

LA SEMAINE JURIDIQUE

ENTREPRISE ET AFFAIRES

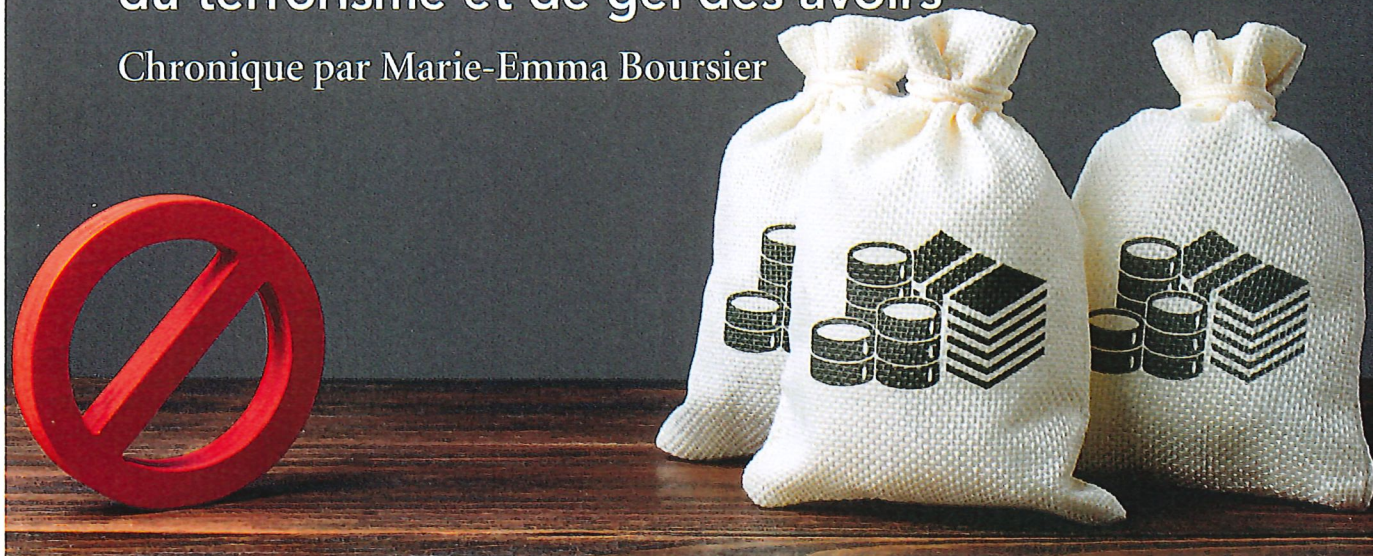
17 JUIN 2021, HEBDOMADAIRE, N° 24 ISSN 1290-5119

1317

Autorité de contrôle prudentiel et de résolution

Un an de jurisprudence en matière de lutte
contre le blanchiment et le financement
du terrorisme et de gel des avoirs

Chronique par Marie-Emma Boursier



427 Égalité homme/femme - 3 questions :
Pour la mise en place de quotas dans les
instances dirigeantes (ComEx/CoDir),
L. Chatain, M. L'Hermite, A. Maudouit-Ridde
et C. Poirson

1308 Société - L'abus dans la décision prise
d'exclure un associé, Cass. 1^{re} civ., 3 févr. 2021,
note A. Sonet et M. Pavot

1309 Procédure collective - Conditions
d'ouverture d'une procédure collective :
quelques rappels, CA Douai, ord. 1^{er} prés.,
15 févr. et 6 avr. 2021, note Ch. Delattre

1311 Transport aérien - L'annulation d'un
vol consécutive à l'état de santé d'une
passagère : un évènement difficilement
maîtrisable pour un transporteur aérien,
Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, note P. Dupont

1318 Bail commercial - Le Conseil
constitutionnel refuse le plafonnement de
l'indemnité d'éviction, Cons. const., 5 mars
2021 QPC, note P. Lemay

1320 Travail - La possibilité de différer les
entretiens professionnels dans le contexte de
crise sanitaire prendra fin le 30 juin prochain,
conseil A. Gally

TRANSPORT AÉRIEN

1311 L'annulation d'un vol consécutive à l'état de santé d'une passagère : un événement difficilement maîtrisable pour un transporteur aérien

Solution. - Une urgence médicale liée à l'état de santé d'une passagère enceinte qui justifie le retour d'un vol à son point de départ puis sa reprogrammation suivie d'un retard cumulé de 22h constitue une circonstance extraordinaire au regard du règlement n° 261/2004. Toutefois, en l'absence de pièces justificatives et faute d'avoir pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer les passagers à destination dans un délai plus court, le transporteur n'échappe pas à l'obligation d'indemniser un passager victime d'un tel retard.

Impact. - D'une part, cette décision, qui porte sur l'état de santé des passagers lors du vol, contribue à enrichir la liste des circonstances extraordinaires rapportée aux événements liés à la navigation aérienne. D'autre part, cette décision, qui s'appuie sur l'arrêt *Pesková et Peska* du 4 mai 2017, de la Cour de justice, souligne l'importance du contrôle par le juge du fond des mesures prises par la compagnie aérienne pour limiter les désagréments subis par les passagers du fait de circonstances extraordinaires.



PASCAL DUPONT,
docteur en droit

Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, F-D : JurisData n° 2021-002309

En l'absence de modification du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004 : JOUE n° L 46, 17 févr. 2004, p. 1 ; JCP E 2004, act. 45*), la jurisprudence continue d'avoir une influence décisive sur l'interprétation de ce texte qui compte parmi les plus importants du droit européen des passagers, et notamment pour tout ce qui concerne la notion de circonstance extraordinaire et des mesures prises par les transporteurs pour y pallier afin d'échapper à leur obligation d'indemnisation en cas d'annulation ou de retard. Tel est le cas dans une nouvelle affaire au cours de laquelle un passager avait obtenu

d'être indemnisé en application des dispositions de l'article 7 du règlement précité par une décision du tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois en date du 19 mars 2019. En l'espèce, un passager achète un billet portant sur le vol Air France (AF) 187 de Hong Kong à Paris, avec un départ le 6 août 2014 à 00 heure 50. Trois heures trente après le décollage, l'état de santé alarmant d'une passagère enceinte a nécessité le retour en urgence de l'avion à son point de départ. Le vol a finalement été effectué : l'avion décolle le 6 août 2014 à 22 heures 30, et parvient à destination avec un retard de 22 heures environ par rapport à l'heure d'arrivée du vol annulé (décalage horaire compris). Air France a contesté ce jugement l'ayant déclaré responsable, en application des dispositions de l'article 7 du règlement n° 261/2004, du retard de ce vol et l'ayant condamné à payer à ce passager la somme de 600 €.

Par arrêt du 17 février 2021 (*Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, F-D : JurisData n° 2021-002309*), la Cour de cassation rejette le pourvoi d'Air France. Selon la Cour, qui s'appuie sur une décision rendue par la Cour de justice de l'Union européenne le 4 mai 2017 (*CJUE, 3^e ch., 4 mai 2017, aff. C-315/15, Pesková et Peska : JurisData n° 2017-008980 ; JCl. Droit international, Synthèse 220*), « le

transporteur aérien qui entend se prévaloir de telles circonstances [extraordinaires] 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 au moment pertinent, éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles il était confronté ne conduisent à l'annulation du vol ou à un retard de ce vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée » (*Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 5*). Mais elle ajoute ensuite qu'après « avoir estimé que l'annulation du vol litigieux était due à une circonstance extraordinaire, le [tribunal d'instance qui] retient que les pièces versées par le transporteur aérien ne permettent pas de justifier le retard de plus de 15 heures à l'arrivée et qu'il n'établit pas avoir recherché ou pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer les passagers à destination dans un délai plus court » (*Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 6*), « n'était pas tenu de procéder aux recherches prétendument omises » et « a ainsi légalement justifié sa décision » (*Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 7*).

Par cet arrêt, la première chambre civile confirme une nouvelle fois l'interprétation restrictive de la notion de circonstance ex-

traordinaire issue du règlement n° 261/2004, ainsi que des mesures prises par le transporteur aérien qui lui permettraient d'échapper à son obligation d'indemnisation des passagers.

1. Si une urgence médicale survenue en vol peut constituer une circonstance extraordinaire...

Conformément à l'article 5, § 3, du règlement n° 261/2004, le droit à indemnisation des passagers en cas de retard ou d'annulation cède devant la preuve de « circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises », à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (X. Delpuch, *Le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 sur le droit des passagers aériens et le droit civil : un mariage plus que de raison* in N. Balat, J. Jourdan-Marques, L. Siguoirt, *L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement*

n° 261/2004 : LexisNexis, 2019, p. 146). Cette notion proche de la force majeure définie sous l'article 1218 du Code civil s'en écarte toutefois en ce sens que le transporteur est libéré de son obligation d'indemnisation, mais en rien de son obligation d'assistance des passagers (M. Ubéda-Saillard, *L'articulation du règlement n° 261/2004 et des conventions internationales sur le transport aérien* in N. Balat, J. Jourdan-Marques, L. Siguoirt, *L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004, préc.*, p. 19).

Le règlement précité contient d'utiles précisions sur la nature des événements susceptibles de produire des circonstances extraordinaires. Il peut s'agir d'événements survenant : - « en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif » (PE et Cons. UE, *règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, cons. 14*) ; - ou « lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion

précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations » (PE et Cons. UE, *règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, cons. 15*). Mais si conformément à l'article 5, § 3, de ce texte, les compagnies aériennes ne sont pas obligées d'indemniser les passagers en cas de « circonstances extraordinaires », c'est la jurisprudence de la Cour de justice, puis celle des tribunaux des États membres, qui a été amenée à préciser et qualifier ce concept.

Dans l'affaire du vol AF 187 Hong Kong-Paris, le vol programmé a non seulement été annulé mais celui qui lui a été substitué a enregistré à son tour un retard à l'arrivée pour toute une série de raisons. Ainsi, le retour en urgence de l'appareil, 3 heures 30 après le décollage d'Hong Kong le 6 août 2014 à son point de départ, a-t-il entraîné la reprogrammation du vol qui a finalement été effectué le 6 août 2014 à 22 heures 30 avec une arrivée à Paris comptabilisant un retard de 22 heures environ par rapport à l'heure d'arrivée du

LA COUR (...):

Faits et procédure

1. Selon le jugement attaqué (tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois, 19 mars 2019), rendu en dernier ressort, M. G. a acheté un billet d'avion de la société Air France (le transporteur aérien) pour un vol Hong-Kong - Paris Charles de Gaulle prévu le 6 août 2014 à 00 heure 50. Trois heures trente après le décollage, l'état de santé alarmant d'une passagère enceinte a nécessité le retour en urgence de l'avion à Hong-Kong. Le vol a finalement été effectué le 6 août 2014 à 22 heures 30, avec une arrivée à Paris avec un retard de vingt-deux heures environ par rapport à l'heure d'arrivée du vol annulé.

2. M. G. a attiré le transporteur aérien en indemnisation sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

Examen du moyen

Énoncé du moyen

3. Le transporteur aérien fait grief au jugement de le condamner à payer à M. G. la somme de 600 euros, en application des dispositions de l'article 7 du règlement n° 261/2004, alors (...)

Réponse de la Cour

4. Aux termes de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 précité, un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indem-

nisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard à l'arrivée à destination d'un vol sont dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

5. Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, le transporteur aérien qui entend se prévaloir de telles circonstances 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 au moment pertinent, éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles il était confronté ne conduisent à l'annulation du vol ou à un retard de ce vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée (arrêtu du 4 mai 2017, *Pesková et Peska*, C-315/15).

6. Après avoir estimé que l'annulation du vol litigieux était due à une circonstance extraordinaire, le jugement retient que les pièces versées par le transporteur aérien ne permettent pas de justifier le retard de plus de quinze heures à l'arrivée et qu'il n'établit pas avoir recherché ou pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer les passagers à destination dans un délai plus court.

7. Le tribunal d'instance, qui n'était pas tenu de procéder aux recherches prétendument omises, a ainsi légalement justifié sa décision.

Par ces motifs (...): rejette le pourvoi (...)

M^{me} Batut, prés., M. Chevalier, cons.-rapp., M^{me} Duval-Arnould, cons. doyen ; SCP R. et U.-S., SCP C., T., P., av.

vol annulé. Un tel événement constitue bel et bien une circonstance extraordinaire pour la première chambre civile, qui considère qu'« après avoir estimé que l'annulation du vol litigieux était due à une circonstance extraordinaire, le jugement retient que les pièces versées par le transporteur aérien ne permettent pas de justifier le retard de plus de quinze heures à l'arrivée et qu'il n'établit pas avoir recherché ou pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer les passagers à destination dans un délai plus court » (Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 6), « Le tribunal d'instance [...] n'était pas tenu de procéder aux recherches prétendument omises, a ainsi légalement justifié sa décision » (Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 7).

En d'autres termes, la Haute Juridiction confirme la décision du juge du fond qui avait considéré que l'annulation du vol AF 187 était due à une circonstance extraordinaire. Celle-ci se déduit de la nature même des faits qui ont trait à l'état de santé d'une future mère, qui relève bien d'une telle qualification pour d'évidentes considérations de bon sens et d'humanité. Ce constat se vérifie par ailleurs dans l'argumentation développée par la compagnie Air France selon laquelle, « Cette circonstance imprévisible liée à la santé d'une jeune femme de 35 ans à bord a nécessité un demi-tour en urgence pour son évacuation à l'aéroport de Hong-Kong, étant rappelé l'obligation de résultat pesant sur la compagnie qui est celle de la sécurité de vol et des passagers, décision prise par le commandement de bord responsable de la sécurité des passagers conformément aux articles L. 6522-1 et suivants du Code des transports ».

Cette nouvelle affaire contribue à enrichir la liste des circonstances extraordinaires rapportée aux événements liés à la navigation aérienne. Relèvent ainsi de cette notion, au titre de la survenance de tels événements « externes », la collision entre un aéronef et un volatile (CJUE, 3^e ch., 4 mai 2017, aff. C-315/15, pt 26, *Pesková et Peska* : *JurisData* n° 2017-008980 ; *JCl. Droit international, Synthèse* 220), l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile se trouvant sur la piste d'un aéroport (CJUE, 3^e ch., 4 avr. 2019, aff. C-501/17, pt 34, *Germanwings* : *JurisData* n° 2019-005710 ; *JCP E* 2019, act. 248 ; *JCl. Responsabilité civile et Assurances, Synthèse* 300), la présence d'essence

sur la piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci (CJUE, 4^e ch., 26 juin 2019, aff. C-159/18, pt 29, *Moens* : *JurisData* n° 2019-013453), une collision entre le gouvernail de profondeur d'un aéronef en position de stationnement et l'aileron de l'aéronef d'une autre compagnie aérienne, causée par le déplacement de ce dernier (CJUE, ord., 14 janv. 2021, aff. C-264/20, pt 26, *Airhelp*), mais aussi un vice caché de fabrication, ou encore des actes de sabotage ou de terrorisme (CJUE, 4^e ch., 22 déc. 2008, aff. C-549/07, pt 26, *Wallentin-Hermann* : *JCl. Europe Traité, Synthèse* 230. - CJUE, 9^e ch., 17 sept. 2015, aff. C-257/14, pt 38, *van der Lans* : *JurisData* n° 2015-023463 ; *JCP E* 2015, act. 724).

En revanche, une panne de moteur (CJUE, 4^e ch., 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann* : *JCl. Europe Traité, Synthèse* 230. - CJCE, 4^e ch., 19 nov. 2009, aff. C-432/07, *Sturgeon* : *JurisData* n° 2009-022394 ; *JCl. Europe Traité, Synthèse* 280. - CJUE, 9^e ch., 17 sept. 2015, aff. C-257/14, *van der Lans* : *JurisData* n° 2015-023463 ; *JCP E* 2015, act. 724 ; *D.* 2015, p. 1893, note *Th. Douville* ; *RFD aérien* 2015, p. 336 ; *RFD aérien* 2016, p. 283, note *Ph. Delebecque*. - Cass. 1^{re} civ., 19 mars 2014, n° 12-20.917 : *JurisData* n° 2014-005307 ; *Bull. civ. I*, n° 53 ; *JCP E* 2014, 1182) ou un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation ou le retard d'un vol ne relèvent pas de la notion de « circonstances extraordinaires », sauf si ce problème découle d'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 sa maîtrise effective (CJUE, 8^e ch., 12 mars 2020, aff. C-832/18, *Finnair* : *JurisData* n° 2020-004972 ; *JCP E* 2020, act. 208 ; *JCl. Civil Code, Synthèse* 1190 ; *Gaz. Pal.* 16 juin 2020, n° 380b8, p. 28, note *P. Dupont et G. Poissonnier* : *défaillance d'une pièce de rechange en stock*). Une annulation due à des réparations rendues nécessaires par un impact de foudre subi par l'appareil lors d'un vol précédent n'est pas un cas exonératoire de la responsabilité de la compagnie, celle-ci n'établissant pas que l'organisation d'un vol de substitution aurait été impossible ou aurait entraîné des conséquences financières insupportables pour elle et démesurées par rapport à l'objectif de protection élevée des passagers aériens poursuivi par la réglementation européenne (CE, 27 févr. 2015, n° 380249 :

JurisData n° 2015-003595 ; *Énergie - Env. - Infrastr.* 2015, comm. 35, obs. *X. Domino*). De même, le choc d'un escalier mobile d'embarquement contre un avion, qui est un événement inhérent à l'activité de transport aérien et donc tout à fait prévisible et surmontable pour les compagnies aériennes, ne saurait être qualifié de circonstance exceptionnelle exonérant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol (CJUE, 5^e ch., 14 nov. 2014, aff. C-394/14, *Siewert* : *JurisData* n° 2014-031527 ; *JCP G* 2015, 271, note *N. Taurand et C. Degert-Ribeiro*), tout comme la maladie du pilote (Cass. 1^{re} civ., 5 févr. 2020, n° 19-12.294 : *JurisData* n° 2020-001406 ; *D.* 2020, p. 1027, note *P. Dupont et G. Poissonnier* ; *Énergie - Env. - Infrastr.* 2020, comm. 23, obs. *R. Ktorza*) ou encore la grève sauvage d'une partie du personnel navigant (CJUE, 3^e ch., 17 avr. 2018, aff. C-195/17, *Krüseemann* : *JurisData* n° 2018-006593 ; *D.* 2018, p. 1587, note *P. Dupont et G. Poissonnier* ; *Europe* 2018, comm. 230, obs. *V. Michel*). De tout ce qui précède, il résulte donc que l'état de santé d'un passager peut relever d'une circonstance extraordinaire, à la différence de celui d'un pilote, et par extension, du personnel navigant technique ou commercial.

2.... les mesures prises par le transporteur aérien ne le délient pas de son obligation d'indemnisation en cas de retard

L'état de santé d'une passagère ayant entraîné le retour du vol AF 187 à son point de départ relevant de la catégorie des circonstances extraordinaires, comment analyser le rejet par la Cour de cassation de l'argumentation présentée par le transporteur aérien visant à démontrer que, confronté à une telle situation, il avait adopté les mesures adaptées à la situation ?

L'intérêt de cette décision réside sans nul doute dans l'analyse des mesures prises par la compagnie aérienne, mesures qui, selon la première chambre civile, ne lui permettaient pas d'échapper à son obligation d'indemnisation pour retard. La Cour de justice a déjà eu l'occasion de préciser que l'article 5, § 3, du règlement n° 261/2004 doit être inter-

prété en ce sens que le transporteur aérien, « dès lors qu'il est tenu de mettre en œuvre toutes les mesures raisonnables afin d'obvier à des circonstances extraordinaires, doit raisonnablement, au stade de la planification du vol, tenir compte du risque de retard lié à l'éventuelle survenance de telles circonstances. Il doit, par conséquent, prévoir une certaine réserve de temps lui permettant, si possible, d'effectuer le vol dans son intégralité dès lors que les circonstances extraordinaires ont pris fin » (CJUE, 3^e ch., 12 mai 2011, aff. C-294-10, *Eglitis et Ratnieks* : *JurisData* n° 2011-032357 ; *Europe* 2011, comm. 256, obs. F. Kauff-Gazin). Mais ici la Cour se réfère expressément à l'arrêt rendu par la Cour de justice du 4 mai 2017 (CJUE, 3^e ch., 4 mai 2017, aff. C-315/15, pt 26, *Pesková et Peska* : *JurisData* n° 2017-008980) à propos de la collision d'un volatile avec l'appareil au cours de l'atterrissage d'un vol avec correspondance selon lequel l'article 5, § 3, « lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que les "mesures raisonnables" qu'un transporteur aérien est tenu de mettre en œuvre [...] ne lui imposent pas des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise et que ledit transporteur ait démontré que lesdites mesures ont été effectivement prises s'agissant du vol concerné par la collision avec un volatile, conditions dont il appartient à la juridiction de renvoi de s'assurer qu'elles sont remplies » (CJUE, 3^e ch., 4 mai 2017, aff. C-315/15, pt 60, § 3).

À l'appui de son pourvoi, la compagnie aérienne rappelle, comme l'avait fait le juge du premier degré, que le retard « résultait, d'une part, de la survenance d'une urgence médicale à bord de l'avion, qui compte-tenu de sa gravité et de l'impossibilité de dérouter l'avion, avait imposé au pilote, [...], de revenir à son point de départ [...], d'autre part, de l'impossibilité pour l'avion de redécoller immédiatement, dans la mesure où un redécollage immédiat aurait conduit l'avion à arriver à son point de

destination, pendant la période horaire correspondant au "couvre-feu" », à l'aéroport de Charles de Gaulle.

Cette analyse qui repose sur des faits avérés (la société Air France a en effet produit toute une série de justificatifs) n'est pas suivie par les magistrats de la Haute Assemblée qui s'en tiennent à la lettre du règlement n° 261/2004 et à une interprétation stricte de la jurisprudence européenne précitée. Ils valident donc en tous points le raisonnement adopté par le juge du premier degré, lequel a considéré que « les pièces versées par le transporteur aérien ne permettent pas de justifier le retard de plus de quinze heures à l'arrivée et qu'il n'établit pas avoir recherché ou pris toutes les mesures raisonnables pour acheminer les passagers à destination dans un délai plus court » (Cass. 1^{re} civ., 17 févr. 2021, n° 19-20.960, pt 6).

La Cour de cassation s'en remet ainsi à l'appréciation portée par le juge d'instance d'Aulnay-sous-Bois sur les pièces produites par Air France. Il n'appartient pas en effet au juge du droit de dire si les pièces produites par la compagnie aérienne française établissent ou non la réalité des mesures raisonnables prises pour acheminer les passagers à destination dans un délai le plus court possible. Le rôle de la Cour de cassation se limite dans une affaire de cette nature à vérifier que le juge d'instance s'est fondé sur les règles de droit pertinentes lorsqu'il a examiné les pièces produites et en a fait une lecture conforme aux grands principes dégagés par la Cour de justice. En l'espèce, il semble que le juge d'instance a estimé que les pièces produites par le transporteur ne permettaient pas d'établir que toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Hong Kong étant un vaste aéroport international de type « hub » et Air France une grande compagnie internationale, le juge pouvait être assez exigeant quant aux diligences à effectuer et aux preuves à produire pour attester de ces diligences. Il a dû notamment

estimer que la compagnie n'a pas proposé à ses passagers et mis en œuvre un réacheminement sur des vols d'autres compagnies aériennes qui ne manquaient pas de relier Hong Kong à Paris à plus bref délai. Même si les diligences de cette nature représentent un coût supplémentaire pour la compagnie, nul doute qu'elles entrent bien dans les mesures raisonnables à entreprendre pour éviter les désagréments résultant d'une annulation ou d'un retard de vol.

Cette décision ne peut qu'être approuvée au regard des objectifs consuméristes du règlement n° 261/2004 et en ce qu'elle reconnaît au juge du fond le pouvoir d'apprécier souverainement, au regard des pièces produites, si les mesures raisonnables ont été prises ou non par le transporteur. Elle contribue cependant à alourdir davantage les charges qui pèsent sur le transporteur aérien, à savoir ici les conditions d'emploi du personnel navigant et les contraintes horaires liées à la réduction des nuisances aéroportuaires. Pour mémoire, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement n° 261/2004 (COM (2013) 130 final 2013/0072, 13 mars 2013) contient en Annexe 1, une liste non exhaustive de circonstances qui ne sont pas considérées comme des circonstances extraordinaires au nombre desquelles, « l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine (à moins qu'elle soit due à des conflits du travail) ». De toute évidence, le règlement n° 261/2004 est plus restrictif que la convention de Montréal du point de vue de la détermination des circonstances exonérant le transporteur de sa responsabilité contractuelle (*M. Ubéda-Saillard, L'articulation du règlement n° 261/2004 et des conventions internationales sur le transport aérien in N. Balat, J. Jourdan-Marques, L. Sigouirt, L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004, préc., p. 19*).