premier lieu à ce qu'il est convenu d'appeler les **vols suborbitaux**.

Ce sont des vols non orbitaux. Le voyageur se trouve dans un engin qui frôle l'EEA mais qui n'est pas mis en orbite. L'ascension dans l'espace. Le lancement de fusées habitées, absence de mise en orbite, la fusée monte à 100 ou 150 km de hauteur puis se retourne et redescend sur terre pour s'y poser comme un avion ou un planeur. On parle de tourisme spatial ; un vol suborbital est la trajectoire d'un engin se déplaçant à une vitesse suborbitale, inférieure à la vitesse requise pour qu'il se maintienne en orbite ; les engins n'étant pas mis sur orbite, pénétrant ou ne pénétrant pas dans le vide cosmique, le passager recherchant des émotions fortes ainsi qu'un bref moment d'impesanteur.

M. Kerrest doute qu'il s'agisse d'un vol spatial, Mél. Courteix, p. 29.

Les aspects juridiques des vols suborbitaux habités, VSH, direction Couston, Haigneré et Farand, RFDA 2008.3-53.

Le Nouveau Mexique s'est doté d'une législation spécifique pour écarter toute responsabilité de l'opérateur en cas de mort du participant. RFDA 2010.264.

Le comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique fait état de réponses émanant des États, questionnés sur les vols suborbitaux effectués aux fins de missions scientifiques ou du transport d'êtres humains.

On peut lire sur un document du 11 janvier 2019 les opinions de certains États. A/AC.105/1039/Add.12.

C'est ainsi que l'Autriche se dit favorable à la mise en place d'un système de gestion du trafic spatial, ainsi que d'une coordination avec la gestion du trafic aérien, afin d'assurer la sécurité du trafic. Elle est défavorable à la fixation d'une frontière nette entre l'espace aérien et l'espace extra atmosphérique.

La Birmanie (Myanmar) n'envisage un plan de gestion du trafic spatial qu'une fois l'espace extra-atmosphérique clairement défini et limité. Les vols suborbitaux ne s'effectuent dans l'EEA que pour une durée limitée, l'engin ne reste pas en orbite et doit rentrer dans l'atmosphère terrestre.

Le Pakistan juge important de définir la limite entre l'espace aérien et l'EEA. L'exploitant du vol suborbital devrait déclarer publiquement la trajectoire complète du vol.

L'Arabie saoudite décrit le vol suborbital comme le vol effectué par des véhicules lancés à une altitude suffisamment élevée pour entrer dans l'EEA, entre 80 et 150 km au-dessus du niveau de la mer, mais à une vitesse ne permettant pas la mise sur orbite autour de la Terre. Elle souhaite l'établissement d'un cadre réglementaire applicable à ce type de vols.

Elle juge nécessaire d'établir des instruments internationaux contraignants afin de définir les vols suborbitaux.

Ce document fait également état d'une réponse de la Secure World Foundation, comme observateur permanent auprès du comité. Cet organe estime que les États concernés définiront au niveau national l'applicabilité du droit aérien et du droit de l'espace aux vols suborbitaux. La réponse est empreinte d'un certain scepticisme.

On cite des entreprises américaines et européennes qui réalisent ou ont le projet de réaliser des vols suborbitaux habités. 700 personnes auraient acheté un billet pour effectuer un vol dans l'espace avec la compagnie Virgin Galactic, à 250 000 dollars par personne. Pour quelques minutes en apesanteur.

Rien n'indique avec certitude que le vol sera réellement spatial se déroulant hors atmosphère et que l'engin sera réellement considéré comme un objet spatial. Dans certains cas, ce sera un avion spatial. On utilise parfois un mixte, un avion porteur qui tracte une fusée - avion. Le retour à terre se faisant en vol plané, à grande vitesse, le véhicule pouvant être réutilisé. Il n'est cependant pas certain que l'engin corresponde à la définition de l'aéronef donnée par le code des transports : est-il capable de s'élever dans les airs ? Est-il capable de circuler dans les airs ? Il correspond moins encore à la définition de l'annexe à la convention de Chicago ou à celles relevées dans les règlements européens. L'engin ne prend pas support dans l'atmosphère à partir d'une réaction de l'air contre la surface de la terre, il ne se soutient pas dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre. Certains parlent de vol commercial balistique. L'engin, dans la pratique, ne reçoit pas de certificat de navigabilité, mais une licence ou un

laissez- passer exceptionnel. Sur la situation aux États-Unis, voir Claire Jolly, RFDA 2008.15.
Les études signalent le coût du tourisme spatial. Le candidat se doit d'être doté d'une bonne santé pour subir les accélérations. Les américains désignent le passager comme le SPACEFLIGHT participant.

(La presse a fait état d'un accident mortel concernant lors d'essais un vaisseau spatial Chevalier blanc 2 construit par Virgin Galactic du milliardaire Richard Brandon Branson ayant décollé le 31 octobre 2014 du désert de Mojave en Californie, l'accident ayant eu lieu peu après la séparation du vaisseau de son véhicule de lancement, l'avion qui avait transporté la navette a atterri correctement) (La navette aurait éclaté en vol, il s'agirait d'une défaillance structurelle de l'appareil)

Le régime de la responsabilité de l'opérateur de vols spatiaux habités est incertain.
Il y a incertitude pour déterminer si l'engin utilisé par le voyageur est un aéronef, un objet spatial ou un engin de nature indéterminée.

On ne sait pas très bien si le stade ultime de la poussée amènera à sortir de l'atmosphère.

L'opération n'est pas un transport classique, c'est une opération qui ne tend pas à déplacer un passager pour se rendre d'un point à un autre (ou un vol local sans escale avec retour à la case départ), il s'agit d'un déplacement ayant une composante ludique dominante.

Certains suggèrent un sectionnement de l'opération : il y aurait transport aérien dans la phase de passage dans l'atmosphère, et opération spatiale pour la phase spatiale extra atmosphérique. La phase aérienne obéirait à la CM, (l'application de la CM suppose cependant la conclusion d'un contrat de transport donnant lieu à un transport international entre deux points relevant de deux États différents, la condition d'internationalité ne sera la plupart du temps pas remplie, le passager décollant d'un État comme les États-Unis pour y revenir à son retour). La phase spatiale relevant d'une opération spatiale interdirait à la victime d'agir en responsabilité contre l'opérateur spatial, cf. article 20 de loi du 3 juin 2008.

On peut également faire appel à la règle de l'accessoire, la phase spatiale est brève, elle est certes la finalité de l'expédition, mais le transport par air est le principal. On retiendrait ainsi une qualification unique.

On peut tenter un rapprochement analogique avec la jurisprudence refusant l'application de la CV aux vols de voltige. L'aléa chasse la responsabilité sans faute. Il n'y aurait place que pour une responsabilité pour faute grave et caractérisée de l'opérateur.

Le vol suborbital devrait en droit de la responsabilité civile relever de la convention conclue entre l'opérateur et le passager demandeur d'émotions fortes. L'État de lancement peut imposer un contrat type.

II. Les vols spatiaux proprement dits

On cite le vol opéré par Dennis Tito qui a séjourné en 2001 dans la station spatiale internationale.
La navigation dans le cosmos est alors incontestable.

Emmanuel Putman, De la personnalité du vaisseau spatial. Petit essai de science-fiction juridique, Mélanges Christian Scapel, p. 317

Jean Marie de Poulpique, Le statut du voyageur spatial privé, ou tourisme spatial, in ouvrage collectif, avant-propos Jean Christophe Gaven, Variations juridiques sur le thème du voyage, Presses de l'Université de Toulouse I Capitole, avril 2015

Les États-Unis soumettent le tourisme spatial au régime des opérations de lancement. Le participant à un vol dans l'espace est informé des risques de l'entreprise aventureuse.

Le contrat proprement dit

L'auteur du déplacement

On supposera qu'il est habilité par l'autorité publique à réaliser de tels vols spatiaux.

Le bénéficiaire du vol spatial

On suppose que le candidat au voyage doit présenter certaines caractéristiques physiques et sportives et qu'il doive se plier à des épreuves préparatoires d'entraînement. Il sera informé du caractère aventureux de l'opération envisagée.

On dispute pour savoir si le touriste spatial se voit qualifier d'astronaute.

Si l'astronaute est au sens étymologique du terme un marinier ou un matelot de l'espace, le passager ne l'est pas ; il n'est pas membre de l'équipage, il ne contribue en rien à la manœuvre, il ne contribue en rien au progrès scientifique, il n'est pas un envoyé de l'humanité, il est un homme riche qui se veut amateur d'émotions fortes et du plaisir de voguer dans l'espace, il entend l'évoquer jusqu'à la fin de ses jours.

Il s'agit en réalité de savoir si le passager participe des avantages reconnus à l'astronaute par les conventions internationales en cas de détresse ou d'atterrissage sur un territoire étranger (article V du traité du 27 janvier 1967 ; accord sur le sauvetage des astronautes du 22 avril 1968, qui envisage dès l'article 1^o l'équipage d'un engin spatial qui serait victime d'un accident). L'intérêt est assez mince, d'autant que dans de telles hypothèses le sort du passager ne peut être dissocié de celui de l'équipage. Le droit commun, écrit ou non, implique qu'il convient de secourir une personne en péril ou de ne pas maltraiter un être descendu du ciel. Ce ne sont que des barbares qui se comporteraient différemment. Lors de la rédaction déjà ancienne des accords internationaux, l'existence du passager n'était pas envisagée. Il n'en relève pas d'eux. Même s'il n'est pas stricto sensu un astronaute visé par les conventions internationales, le passager spatial doit être traité avec humanité.

M. de Poulpiquet dans l'article précité se prononce en faveur de l'assimilation du passager à l'astronaute, p. 328.

La durée du vol

Le prix

Le versement préalable d'un acompte plusieurs mois à l'avance

Un japonais demandait réparation, il avait versé 21 millions de dollars pour bénéficier d'un vol dans la station spatiale internationale. Il n'a pas pu l'effectuer ultérieurement, on a jugé qu'il ne remplissait les conditions médicales, RFDA 2009.266

La responsabilité de l'auteur du déplacement en cas de décès du passager.

Un tel déplacement revêt un caractère aléatoire très prononcé.

La loi de certains États américains impose le principe, sauf faute lourde, de la renonciation à recours contre l'opérateur spatial.

On peut penser que le contrat, s'il était soumis à la loi française du moment que l'opérateur est français et qu'il détient un engin de transport spatial immatriculé sur le registre tenu par le CNES, relèverait de la liberté contractuelle et contiendrait une clause de non-responsabilité de l'opérateur.

On ne devrait alors admettre la responsabilité du "transporteur" qu'à raison de sa faute lourde ou de son dol.

Des prises d'assurance seraient probablement imposées, assurance responsabilité civile du côté de l'opérateur et assurance sur la vie du côté du voyageur.

Section II. L'acheminement du fret depuis la Terre

Le transport de marchandises depuis la Terre jusqu'à la station spatiale internationale

La presse a relaté en mai 2012 la mission d'un engin Dragon armé/ exploité par une société privée Space X travaillant pour le compte de la NASA. Cet engin avait décollé le 22 mai grâce à une fusée Falcon de Cap Canaveral et a amarré 3 jours plus tard à la station spatiale internationale à laquelle il a livré plusieurs tonnes de fret. Il est revenu ensuite sur terre.

Une dépêche de mai 2014 signale l'existence de 12 missions commanditées par la NASA pour 1,6 milliard de dollars à la société Space X pour acheminer du fret à la station spatiale internationale. Trois ont déjà été effectuées.

La même dépêche du Monde et de l'AFP du 30 mai 2014 signale l'existence d'un contrat de ravitaillement de l'ISS pour 1,9 milliard de dollars conclu avec Orbital Sciences Corporation, doté de la capsule Cygnus, la première livraison devant être effectuée en janvier 201

Chapitre III. Les assurances spatiales

Il s'agit d'un marché très spécifique. Le calcul des primes est délicat à déterminer, à raison de la difficulté d'évaluation du risque de sinistralité. L'assureur dispose de l'information qui lui est donnée par l'assuré et ses cocontractants. Les primes sont élevées. Une quarantaine d'assureurs spécialisés interviennent en ce domaine très particulier. La concurrence s'est exacerbée. On pratique souvent la coassurance. Les assureurs ont souvent recours à la réassurance. Les contrats sont en général placés par les courtiers d'assurance comme Marsh. Marché concurrentiel. Ariespace fournit des services d'assurance spatiale à ses clients par l'intermédiaire de sa filiale à 100 %, S3R. Les assureurs, désireux de connaître les risques, disposent d'ingénieurs familiers de l'industrie spatiale. Ils veulent accéder à un certain nombre de données d'ordre technique, il y a des obstacles, en particulier du côté des États-Unis qui interdisent sauf autorisation du département d'État de communiquer un certain nombre d'éléments secrets ou réservés quand tout ou partie du matériel est sous contrôle de l'autorité américaine.

Quels sont les clients de l'assureur ? L'opérateur du lanceur et le propriétaire de l'objet spatial, le fabricant, les équipementiers, l'opérateur, les utilisateurs ... du satellite. Services annexes : l'agence de lancement, les réseaux de poursuite, les sociétés de service qui testent les satellites au sol, les centres de contrôle.

On ne saurait trop insister sur le rôle déterminant de l'assurance à raison des dispositions légales ou conventionnelles interdisant au client de se retourner contre l'opérateur du lancement ou contre les fournisseurs. Les utilisateurs sont ainsi portés à s'assurer contre leurs propres dommages.

Il y a des polices standardisées, mais on adapte toujours la police à la mission et aux performances attendues de l'objet spatial.

Cécile Gaubert, Économie-finances-assurances, Bilan de l'assurance spatiale année 2017, RFDA 2018.29-39

SECTION I. ASSURANCES DE DOMMAGES

On relève principalement la présence en matière spatiale d'assurances de dommages : soit des assurances de biens qui risquent d'être endommagés, soit des assurances de responsabilité civile souscrites par ceux qui craignent de voir leur responsabilité civile être mise en cause par un tiers.

§ I. Assurances de choses

Le risque couvert concerne la perte ou la destruction des objets spatiaux.

Cédric Wells, Les spécificités des contrats d'assurances d'objets spatiaux, Colloque du 3 octobre 2007, CREDIMI, Pedone, p. 51

Cécile Gaubert et Sylvain Devouge, Risques et assurances de responsabilité civile spatiale, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, éditions Pedone, 2014, p. 201

Loubeyre et Wells, ITAR : incidences juridique et opérationnelles pour les assureurs de risques spatiaux, in Pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, Pedone, 2014, p. 297

Les preneurs d'assurance

Les lanceurs, les satellites, les objets spatiaux sont des choses fragiles au fonctionnement parfois intermittent. Le lanceur ou l'opérateur de satellite peut prendre une assurance le garantissant contre les dégradations que connaîtrait le lanceur ou le satellite, qui est un bien d'une valeur considérable. Il y a donc des assureurs qui pratiquent l'assurance de dommages aux satellites.

Le montant des primes, même s'il a tendance à baisser, est élevé. Il faut compter pour un lancement ou pour une assurance vie en orbite un montant annuel de 600 millions de dollars.

Certaines années sont caractérisées par un tout petit nombre de sinistres. Les assureurs dégagent des profits. La situation est plus risquée si une année noire survient.

Le propriétaire de l'objet spatial a souvent recours au crédit pour financer le programme spatial, il est débiteur d'organismes bancaires. Les financiers surveillent de très près le recours à l'assurance par l'emprunteur. On prévoit en cas de sinistre la délégation de l'indemnité à l'organisme bancaire créancier de l'assuré. En cas de perte du satellite, il est convenu que l'indemnité sera versée entre les mains du prêteur de sommes d'argent qui a financé l'achat de l'objet spatial. Le financier est parfois désigné comme assuré additionnel.

Polices types. Police type élaborée dans le cadre de la fédération française des sociétés d'assurance. Devoir pour l'assuré de minimiser le dommage, il découle de l'obligation d'exécuter le contrat de bonne foi. L'assuré doit faire tous les efforts les plus raisonnables pour éviter les perturbations. C'est un principe relevant de la *lex mercatoria*.

La situation a presque toujours un caractère international.

La détermination de la loi nationale applicable au contrat et au sinistre.

Les parties ont, en matière de grands risques, le libre choix de la loi contractuelle, art. L. 111-6 c. assurances.

On choisit souvent comme droit applicable la loi du domicile de l'assuré, qu'il soit constructeur ou opérateur.

L'assuré ne peut prétendre à une indemnisation que si un incident survient pendant la période de garantie, un court-circuit, une panne, une fuite de carburant.

Il est possible que le client s'adresse dans le temps à des assureurs différents.

On peut lire sur cette question importante et fort technique les savantes explications figurant dans l'article de Mesdames Anne-Sophie Branger et Caroline Derache, L'application de la garantie dans le temps en matière spatiale, RFDA 2012, p. 369.

Le contrat précise la valeur assurée.

Ces assurances sont en général souscrites « tous risques sauf ». Ce qui signifie que les pertes et dommages affectant le satellite sont couvertes, sauf si la police contient une exclusion.

i. Pré-lancement

La garantie pré-lancement couvre les dommages subis par le lanceur ou le satellite sur le site de fabrication et depuis la sortie du site industriel jusqu'au moment de la mise à feu - le bien est à terre - AIT assemblage, intégration, tests - on parle d'assurance sol - la couverture cesse au moment de l'allumage intentionnel du 1^o étage du lanceur.

[Assurance prise par le client contre le risque de retard dans le lancement.

Voir l'espèce citée dans l'article de M. Alexis Mourre, in *Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI^e siècle*, n^o 30, p.210. L'assureur refuse de couvrir le risque, prétendant que la cause du retard ne résultait pas du court-circuit relevé pendant les tests, mais d'une décision de l'autorité publique ayant ordonné la suspension des programmes de tir au titre d'un accident ultérieur survenu à une entreprise tierce entre la date du dommage et la date qui avait été prévue pour le lancement. Le client n'était pas assuré contre le risque politique. Le litige a donné à un arbitrage devant la CCI. La sentence de 2003 n'a pas été publiée.]

[Madame Ravillon, *Revue Jurisprudence Commerciale*, 2013.287, fait état d'une sentence arbitrale publiée au CLUNET, 2006.1443, note Silva Romero. Il s'agit de faits voisins, à moins qu'il s'agisse de la même espèce. Le conflit opposait l'assureur à l'assuré quant à l'existence ou non de la garantie d'assurance. L'ordinateur de bord du satellite avait été

endommagé, de telle sorte qu'un retard de 9 mois s'était produit dans le lancement effectif. L'assuré demandait à faire jouer la garantie, le satellite avait été endommagé, ce risque était pris en considération par la police. L'assureur répliquait que la cause du préjudice résidait dans la suspension du programme de lancement et que ce risque n'était pas couvert par la police. La sentence décide que la cause prépondérante du préjudice était l'endommagement du satellite et non la première ou la seconde suspension du programme de lancement.]

(Com. 8 novembre 2011, n° 10-23354 : transport maritime d'Anvers jusqu'en Guyane de tubes destinés à contenir de l'hélium, le chargeur est Air Liquide spatial Guyane ; avaries, lors du chargement à Anvers ; l'assurance avait été prise par le transporteur maritime)

ii. L'assurance lancement

Une quarantaine de lancements commerciaux chaque année dans le monde.

La possibilité de l'échec du lancement doit être envisagée. L'échec se produirait 8 fois sur cent.

Les assureurs proposent donc la Garantie lancement, Launch Insurance, Launch Risk Guarantee : elle concerne ce que la loi du 3 juin 2008 appelle la phase de lancement : le risque pris en considération, ce sont les dommages subis par le satellite.

À partir de quel moment ?

Au moment où le lanceur quitte le sol ; au moment de l'allumage, ce qui permet de garantir un tir avorté ; ou au moment où le lancement est devenu irréversible.

La garantie lancement cesse une fois que le satellite est positionné sur son orbite et la période d'essai terminée.

La clause No Loss, return premium, contenue dans la police lancement permet à l'assuré de recouvrer une partie de la prime, si aucune perte n'était apparue, si les tests sont concluants ; c'est une récompense résultant du bon fonctionnement du satellite.

La pratique distingue entre

- l'échec partiel (le satellite voit sa capacité opérationnelle réduite) (l'indemnité à payer par l'assureur est calculée compte tenu du quantum de perte),

- l'échec réputé total (la capacité ou la durée de vie du satellite est réduite de 75 % compte tenu de la description des spécifications techniques) (la valeur assurée est payée intégralement à 100 %) ;

- l'échec total du lancement (le satellite monté sur le lanceur est détruit ou il est perdu pendant le vol du lanceur, ou la séparation du satellite par rapport au lanceur ne peut pas être effectuée).

C'est la police qui indique à quel type de perte le contrat fait référence.

Le montant de la prime n'est pas le même, selon que le lancement doit se faire selon des techniques éprouvées ou selon des techniques encore mal connues.

Le terme de la garantie : la recette en orbite : le satellite est séparé du lanceur. La couverture prend fin au moment de la recette en vol de la charge utile, quand le client accepte le satellite. La recette intervient communément dans les 180 jours qui suivent le lancement.

iii. La police vie en orbite

In-Orbit Insurance

Un satellite de télécommunications peut avoir de 12 à 15 ans de vie. Cette assurance concerne la phase de maîtrise. On connaît les contraintes de la navigation dans l'espace : l'objet spatial se trouve dans un environnement agressif, il est en état d'état d'apesanteur, il peut être endommagé par des météorites, il existe des risques de collision, il y a l'effet des radiations solaires et des radiations cosmiques, il y a éventuellement la nécessité de ré positionnement. Des problèmes thermiques et électriques peuvent surgir. Les composants placés à bord sont souvent dupliqués. On peut relever des courts circuits, des pannes électriques, des fuites de carburant qui surviennent pendant la période de garantie, alors que les

dommages ne seront ressentis qu'après la fin de la période de garantie.

Si l'origine de l'incident est déterminée, en particulier grâce aux relevés télémétriques, l'assuré doit faire en sorte d'effectuer les modifications correctives et réparatrices pour réduire les effets de la panne. L'assuré se comporte comme s'il n'était pas assuré.

Si une anomalie significative se présente, elle doit être signalée à l'assureur. En cas de perte, l'assuré fait une déclaration formelle de sinistre. On procède à une enquête qui peut durer plusieurs semaines.

Le contrat est en général conclu pour un an. Il l'est parfois sur une base pluriannuelle, une fois terminée la première année du satellite en orbite, car les anomalies se révèlent souvent la première année d'exploitation de l'objet spatial.

Les polices distinguent la perte totale, la perte réputée totale, la perte partielle. Les problèmes de preuve se posent.

Les polices ne prennent pas en charge habituellement les risques d'interférence et de brouillage, idem pour le dysfonctionnement des signaux émis.

Il faut une perte pendant la période de garantie. Il y a perte, si le signal s'interrompt de façon répétée si bien que l'utilisation du satellite ou d'un transpondeur n'est pas envisageable, ou bien si on constate une perte intermittente de manière permanente.

[Ex. une police portant sur les satellites Westar prévoyait un risque spécifique de dysfonctionnement du satellite, elle obligeait les assureurs à indemniser l'assuré en cas de perte de carburant du satellite entraînant une réduction de sa durée de vie opérationnelle, citée par Alexis Mourre, précité, p. 213 note 31. Le carburant dit ergol permet le maintien du satellite sur son orbite et interdit sa dérive]

Il existe souvent un décalage dans le temps entre la cause de l'incident, sa survenance et l'apparition de ses effets. On ne détecte pas toujours l'anomalie immédiatement, l'anomalie est révélée par des relevés télémétriques qu'il faut interpréter. Compte tenu de l'anomalie, on peut calculer le terme de vie de l'objet. L'assuré peut alors décider de remplacer le satellite endommagé et demander le règlement anticipé de la réduction de capacité opérationnelle du satellite.

La détermination de la durée dans le temps et du montant de la garantie. Un an par exemple. À concurrence de 500 millions d'euros.

Le propriétaire du satellite a pris à sa charge une dépense importante : il doit assurer le coût de la construction, le coût du lancement et de l'assurance.

Le sinistre survient, il faut évaluer le montant de l'indemnité d'assurance que devra payer l'assureur.

La police peut adopter une couverture correspondant au principe indemnitaire classique : l'indemnité due correspond au préjudice subi, l'assuré établissant le montant du dommage.

Ou bien on adopte dans la police une couverture Valeur agréée. Comme pour l'assurance des objets d'art. Le principe indemnitaire demeure, mais c'est à l'assureur d'établir que le dommage est moindre.

Dans la valeur, on peut comprendre le coût du satellite, le coût du service de lancement, le coût de la prime d'assurance, la prime d'assurance pour le lancement ultérieur.

Assurance schémas d'intéressement

Garantie pertes de revenus. Il y a des pertes financières subies par le propriétaire exploitant du satellite que le recours à l'assurance peut compenser : les intérêts intercalaires d'emprunt, les pertes de revenus et d'exploitation.

La présence d'une franchise est fréquente, l'assuré conserve une partie du dommage à sa charge.

Il est possible que l'assuré obtienne une réparation totale, alors que le satellite conserve une valeur marchande résiduelle, les assureurs ont alors accès à des droits de sauvetage.

Assurances de satellites de télédétection.

Le bon fonctionnement est apprécié en relation avec les capacités de prises de vue, de la qualité des images. La perte réputée totale est plus facilement atteinte : lorsque les données sont inutilisables.

Comme l'assuré, victime du sinistre, ne peut légalement agir ou a renoncé à agir contre de ses contractants auteurs éventuels de défaut, l'assureur en indemnisant ne bénéficie pas de recours subrogatoire, à moins d'établir la faute gravissime de l'auteur du dommage.

§ II. Les assurances responsabilité civile spatiale

L'assurance responsabilité civile spatiale. La responsabilité civile engins spatiaux.

Les professionnels du spatial sont susceptibles d'engager leur responsabilité envers les tiers. En particulier l'opérateur spatial, celui qui fait une opération spatiale, celui qui lance un objet dans l'espace, celui qui assure la maîtrise d'un objet spatial pendant son séjour dans l'espace, voire lors de son retour sur terre, risque d'engager sa responsabilité à l'égard des tiers, si un dommage survient à un tiers du fait de l'opération spatiale, cf. art. 13 L. juin 2008.

On songe à la responsabilité du fait des débris spatiaux, même si on se signale en ce domaine aucun sinistre majeur. Les difficultés de preuve sont grandes en ce domaine pour engager la responsabilité de l'assuré (qui est l'opérateur ? Est-il coupable de faute ?)

[En principe, on sait que la loi française interdit d'exercer des recours entre coparticipants à l'opération spatiale à raison des stipulations conventionnelles et des dispositions légales, le participant ne peut pas agir en responsabilité contre son cocontractant ou assimilé, le mécanisme de la responsabilité civile est mis à l'écart, cette exclusion vaut par ricochet pour le jeu de l'assurance responsabilité civile]

Sophie Moysan, La responsabilité civile produits des équipementiers spatiaux, in Droit de l'espace, Gestion et partage des risques, colloque 3 octobre 2007, direction L. Ravillon, Pedone, p. 37

Ce type d'assurances est en fait pratiqué par les assureurs de l'aéronautique, il s'agit d'un petit sous - marché des assurances aéronautiques.

Le code des assurances contient, au titre VII du livre I^o, un chapitre VI intitulé Assurances de responsabilité civile relative à une opération spatiale. L'art. L. 176-1 soumet les contrats d'assurance ayant pour objet de garantir la responsabilité civile relative à une opération spatiale à plusieurs dispositions du code des assurances ainsi qu'à des dispositions spécifiques.

Les contractants bénéficient d'une ample liberté contractuelle.

Le contrat d'assurance s'inscrit dans la durée, c'est un contrat à exécution successive. L'assureur n'accorde pas sa garantie de façon intemporelle, il faut qu'il y ait un lien d'ordre temporel entre la garantie et l'événement pour lequel celle-ci est appelée par une personne entendant en bénéficiaire. Il faut qu'il y ait un sinistre pour que la garantie puisse être appelée. Il faut que le sinistre soit survenu à un moment où la garantie apportée par le contrat d'assurance jouait. Le sinistre est caractérisé par des éléments variés qui se réalisent dans le temps et qui ne sont pas forcément simultanés : il y a un décalage dans le temps entre un fait qui est à l'origine du dommage, l'apparition du dommage, la réclamation de la garantie.

Pour que la victime puisse obtenir satisfaction et bénéficie de la garantie, il faut que l'un de ces événements, déterminé par le contrat, entre dans le champ d'application de la garantie. C'est cet événement qui déclenche la garantie.

C'est le contrat d'assurance qui précise quel est l'élément du sinistre qui est pris en considération, article L.176-2.

Voir l'article précité d'A.M. Brange et de C. Derache, RFDA 2012.369.

[L'assureur n'est tenu que, si à la suite d'un événement prévu au contrat, une réclamation est faite à l'assuré par le tiers lésé ou le cas échéant par l'État en application de l'article 14 de la loi du 3 juin 2008. C'est ce que décide l'article L.176-5 du code des assurances.]

La clause « base réclamation » correspond à la pratique générale, c'est le critère du sinistre. La réclamation émanant du tiers lésé doit avoir lieu entre la prise d'effet du contrat et sa perte d'effet. Elle doit intervenir avant la résiliation de la police.

« La garantie déclenchée par la réclamation couvre l'assuré contre les conséquences pécuniaires des sinistres,

Dès lors que le fait dommageable est antérieur à la date de résiliation (ou d'expiration) de la garantie et

Que la 1^o réclamation est adressée à l'assuré ou à son assureur entre la prise d'effet initiale de la garantie et l'expiration

d'un délai subséquent à sa date de résiliation ou d'expiration mentionné par le contrat, Quelle que soit la date des autres éléments constitutifs des sinistres », Article L. 124-5 alinéa 4.

Avantage de la formule : la réclamation peut être émise bien après la réalisation du fait dommageable ou la révélation du dommage.

Les dames auteurs de l'article précité indiquent que le contrat pourrait adopter comme fait déclencheur de la garantie la clause base « fait dommageable ». La garantie, dans ce cas, est déclenchée par la survenance du fait dommageable entre la prise d'effet de la garantie et la date de résiliation ou d'expiration, art. L. 124-5.

Le fait dommageable est l'événement qui constitue la cause génératrice du dommage.

L'avantage de cette clause, c'est que la garantie joue du moment que le fait dommageable survient alors que le contrat est en cours, même si la réclamation est effectuée à une époque où le contrat a pris fin.

La faiblesse de la formule, c'est l'incertitude de la notion et l'obligation qu'il y a de déterminer le fait qui a généré le dommage. Le fait dommageable peut être également très antérieur dans le temps de la révélation du dommage.

La police peut éventuellement retenir la clause « base dommage ». Cette clause est désormais licite.

Certaines polices peuvent, à l'imitation de la pratique anglaise, retenir comme facteur de déclenchement de la garantie la clause « base occurrence ». L'occurrence est l'événement accidentel.

La garantie joue du moment que le contrat d'assurance est en cours lors de l'occurrence, même si la réclamation s'élève, le contrat expiré.

La loi impose à l'opérateur spatial une assurance obligatoire dommages causés aux tiers, art. 6 L. 3 juin 2008.

On entend par garanties financières requises l'engagement écrit d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurance, d'une caution personnelle et solidaire, d'une garantie à première demande ou d'actifs liquidables, art. 16 du décret du 9 juin 2009.

Le ministre de l'espace et celui du budget peuvent dispenser l'opérateur pour une durée limitée de cette obligation de présenter des garanties, s'il y a une impossibilité, compte tenu de l'état du marché de l'assurance, art. 17 du décret.

L'art. 18 prévoit que le ministre de l'espace peut dispenser l'opérateur de l'obligation prévue au I de l'art. 6 si l'opération consiste dans le maintien à poste d'un satellite sur l'orbite géostationnaire pendant une durée déterminée.

La déclaration de certains gouvernements européens relative à l'exploitation des lanceurs Ariane, Vega et Soyouz, du 30 mars 2007 prévoit, § III, 1, k, que le fournisseur de services de lancement s'engage à souscrire les assurances nécessaires ou autre garantie équivalente pour couvrir les responsabilités visées aux § 3.1 h, i et j – dans la limite de 60 M d'euros – ainsi que les autres responsabilités et risques découlant de la conduite des activités prévues par les arrangements mentionnés au présent § III.1. Les modalités de cette assurance ou autre garantie seront définies en accord avec l'agence spatiale européenne et le gouvernement français.

La police de responsabilité civile produits est souscrite pour combattre le risque d'un défaut dans un produit spatial, elle est souscrite par les fabricants de pièces au cas où leur responsabilité serait recherchée au titre de dommages causés par des défauts des produits livrés.

On sait qu'en principe du fait des clauses de non recours cette responsabilité ne peut pas être normalement engagée entre participants de la filière construction ou de la filière lancement.

Restent les tiers, mais en principe la responsabilité est centralisée à leur égard sur la tête de l'opérateur spatial.

Le contentieux. Arbitrage interne. Arbitrage international.

Voir Paris, 10 mai 2007, Gaz. Pal. 13-17 juillet 2007 p.44 (litige entre la caisse centrale de réassurance et Arianespace, recours en annulation introduite en octobre 2005 contre une sentence arbitrale rendue en juillet 2005 à Paris, le contrat de réassurance concernait une activité qui n'était pas exclusivement française)

Section II. ASSURANCES DE PERSONNES

On songe à la prise d'assurance pour garantir la vie des astronautes et des passagers des vols suborbitaux et des vols spatiaux proprement dits.

Titre II. Le travail aérien et spatial

On parle d'*aviation générale* pour désigner les opérations par laquelle on utilise un engin aérien pour un but autre que le transport commercial, ce qui englobe l'aviation d'affaires, l'aviation sportive, le travail aérien. L'aviation générale s'oppose à l'aviation du transport aérien.

On doit faire mention de la guerre aérienne, ce qui relève du droit international public, Guerre aérienne et le droit international humanitaire, sous la direction d'Anne Sophie Millet Devaille, colloque Nice de juin 2012, Pedone, avril 2015

La loi du 3 juin 2008 porte sur les opérations spatiales, comme le lancement, elle ne concerne pas les « applications spatiales », c'est à dire tout ce qui concerne l'usage qui est fait de l'objet spatial, comme l'aide à la navigation ou au positionnement ou les télécommunications.
Couston, RFDA 2008.330

Sous-Titre I. Le travail aérien

On appelle travail aérien l'exploitation d'aéronefs pour assurer des services spécialisés dans le domaine de l'agriculture, de la construction, de la photographie, de la surveillance, de l'observation, des patrouilles, de la recherche, du sauvetage, de la publicité aérienne.

Cette activité a parfois recours à des engins pilotés à distance. Un drone peut être utilisé pour porter secours à un nageur en difficulté. La SNCF utilise des drones pour observer et traquer les voleurs de câbles. Pour photographier et déterminer l'état des bâtiments.

L'arrêté du 9 février 2015, art.1° lettre d, parle d'exploitation spécialisée pour désigner toute exploitation à des fins autres que le transport aérien commercial consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles et la publicité aérienne. Le titre III de cet arrêté a pour intitulé, exploitations spécialisées.

De telles exploitations ne relèvent pas du transport commercial classique, elles ne sont pas ordinairement placées sous le signe de la gratuité, l'entreprise qui pratique un lâchage d'engrais en Camargue sur une rizière se fait rémunérer, idem en ce qui concerne l'entreprise qui fait évoluer un petit avion accompagné d'un message publicitaire, ces entreprises sont toutefois soumises à une réglementation spécifique de source européenne et de source interne.

Il existe toute une réglementation complexe, européenne ou nationale, destinée à assurer la sécurité de ces opérations, avec des dispositions de principe et des tempéraments.

Le règlement n° 965/2012 modifié dans son article 2 donne une définition de l'« exploitation spécialisée » au sens de ce règlement : il s'agit de toute exploitation à des fins autres que le transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles et la publicité aérienne.

Les exploitants ne sont pas tenus d'obtenir une certification en tant que transporteurs aériens commerciaux, ce qu'ils ne sont pas [il peut y avoir cependant des personnes ou des marchandises à bord pour l'exécution de la mission, mais le transport n'est pas commercial.]

Le règlement n° 965/2012, dans son article 1°, § 3, indique qu'il établit des règles détaillées relatives aux conditions et procédures applicables à la déclaration effectuée par les exploitants pour l'exploitation spécialisée commerciale d'avions, d'hélicoptères ou l'exploitation d'aéronefs complexes à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, attestant qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs, et à la surveillance de ces exploitants.

Le point SPO.GEN.005 c) 1) de l'annexe VIII, partie SPO, du règlement n° 965/2012 admet, sous conditions, la possibilité pour une rémunération lors de vols de manifestation aérienne ou de compétition n'utilisant pas des aéronefs motorisés complexes], mais ils sont soumis à une obligation de **déclaration** auprès de l'autorité compétente du pays de résidence ou du principal établissement, qui s'assure que cette déclaration contient toutes les informations requises par la partie ORO. ORO.DEC 100, annexe III. L'autorité accuse réception. Il y a un formulaire type en annexe.

Le règlement 2018/1139 consacre l'article 30 aux exploitants d'aéronefs. Il peut être demandé aux exploitants d'aéronefs établis dans l'UE de déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs en conformité avec les actes d'exécution – ou d'être titulaires d'un certificat. Il est tenu compte de l'activité concernée et des risques qui y sont liés.

Les exploitants n'exploitent un avion, un hélicoptère, à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux dispositions des annexes III et VIII. Art. 5 § 6 du règlement n° 965/2012.

Il y a des dispositions concernant les vols ayant lieu avant, pendant ou immédiatement après des exploitations spécialisées, et qui sont directement liés à ces exploitations : ces vols sont effectués selon le cas conformément aux paragraphes 3, 4 et 6.

Le nombre de personnes se trouvant à bord de l'aéronef est limité à 6, les membres de l'équipage non compris. Cette

limitation ne joue pas pour les opérations de parachutage.
Art. 5 § 7.

La réglementation européenne connaît l'« exploitation spécialisée commerciale à haut risque » : l'exploitation est effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers risque d'être compromise en cas d'urgence ou bien elle fait courir un risque important (en particulier aux tiers au sol) en raison de sa nature particulière et l'environnement local, voir article 2 alinéa 1 chiffre 8 règlement n° 965/2012 (version R. n° 379/2014 du 7 avril 2014). Cette exploitation est soumise à autorisation, voir l'annexe I modifiée version du règlement n° 379/2014 du 7 avril 2014 modifiant le règlement n° 965/2012, section I bis, ARO.OPS.150. ORO.SPO.110 Article 18 de l'arrêté du 9 février 2015.

Le règlement n° 800/2013 du 14 août 2013 (modifiant le règlement n° 965/2013) contient des dispositions propres à l'exploitation d'avions, hélicoptères, ballons et planeurs à des fins non commerciales. Il n'y a pas alors de transport de personnes de fret ou de courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, il n'y a pas de CAT. La législation nationale est maintenue pour les autres opérations aériennes, y compris l'exploitation d'aéronefs affectés à des tâches ou des services spécialisés, art. 1° § 4 du règlement modifié. Un programme de surveillance existe pour les organismes qui déclarent leur activité à l'autorité : audits, inspections, inspections au sol, inspections inopinées.

Exploitation d'avions et hélicoptères à motorisation complexe, à des fins non commerciales : les exploitants déclarent qu'ils ont les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées à de tels aéronefs, ils exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions des annexes III et VI. Les exploitants fournissent à l'autorité les informations pertinentes avant de commencer l'exploitation des aéronefs. Ils maintiennent la conformité.

Exploitation d'avions et d'hélicoptères à motorisation non complexe. Fins non commerciales. Les exploitants exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII. Règlement n° 965/2012, article 5 § 4.

Il existe une dérogation de telle sorte qu'il y a maintien des conditions résultant de la loi nationale : exploitation d'avions à motorisation non complexe à des fins non commerciales dans un espace aérien désigné, sur des routes, ou pour une navigation fondée sur les performances. Article 6 § 7 du règlement modifié.

L'arrêté du 9 février 2015 relatif à l'application du règlement n° 965/2012 modifié contient des dispositions concernant les opérations non commerciales, les exploitants utilisant des aéronefs à motorisation complexes et non complexes. Exploitation d'avions et d'hélicoptères à motorisation non complexes et exploitation des multi turbopropulseurs légers exploités en exploitation spécialisée non commerciale : les annexes V et VII du règlement n° 965/2012 sont applicables à compter du 25 août 2016.

Exploitation d'aéronefs à motorisation complexes. Exploitation d'avions et d'hélicoptères à motorisation non complexes et exploitation des multi turbopropulseurs légers, utilisés en exploitation spécialisée commerciale. Application des annexes III, V et VIII du règlement n° 965/2012. L'exploitant informe le ministre de ses activités.

L'arrêté du 19 décembre 2013 dispense les ballons libres de document de navigabilité. Sont visés par cet arrêté publié au JO du 4 mars 2014 les ballons libres non habités, mis en œuvre à des fins de recherche, d'expérience ou à des fins scientifiques. Leur masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg, ou ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité.

Maintien de la législation nationale pour la limitation du temps de vol, art. 8 § 4 du règlement n° 965/2012

L'arrêté du 24 juillet 1991 est relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, modifié par l'arrêté du 25 octobre 2017.

Si la déclaration ne contient pas les informations requises ou si elle révèle un défaut de conformité, l'autorité le signale. Elle peut ordonner une inspection et prendre des mesures autoritaires.

La réglementation prévoit la délivrance d'agrément spécifiques, en ce qui concerne les exploitations à des fins non commerciales.

On indique le type d'exploitations spécialisées : agriculture, construction, photographie, levés topographiques, observation de patrouille, publicité aérienne.

On indique par exemple comme agrément spécifique : marchandises dangereuses, LVO, RVSM, RNP, MNPS.

Instruction aérienne

Vols de démonstration

Vols d'observation

Lutte contre les incendies. Détection de bancs de thon en Méditerranée

Photographie aérienne

Les vols d'observation peuvent donner lieu à des prises de vue.

Des personnes se trouvant à bord d'un aéronef peuvent être appelées à prendre des clichés, ou du sol, ou de l'espace, nuages, autres appareils navigant ... ces clichés peuvent être pris depuis un ballon ou un engin piloté à distance, opérant éventuellement pour le compte de la puissance publique.

La première photo aérienne a été prise en 1860 depuis une montgolfière survolant Boston.

Les photographes peuvent être des amateurs, ils peuvent être des professionnels.

Le photographe professionnel est-il un navigant professionnel de l'aéronautique civile ?

Il existait la licence de photographe navigant professionnel qui était obligatoire.

Réforme opérée par l'art. 8, 3°, de l'ordonnance du 17 décembre 2015. La figure du photographe navigant professionnel semble disparaître pour le futur.

Il ressort de l'article 21, I, al. 2, de l'ordonnance du 17 décembre 2015 portant simplification que le régime antérieur est toutefois maintenu pour les titulaires d'une licence de photographe navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours de validité au 1° janvier 2016, ils conservent la qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile. Le statut antérieur est maintenu pour les titulaires de la licence au 1° janvier 2016.

La prise de vues depuis un aéronef est-elle libre ou est-elle réglementée ?

Tout dépend si le bien à photographier est un bien public ou un bien privé.

La réglementation étatique

Certaines interdictions sont prévues en législation.

Un arrêté du 1° mars 2019, JO du 3 mars 2019, donne une liste de zones du territoire interdites à la prise de vue, que ce soit par appareil photographique, cinématographique ou tout autre capteur.

L'interdiction concerne les usines nucléaires, des prisons, des sites militaires ...

Une dérogation est envisageable conformément à l'article D. 133-10, al. 2, CAC. Il convient alors de préciser l'usage pouvant être fait des images ou des enregistrements numériques couvrant la zone interdite.

Nécessité d'une autorisation en ce qui concerne les domaines nationaux

Le Conseil d'État a eu à connaître d'un contentieux élevé par le domaine de Chambord à l'encontre des Brasseries Kronenbourg ayant réalisé et utilisé en 2010 à des fins publicitaires des photographies du château de Chambord, donc pour des faits antérieurs à l'entrée en vigueur des dispositions de juillet 2016 mentionnées infra.

L'arrêt du 13 avril 2018 écarte les prétentions du domaine de Chambord, n° 397047.

Il n'y avait pas usage privatif du domaine public.

Il faut désormais tenir compte de la nouvelle disposition du code du patrimoine décidant que l'utilisation à des fins commerciales de l'image des immeubles constituant des « domaines nationaux » est soumise à autorisation. L'article L. 621-42 du code du patrimoine a été déclaré, le 2 février 2018, par le conseil constitutionnel conforme à la constitution française.

La photo aérienne au service de la lutte contre la fraude fiscale

Le sénateur Jean Louis Masson avait interrogé, QE n° 01425, JO Sénat, 5 octobre 2017, p. 3053, le gouvernement sur la licéité, ou non, du procédé par lequel une commune utilise un drone pour relever des infractions aux règles d'urbanisme ou des non déclarations de piscines pour évincer la législation sur les impôts locaux.

Le ministre de la cohésion des territoires a répondu, JO Sénat du 11 janvier 2018, page 94.

Si l'administration de la preuve est libre en matière pénale, ce principe connaît deux tempéraments : la preuve ne doit pas être recueillie par des circonstances constitutives d'une infraction, ni au mépris des principes généraux du droit, dont fait partie le respect de la vie privée.

La captation d'images par la voie des airs au moyen d'un drone survolant une propriété privée peut être considérée comme une ingérence dans la vie privée.

Le ministre cite la jurisprudence rendue en matière de captation d'images opérée par des policiers dans un lieu inaccessible depuis la voie publique, elle doit être fondée sur une disposition législative, comme l'article 706-96 CPP. À défaut, aucune intrusion ne peut être valablement effectuée en un tel lieu, Criminelle, 21 mars 2007, B. n° 89 p. 451, n° 06-89444.

[L'arrêt de 2007 concerne, en enquête préliminaire, la photographie, au téléobjectif, par des gendarmes, d'individus et de véhicules, à l'intérieur d'une propriété à usage d'habitation, non visible depuis la voie publique. Les actes de procédure sont annulés.]

La réponse ministérielle conclut : Le constat d'une infraction sur une propriété privée à l'aide d'un drone peut être considéré comme illicite dès lors que la zone contrôlée est inaccessible aux regards.

La réponse n'est pas totalement satisfaisante lorsque l'initiative de la prise de photos émane de l'autorité publique et qu'elle vise à lutter contre la fraude fiscale. L'administration fiscale dispose d'ailleurs déjà de toute une cartographie faisant état du développement des constructions immobilières ou de l'implantation des bassins de natation.

On pourrait envisager faire intervenir le président du TGI statuant sur requête pour autoriser la prise de vues.

Les enseignements du droit privé

Un particulier est-il libre de faire la photo aérienne d'un immeuble privé ou d'une personne ou d'un groupe de personnes se trouvant dans un lieu privé ?

On s'interroge sur la licéité de la reproduction de la photographie d'un immeuble privé, prise depuis un appareil aérien.

Nous avons tout d'abord l'enseignement du droit terrestre.

L'arrêt de l'assemblée plénière du 7 mai 2004 est libéral : le propriétaire d'une chose ne dispose pas d'un droit exclusif sur l'image de celle-ci, il peut toutefois s'opposer à l'utilisation de cette image lorsqu'elle lui cause un trouble anormal (non établi en l'espèce, reproduction sur un dépliant édité par un promoteur de la façade d'un hôtel particulier de Rouen)

Transposons la difficulté à la matière aérienne, lorsque l'aéronef possède à son bord des agents de l'exploitant ou des passagers effectuant des photographies des immeubles survolés.

L'objection vient immédiatement, il y a le risque d'atteinte à l'intimité de la vie privée.

Il y aurait probablement atteinte à la vie privée, si l'appareil aérien permet la réalisation de photographies de personnes prises dans leur intimité. La réponse serait donnée cas par cas, nous indique le professeur Théo Hassler.

L'exploitant de l'aéronef effectuant le survol a toujours l'obligation de ne pas porter atteinte aux prérogatives des propriétaires des immeubles situés à Terre. Il ne doit pas entraver l'exercice du droit du propriétaire. Celui-ci a le droit d'exiger d'échapper aux regards indiscrets. Cf. art. L. 6211-3 CT.

Il n'est pas certain que la solution diverge selon que la photo litigieuse est prise depuis un aéronef piloté ou d'un drone, même si avec ce dernier engin évoluant à faible altitude la précision de la photo peut être supérieure.

Un arrêté du 11 avril 2012 opère déjà une distinction entre les appareils utilisés pour le loisir et la compétition (aéro-modèles) et les engins utilisés pour des activités particulières dans un contexte professionnel.

Le contrôleur européen de la protection des données, dans son avis du 26 novembre 2014, JOUE du 11 février 2015, concernant l'utilisation des aéronefs télé pilotés porteurs de caméras, microphones, capteurs, systèmes GPS, craint que ces engins permettent une violation des droits à la vie privée et familiale interdite par l'article 8 de la convention européenne et l'article 7 de la charte des droits fondamentaux. Le code pénal français autorise la répression en ce domaine.

Ph. Lagrange, Le drone, l'éthique et le droit, Mélanges Paul Tavernier, L'homme dans la société internationale, Bruylant, p. 1333-1353

Le contentieux entre l'entreprise qui fournit le vol et l'entreprise de photographie

2° Civile, 11 septembre 2014, n° 13-21459 : le point de départ est un hélicoptère qui est donné en location à la Société d'exploitation d'hélicoptères, un contrat est conclu entre cette dernière et la société JBA qui exerce une activité de photographie, ce contrat porte sur la réalisation d'un vol avec pilote de cet hélicoptère pour effectuer des photographies aériennes au-dessus de Firminy, porte arrière ouverte. L'hélicoptère a décollé le 24 octobre 2006 de l'hélistation pour se rendre au-dessus de Firminy, la durée totale du vol a été de 20 minutes, la séance de prise de vue a duré 15 minutes. Le pilote a en cours de vol ouvert la porte. Pilote et photographe se sont aperçus peu avant l'atterrissage que la porte latérale avait disparu ! Le propriétaire de l'hélicoptère et l'entreprise fournissant le vol ont agi en responsabilité contre l'entreprise de photographie. La cour de Lyon les a déboutés, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi. La cour d'appel avait décidé à raison que la responsabilité de l'entreprise de photographie, la cliente, ne pouvait être recherchée que sur le fondement de l'article 1147 du code civil et que compte tenu des éléments de preuve produits elle n'avait commis aucune faute. La Cour de cassation ne qualifie pas l'opération, contrat d'affrètement ou déplacement aérien contractuel, elle considère que le dommage ayant été réalisé durant l'exécution du contrat il fallait se placer sur le terrain contractuel et que l'usager n'est tenu qu'à raison de sa faute non établie en l'espèce.

Si un accident survient durant une opération de travail aérien, la qualification de contrat de transport aérien est écartée par la jurisprudence française, les règles sur la responsabilité du transporteur aérien n'ont pas lieu d'être appliquées. 1° Civile, 15 juin 2016, n° 14-28141, un sapeur-pompier blessé en 1993 lors d'une opération de surveillance des incendies. La cour d'Aix y avait vu un contrat de transport, le demandeur avait été déclaré irrecevable en sa demande, son action étant soumise au délai de prescription biennal. La Cour de cassation censure, l'objet principal du vol était la réalisation d'un travail aérien. La victime étrangère au contrat conclu entre l'aéro-club et le SDIS 84 pouvait, semble-t-il, se placer sur le terrain délictuel et faire condamner l'aéro-club sur le fondement des articles 1382 et suivants.

Parachutisme

Un arrêté du 3 décembre 1956 crée un brevet et une licence de parachutiste professionnel et une qualification d'instructeur.

Un arrêté modificatif du 17 décembre 2015 concerne la reconnaissance en France des titres obtenus dans les autres États européens

Publicité aérienne

Diffusion et épandage de produits dans l'agriculture

Il y a un principe général d'interdiction de pulvérisation aérienne des produits phytopharmaceutiques.

Article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime.

Elle est autorisée par arrêté en cas de danger sanitaire grave.

L'article 82 de la loi n°2018/938 du 30 octobre 2018 admet pour une période de 3 ans une expérimentation de l'utilisation d'aéronefs télé pilotés pour la pulvérisation aérienne de produits autorisés en agriculture biologique – ou dans le cadre d'une exploitation faisant l'objet d'une certification du plus haut niveau – sur des surfaces agricoles présentant une pente

supérieure ou égale à 30 %.

Le législateur entend en particulier en autorisant l'usage de drones réduire les risques d'accidents du travail

Aviation privée.

Aviation d'affaires utilisée pour le déplacement des dirigeants des grandes sociétés ainsi que par leurs équipes commerciales et techniques : l'un des avantages est de gagner du temps et de pouvoir atterrir dans un aéroport petit ou grand proche du lieu de réunion.

[L'armée de l'air]

(L'observation des océans pour lutter contre la pollution des mers)

(Utiliser un hélicoptère pour faciliter l'évasion d'un prisonnier !)

La fiscalité sur les carburants

Le législateur a instauré en droit commun la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

Les exploitants commerciaux bénéficient d'un régime de faveur.

Il y a lieu de continuer d'exonérer les produits énergétiques fournis pour la navigation aérienne, considérant 23 directive 2003/96 du 27 octobre 2003, les États exonèrent de la taxation les produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée, art. 14 § 1 b).

Les États peuvent appliquer des exonérations totales ou partielles aux carburants utilisés dans le domaine de la fabrication, du développement, des essais et de l'entretien d'aéronefs, art. 15 § 1.

CJUE, 1^o décembre 2011, C-79/10, Système Helmholtz, Revue de droit des transports janvier 2012 chron.1 par Loïc Gard, exonération des produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne, directive 2003/96, l'exonération de la taxe ne peut pas bénéficier à une entreprise qui utilise un avion pour le déplacement de son personnel, cette entreprise n'opère pas une prestation de transports aériens à titre onéreux. De même les carburants utilisés pour faire des vols aller- et- retour vers un chantier de maintenance aéronautique ne relèvent pas de l'art. 15 de la directive.

CJUE, 21 décembre 2011, C-250/10, Haltergemeinschaft LBL : l'art. 14 de la directive exonère de la taxation les produits énergétiques utilisés comme carburant - pour la navigation aérienne - autre que l'aviation de tourisme privée ; on entend par aviation de tourisme privée l'utilisation d'un aéronef à des fins autres que commerciales, autres que le transport de personnes ou de marchandises à titre onéreux.

En l'espèce Haltergemeinschaft dispose de trois entreprises comme associés, son objet est d'acquérir et exploiter un aéronef, elle ne dispose pas de la licence d'exploitation obligatoire en Allemagne pour les entreprises de transport aérien. Cette société frète l'avion dont elle a la propriété - avec le carburant - à ses associés - et à d'autres entreprises. Elle facture aux clients le temps de vol, le carburant compris. La société a acquis en 2007 55 981 litres de carburéacteur / kérosène, elle a demandé le remboursement de la taxe sur l'énergie pour les vols commerciaux de ses clients. La demande est rejetée par l'autorité douanière de Düsseldorf. Recours. Renvoi préjudiciel. L'octroi de l'exonération dépend de la façon dont l'aéronef est utilisé par l'affrèteur. L'exonération ne s'applique que lorsque l'avion sert directement à une prestation de services aériens à titre onéreux. La CJ constate que l'avion est utilisé par les associés ou d'autres entreprises pour leurs propres activités commerciales. Il n'y a pas de prestation par ces utilisateurs d'un service aérien à titre onéreux. La société ne bénéficie pas de l'exonération.

Parachutistes professionnels contre les non professionnels

Pour faire du parachutisme, il faut sauter dans le vide depuis un aéronef ! L'aéronef consomme du carburant. L'exploitant de l'aéronef doit acheter le combustible. L'exploitant doit-il payer la taxe ?

Le Conseil d'État, 15 décembre 2016, n° 395991, a statué dans ce domaine des exonérations, à la demande du groupement des exploitants de parachutisme professionnel et du syndicat national des parachutistes professionnels. La directive du 27 octobre 2003 prévoit l'exonération des produits énergétiques fournis en vue d'une utilisation comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne « autre que l'aviation de tourisme privée ». On entend par aviation

de tourisme privée l'utilisation d'un aéronef à des fins autres que commerciales et en particulier autres que le transport de personnes ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux.

L'art. 265 bis, du code des douanes, a effectué la transposition de l'article 14 de la directive. Les produits énergétiques sont admis en exonération des taxes intérieures de consommation lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme carburant ou combustible à bord des aéronefs utilisés à des fins commerciales.

Le décret du 26 juin 2009 décide que pour justifier de l'exonération, les fournisseurs de carburants et combustibles destinés aux aéronefs autres que de tourisme privé doivent détenir une attestation établie par le destinataire des produits. Cette attestation certifie que ces produits sont destinés à être utilisés à bord des aéronefs autres que de tourisme privé. Les aéronefs autres que de tourisme privé s'entendent des aéronefs exploités par les autorités publiques ; les personnes titulaires d'une licence d'exploitation ; les personnes titulaires d'une autorisation délivrée sur la base d'un dossier justifiant du caractère commercial de l'activité.

Les parachutistes professionnels demandaient l'abrogation de la note interne du 1^o décembre 2014 de la direction générale des douanes concernant le régime d'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques en faveur des associations à but non lucratif.

Cette note supprimait des dispositions antérieures imposant aux associations à but non lucratif désireux de bénéficier de l'exonération de justifier de leur assujettissement aux impôts commerciaux.

La note accordait ainsi aux associations à but non lucratif le bénéfice systématique d'une exonération fiscale.

Ce dispositif favorisait l'activité économique des associations à but non lucratif pratiquant le parachutisme. Il lésait l'activité économique des organismes pratiquant cette activité de parachutisme de manière professionnelle.

Les requérants sont fondés à demander l'annulation de la note du 1^o décembre 2014.

Les organismes à but non lucratif peuvent exercer des activités à titre onéreux. Le bénéfice de l'exonération ne peut leur être octroyé que s'ils sont également assujettis à ce titre aux impôts commerciaux. Ils doivent pour être exonérés apporter la preuve d'une activité commerciale et de leur assujettissement aux impôts commerciaux.

Sous-Titre II. Les activités menées dans l'espace

Dans les premiers temps, les premiers hommes lancés dans l'espace étaient des militaires, leur envoi dans l'espace devait magnifier les régimes politiques à l'origine de leur odyssée, l'objectif était largement politico-militaire, qu'il s'agisse de l'union soviétique ou des États-Unis. Même si cet élément subsiste toujours, il n'est plus exclusif. Les hommes lancent dans l'espace des engins d'observation de la terre et des astres. On utilise les objets spatiaux à des finalités de recherche scientifique. Des satellites de télécommunications gravitent autour de la terre. On utilise à terre les procédés de géolocalisation.

Certains pensent qu'il convient maintenant de passer au stade de l'exploitation des ressources matérielles ou immatérielles que l'espace ou les corps célestes peuvent procurer. Cet objectif est encore prématuré.

Section I. Les activités de la défense nationale

La militarisation de l'espace

Guerre ou paix.

S. Courteix, La militarisation de l'espace, La documentation française, Paris, 1985

Isabelle Sourbes-Verger, Conquête spatiale et relations internationales, Annuaire français de relations internationales, 2008, p. 889

François Raffenne, La défense antimissiles et la nouvelle posture stratégique des États-Unis, AFRI 2010

La militarisation et l'«arsenalisation » de l'espace.

Le traité du 27 janvier 1967 fixe des principes généraux dans son article IV.

Il faut distinguer le sort des corps célestes de celui de l'orbite circum terrestre et de l'espace.

Les corps célestes : démilitarisation, utilisation à des fins exclusivement pacifiques. Il est interdit d'aménager des bases sur la lune et sur les autres corps célestes. Il est interdit d'y installer des armes nucléaires ou des armes de destruction massive. Les États peuvent toutefois utiliser sur les corps célestes du personnel militaire à des finalités de recherche scientifique ou de tout autre fin pacifique.

L'interdiction de la mise en orbite ou de placer dans l'espace des armes nucléaires et toute arme de destruction massive.

On en déduit a contrario les armes qui ne sont pas de destruction massive ne sont pas interdites.

Utilisation pacifique ne signifie pas forcément utilisation non militaire mais, selon certains interprètes, plutôt interdiction d'une utilisation agressive dans la zone autour de la terre. Ce serait l'interprétation des américains et des russes.

Voir Mireille Couston, Le droit spatial, p. 96, p. 98.

Le texte interdit la mise en orbite d'objet porteur d'arme nucléaire ou d'armes de destruction massive. Certains estiment alors qu'il est possible de lancer dans l'espace de telles armes, comme des missiles, du moment qu'on ne leur fait accomplir un cercle complet autour de la terre.

Certains émettent l'idée suivant laquelle maintes dispositions des traités cesseraient en temps de guerre, elles ne vaudraient qu'en période de paix. Voir Couston, p. 99

Le traité de Moscou de 1963 interdit toute explosion nucléaire dans l'espace extra atmosphérique.

Américains et soviétiques avaient conclu le traité ABM sur la limitation des systèmes anti-missiles balistiques, ils s'engageaient à ne pas déployer de systèmes à vocation ABM dans l'espace.

Après les attentats du 11 septembre 2001, le président Bush a annoncé pour 2002 le retrait unilatéral des États-Unis du traité ABM.

Il existe en théorie plusieurs systèmes tendant à la destruction ou à la neutralisation de satellites « ennemis ». Un État privé de ses relais satellitaires se trouverait dans une situation très amoindrie. On parle de la course aux armements anti satellites. La guerre spatiale risquerait de mener au chaos. On songe à l'abondance des débris spatiaux.

Les auteurs répertorient plusieurs modèles d'armes. L'éventuelle possibilité d'utilisation de ces armes atteste de la vulnérabilité des ensembles spatiaux.

Les satellites kamikazes : le satellite entre en collision avec un autre satellite, ils sont tous désintégrés.

Les armes à énergie dirigée : les lasers : concentrer une énergie en faisceau de rayons ionisants ou de particules en l'encontre d'une cible évoluant à grande vitesse.

Les lasers chimiques. Le laser spatial à haute puissance : la chaleur du faisceau peut entraîner la liquéfaction de la cible.

Une ionisation par rayons X peut endommager les circuits électroniques d'un satellite choisi pour cible.

Les armes à faisceaux de particules (électrons, protons, particules neutres) sont utilisables par tous les temps

Les armes à hyperfréquences : des sortes de radars émettant une puissante impulsion électromagnétique, il s'agit de perturber, voire détruire les circuits électroniques de la cible.

Les satellites évoluant en orbite basse (de 150 à 2000 km) sont plus fragiles et vulnérables que ceux très éloignés de la stratosphère (100 000 km).

Les conférences internationales sur le désarmement. La conférence du désarmement des nations unies, créée en 1979

Les satellites d'observation militaire. France, satellites Hélios, Israël, Chine, États-Unis, Russie. Images de haute résolution concernant des petites superficies. Satellites optiques et satellites radar pouvant capter des images par temps couvert ainsi que la nuit.

Les satellites assurent plusieurs services, service de veille, service de détection et d'alarme en cas d'action ennemie.

Voir le financement octroyé par l'État français au CNES dans le cadre d'une convention du 12 mars 2014 en vue de la maîtrise des technologies spatiales, une relation entre la DGA direction générale de l'armement et le CNES. Il s'agit de développer deux satellites d'observation optiques militaires à haute résolution. Il s'agit également de développer au sol les moyens d'exploiter les satellites et d'en tirer des utilités comme les traitements informatiques des données image.

L'Union européenne s'est dotée dans le cadre de la politique étrangère commune d'un Centre satellitaire, dont le siège a été fixé à Torrejon de Ardoz, à l'Est de Madrid. Ce centre intervient en particulier en situation de crise, il fournit des services, il exploite l'imagerie aérienne et spatiale. Il reçoit des instructions de la part de la Haute Représentante. Le comité politique et de sécurité COPS exerce une surveillance politique. Les États membres assurent le fonctionnement de ce centre par leurs contributions.

Les États-Unis et leurs alliés anglo-saxons gèrent un réseau d'écoute dit Échelon dirigé par la National Security Agency NSA qui intercepte des milliards de communications téléphoniques ou télématiques, c'est un système d'intelligence artificielle qui les trie et qui les exploite. Espionnage à finalités militaires et économiques.

La politique des États-Unis

La situation des grandes puissances détentrices de l'arme nucléaire. La dissuasion nucléaire.

Les États-Unis revendiquent l'éventuel recours à l'usage de la force dans l'espace pour défendre leurs intérêts fondamentaux et ceux de leurs alliés.

L'initiative de l'initiative de défense stratégique IDS du président Ronald Reagan de 1983, mise dans les années 80 sous le boisseau. Les années 1983. Le plan de bouclier antimissile. Protéger le territoire américain contre la menace nucléaire balistique. Établir autour des États-Unis un dispositif anti missile (fort coûteux) interdisant à l'ennemi supposé (la Russie ou la Chine) de bombarder le territoire américain, alors que les États-Unis continueraient à pouvoir agir à l'encontre d'un autre État détenteur de l'arme atomique mais dépourvu d'un système analogue à celui des États-Unis, État se trouvant alors sans défense à l'encontre d'une attaque américaine.

Les États-Unis ont infléchi leur politique avec l'arrivée de M. Obama à la présidence, en renonçant en 2009 à poursuivre l'installation en Europe du « bouclier antimissiles balistiques ». La menace proviendrait davantage de missiles à courte ou moyenne portée. Danger russe, iranien, nord-coréen.

Les États-Unis accordent d'énormes ressources à la Missile Defence Agency MDA : les États-Unis ont commencé à confectionner le maillage de la Missile Defence, provoquant l'hostilité de la Russie et de la Chine.

En 1985, un missile MHV est tiré avec succès sur un vieux satellite américain, 300 débris dispersés dans l'espace.

En 1999 une fusée américaine munie d'une charge du programme THAAD a détruit un missile cible hors de l'atmosphère terrestre.

Les États-Unis ont détruit le 14 février 2008 grâce à un missile tiré depuis un croiseur AEGIS navigant dans l'Océan Pacifique un satellite d'observation militaire situé à 247 km qui avait décroché de son orbite et qui risquait de s'écraser sur terre, les réservoirs contenaient 450 kg d'hydrazine qui est une substance toxique. Certains ont accusé les États-Unis d'avoir fait un test grandeur nature.

Les États-Unis développent les missiles intercepteurs : le Ground Based Interceptor fabriqué par Boeing et déployé en Alaska, en Californie, aux îles Marshall, ainsi que les SM-3 de Raytheon.

Armel Kerrest, Actualités du droit de l'espace : La responsabilité des États du fait de la destruction de satellites dans l'espace, Annuaire français de droit international, 2009, volume 55, p. 615-626

La politique de la Chine

Active en matière de spatial militaire.

La Chine a détruit le 11 janvier 2007 un ancien satellite d'observation météo se trouvant à 950 km de la terre grâce à un missile balistique tiré depuis le sol. 3000 débris éparpillés.

Test le 9 janvier 2014 d'un planeur hypersonique. Lancement par une fusée. Vol libre sur plusieurs milliers de kilomètres à mach 10. Substitut aux missiles balistiques intercontinentaux. Profil de vol rasant à 30 ou 40 km d'altitude.

La Chine développe l'avion spatial automatique Shenlong, qui aurait effectué des vols suborbitaux en 2010 et 2011.

L'agence européenne de défense

L'Europe affiche ses intentions pacifiques et met en œuvre une stratégie contre la prolifération des armes de destructions massives, ADM. Voir le rapport semestriel, JOUE du 7 août 2012, C 237/1. L'UE se recommande du code de conduite de La Haye, adopté le 26 novembre 2002. Ce texte est relatif à la notification préalable des tirs de missile. Il s'agit d'un document politique qui n'est pas juridiquement contraignant. L'UE fait des propositions en vue de sa révision.

Couston, L'espace, la paix et la guerre, Mélanges Guilhaudis, p. 119.154.

Istovant Nkoghe, Les acteurs internationaux et la protection de l'espace extra atmosphérique. Les trajectoires du désarmement de l'espace, RFDA 2009.355

Hubert Fabre, L'usage de la force dans l'espace : réglementation et prévention d'une guerre en orbite, thèse, Paris XI, Bruylant, 2012

Section II. Les activités de recherche scientifique

Sous-Section I. La recherche pure

Ces activités peuvent être menées sur terre ou dans l'espace.

La recherche astrophysique

Les observatoires terrestres.

C'est ainsi que l'observatoire Midi Pyrénées est un observatoire des sciences de l'univers. Il contribue à l'étude du big-bang et de l'univers lointain, il fait l'étude des planètes du système solaire et de la terre interne. Il bénéficie des techniques spatiales. Information tirée de l'avis de vacance du poste de directeur de cet observatoire, JO du 3 août 2017.

La coopération en matière d'astrophysique : un accord, un protocole, un addendum au protocole de Santa Cruz de la Palma et de Madrid publiés par décret du 23 février 1993

Le télescope Hubble lancé en 1990, à 600 km de la terre, observation des Supernovæ. Il devrait être remplacé dans 5 ans

par un télescope spatial à infra-rouge James Webb Space Telescope, JWST, destiné à être lancé dans l'espace depuis Kourou en octobre 2018. Cet appareil récoltant le rayonnement infra-rouge émis par les objets froids ou lointains devrait permettre, à 1,5 million de km de la Terre, l'examen d'objets que Hubble ne pouvait observer. Un coût de 10 milliards de dollars.

Le soleil

Les planètes du soleil

Les planètes rocheuses proches du soleil. Planètes telluriques.

Mercure, la planète la plus proche du soleil. Absence de satellite.

Vénus. Dépourvue de satellite.

La Terre

L'origine de la Terre

Formation de la Terre il y a 4,5 milliards d'années

La lune, satellite de la Terre

Les roches lunaires ont une composition isotopique voisine de la couche extérieure de la terre

La théorie du grand impact. La lune aurait été formée il y a 95 millions d'années à la suite d'un choc entre la Terre et une planète primitive, Theia, qui l'aurait heurtée en surface. Une partie du manteau de la terre aurait été arrachée. Les débris accumulés auraient ensuite formé la lune.

Explorations menées en 2014 par la Chine. Alunissage d'une sonde et d'un petit robot mobile. Capsule ayant effectué un vol circumlunaire en octobre 2014. La Chine souhaite ramener des échantillons du sol lunaire, et envoyer des astronautes sur la lune. Mme Couston parle de 2036. RFDA 2018.27.

Sabine Akbar, Nouvelle course à la lune et aux corps célestes : les défis juridiques de l'exploration et de l'exploitation planétaire, RFDA 2009.28

Les États-Unis souhaiteraient établir une base sur la lune. Mireille Couston, RFDA 2018.27.

La lune pourrait servir de base de lancement vers Mars.

Mars

Un robot Opportunity a travaillé sur Mars pendant 15 ans, indiquant que de l'eau avait jadis coulé sur Mars. Il avait découvert la présence de veines de gypse.

Atterrissage, après un voyage de 150 000 km, le 6 août 2012 du robot Curiosity sur Mars, examen par spectroscopie des roches martiennes, envoi de photos. On aurait relevé des traces de méthane.

Le module européen Schiaparelli s'écrase sur la surface de Mars le 19 octobre 2016 lors du premier volet de la mission

Il y a un projet d'envoyer des hommes sur Mars vers 2025.

Il s'agirait d'une mission sans retour !

Perrine Delville-Barthomeuf, Les aspects juridiques du projet Mars One, RFDA 2015.157

La NASA a lancé le 5 mai 2018 une sonde Insight en direction de Mars. Cette sonde est porteuse d'un sismomètre SEIS, de fabrication française et européenne, intégrant trois capteurs sismiques pour évaluer les séismes, les traces d'une activité volcanique, les impacts de météorites, et déterminer la structure interne de Mars. Six mois de trajet entre la Terre et Mars. Mars et la Terre se seraient formés il y a 4,5 milliards d'années. Impact de la sonde sur Mars le 26 novembre 2018. Le travail de sonde prévu pour deux ans commence.

Les grosses planètes gazeuses

Jupiter, planète géante gazeuse, formée d'hydrogène et d'hélium. Nombreux satellites, 67 connus.

Saturne et ses anneaux et ses 31 lunes, observé par une sonde Cassini-Huygens : une planète gazeuse

Uranus

Neptune

Pluton, planète découverte en 1930, classée comme planète naine par l'union astronomique internationale en 2014, évolue à environ 6 milliards de km de la terre. Approchée en juillet 2015 par la sonde New Horizons. Présence de montagnes de glace. Activité volcanique possible. Dotée d'un satellite Charon et de quatre autres.

La ceinture de Kuiper, à plus de 4,5 milliards de km du soleil, où gravitent des blocs de roche et de glace. ERIS découverte en 2003 à 10 milliards de km du soleil. MAKEMAKE. HAUMEA.

Les astéroïdes

La ceinture des astéroïdes est placée entre Mars et Jupiter. Cérés admise comme planète naine.

Pierre-Jérôme Delage, La condition juridique des météorites, RFDA 2014.265.

L'immense majorité des météorites tombant sur terre ont une origine astéroïdale, certaines très rares proviennent de la Lune ou de Mars.

Les comètes sont des petits corps, qui possèdent en approchant le soleil une chevelure de gaz et de poussière et deux queues de poussière et de plasma. Les comètes résultent de l'agglomération de grains primitifs ou bien proviennent de la collision de corps de petite taille. Les comètes forment autour du soleil des orbites elliptiques allongées, tantôt elles sont proches du soleil tantôt elles en sont fort éloignées. C'est lorsqu'elles s'approchent du soleil que le noyau de glace et de poussière s'échauffe et forme autour d'elles une chevelure (coma) illuminée.

Des milliards de ces petits corps formés de roches et de glaces se situeraient dans le nuage d'Oort, à plus de 4000 milliards de km. L'un ou l'autre de ces corps est périodiquement attiré près du soleil.

La comète de Halley, qui apparaît sur la tapisserie de la reine Mathilde.

La comète Tchouri a été observée par la sonde Rosetta de l'ESA lancée en 2004 et qui a parcouru 6 milliards de km. On a fait atterrir en novembre 2014 le module Philae de 98 kg, à 508 millions de la terre, sur la comète pour l'analyser et la sonder. Remarquable exploit technique et scientifique, en dépit de quelques problèmes.

Le milieu scientifique s'interroge sur la présence de molécules organiques dans la masse du noyau de la comète, qui auraient contribué éventuellement sur Terre au développement de la chimie du vivant. Il a été admis que cette comète n'avait pas apporté de l'eau sur la Terre.

Le soleil

Notre étoile.

Le système solaire se serait formé il y a 4,56 milliards d'années à raison d'un processus de contraction gravitationnelle d'une nébuleuse.

Notre galaxie : la voie lactée.

L'agence spatiale européenne a présenté, compte tenu des observations du télescope Gaia lancé en décembre 2013, le 14 septembre 2016 une cartographie de la Voie lactée, avec la localisation d'un milliard et demi d'étoiles. La Voie lactée comporterait entre 100 et 200 milliards d'étoiles.

Proxima du Centaure est l'étoile la plus proche de la terre, elle se trouve à 4,2 années lumières, un anneau de poussières à -230 ° l'entoure, elle est dotée d'une planète qui tourne autour d'elle.

Notre galaxie est une pièce d'un ensemble plus vaste.

Les galaxies forment des amas : notre galaxie est présentée classiquement comme l'un des composants de l'amas de la Vierge.

Les amas forment des superamas.

La Voie lactée, et sa voisine, la galaxie d'Andromède, relèvent d'un super amas de galaxies, plus de 100 000. Qu'on appelle, avec l'accord de l'union astronomique internationale, Laniakea, horizons célestes immenses, paradis

incommensurable, en hawaïen. Du fait de l'expansion de l'univers, les galaxies s'éloignent les unes des autres. Il existe un flux à l'intérieur de cet amas de galaxies, un élément joue le rôle d'attracteur, un autre de répulseur. La Voie lactée subit l'influence d'un attracteur, vaste région extragalactique composée de matière noire. Elle subit également l'effet répulsif d'une région de faible densité. Notre galaxie se meut dans la région des constellations du Centaure et de l'Équerre.

Les galaxies lointaines : il y aurait 100 milliards de galaxies, chacune pouvant être composée de 100 milliards d'étoiles, ces étoiles ont des exo planètes. Une étoile et ses planètes se forment pratiquement en même temps.

Des savants font des recherches sur les planètes extérieures au système solaire et n'excluent pas sur certaines dotées d'atmosphère la présence de la vie.

La presse fait état des travaux d'une astrophysicienne de Liège Valérie van Grootel qui travaille en liaison avec les missions Chéops (prévue pour 2017) et Plato (constituée de 34 petits télescopes et prévue pour 2024) de l'agence spatiale européenne. Elle a travaillé sur une planète de grande dimension, ayant une taille entre celle de la Terre et celle de Neptune, qui tourne en orbite autour d'une étoile très brillante.

L'eau liquide est le milieu idéal pour que la vie puisse se développer. Il faut de la vapeur d'eau, de l'oxygène moléculaire et du gaz carbonique. Ce qui vaudrait pour un exo planète à bonne distance de son étoile.

Les humains sont-ils ou non les seuls à exister dans l'univers ?

La recherche et les travaux d'investigation.

La liberté des États est partiellement bridée puisque le respect du droit international s'impose à eux.

La liberté de l'exploration de l'espace. C'est parce que l'espace ne peut être approprié que l'exploration de l'espace est libre.

Utilisation non militaire de la lune.

Les États peuvent installer des stations habitées ou non sur la lune.

Droit de collecter des échantillons. Les échantillons prélevés sur la lune demeurent à la disposition des États qui les ont fait recueillir, ils peuvent les utiliser à des fins pacifiques.

Droit d'utiliser les minéraux lunaires pour le soutien des missions scientifiques en quantité raisonnable

Certains sont à envisager la colonisation de l'espace par l'homme : installer des êtres humains sur les corps célestes, à raison de la surpopulation de la Terre et de l'épuisement des ressources naturelles. Ou pour faire face à l'éventuelle destruction de la vie sur la terre en cas de collision entre la terre et un astéroïde.

Perrine Delville-Barthomeuf, Les aspects juridiques du projet Mars One, RFDA 2015.157

Transition : les risques présentés par les géocroiseurs.

Certaines instances participent à la détection et à la surveillance des objets géocroiseurs qui sont potentiellement dangereux pour la survie humaine. On a répertorié 1963 astéroïdes dont les orbites se situent à moins de 8 millions de km de la Terre. Le risque d'impact est à prendre en considération. La NASA a le projet de percuter le satellite mineur, 160 mètres de diamètre, de l'astéroïde géocroiseur Didyme. On évoque la possibilité de modifier par impact cinétique la trajectoire d'un astéroïde encore éloigné de notre planète.

L'astéroïde Apophis pourrait passer en 2029 à 40 000 km de la Terre.

Cf. le projet de rapport du comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique, sous-comité scientifique et technique, Vienne, 11-22 février 2019, IX, Objets géocroiseurs.

Sous-Section II. L'observation de la Terre

Les images captées depuis les objets spatiaux donnent une bonne connaissance de la situation terrestre.

La planète Terre

La géodésie est la science qui a pour objet la mesure de la forme et des dimensions de la terre. Les satellites ont donné des informations sur la forme complexe de la terre et le camp de gravité de celle-ci, sur les déformations de la croûte terrestre en relation avec la tectonique des plaques. On peut relever les variations du niveau moyen des mers. On observe les fluctuations de la rotation de la terre, les variations des calottes glaciaires.

Télédétection : observer l'évolution de l'environnement, mouvements du sol, zones côtières et sismiques, information sur

la qualité de l'air, surveillance des océans. Observation de la croûte terrestre depuis l'espace. On a pu faire la cartographie des failles actives continentales.

Jean Chappez, Les technologies spatiales au service de la lutte contre les catastrophes, Mél. Courteix, p.87. Séismes, cyclones, raz de marée, inondations, sécheresse, explosions, émissions toxiques, accidents nucléaires ... on note sur la carte la diffusion des épidémies, l'installation des camps de réfugiés, l'état des bâtiments après une catastrophe, le développement des cultures et l'avancée de la moisson.

L'étude distribuée le 21 février 2019, A/AC.105/C.1/L.374/Add.5, du sous-comité scientifique du Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique donne des informations. La télédétection est utilisée dans différents domaines : la surveillance de l'Arctique et de la glace polaire, la gestion des ressources en eau, la cartographie des glaciers, la surveillance de l'irrigation, la détection des eaux souterraines, la gestion des pêches ; les changements climatiques, la perte d'ozone, la prévision des tempêtes de sable et des marées rouges, la dégradation de la forêt, le couvert végétal, la croissance des cultures ; la surveillance de l'urbanisation. Les données de télédétection permettent de déterminer les effets des catastrophes naturelles, et de faciliter les secours.

Le radar à synthèse d'ouverture de pointe permet de surveiller, au travers des nuages, les activités au sol.

Les États ont posé le principe de la liberté d'observation depuis l'espace, sans que soit nécessaire l'autorisation de l'État observé. Les principes sur la télédétection adoptés par l'Assemblée générale des Nations Unies le 3 décembre 1986 dans la résolution 41/65. Les États observateurs ont conclu des accords avec les États observés. Les États dont le territoire est observé ont obtenu certaines prérogatives : ils ont accès aux données concernant leur territoire sans discrimination.

L'imagerie spatiale.

Qui relève de l'économie de la connaissance. Transmission au sol des images captées par le satellite d'observation. Les données primaires. Les données traitées. Les informations analysées.

L'État français par l'intermédiaire du CNES est propriétaire des données des satellites Spot.

Spot image assure la diffusion

Le BRGM est autorisé à céder 325 actions émises par la société Spot image correspondant à 0,084 % du capital, arrêté du 2 avril 2015, JORF du 18 avril 2015 p. 6912.

La cartographie spatiale : l'information géographique

L'obtention de données d'origine spatiale, loi du 3 juin 2008, donne lieu à déclaration obligatoire, article 23. Auprès du secrétariat général de la défense nationale.

Il s'agit de mesures principalement fixées pour assurer la défense des intérêts français et interdire la communication de données sensibles.

Le décret du 9 juin 2009, modifié par un décret du 19 juillet 2013, indique quelles sont les activités de données exercées par les exploitants primaires de données d'origine spatiale qui sont soumises à déclaration préalable :

Les données issues de capteurs optiques panchromatiques, résolution à bord égale ou inférieure à 2 mètres

Les données issues de capteurs optiques multi spectraux, résolution à bord égale ou inférieure à 8 mètres, ou le nombre de bandes spectrales est égal ou supérieur à 10

Les données issues de capteurs optiques stéréoscopiques, résolution égale ou inférieure à 10 mètres, ou la précision altimétrique est égale ou inférieure à 10 mètre en valeur relative, 15 mètres en valeur absolue

Les données issues de capteurs infra-rouges, résolution inférieure ou égale à 5 mètres

Les données issues de capteurs radar, résolution inférieure à 3 mètres

Les données dont la précision de localisation intrinsèque est inférieure à 10 mètres

Une commission interministérielle des données d'origine spatiale conseille l'autorité administrative quant à la surveillance de l'activité des exploitants primaires de données d'origine spatiale. L'autorité est habilitée à prendre des mesures de restriction, comme suspendre la délivrance des données concernant certaines zones géographiques ou limiter la qualité des données délivrées

Mireille Couston, Droit spatial, p. 186

Un décret n° 2004-1167 du 26 octobre 2004 a publié un accord conclu le 29 janvier 2001 à Turin entre la France et l'Italie prévoyant entre ces deux états une coopération sur l'observation de la Terre

Un décret n° 2005-462 du 6 mai 2005 a publié un accord-cadre entre la France et le Brésil, cet accord concerne la

coopération dans le domaine de l'étude et de l'utilisation de l'espace extra atmosphérique à des fins pacifiques

Vente d'images satellitaires reconditionnées sur support matériel, exigibilité de la TVA

Les droits de propriété intellectuelle

Plusieurs États, dont la France, se sont orientés vers une exploitation commerciale des activités d'observation de la terre.

On a utilisé l'institution du droit d'auteur pour assurer la protection des données. Le marché de la vente des données apporte des recettes, mais celles-ci sont insuffisantes pour financer les systèmes d'investigation. Le plus gros client de Spot image est le département américain de la défense, les autres utilités concernent la cartographie, l'agriculture et l'environnement.

A. Moreno, La commercialisation des images spatiales, CREDIMI, Litec, 1999

Annie Martin, Données d'observation de la terre et droits de propriété, in Le droit des activités spatiales à l'aube du XXI^e siècle, p. 247

Il est douteux que la photographie aérienne soit une **œuvre** originale de l'esprit comme un dessin ou une sculpture, elle est le produit d'une activité industrielle maîtrisée par un petit nombre d'États. L'État doit respecter le droit d'accès à l'information environnementale.

Il y a un projet de directive européenne concernant la diffusion de données satellitaires d'observation de la Terre à des fins commerciales.

On peut consulter sur ce point l'avis du comité économique et social européen, JOUE du 15 janvier 2015, C 12/60.

La preuve d'un fait

La photographie comme instrument de preuve de la localisation d'un navire, de l'absence de mise en culture de parcelles agricoles par un agriculteur demandeur de prime, CAA Bordeaux 18 mars 2008, cité par L. Ravillon à la RFDA 2008.338.

Il est possible qu'on veuille produire en justice des données satellitaires. On pense que la longue chaîne d'interprétations qui sont faites des données, depuis leur collecte par le satellite d'observation (données brutes) jusqu'au moment où elles sont traitées, mises éventuellement sur le marché et soumises finalement aux tribunaux doit être strictement contrôlée.

Les données brutes devraient être conservées en tant qu'archives scellées pour que l'adversaire puisse confronter l'information issue des données brutes avec les données produites en justice comme éléments de preuve.

Le risque d'atteinte à la propriété privée et à l'intimité de la vie privée.

Le respect de la vie privée : des propriétaires d'immeubles se plaignent auprès de Google de la photographie de leur maison. Ce sont les dessous secrets de la télédétection.

RFDA 2009.264

On a déjà rencontré ce problème à propos des photographies aériennes.

L'étude du climat.

L'observation météorologique. Observer les pressions, les courants, les températures à l'échelle planétaire, prévoir les changements de temps et les phénomènes climatiques. Annonce et alerte de l'arrivée des ouragans et des cyclones.

Communication d'informations entre états. Existe le SMOC système mondial d'observation du climat créé en 1992.

Le réseau mondial des systèmes d'observation de la Terre, GEOSS, Global Earth Observation System of Systems, est développé au sein du GEO Group on Earth Observation : il s'agit de collecter des données sur l'environnement terrestre. Cartographie. Météorologie.

Le programme européen d'observation de la Terre GME Global Monitoring for Environment and Security. La surveillance mondiale pour l'environnement et la sécurité GMES a été une initiative de surveillance de la terre pilotée par l'Union. Lancement du satellite I-A en avril 2014, 700 km d'altitude. Le lancement des satellites Sentinelles A et B.

Mise en œuvre technique de la composante spatiale du GMES confiée à l'agence spatiale européenne

Le règlement n° 911/2010 du 22 septembre 2010 concernait le programme européen de surveillance de la Terre GMES

Le règlement délégué n° 1159/2013 du 12 juillet 2013 complète le règlement précédent, il prévoit des conditions d'enregistrement pour accéder aux données GMES

Le principe est que les utilisateurs disposent d'un accès total et gratuit aux informations des services GMES, ceux-ci peuvent consulter les données et effectuer des travaux de recherche.

Dans certains cas, les utilisateurs doivent se faire enregistrer : pour accéder aux services de téléchargement

Pour des raisons de sécurité, il y a possibilité de restreindre la diffusion des données sensibles.

La terminologie a changé, on ne parle plus désormais du GMES mais du programme Copernicus, fondé par le règlement n° 377/2014 du 3 avril 2014.

Lamy et Saint Martin, Faire politique d'un système d'observation de la Terre : l'élaboration du programme européen Copernicus/GMES, L'année sociologique 2013, vol. 63, n° 2, p. 429

Ce programme est relatif à l'observation et à la surveillance de la Terre.

Il s'agit d'un programme civil, placé sous contrôle civil.

Composante services de Copernicus : surveillance de l'atmosphère, du milieu marin, des terres, changement climatique, gestion des urgences, sécurité civile

Composante spatiale de Copernicus

Composante in situ de Copernicus

On prévoit une importante dotation financière.

La Commission a la responsabilité globale du programme, il est prévu qu'elle délègue certaines tâches à l'ESA

Johanna Chauvin, L'envolée de l'Europe spatiale freinée par le droit de la responsabilité ? L'exemple du GMES, RFDA 2009.129

Risque de brouillage. Risque de diffusion de données confidentielles.

La France a d'abord conclu le 24 avril 2014 un accord avec le Pérou par lequel cet État fait l'acquisition d'un système satellitaire optique d'observation de la Terre fabriqué par un fournisseur industriel. Accord publié par un décret du 3 février 2015, JO du 5 février 2015. La France a ensuite conclu avec le Pérou un accord concernant l'exploitation, par le Pérou, d'un système satellitaire optique d'observation de la Terre de résolution sub-métrique d'origine française, voir l'accord, D. du 15 juillet 2016, JO du 17 juillet 2016, texte 2.

La France a conclu à Prague le 8 décembre 2014 avec la république tchèque un traité de coopération dans le domaine de l'exploration et de l'utilisation de l'espace extra atmosphérique à des fins pacifiques. Décret de publication du 23 avril 2018, JO du 25 avril 2018.

Sous-Section III. La recherche susceptible d'application industrielle et l'exploitation des ressources de la Lune et des autres corps célestes

Les expériences de microgravité

La station spatiale internationale

Art. L. 611-1 du code de la propriété intellectuelle

Les rédacteurs de l'accord sur la lune de 1979 renvoient à un document ultérieur la mission d'élaborer, quand la technique le permettra, le régime international d'exploitation des ressources naturelles de la lune.

Les astéroïdes contiennent du nickel, du platine, du fer, du cobalt.

Annette Froehlich, La loi américaine et le projet de loi luxembourgeois sur l'exploration des ressources des astéroïdes, RFDA 2016.379

La loi américaine US Space Act 2015 permet aux compagnies américaines d'exploiter les ressources des corps célestes. Un citoyen américain spécialisé dans l'exploitation commerciale des ressources des astéroïdes a le droit d'en jouir : de les posséder, transporter, utiliser, vendre.

On peut se demander si cette disposition américaine est conforme au droit spatial international. Un État ne peut s'approprier les corps célestes. Ce qui est interdit aux États devrait a fortiori s'imposer aux personnes privées. Le traité sur l'espace pose le principe de la libre exploration et de la libre utilisation de l'espace. Toute activité dans l'espace doit être conduite pour le bien et l'intérêt de tous les pays. La liberté de l'utilisation inclut-elle la liberté de l'exploitation ? L'État américain considère que l'exploitation des ressources spatiales, comme l'exploitation minière, est légale. Le traité sur l'espace posait le principe de non appropriation, mais ce principe n'était pas arrêté pour les ressources spatiales. La Lune, les autres corps célestes sont frappés par la règle de non appropriation, mais cette interdiction ne vaudrait pas pour l'extraction des ressources spatiales, prises en particulier. C'est l'interprétation à laquelle se rallie l'institut international de droit spatial en 2015. Il conviendrait ainsi de distinguer entre les ressources naturelles existant dans les corps célestes, insusceptibles d'appropriation, et les ressources naturelles extraites. L'accord sur la Lune envisage la possibilité d'un accord international régissant l'exploitation des ressources naturelles de la Lune, lorsque cette exploitation sera sur le point d'être possible. Il n'en demeure pas moins que les États-Unis n'ont pas signé l'accord sur la Lune de 1979 et que l'accord international envisagé n'a pas d'existence. Les États-Unis en légiférant ont pratiqué l'unilatéralisme.

Le Luxembourg autorise l'exploration et la commercialisation des ressources spatiales.

(On peut consulter sur le site du comité des utilisations pacifiques de l'espace extra atmosphérique une étude datée du 11 février 2019 décrivant les activités spatiales au grand-duché, A/AC.105/C.1/2019/CRP.5.)

Une loi de 2017 concerne l'utilisation des ressources extraites de l'espace, avec un système d'agrément et de surveillance de la part de la puissance publique.

Il existe une agense spatiale luxembourgeoise, LSA.

Cette question de l'exploitation des ressources spatiales est fort débattue, certains États souhaitent la prise d'initiatives à l'échelon mondial.

La Belgique et la Grèce font des propositions, Comité, sous-comité juridique, A/AC.105/C.2/L.311, 4 mars 2019. Elles sont partisans d'une coopération internationale accrue.

Les États ont des positions divergentes.

Section III. Les télécommunications spatiales et la télévision par satellite

Nous évoquons pour mémoire cette thématique, même si en fait elle se rattache plus à l'étude du droit des télécommunications qu'à celle du droit spatial.

Laurence Ravillon, Les télécommunications par satellite, Aspects juridiques, Credimi, Litec, volume 17, 1997, thèse Dijon, direction Éric Loquin

Éric Loquin, Le partage des risques dans les contrats de location de transpondeurs, in colloque 3 octobre 2007, CREDIMI, Droit de l'espace, Gestion et partage des risques dans les projets spatiaux, p. 11

La presse, en janvier 2015, fait état de projets ambitieux menés par Elon Musk, le patron de Space X, pour lancer des milliers de petits satellites pour faciliter la mise en place d'un internet spatial. On évoque une coopération avec Google.

La déclaration de l'Assemblée générale du 10 décembre 1982 : principes régissant l'utilisation par les états de satellites artificiels de la terre aux fins de télévision directe internationale
On peut utiliser la technique spatiale pour pratiquer la télé-médecine. Le projet SATMED développé par SES. On pratique la consultation électronique. Vidéo-conférence avec les meilleurs hôpitaux du monde.

Le satellite de télécommunications comprend deux catégories d'éléments.
Tout d'abord, il y a une plate-forme, bus en anglais, composée de la structure du satellite, avec les instruments de contrôle d'altitude et d'orbite, le système d'alimentation électrique et les instruments de télé-mesure et de télécommande.
Le satellite est par ailleurs doté d'une charge utile, antennes, instruments optiques, répéteurs, amplificateurs, relayant les signaux radioélectriques en provenance d'une station terrestre ; les signaux sont transférés sur une autre fréquence, ils sont amplifiés, les signaux transformés sont retransmis en direction d'une autre station terrestre.
Présence de stations au sol (stations de télécommande et de télé-mesure) par lesquelles l'information transite et qui contrôlent le comportement du satellite et déterminent sa position

Le propriétaire, exploitant du satellite - opérateur, met, moyennant un prix, les possibilités techniques du satellite à la disposition d'un ou plusieurs utilisateurs (entreprises de téléphonie, chaînes de télévision ...). L'utilisateur obtient par un contrat conclu à titre onéreux d'accéder à la capacité disponible sur le satellite.

(Il peut arriver dans certaines hypothèses particulières que le constructeur de satellite se fasse en même temps opérateur et exploitant de satellites ; il y aurait eu des déboires, certains constructeurs ont renoncé à la formule)

Voir à titre d'exemple les faits relatés par l'arrêt de la Cour de Justice du 13 octobre 2011, C-431/09 et 432/09, RTD Com. 2012.750 obs. Frédéric Pollaud-Dulian.

Il existe une société belge Airfield qui exerce une activité de fournisseur de télévision et qui propose au public un bouquet de chaînes transmises par satellite qui peuvent être regardées par ses abonnés au moyen d'un décodeur satellitaire.

Il y a un accord entre les organismes de radiodiffusion qui exploitent des chaînes (qui fabriquent et émettent les programmes) et Airfield pour que leurs chaînes entrent dans le bouquet satellitaire.
(Les programmes peuvent être émis par les organismes de radiodiffusion en dehors du bouquet satellitaire pour atteindre directement les téléspectateurs, par ex. par la diffusion terrestre)

La société Astra exploite un système de satellite, elle loue des capacités à Canal Digitaal, Canal DIGITAAL sous loue à son tour à Airfield (TV Vlaanderen) les capacités louées sur le satellite Astra pour la diffusion de programmes en Belgique et au Luxembourg.

Transmission indirecte de programmes
Deux modalités de transmission des programmes.

Première modalité : les organismes de radiodiffusion envoient les signaux qui portent les programmes par voie terrestre vers les appareils de Canal Digitaal installés à Vilvorde, Canal Digitaal comprime les signaux et les crypte pour les envoyer au moyen d'une bande large à sa station située aux Pays Bas, les signaux font l'objet d'un codage, la station assure une liaison montante vers le satellite Astra. L'abonné reçoit une clef et une carte de décodage pour décoder ces signaux.

Seconde modalité : les organismes de radiodiffusion transmettent par satellite les signaux portant leurs programmes, Canal Digitaal reçoit ces signaux satellitaires qui sont codés, il les décode éventuellement, les recrypte et les diffuse vers le satellite Astra. Les abonnés d'AIRFIELD décodent ces signaux au moyen d'une carte de décodage fournie par Canal Digital à AIRFIELD.

Quant aux organismes de radiodiffusion, ils ont conclu des contrats de Carriage avec AIRFIELD, celle-ci loue à ces organismes des capacités de transpondeur satellite pour la diffusion des programmes télévisés aux téléspectateurs.

Transmission directe des programmes télévisés.

Les organismes de radiodiffusion cryptent eux-mêmes les signaux et les envoient directement vers le satellite. Ils reçoivent à cet effet la fourniture des clefs d'accès de la part d'AIRFIELD et de Canal Digitaal.

Le litige viendra de la part de deux sociétés belges qui gèrent les intérêts des auteurs, celles-ci prétendent qu'AIRFIELD effectue une rediffusion de programmes déjà transmis par les organismes de radiodiffusion et qu'elle devrait obtenir une autorisation pour l'utilisation du répertoire des auteurs dont elles gèrent les droits.

La Cour de justice estime qu'en principe le fournisseur de bouquet satellitaire doit obtenir une autorisation des titulaires des droits d'auteur ...

Quelle est la nature juridique de ce contrat par lequel l'exploitant du satellite met à la disposition de ses clients les répéteurs ?

Le contrat est assez souvent un contrat relevant du commerce international soumis en cas de litige à arbitrage, l'arbitre faisant application des usages du commerce spatial.

Pour la plupart des juristes de droit français, on est en présence d'un contrat de location, il y a mise à disposition d'un canal, mais le contrat est matiné de certains éléments relevant du contrat d'entreprise : l'exploitant fournit un service ; il assure la gestion, la maintenance et la surveillance du système composé du ou des satellites en liaison avec les stations au sol.

Le contrat est conclu à titre onéreux, il est général à durée déterminée.

La garantie de durée de vie. À titre d'exemple, cité à la RFDA 2001.429 : Hughes est le constructeur, l'acquéreur et actuel propriétaire du satellite est Western Union, cette dernière vend les transpondeurs à PBS. Le contrat de vente des transpondeurs prévoyait que le propriétaire du satellite qui vendait les transpondeurs garantissait à l'acquéreur que les 4 transpondeurs seraient utilisables pendant 10 ans, qui était la durée de vie du satellite prévue par Hughes. L'incident : une consommation excessive d'hydrazine se produit, ce qui raccourcit la durée de vie du satellite de 9 mois, PBS agit contre Hughes pour rupture de la garantie, l'affaire est réglée à l'amiable.

On prévoit parfois des clauses de résiliation moyennant un prix à la charge de l'utilisateur.

Le satellite peut comporter une trentaine de répéteurs / transpondeurs. Le client, radiodiffuseur, prend en location un répéteur, deux répéteurs, un quart de répéteur... Chaque transpondeur reçoit des signaux en provenance de station au sol. Le signal est transféré sur une autre fréquence, il est amplifié et en liaison descendante il est renvoyé en direction d'une autre station au sol.

Les loyers alloués au loueur, l'exploitant du satellite, permettent à ce dernier de rembourser les emprunts réalisés auprès des établissements de crédit. Un satellite géostationnaire coûterait de 60 à 80 millions de dollars, le prix du lancement 100 millions de dollars, la prime d'assurance 50 millions de dollars, soit un coût total de 250 millions de dollars. Les établissements de crédit surveillent l'activité de leur client, vérifient la solvabilité des utilisateurs, le respect d'une durée minima de location, l'absence de contentieux concernant les locations en cours ...

Caf la situation très particulière de Paradigm. Astrium a fabriqué plusieurs satellites, ils sont acquis par une autre société membre du groupe EADS, cette société les met en concession auprès de l'armée britannique pour un service de fournitures de communication aux troupes anglaises dispersées à travers le monde, Giobbe et Vecchiato, La gestion des risques dans le cadre d'un PFI. L'exemple de Paradigm au Royaume Uni, Colloque, p. 93

Le traitement économique du risque. L'exploitant ne peut pas garantir à ses clients la continuité du service satellitaire. Le satellite et les répéteurs (le satellite peut en comporter une cinquantaine) peuvent connaître des défaillances temporaires, il peut y avoir des interruptions dans le service, il faut tenir compte de l'incidence des interférences qui endommagent la qualité des signaux reçus ou transmis.

Sur les interférences, voir Ravillon, Chronique de droit spatial, RFDA 2013.210

L'exploitant du satellite, plus ou moins puissant vis-à-vis de ses cocontractants utilisateurs des utilités du satellite, fait face aux risques d'interruption du service de différentes façons

Dans les contrats - dont le contenu évolue compte tenu de l'évolution et du progrès des techniques - il arrivait et il arrive que l'exploitant traite différemment ses clients, certains sont privilégiés par rapport aux autres. Les mieux placés se voient promettre la continuité du service, un répéteur est en panne, on leur attribuera un répéteur qui est disponible ou mieux encore on retirera l'usage d'un répéteur qui fonctionne à son actuel utilisateur pour l'attribuer au client privilégié, qui paie par définition un prix plus élevé. On va dépouiller l'un pour vêtir l'autre.

Un défaut survient. On donne l'accès au locataire d'un équipement redondant, mis en réserve. En général, les clients qui ont contracté avec l'exploitant alors que le satellite n'est encore mis sur orbite sont mieux placés que les locataires qui ont contracté plus tardivement avec l'exploitant, le satellite déjà mis en orbite et en exploitation.

Un défaut survient, mais il n'y a pas de répéteur libre et disponible. Il est possible que l'exploitant ait pris l'engagement envers le locataire d'attribuer un répéteur en remplacement. Il y a ce que les contrats appellent des transpondeurs "pré emptibles" : ce sont des répéteurs attribués à des locataires utilisateurs moins choyés. On va retirer l'accès du répéteur à ces locataires de la piétaille et on va l'attribuer au locataire à privilège. À l'avance l'exploitant du satellite s'est réservé à tout moment le droit de reprendre l'usage du répéteur pour l'attribuer à un autre client en difficulté. Cette pratique contractuelle serait en recul à raison de l'accroissement du nombre des satellites lancés dans l'espace.

Les contrats conclus entre les exploitants et les utilisateurs comportent le plus souvent des clauses de non responsabilité et de non recours.

Le contrat prévoit parfois des clauses de réduction du loyer en cas d'interruption du service et de défaut de fonctionnement du satellite (transpondeur FAILURE). La clause ne joue pas en principe si le trouble est dû à des causes extérieures, comme des interférences tierces.

En général l'exploitant s'exonère de toute responsabilité, directe ou indirecte, en cas de mauvais fonctionnement du satellite et de ses composants. Les contrats excluent en général la réparation du dommage commercial dit indirect subi par le client (correspondant aux pertes d'exploitation) en cas de non fonctionnement du répéteur.

La clause devrait être inopposable en cas de dommage causé à l'utilisateur par un exploitant coupable d'un dol, auquel on peut assimiler la faute lourde. Les clauses ne sont efficaces qu'en ce qui concerne la faute simple de négligence.

Mireille Couston, Droit spatial, p. 192

La loi du 3 juin 2008 interdit au locataire utilisateur de se retourner contre le fabricant du satellite ou contre les équipementiers fabricants des composants ou contre le lanceur, art. 20.

En revanche elle n'impose pas la solution de l'article 20 et de l'exonération de responsabilité dans les relations contractuelles entre l'exploitant et l'utilisateur. La loi du 3 juin 2008 exclut en effet de son domaine les conséquences de l'utilisation du signal émis par l'objet spatial pour les utilisateurs. Les clauses d'exonération sont possibles, il n'y a pas de règle légale qui impose le non recours.

On fait ainsi état d'un contentieux entre Eutelsat et une chaîne chinoise, il y avait eu interruption d'un répéteur pour des causes techniques voire politiques, Laurence Ravillon, Chronique de droit spatial, RFDA 2010.261

Madame Ravillon cite, dans son article publié à la revue de jurisprudence commerciale 2013.284, un arrêt du 22 février 2012 rendu par la cour d'appel de Paris. Le contrat d'attribution de capacité de secteur spatial liait Eutelsat à un client. Celui-ci avait l'usage de répéteurs du satellite SESAT pour 5 ans. Le contrat contenait une clause limitative de responsabilité. Survient une défaillance de l'un des répéteurs. Le client cesse de payer les factures. Eutelsat réplique en résiliant le contrat et saisit la justice. La cour d'appel considère que l'exploitant du satellite n'assumait qu'une obligation de moyens et que les performances des répéteurs et la qualité des liaisons n'étaient pas garanties par Eutelsat. La validité de la clause est donc admise.

Paris, 28 juin 2013, RFDA 2013 obs. Ravillon, un contrat de prestation de services de captation et de transmission d'un bouquet de 11 chaînes de télévision africaines. Retard dans le paiement. Résiliation. GLOBECAS assume une obligation de moyens. On n'avait pas relevé d'indisponibilité de l'une des chaînes retransmises, Globecast a rempli ses

obligations, aucun dégrèvement ne peut être obtenu par le client, l'opérateur doit recevoir plus de 51 000 euros de la part de Cœur de cible.

Rejet du pourvoi par Com. 10 mars 2015, n° 13-27993 : Globecast (filiale d'Orange) est qualifié opérateur de transmission audio-visuelle. GLOCAST avait conclu en 2008 avec Cœur de cible un contrat de prestation de service ayant pour objet la captation et la transmission du signal d'un bouquet de chaînes de télévision. Le client avait en 2009 résilié le contrat. L'opérateur avait exigé l'indemnité contractuelle de résiliation, la cour d'appel avait octroyé au prestataire 30 000 euros. La haute juridiction analyse la clause comme une clause pénale (susceptible d'être modérée) et non comme un dédit. Elle avait été stipulée pour contraindre le client à l'exécution du contrat jusqu'à son terme et évaluer forfaitairement le préjudice subi par le prestataire.

L'arrêt du 14 janvier 2015, n° 13-20350, concerne un litige entre Orion Satellite Communications et Russian Satellite Communication Company. Une sentence arbitrale a été rendue en Russie. Le créancier Orion a recours en France à des mesures d'exécution forcée.

Eutelsat résilie un contrat conclu avec Viasat Brasil, pour violation substantielle d'un contrat d'exploitation de satellites de télécommunications. Le contrat portait sur l'utilisation de la charge utile en bande Ka du satellite EUTELSAT 3B. Le contentieux est porté devant un tribunal brésilien. RFDA 2015.290.

Il y a des clauses de résiliation du contrat dans les cas extrêmes : le répéteur a des spécifications inférieures aux prévisions contractuelles de manière permanente sur une durée de 30 jours par ex.

Le contentieux. L'arbitrage.

Section IV. La radio navigation

Le point de départ réside dans le système américain, le Global Positioning System, GPS, qui est un système de positionnement par satellite qui permet de repérer et de localiser des véhicules, des navires, des avions, des personnes en randonnée dotés d'un récepteur et de les guider. Ce système fournit des signaux de précision pour la datation, la navigation et le positionnement. Aide à la circulation routière. On parle de systèmes intelligents de transport SIT. Ce système présente l'avantage d'améliorer la sécurité de la navigation aérienne, maritime et fluviale.

La géolocalisation

Avec la géolocalisation, on est en présence d'une technique pour déterminer la localisation et les va et vient d'une personne ou d'un engin terrestre, maritime, fluvial ... Le système pourrait être utilisé pour assurer le guidage des voitures sans chauffeur ou pour faciliter la conduite des locomotives du transport ferroviaire. Il est utilisé pour les services de la Défense.

Le GPS peut être utilisé par une entreprise de transport pour surveiller ses salariés, voir Semaine Juridique septembre 2012 obs. Bon-Garcin. Voir L. Ravillon, RFDA 2014.408. Possibilité pour un transporteur de suivre en temps réel l'évolution de la flotte de ses camions.

Certains assureurs utilisent ou souhaitent utiliser le GPS pour apprécier le calcul des primes d'assurances.
Le GPS peut être utilisé et installé comme mouchard sur un véhicule à l'insu de son propriétaire pour connaître ses allées et venues
(Qu'il faut distinguer du « bornage » qui permet grâce aux données possédées par les entreprises de télécommunications de connaître les itinéraires d'une personne utilisatrice d'un téléphone portable)
La licéité du procédé

Géolocalisation et procédure pénale
Le procédé avait été validé, lorsque la pose est ordonnée par le juge d'instruction, par un arrêt de la chambre criminelle, voir Dalloz obs. Jean Pradel.
La chambre criminelle en revanche n'avait pas admis dans deux arrêts du 22 octobre 2013, B., le recours à la géolocalisation ordonnée ou autorisée par le procureur de la république durant l'enquête préliminaire. La technique de géolocalisation (pour permettre le suivi des téléphones utilisés par le suspect et surveiller ses déplacements en temps réels) constitue une ingérence dans la vie privée dont la gravité nécessite qu'elle soit exécutée sous le contrôle d'un juge. L'arrêt était rendu au visa l'article 8 CEDH.
Le parquet s'est offusqué de cette jurisprudence, une loi du 28 mars 2014 a été adoptée pour valider sous certaines conditions le procédé, ces dispositions ont été introduites dans le code de procédure pénale aux articles 230-32 et suivants.
Myriam Quemener, Circulaire sur la géolocalisation, D. 2014.1088
C. Pelletier, Géolocalisation et loyauté de la preuve, Revue des contrats, septembre 2014, p. 440
La Cour de Strasbourg a connu d'un recours formé par un allemand se plaignant de mesures de surveillance notamment par GPS permettant sa localisation, mesures ordonnées conformément à la procédure pénale allemande. La CEDH, 2 septembre 2010, a rejeté le recours. La surveillance du complice par GPS était justifiée.
La géolocalisation est également utilisée par les services de renseignement. Les différentes législations anti terroristes ont reconnu, hors autorisation judiciaire, les pouvoirs d'investigation de ces services de surveillance.
L. Ravillon, RFDA 2015.290

Le système américain a été lancé à la fin des années 70, il était primitivement à finalité militaire, il a été ouvert en 2000 par le président Clinton aux activités civiles, il a été mis fin du brouillage. Le système est fourni gratuitement. Il fonctionne avec une trentaine de satellites. Le GPS, système mondial de localisation des États-Unis, fournit à la communauté internationale un service fiable et précis en matière de positionnement, de navigation et de synchronisation par satellite.

Il existe un Comité international sur les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) (ICG, dont le Bureau des affaires spatiales assure le secrétariat exécutif)

Ces systèmes sont utilisés dans le secteur des transports, des télécommunications, de l'agriculture, de l'énergie. Les pouvoirs publics y ont recours dans des finalités de police, de gestion des frontières et pour les services d'urgence.

CAA Nantes, 16 juillet 2015, n° 14NT00875, contrôle des surfaces agricoles, agriculteur demandeur d'aides à la surface et ayant semé du sarrasin hors délai, culture non éligible à l'aide. Le GPS est l'un des moyens de contrôle des déclarations de surface. Un écart de 70 % est constaté entre les surfaces déclarées et les surfaces éligibles. L'agriculteur avait fait une déclaration graphique. Le contrôle de l'ONIC a été réalisé par un dispositif de positionnement par triangulation satellite, dont la précision est de 1,25 mètre sur le périmètre de la parcelle mesurée.

Les programmes européens de radionavigation par satellite : il en existe en principe deux, EGNOS et Galileo, qui sont intégralement financés par l'Union européenne.

EGNOS, European Geostationary Navigation Overlay Service
C'est le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire, il appartient à l'UE, il fournit des signaux d'une précision de l'ordre de 1 à 3 mètres en horizontale et de 2 à 4 mètres en verticale. Il renforce et augmente les informations données par le GPS américain. Il permet de compléter les signaux GPAS. C'est un système qui complète le GPS, il demeure dépendant de la disponibilité de signaux GPS pour effectuer certaines opérations de calcul ou de correction. Le programme EGNOS vise à améliorer la qualité des signaux émis par les systèmes mondiaux de

radionavigation par satellite, dit GNSS. Le programme EGNOS tend à améliorer la qualité des signaux ouverts par les systèmes mondiaux de navigation. C'est une infrastructure qui corrige les signaux ouverts émis par les systèmes mondiaux de radionavigation par satellite. Ce système fonctionne grâce à des stations au sol et à plusieurs transpondeurs installés sur des satellites géostationnaires. Le GNSS est un système mondial de géolocalisation, de synchronisation et de navigation par satellite. Il peut être utilisé pour faire atterrir un avion, en guidage latéral et vertical, ou pour guider les navires par mauvais temps. Exploitation et maintenance confiée à la SAS ESSP, European Satellite Service Provider, de siège toulousain, l'ESA étant maître de l'ouvrage. Le service ouvert EGNOS est actuellement en service, il est utilisable par l'aviation européenne depuis mars 2011, ce service est intéressant en particulier pour l'approche des petits aéroports, il est utilisé à Blagnac depuis mai 2012. Il utilise 3 satellites et un réseau de 40 stations au sol, il améliore à travers l'Europe la précision des signaux de navigation GPS. Un risque d'erreur sur 10 millions. EGNOS offre un service ouvert qui est gratuit, il offre un service de diffusion de données à caractère commercial dit EDAS, un service de sauvegarde de la vie, dit SOL.

La version 1 date des années 2000, la version 2 à partir de 2009.

Le JOUE du 17 juillet 2015 publie une décision 2015/1183 par laquelle la Commission détermine les spécifications nécessaires pour mettre en œuvre la version 3 du système EGNOS.

La version 3 devrait être mise en service dans les années 2020. Cette version améliorée comprendrait le contrôle et la correction des signaux du service offert par le système issu du programme Galileo, ainsi que l'usage de la double fréquence pour le système GPS et pour celui issu du programme Galileo.

Ce système permettrait que soient couvertes l'Europe unie, la Suisse, la Norvège, ainsi que les Canaries, l'île de Madère et les Açores.

On accède au service par des récepteurs compatibles dans la zone de service.

Ce système améliorerait la fluidité du trafic entre les différentes zones géographiques. Il permettrait un meilleur contrôle d'approche.

Ce système est utilisé pour le transport maritime, pour la navigation près des côtes et pour l'approche et l'entrée dans les ports. On obtiendrait une précision latérale inférieure à 10 mètres.

Le centre de coordination du système EGNOS est fixé à Toulouse depuis 2004.

Deux centres de contrôle de la mission sont implantés à Ciampino et à Torrejon.

Le centre des services situé à Torrejon surveille la qualité des signaux envoyés par les transpondeurs installés sur les satellites géostationnaires, il sert également d'interface avec les utilisateurs d'EGNOS.

Voir la décision d'exécution de la Commission 2017/1406 du 31 juillet 2017, JOUE du 1^{er} août 2017.

GALILEO

Galileo désigne le programme européen de navigation par satellite qui est destiné à fournir des informations de géo localisation d'une extrême précision, grâce à une constellation de 30 satellites. Ce programme a connu une gestation longue et onéreuse. Avant-projet en 1999. L'objectif est de mettre en service un système indépendant de la défense américaine. Un règlement du 21 mai 2002 avait créé l'entreprise commune Galileo qui a été ensuite dissoute. Il avait été prévu en 2002 qu'un consortium de 8 entreprises privées prendrait en charge les frais de déploiement. On s'est aperçu rapidement que les industriels (Thales Alenia, Matra) ne voulaient pas assurer les risques financiers. On s'est alors résolu pour le financement public, UE et ESA. Voir l'étude de Mme Bernadette Le Baut - Ferrarese, RFDA 2008.169. On parle de plusieurs milliards d'euros de dépenses. Coût d'exploitation de Galileo et d'EGNOS pour 2007-2013 : 3 405 millions d'euros.

La mise en place du système.

Ont déjà été lancés les satellites précurseurs de la constellation Galileo pour sécuriser les fréquences attribuées à la constellation. Arianespace a lancé le 21 octobre 2011 les 2 premiers satellites de la constellation, construits par Astrium. Deux autres un an plus tard.

On prévoyait le déploiement de la constellation Galileo dans les années 2014/2015.

Les deux premiers satellites opérationnels devaient être déployés le 22 août 2014, mais l'opération a échoué, les deux satellites devaient être mis en orbite à 23 522 km, ils se sont trouvés à 17 000 km de la Terre, les satellites se trouvent sur une orbite elliptique au lieu de se trouver sur une orbite circulaire. Chacun des satellites a coûté 100 millions d'euros et le lancement 75 millions. D'autres sources parlent de 140 millions d'euros de pertes.

Il y a eu une défaillance de l'étage supérieur du lanceur Soyouz, plus précisément de la centrale inertielle qui estime la vitesse et la position de la fusée. L'un de deux panneaux solaires de chaque satellite ne s'est pas déployé. 10 satellites devaient être mis en orbite par des fusées russes, 12 par Ariane 5. Il y a eu un défaut dans l'allumage de l'étage supérieur, ce qui expliquerait l'erreur de trajectoire. Il y a eu une panne d'alimentation en hydrazine de l'étage supérieur FREGAT. Le carburant alimentant les moteurs a gelé durant le vol. Il ne se serait pas agi d'un défaut de conception, mais d'un problème de fabrication et d'installation. Les plans de montage du FREGAT n'ont pas été élaborés avec suffisamment de rigueur. Aucune assurance n'avait été prise.

Voir la chronique de Laurence Ravillon, relatant les incidents récents, RFDA 2014.401.

Les deux premiers satellites auraient été replacés sur une bonne orbite. D'autres sources parlent seulement d'un seul.

L'achèvement de la constellation des 30 satellites devrait être obtenu en 2020.

Le contrat de lancement est mis en œuvre par l'agence spatiale européenne pour le compte de la Commission, puisque c'est la Commission européenne qui a la responsabilité générale du programme Galileo.

Ces satellites sont construits par l'allemand OHB Technology allié au Surrey Satellite Technology.

Ces satellites d'un poids de 700 kg doivent être placés en orbite circulaire à 23 222 km d'altitude.

En décembre 2017, le lancement par Ariane 5 de quatre satellites du programme Galileo a été effectué.

On prévoit en 2018 le lancement de quatre nouveaux satellites, de 714 kg chacun, par Ariane Group ou par sa filiale Arianespace.

Le coût annuel de maintenance de Galileo, une fois opérationnel, serait de 800 millions d'euros par an. Le conseil européen du 19 février 2013 a cependant décidé de réduire l'enveloppe financière octroyée à Galileo, 6,3 milliards pour le cadre 2014-2020. Il y aura des retombées dans l'industrie des hautes technologies et une perspective de recettes. Certains veulent instaurer une taxe sur la détention d'un récepteur. Il s'agit d'un système à finalités exclusivement civiles. Il permettra de s'affranchir des systèmes étrangers.

Galileo est appelé à assurer des services de radionavigation, de localisation et de synchronisation par satellite.

Annie Martin, Galileo, Chronique d'une politique spatiale européenne annoncée, Credimi, 2009, LITEC

C'est la Commission européenne qui a la responsabilité de la gestion des programmes, elle gère les aspects relatifs à la sécurité des systèmes.

Un accord de Dromoland Castle, Co. Clare, a été conclu le 26 juin 2004 entre les États-Unis et les États européens et la Communauté. Cet accord est provisoirement appliqué en attendant son entrée en vigueur. Accord de coopération entre les signataires. Il convient que le GPS et Galileo soient compatibles en matière de radiofréquences et qu'ils soient interopérables, dans la mesure du possible, au niveau de l'utilisateur non militaire. On parle d'interopérabilité au niveau utilisateur, lorsque l'utilisateur dispose d'un récepteur disposant d'un système combiné permettant de capter un ensemble de satellites GPS et Galileo/. L'accord contient des dispositions sur les bandes de fréquence. Les parties s'assurent de la conformité aux exigences de l'OACI, de l'OMI et de l'UIT. Éviter les interférences. L'Union européenne a approuvé cet accord par une décision du conseil de l'UE du 12 décembre 2011. Accord entré en vigueur le 12 décembre 2011.

Un règlement n° 912/2010 du 22 septembre 2010 crée l'Agence européenne du GNSS européen, global navigation satellite system. Règlement modifié par le règlement n° 512/2014 du 16 avril 2014.

Ce règlement édicte des dispositions concernant les activités d'homologation de sécurité des systèmes GNSS européens.

Il existe au sein de l'Agence un conseil d'homologation de sécurité. Les questions relatives aux clés de vol relèvent d'une autorité de diffusion cryptographique.

L'agence du GNSS européen a son siège à Prague, décision du 10 décembre 2010.

Il existe un conseil pour la sécurité des systèmes GNSS européens : c'est un groupe d'experts, décision du 20 avril 2009.

Il existe un groupe d'experts sur l'évolution des missions des systèmes européens de navigation par satellite, décision du 6 octobre 2010

Il est prévu que Galileo comprenne plusieurs services : un service ouvert, un service de sauvegarde de la vie humaine, un service commercial payant, un service gouvernemental sécurisé.

Le service ouvert est gratuit, il fournit des informations de positionnement et de synchronisation.

Galileo contribue également au système COSPAS-SARSAT pour détecter les signaux de détresse transmis par des balises.

On prévoit la mise en place d'un centre de service GNSS (GSC) à Madrid pour assurer l'interface entre le système Galileo et les utilisateurs des services ouvert, service commercial et service de sauvegarde de la vie. L'accord États-Unis /Europe prévoit un service mondial de recherche et de sauvetage.

Le service commercial

Il correspond à des applications à des fins professionnelles ou commerciales, il offre de meilleures performances.

Une décision d'exécution, 2017/224, du 8 février 2017, JOUE du 9 février 2017, détermine les spécifications techniques et opérationnelles permettant au service commercial offert par le système issu du programme Galileo de répondre à la fonction visée à l'article 2 § 4 point c du règlement n° 1285/2013. Elle prévoyait un accès payant.

Cette décision a été modifiée par la décision 2018/321 du 2 mars 2018, qui prévoit désormais un accès gratuit.

Le service commercial fournit les spécifications générales du service GS haute précision. Il doit être gratuit. Les utilisateurs risquant, si on maintient le caractère payant, de se tourner vers des services gratuits offerts par des concurrents de Galileo.

Ce service commercial de haute précision convient aux entreprises actives en matière de véhicules autonomes, de robotique ou de drones. Elles n'ont pas besoin d'une très grande précision de positionnement. Une précision inférieure à 2 décimètres est suffisante. Ce qui permet d'obtenir une diminution du laps de temps nécessaire à l'acquisition de cette précision.

Ce service doit offrir aux professionnels des performances supérieures à celles que donne le service ouvert : une plus grande précision en termes de géolocalisation (fourniture de données de haute précision afin d'obtenir une erreur de positionnement inférieure à 2 décimètres dans des conditions d'utilisation nominales) et une capacité d'authentification renforcée (vérification de l'authenticité des signaux grâce au décryptage des codes des signaux cryptés avec une clef privée). Accès gratuit. Phase de prestation de services complète à partir de 2020.

Une entreprise, Fugro NV, installée aux Pays-Bas, avait demandé l'annulation de la décision d'exécution 2018/321. Son recours est déclaré manifestement irrecevable dans une ordonnance du Tribunal du 17 juin 2019, affaire T-317/18. La société requérante fournit des services de positionnement par satellite, elle conteste la gratuité, elle craint de perdre sa clientèle. La requérante est jugée sans qualité pour agir en annulation, elle n'a pas démontré que la décision était susceptible de produire directement des effets sur sa situation juridique.

Le secteur des applications sensibles.

Il donne lieu à un accès restreint. Il est prévu, en ce qui concerne le système mondial de radionavigation par satellite issu du programme Galileo, un « système public réglementé » dit PRS. Il s'agit d'un système réservé dans un secteur particulier. Dans ce cadre spécifique, les signaux du programme Galileo sont réservés à des utilisateurs autorisés par les gouvernements pour les *applications sensibles*. Une décision n° 1104/2011 du 25 octobre 2011 concerne les modalités d'accès à ce service public réglementé. Le PRS est le service le plus sensible, il doit être d'une fiabilité absolue. Il utilise des signaux robustes et cryptés. L'accès à ce service est réservé à des utilisateurs faisant l'objet d'un contrôle permanent. Une décision du conseil de l'UE du 22 juillet 2014, 2014/496/PESC, prévoit que si la situation internationale l'exige ou s'il y a une menace sur l'exploitation du système mondial de navigation par satellite européen, des mesures de sauvegarde peuvent être prises ; des mesures provisoires sont décidées en cas d'urgence par le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité.

Il y a les usagers du PRS : les États membres, le conseil, la commission, le service européen pour l'action extérieure SEAE, certains États tiers, certaines organisations internationales.

Il y a les utilisateurs du PRS qui sont des personnes autorisées par un usager du PRS à détenir ou utiliser un récepteur PRS.

En ce qui concerne la France, les articles L. 2323-1 et suivants du code de la défense soumettent, sous sanction pénale, à autorisation l'accès au service public réglementé.

Le décret n° 2018-516 concerne le service public réglementé, il introduit certaines dispositions dans la partie réglementaire du code de la défense, art. R. 2323-1 et suivants. Celles-ci concernent les demandes d'autorisation, l'autorisation, les motifs susceptibles de justifier un refus d'autorisation

Il convient de mettre en place un système de performance qui devrait avertir quand le signal n'est pas bon. On prévoit la mise en place d'un centre de références Galileo sur le site de Noordwijk. On prévoit l'installation sur la surface du globe de stations de mesures Galileo, stations GSS, pour effectuer des mesures de pseudo distance et collecter les signaux émis par les satellites pour en surveiller la qualité : Madère, Tokyo, Kerguelen.

Voir la décision du 6 juin 2013 de la commission.

La décision d'exécution 2016/413 du 18 mars 2016, JOUE du 19 mars 2016, concerne la localisation de l'infrastructure au sol du système Galileo. Il y a des centres terrestres et des stations terrestres distantes, dispersés en Europe et dans le monde. Toulouse possède le centre de services SAR, en relation avec le CNES.

La France a conclu le 12 juin 2013 un accord avec l'Union européenne et l'agence du GNSS européen, accord publié par décret du 15 décembre 2014, JO du 17 décembre 2014 p. 21135. Le réseau mondial des stations terrestres du système du programme Galileo comprend, outre une station, six centres. Par les six centres, existe le centre de surveillance de la sécurité Galileo. Le GNSS supervise la sécurité du système, il joue un rôle important en ce qui concerne le SPR, accès au service réglementé. Le GNSS doit être installé en France et en Espagne. La mise en place du site en France est achevée depuis 2017. Le centre principal sera à Saint Germain en Laye au Camp des Loges. La mise en place du site en Espagne commence en mars 2018 avec des installations réduites et devrait être complètement achevée en mars 2019.

On retrouve le problème de la responsabilité, en particulier en cas d'interruption de la fourniture des services.

Mireille Couston, La responsabilité des opérateurs du fait de la défaillance du signal satellitaire dans le cadre d'un système GNSS et plus spécifiquement dans le cadre des systèmes Galileo et EGNOS, RFDA 2011.373

La loi du 3 juin 2008 ne légifère pas en ce domaine.

Le système dépend de l'UE qui est une association d'États et donc une entité de droit international public.

L'exploitant peut être une entité délégataire fonctionnant à l'instar d'une entreprise commerciale opérant contre rémunération.

L'ESA a publié en date du 12 mars 2013 un communiqué de presse. Une position au sol a été déterminée en ce jour aux Pays Bas sur le site de l'ESTEC qui est le centre technique de l'ESA grâce à l'aide de 4 satellites Galileo et des installations au sol en Italie et en Allemagne.

Le déploiement du système commence en 2013. 15 satellites sont opérationnels en 2016. La constellation pourrait posséder 26 satellites opérationnels en 2018. La capacité opérationnelle complète est envisagée pour 2020.

Un article de presse indique l'entrée en service le 15 décembre 2016 du système de navigation Galileo. Pour en bénéficier il faut être possesseur d'un smartphone équipé d'une puce à incorporer dans les téléphones ou les véhicules. La précision est 10 fois supérieure à celle du système américain.

L'ESA apparaît comme agent de conception et d'approvisionnement pour le compte de la Commission européenne.

On prévoit un financement de 7 milliards d'euros de 2014 à 2020.

(EUTELSAT forme le 16 février 2017 un recours, à l'encontre d'une décision de l'agence du système global de radionavigation par satellite européen, décidant l'attribution d'un marché à un tiers soumissionnaire, Eutelsat c. GSA, T-99/17. L'offre d'Eutelsat avait été rejetée. Le marché concerne l'exploitation et l'entretien du système Galileo)

Un comité interinstitutionnel Galileo a été institué, composé d'un représentant de la Commission, 3 du Conseil, 3 du Parlement européen.

Voir le règlement n° 1285/2013 du 11 décembre 2013 pour l'exploitation des systèmes européens de radionavigation par satellite.

La Suisse a noué une coopération avec l'Union européenne pour accéder aux programmes européens de navigation par satellite, une décision du Conseil de l'UE en date du 23 septembre 2013 est relative à la signature de cet accord le 18 décembre 2013, publié au JOUE du 20 janvier 2014. Cet accord donne lieu à application provisoire à compter du 1^o janvier 2014. A été mis en place un comité mixte GNSS Union européenne / Suisse, qu'il convient de doter d'un règlement intérieur. En voir le projet, décision 2017/1190 du 12 juin 2017, JOUE du 5 juillet 2017.

L'Ukraine se trouve dans la même situation, un accord de coopération a été conclu le 1^o décembre 2005 entre l'Ukraine et la CE concernant un système mondial de navigation par satellite (GNSS), accord approuvé le 25 novembre 2013 par le Conseil de l'UE, JOUE du 26 avril 2014. Accord entré en vigueur le 1^o décembre 2013.

La Communauté E /UE a conclu, le 12 décembre 2006, un accord de coopération avec le Maroc, concernant un système mondial de navigation par satellite, GNSS, publié au JOUE du 23 mars 2016, L 76/3.

La Corée a conclu le 9 septembre 2006 un accord avec la CE concernant le GNSS, accord entré en vigueur le 1^o juillet 2016. JOUE du 19 novembre 2016, L 313.

Idem avec la Corée, accord signé le 9 septembre 2006, cet accord est approuvé au nom de l'UE, décision du Conseil du 6 juin 2016, JOUE du 15 juin 2016, L 157/19.

La Norvège, l'UE et ses États ont conclu le 22 septembre 2010 un accord de coopération concernant la navigation par satellite, accord publié au JORF du 22 juillet 2016, texte n^o 3. La liberté d'utiliser les services Galileo et EGNOS figure dans l'accord.

Il existe d'autres systèmes de radionavigation, autres que le système américain ou le système européen.

Les russes ont le système Glonass, opérationnel depuis 1982. 24 satellites. Couverture mondiale. Services civils du GLONASS fournis aux utilisateurs sans redevance d'usage directe, accessibles en continu aux utilisateurs du monde entier. La précision devrait être améliorée.

Les chinois ont le système BeiDou, la grande ourse, à vocation militaire. Service mondial à compter de 2020.

Le Japon dirige le système QZSS, Michibiki. Système compatible et interopérable avec le GPS. Achèvement prévu en 2023 avec une constellation de 7 satellites.

L'Inde développe le système INRSS.

La Corée met en place le système de renforcement satellitaire coréen, KASS, déployé au- dessus de la péninsule coréenne.

Il existe des projets en Indonésie et au Mexique.
