

Recueil Dalloz

> hebdomadaire
196^e année
12 novembre 2020
n° 39 / 7884^e
pages 2169 à 2232

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

CHRONIQUE / Contrat et obligations

L'abus de dépendance (C. civ., art. 1143) : premiers enseignements des juridictions du fond

> Mathias Latina



2180

ÉDITORIAL

2169 Petit éloge de l'éditorial..., *Didier Guével*

POINTS DE VUE

2176 Google dans la tourmente concurrentielle, *Jean-Christophe Roda*
2178 Vers la fin de la liberté des associations culturelles?, *Emmanuel Tawil*

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

- 2185 **Chronique** : Leçons de la pandémie de Covid-19 : la systématisation des clauses de force majeure et d'assurance perte d'exploitation?, *Hugues Kenfack*
Chronique de jurisprudence de la Cour de cassation :
- 2190 Première chambre civile, *Stéphanie Robin-Raschel, Xavier Serrier, Valérie Champ, Samuel Vitse, Caroline Azar, Éloi Buat-Ménard, Rachel Le Cotty et Anne Feydeau-Thieffry*
2198 Deuxième chambre civile, *Nina Touati, Claire Bohnert, Édouard de Leiris et Nathalie Palle*
2206 **Panorama** : Droit patrimonial de la famille, interne et international, *Sara Godechot-Patris et Clothilde Grete-Didier*
2219 **Notes** : Précisions sur le rôle du juge pour apprécier le caractère abusif de la clause visant le calcul du taux conventionnel sur une année de 360 jours, *note sous Civ. 1^{re}, 9 sept. 2020, Jérôme Lasserre Capdeville*
2223 Quand le passager enragé doit être débarqué sur une île, *note sous CJUE 11 juin 2020, Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier*
2228 Ô temps, suspends... la prescription de l'action du créancier forclos!, *note sous Com. 9 sept. 2020, Benjamin Ferrari*

ENTRETIEN

2232 Fabienne Jault-Seseke – Le pacte européen sur la migration et l'asile, un changement d'orientation des politiques européennes migratoires?

DALLOZ



Version numérique incluse*



322039



Quand le passager enragé doit être débarqué sur une île

par Pascal Dupont, Docteur en droit
et Ghislain Poissonnier, Magistrat

Sommaire de la décision > L'article 5, § 3, du règlement CE 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 295/91, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que le comportement perturbateur d'un passager ayant justifié que le pilote commandant de bord de l'aéronef dérouté le vol concerné vers un aéroport différent de celui d'arrivée afin de procéder au débarquement de ce passager et de ses bagages relève de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition, à moins que le transporteur aérien effectif n'ait contribué à la survenance de ce comportement ou n'ait omis de prendre les mesures appropriées eu égard aux signes avant-coureurs d'un tel comportement, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

L'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que, en vue de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol, un transporteur aérien effectif peut se prévaloir d'une « circonstance extraordinaire » ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef, à condition qu'il existe un lien de causalité directe entre la survenance de cette circonstance et le retard ou l'annulation du vol ultérieur, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier, en tenant notamment compte du mode d'exploitation de l'aéronef en cause par le transporteur aérien effectif concerné.

L'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que le fait pour un transporteur aérien de procéder au réacheminement d'un passager, au motif que l'aéronef transportant celui-ci a été affecté par une circonstance extraordinaire, au moyen d'un vol opéré par lui-même et conduisant ce passager à arriver le lendemain du jour initialement prévu ne constitue pas une « mesure raisonnable » libérant ce transporteur de son obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, § 1, sous c), et à l'article 7, § 1, de ce règlement, à moins qu'il n'ait existé aucune autre possibilité de réacheminement direct ou indirect par un vol opéré par lui-même ou tout autre transporteur aérien et arrivant à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné ou que la réalisation d'un tel réacheminement n'ait constitué pour ce dernier un sacrifice insupportable au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier.

Cour de justice de l'Union européenne, 4^e ch., 11 juin 2020

Le texte intégral de cet arrêt est disponible sur le site www.dalloz.fr.

C-74/19

Mots-clés: TRANSPORT AÉRIEN * Responsabilité * Retard * Dommage * Indemnisation * Circonstance extraordinaire * Passager perturbateur – UNION EUROPÉENNE * Transport aérien * Responsabilité * Indemnisation * Retard * Circonstance extraordinaire * Passager perturbateur

Note

L'intensité des compétitions sportives entraîne parfois des dérapages. On se souvient que l'attaquant Luis Suarez a mordu un défenseur italien lors d'une rencontre de Coupe du monde de football au Brésil en 1994. La star uruguayenne a écopé de quatre mois de suspension sportive pour cette morsure qu'il assurait être involontaire.

Des incidents comparables se produisent parfois à bord des avions. L'entrée dans un espace confiné, l'excitation ou la nervosité générée par le vol, l'altitude et ses effets sur le métabolisme, l'omniprésence de l'offre de boissons alcoolisées sont autant de facteurs contribuant à modifier le comportement des passagers. En août 2017, un avion de la compagnie aérienne nationale portugaise Transportes Aéreos Portugueses (TAP) opérant un vol reliant Lisbonne (Portugal) à Fortaleza (Brésil) a dû être dévié vers Las Palmas de l'île de Grande Canarie (Espagne). Un passager indiscipliné (qualifié de « paxi » dans le vocabulaire du transport aérien⁽¹⁾) a, au cours du vol, mordu plusieurs passagers.

(1) L'annexe 17 de la Convention de Chicago du 7 déc. 1944 (publiée par Décr. n° 47-974 du 31 mai 1947, JO 3 juin) définit le passager « perturbateur ou indiscipliné » comme celui « qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef ».

Il a ensuite agressé certains des membres du personnel navigant de cabine (PNC) qui tentaient de le maîtriser. Usant de ses pouvoirs, le commandant de bord a alors décidé de débarquer le passager perturbateur et ses bagages vers l'aéroport le plus proche. L'histoire ne dit pas quelle a été la sanction prononcée *in fine* contre ce voyou des airs, mais ce déroutement n'a pas été sans conséquence pour la compagnie portugaise. L'affaire qui en a résulté constitue ainsi un exemple particulièrement frappant – mordant pourrait-on dire – des coûts et des sujétions que les incidents provoqués par les « paxi » font peser sur les compagnies aériennes et les passagers².

En effet, un passager victime d'un retard de vol consécutif au déroutement de l'avion a assigné la TAP devant le tribunal d'arrondissement de Lisbonne. Le passager avait effectué auprès de la compagnie portugaise une réservation pour un vol au départ de Fortaleza et à destination d'Oslo (Norvège) avec une correspondance à Lisbonne. Effectué les 21 août et 22 août 2017, ce vol a enregistré un retard à l'arrivée à Oslo de près de 24 heures. Le retard a été provoqué par l'impossibilité pour ce passager d'embarquer sur le second vol avec correspondance, reliant Lisbonne à Oslo. Ne pouvant obtenir sa correspondance, le passager a été transporté à destination d'Oslo sur le vol suivant, opéré par TAP, le lendemain. Le retard du vol entre Fortaleza et Lisbonne avait lui-même été provoqué par le retard du vol aller, consécutif au déroutement vers Las Palmas en raison de l'incident provoqué par le « paxi ».

En raison de ce retard de plus de trois heures, le passager a réclamé à TAP le paiement de l'indemnisation de 600 € prévue par le règlement CE 261/2004 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 vol³. La compagnie portugaise a refusé de verser cette indemnisation, au motif que le retard important litigieux⁴ trouvait son origine dans une circonstance extraordinaire et que l'envoi d'un autre avion n'aurait pas permis de remédier à ce retard⁵.

Le tribunal d'arrondissement de Lisbonne saisi a éprouvé des doutes sur la qualification juridique de la circonstance à l'origine du retard de vol, sur le point de savoir si un transporteur aérien effectif peut se prévaloir d'une telle circonstance lorsque celle-ci a affecté l'aéronef ayant effectué le vol

concerné, mais à l'occasion d'un vol préalable à ce dernier, ainsi que sur le caractère raisonnable des mesures mises en œuvre par ce transporteur. Dans ces conditions, il a décidé d'interroger à titre préjudiciel la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Dans un arrêt du 11 juin 2020⁶, la CJUE répond que le règlement CE 261/2004⁷ doit être interprété en ce sens que le comportement perturbateur d'un passager ayant justifié que le pilote commandant de bord de l'aéronef dérouté le vol concerné vers un aéroport différent de celui d'arrivée afin de procéder au débarquement de ce passager et de ses bagages est susceptible de relever de la notion de « circonstance extraordinaire »⁸. Bien qu'assez prévisible, la solution retenue est intéressante en raison de sa motivation (I). Par ailleurs, la CJUE apporte d'utiles précisions sur les notions de « circonstances extraordinaires » et de « mesures raisonnables » dans un contexte de vol avec correspondance entrant dans le champ d'application du droit européen (II).

I – Le comportement perturbateur d'un passager aérien peut constituer une circonstance extraordinaire

Les morsures infligées aux passagers et l'agression des membres du PNC constituaient-ils un événement susceptible de produire des « circonstances extraordinaires » ? C'est à cette question que devait répondre la CJUE.

Le règlement CE 261/2004 précise que des circonstances extraordinaires « peuvent se produire, en particulier, 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 »⁹. La CJUE a déjà jugé que de telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas de risques liés à la sécurité¹⁰.

Dans l'arrêt du 11 juin 2020, la CJUE énonce que « le comportement perturbateur d'un passager ayant justifié que le pilote commandant de bord de l'aéronef (...) dérouté le vol concerné vers un aéroport différent de celui d'arrivée afin de procéder au débarquement de ce passager et de ses bagages, met effectivement en cause la sécurité de ce vol »¹¹.

(2) V. Du riffi dans les airs : les compagnies aériennes face aux passagers indisciplinés, P. Dupont et G. Poissonnier, Gaz. Pal. 22 mai 2018, p. 15-19. (3) JOUE L 46, 17 févr., p. 1. L'art. 5, § 1, c), du Règl. CE 261/2004, lu conjointement avec son art. 7, § 1, a), tel qu'interprété par la CJUE dans l'arrêt *Sturgeon* (19 nov. 2009, aff. C-402/07, *infra* note 44), donne droit au passager victime d'un retard important de vol d'obtenir le paiement de l'indemnité prévue en cas d'annulation. Le vol étant extracommunautaire sur une distance de plus de 3 500 km, le montant de l'indemnisation est fixé à 600 €. (4) S'agissant d'un vol avec correspondance(s), la Cour de justice a jugé que seul importe « le retard constaté par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale, entendue comme la destination du dernier vol emprunté par le passager concerné » : CJUE 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Air France SA*, pt 35, D. 2013. 638 ; JT 2013, n° 153, p. 14, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2014. 212, obs. L. Gard. (5) En vertu de l'art. 5, § 3, du Règl. CE 261/2004, un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation au passager victime d'une annulation ou d'un retard de vol s'il est en mesure de prouver que ceux-ci sont dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. (6) Arrêt commenté, Gaz. Pal. 2020, n° 29, p. 25, note C. Paulin. (7) Art. 5, § 3, Règl. CE 261/2004, lu à la lumière du consid. 14. (8) Pt 48 de l'arrêt commenté. (9) Consid. 14 Règl. CE 261/2004. (10) CJUE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, pt 21 ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Gard, et 2015. 241, obs. P. Bures. (11) Pt 39 de l'arrêt commenté. L'argument est difficilement discutable : l'indiscipline d'un passager est susceptible de constituer, dans certains cas, un risque pour la sécurité du vol.

D'une manière générale, 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 cumulatives¹².

Tel semblait bien être le cas ici. D'une part, un comportement perturbateur d'une gravité telle qu'il a justifié que le pilote commandant de bord procède au déroutement du vol concerné n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien effectif¹³. Certes, le transport aérien de passagers constitue la mission première du transporteur et expose naturellement ce dernier à devoir gérer les comportements, parfois inappropriés, voire rebelles, des passagers qu'il transporte. Il n'en demeure pas moins qu'un comportement comme celui du « paxi » mordeur et bagarreur ne constitue pas une conduite normale pour un passager auquel il incombe de se conformer à tous les ordres du commandant de bord. Il doit, de plus, se comporter de manière à ne pas compromettre lui-même la bonne exécution du contrat de transport qui le lie au transporteur aérien effectif¹⁴.

D'autre part, un tel comportement s'avère difficile à maîtriser pour le transporteur aérien, et ce pour au moins deux raisons. Celui-ci est le fait d'un passager, dont le comportement et les réactions aux demandes de l'équipage ne sont pas prévisibles. En outre, à bord d'un aéronef, le commandant de bord comme l'équipage ne disposent que de moyens limités, compte tenu de l'exiguïté de l'appareil et des contraintes de navigation aérienne, pour maîtriser un tel passager¹⁵. La CJUE souligne d'ailleurs « que la décision prise par le pilote commandant de bord, en réaction à ce comportement, de procéder au déroutement de l'aéronef afin de débarquer ledit passager et ses bagages, l'a été dans le cadre de la responsabilité qui lui incombe d'adopter toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité »¹⁶.

La Cour se garde bien de porter une appréciation sur la décision prise de dérouter l'avion vers la Grande Canarie, ayant

sûrement à l'esprit le rôle souverain du commandement de bord en la matière.

En revanche, le juge européen inscrit son raisonnement dans le cadre fixé par le droit international et le droit européen, qui donnent au pilote, commandant de bord de l'aéronef, et aux compagnies aériennes le pouvoir de prendre toute mesure nécessaire dans l'intérêt de la sécurité des vols et des passagers.

La Convention de Tokyo relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs¹⁷ du 14 septembre 1963 fixe le cadre international pertinent. Elle reconnaît au commandement de bord des pouvoirs importants pour gérer les comportements perturbateurs à bord des aéronefs¹⁸. Ces pouvoirs peuvent s'exercer sur toute personne à bord et en vol¹⁹ qui a commis ou est sur le point de commettre une infraction aux lois pénales ou un acte pouvant compromettre la sécurité ou le bon ordre et la discipline à bord²⁰. À cet effet, le commandant de bord peut prendre des « mesures raisonnables », voire des « mesures de contrainte », à l'égard d'une personne soupçonnée afin de la remettre aux autorités compétentes ou de la débarquer²¹. Ces dispositions sont également reprises dans le droit interne des États²².

Cependant, ce cadre s'étant avéré insuffisamment dissuasif, un protocole²³ portant amendement à la Convention de Tokyo a été adopté à Montréal lors de la conférence diplomatique de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de 2014²⁴. Il comprend des mesures visant à faire obstacle aux comportements indisciplinés, notamment en étendant la compétence juridictionnelle des États au moment où ce type d'incidents se multiplie sous l'effet de la massification du transport aérien²⁵.

De son côté, le droit européen est particulièrement développé en la matière.

Le règlement CE 216/2008²⁶ concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile prévoit qu'« en

(12) CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, *Germanwings*, pt 20, D. 2019. 756, et 1469, obs. H. Kenfack; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Sigouir; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard; Gaz. Pal. 2019, n° 21, p. 14, note P. Dupont et G. Poissonnier; 12 mars 2020, aff. C-832/18, *Finnair*, pt 38, D. 2020. 597; JT 2020, n° 229, p. 11, obs. X. Delpech; RTD civ. 2020. 363, obs. H. Barbier; Gaz. Pal. 2020, n° 22, p. 28, note P. Dupont et G. Poissonnier. (13) Pt 41 de l'arrêt commenté. (14) Pt 42. (15) Pt 43. (16) Pt 44. (17) La Convention de Tokyo, entrée en vigueur le 4 déc. 1969, a été ratifiée par 185 États, dont la France: L. n° 70-490 du 11 juin 1970, JO 12 juin, p. 5438; Décr. n° 71-151 du 19 févr. 1971, portant publication de la convention, JO 27 févr., p. 1957. (18) L'arrêt commenté mentionne spécifiquement ce pouvoir attribué au commandant de bord, pt 39. (19) C'est-à-dire depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes les portes extérieures ont été fermées et jusqu'au moment où l'une des portes est ouverte en vue du débarquement: Conv. de Tokyo, art. 5, § 2. (20) Conv. de Tokyo, art. 6. (21) *Ibid.* Comme le dit O. Cachard: « En conséquence de ces comportements jugés dangereux, à tort ou à raison, le passager voit son passeport provisoirement confisqué et fait l'objet d'un débarquement à la première escale; il est remis aux autorités de police, interrogé, empêché de réembarquer pour finir son voyage », in *Le transport international aérien de passagers*, 2015, Livres de poche de l'académie de droit international de La Haye, p. 76. (22) Ainsi, l'art. L. 6522-3 du code des transports français confère au commandant de bord le pouvoir de débarquer toute personne « qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef ». (23) Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signé le 4 avr. 2014 à Montréal. (24) La France a signé ce protocole le 30 mai 2016 et est le 32^e État membre de l'OACI à le faire. Le seuil de ratifications nécessaires à l'entrée en vigueur de ce protocole est fixé à 22. Il est entré en vigueur le 1^{er} janv. 2020. (25) V. le Guide passagers indisciplinés/perturbateurs (Paxi) édité par la Direction de la sécurité de l'aviation civile de la DGAC en décembre 2018. (26) Règl. CE 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 févr. 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement CE 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JOUE L 79, 19 mars, p. 1. V. point 7.d de l'annexe IV, intitulée « Exigences essentielles en matière d'exploitation visées à l'article 8 ».

cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef et/ou des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité »²⁷.

Par ailleurs, le règlement UE 965/2012²⁸ déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes énonce que le commandant de bord « a autorité pour débarquer toute personne ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un danger potentiel pour la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants » et qu'il « n'autorise pas le transport à bord de l'aéronef d'une personne qui semble être sous l'influence de l'alcool ou de drogues au point d'être susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants »²⁹.

De même, le règlement CE 300/2008 relatif à l'instauration des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile³⁰ prévoit que « les passagers susceptibles de causer des troubles à bord sont soumis à des mesures de sûreté appropriées en vol »³¹.

Enfin, le règlement d'exécution UE 2015/108 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être notifiés conformément au règlement UE 376/2014³² répertorie les « difficultés à contrôler les passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés » comme un événement affectant la sécurité³³, au même titre qu'une alerte à la bombe, un détournement ou la découverte d'un passager clandestin. Il s'agit de « tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves »³⁴.

Dans le présent arrêt du 11 juin 2020, la Cour se fonde sur cette réglementation pour rappeler la responsabilité et les pouvoirs du commandant de bord et qu'il incombe aux passagers de se conformer à tous les ordres dudit commandant émis afin d'assurer la sécurité à bord³⁵. Ce faisant, la décision prise par le commandant de bord de procéder au déroutement de l'aéronef

afin de débarquer le « paxi » et ses bagages a bien été prise en application de la réglementation³⁶. La Cour relève à cette occasion que « le législateur de l'Union a indiqué (...) que les difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés sont susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et, de ce fait, doivent faire l'objet d'une notification au moyen des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires »³⁷.

La CJUE n'exclut cependant pas l'hypothèse où le transporteur aérien effectif est responsable du dommage subi du fait du comportement du « paxi ». En effet, le transporteur n'est plus exonéré de son obligation d'indemnisation en cas de retard de vol s'il apparaît qu'il a contribué à la survenance du comportement perturbateur du « paxi » ou si ce transporteur avait été en mesure d'anticiper un tel comportement et de prendre les mesures appropriées à un moment où il pouvait le faire sans conséquence importante sur le déroulement du vol concerné, en se fondant sur des signes avant-coureurs d'un tel comportement³⁸. Tel peut notamment être le cas si le transporteur a procédé à l'embarquement d'un passager présentant des troubles du comportement déjà avant, voire pendant, l'embarquement. En effet, le pilote commandant de bord a autorité pour refuser de transporter ou débarquer toute personne, tout bagage ou toute partie du chargement pouvant constituer un risque potentiel pour la sécurité de l'avion ou de ses occupants³⁹. Ainsi, en n'exerçant pas son pouvoir de détection des passagers à risque, le commandant de bord peut commettre une faute ayant contribué à la survenance du comportement perturbateur du passager concerné. Il appartient au juge du fond de le vérifier. Dans une telle hypothèse, le comportement perturbateur d'un passager, s'il demeure non inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, n'en aurait pas moins été maîtrisable par ledit transporteur, ce qui exclut qu'un tel comportement puisse être qualifié de « circonstance extraordinaire »⁴⁰. Cette dernière réserve est logique, nul ne pouvant se prévaloir de sa propre turpitude.

La CJUE met bien en exergue le point d'équilibre atteint par la réglementation actuelle en matière de gestion des « paxi » :

(27) Le Règl. CE 216/2008 a été abrogé, avec effet au 11 sept. 2018, par le Règl. UE 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, du 4 juill. 2018, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, JOUE L 212, 22 août, p. 1. Le Règl. UE 2018/1139 n'est toutefois pas applicable *ratione temporis* au litige au principal. (28) Règl. UE 965/2012 de la Commission, du 5 oct. 2012, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement CE 216/2008 (JO L 296, 25 oct., p. 1), tel que modifié par le règlement UE 800/2013 de la Commission, du 14 août 2013 (JOUE L 227, 24 août, p. 1). (29) Pt « CAT.GEN.MPA.105 Responsabilités du commandant de bord », sous a), de l'annexe IV, intitulée « Opérations de transport aérien commercial ». (30) Règlement UE 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 11 mars 2008, relatif à l'instauration des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JOUE L 97, 9 avr. (31) Ann., pt 10, 1.b. (32) Règl. d'exécution UE 2015/108 de la Commission, 29 juin 2015, établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être notifiés conformément au règlement UE 376/2014 du Parlement européen et du Conseil, JOUE L 163, 30 juin, p. 1. Règl. UE 376/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 3 avr. 2014, concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement UE 996/2010 du Parlement européen et du Conseil, JOUE L 122, 24 avr., p. 18. (33) Ann., I, pt 6, 2). (34) Art. 2, pt 7, Règl. UE 376/2014. (35) Pts 39 et 44 de l'arrêt commenté. Conformément au point « CAT.GEN.MPA.110 Autorité du commandant de bord » de l'annexe IV du règlement UE 965/2012. En vertu de l'art. 8 et du pt 7.d de l'annexe IV du Règl. UE 216/2008. (36) Conformément au point « CAT.GEN.MPA.105 Responsabilités du commandant de bord », sous a), de l'annexe IV du Règl. UE 965/2012. (37) Pt 40 de l'arrêt commenté. Cela ressort de l'art. 4, § 1, a), du Règl. UE 376/2014, lu conjointement avec l'art. 2, § 7, de ce règlement, l'art. 1^{er} du Règl. d'exécution UE 2015/1018 et le titre 6, pt 2, de l'annexe I de ce règlement et de l'art. 4, § 1, du Règl. UE 376/2014. (38) Pt 45. (39) Pt 46. V. aussi le pt 51 des concl. de l'av. gén. Ce pouvoir du commandant de bord résulte aussi du « NCC.GEN.106 Responsabilités et autorité du pilote commandant de bord », sous b), de l'annexe VI du Règl. UE 965/2012. (40) Pt 47 de l'arrêt.

des pouvoirs renforcés sont attribués au commandement de bord et aux compagnies aériennes, mais ont pour contrepartie une responsabilité pécuniaire si l'embarquement a été autorisé à des passagers dont le comportement était perturbateur dès avant le décollage.

II – Quelques précisions sur les circonstances extraordinaires et les mesures raisonnables

Cette affaire apporte également deux précisions sur la notion tant discutée de circonstances extraordinaires et de mesures raisonnables. Rappelons que l'exonération de l'obligation pesant sur le transporteur aérien d'indemniser le passager en cas de retard important de vol ne fonctionne que si les circonstances extraordinaires n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises⁴¹. En outre, en cas de survenance d'une telle circonstance, le transporteur devra 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 concerné, sans pour autant qu'il puisse être exigé de lui qu'il consente des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent⁴².

Le premier point porte sur la possibilité pour un transporteur aérien effectif de se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef. Dans les faits de l'affaire, le vol du trajet Fortaleza-Lisbonne a été retardé par suite du retard ayant eu lieu sur le vol du même appareil et opéré par la même compagnie entre Lisbonne-Fortaleza, retard provoqué par le « paxi ». TAP peut-elle se prévaloir ce premier retard? La réponse est loin d'être évidente: en quoi le passager serait-il concerné par un incident ayant eu lieu sur un vol qu'il n'a pas emprunté?

Dans son arrêt du 11 juin 2020, la CJUE considère que cette possibilité doit être ouverte. En effet, le règlement CE 261/2004 ne limite pas la faculté reconnue aux transporteurs aériens de se prévaloir d'une circonstance extraordinaire à la seule hypothèse dans laquelle cette circonstance a affecté le vol retardé ou annulé, à l'exclusion de celle où ladite circonstance aurait affecté un vol préalable opéré par le même aéronef⁴³. En outre, la mise en balance des intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens qui a présidé à l'adoption du règlement CE 261/2004⁴⁴ suppose de tenir compte des modalités d'exploitation des aéronefs par les transporteurs aériens et, en particulier, du fait, pour certaines catégories de vols, qu'un même aéronef peut réaliser plusieurs vols successifs au cours d'une même journée. Cela implique que toute circons-

tance extraordinaire affectant un aéronef sur un vol antérieur se répercute sur le ou les vols ultérieurs de celui-ci⁴⁵. Ainsi, en vue de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, un transporteur aérien doit pouvoir se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef⁴⁶. Cependant, compte tenu de l'objectif de protection des passagers, l'invocation d'une telle circonstance extraordinaire suppose qu'il existe un lien de causalité directe entre la survenance de cette circonstance ayant affecté un vol précédent et le retard ou l'annulation d'un vol ultérieur. Il appartient au juge du fond d'apprécier l'existence de ce lien de causalité, en prenant en compte les modalités d'exploitation de l'aéronef concerné⁴⁷. Si cette solution s'avère défavorable aux passagers victimes de retard, elle peut se comprendre au regard des caractéristiques techniques du transport aérien contemporain, avec un système de vols aller-retour opérés par le même aéronef. Il était difficile pour la Cour de ne pas en tenir compte.

Le deuxième point porte sur l'interprétation de la notion de mesures raisonnables prises par le transporteur aérien qui procède au réacheminement du passager. Dans les faits de l'affaire, le passager manque son vol de correspondance sur le trajet Lisbonne-Oslo par suite du retard sur le premier tronçon du vol. La compagnie TAP n'assurant qu'un vol par jour sur le trajet Lisbonne-Oslo, il doit attendre le vol suivant prévu le lendemain, d'où un retard de plus de 24 heures pour parvenir à sa destination finale. Le passager estime que l'indemnisation forfaitaire lui est due car la circonstance extraordinaire survenue en l'espèce ne justifie pas le fait qu'il soit arrivé à destination avec un retard de plus de 24 heures.

La CJUE retient ici une conception restrictive de la notion de mesures raisonnables. Selon elle, au regard du règlement CE 261/2004⁴⁸, « le fait pour un transporteur aérien de procéder au réacheminement d'un passager, au motif que l'aéronef transportant celui-ci a été affecté par une circonstance extraordinaire, au moyen d'un vol opéré par lui-même et conduisant ce passager à arriver le lendemain du jour initialement prévu ne constitue pas une mesure raisonnable libérant ce transporteur de son obligation d'indemnisation »⁴⁹. Cependant, la CJUE considère qu'il peut en être autrement s'il n'a « existé aucune autre possibilité de réacheminement direct ou indirect par un vol opéré par lui-même ou tout autre transporteur aérien et arrivant à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné ou que la réalisation d'un tel réacheminement n'ait constitué pour ce dernier un sacrifice insupportable au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent »⁵⁰.

Le raisonnement de la Cour est convaincant. Il s'appuie sur des arguments de textes: l'objectif de garantie d'un niveau élevé de

(41) *Ibid.* (42) Aff. C-501/17, *supra* note 11, pt 19. (43) Pt 51 de l'arrêt commenté. (44) V. CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, *Sturgeon e.a.*, pt 67, D. 2010. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland, et 2011. 1445, obs. H. Kenfack; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X. D.; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Gard, et 2015. 241, obs. P. Bures; 23 oct. 2012, aff. C-581/10 et C-629/10, *Nelson e.a.*, pt 39, JT 2012, n° 148, p. 11, obs. X. D.; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Gard. (45) Pt 52 de l'arrêt commenté. (46) Pt 53 de l'arrêt commenté. (47) Pt 54. (48) L'art. 5, § 3, Règl. CE 261/2004, lu à la lumière du consid. 14 de celui-ci. (49) Pt 61 de l'arrêt commenté. (50) *Ibid.*

protection des passagers visé au considérant 1 du règlement CE 261/2004 et l'exigence d'un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais des passagers affectés par une annulation ou un retard important de vol, visée aux considérants 12 et 13 ainsi qu'à l'article 8, § 1, du règlement. Il s'en déduit que « l'adoption des mesures raisonnables (...) ne peut, en principe, se limiter à offrir aux passagers concernés un réacheminement vers leur destination finale par le vol suivant opéré par lui-même et arrivant à destination le lendemain du jour initialement prévu pour leur arrivée »⁵¹. En effet, la diligence requise d'un transporteur aérien « suppose qu'il mette en œuvre tous les moyens à sa disposition pour assurer un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais, au nombre desquels figure la recherche d'autres vols directs ou indirects opérés éventuellement par d'autres transporteurs aériens appartenant ou non à la même alliance aérienne et arrivant à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné »⁵². Selon la Cour, « ce n'est donc que s'il n'existe aucun siège disponible sur un autre vol direct ou indirect permettant au passager concerné d'atteindre sa destination finale à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné ou que la réalisation d'un tel réacheminement constitue pour ce transporteur aérien un sacrifice insupportable au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent que ledit transporteur aérien doit être considéré comme ayant mis en œuvre tous les moyens dont il disposait en réacheminant le passager en cause par le vol suivant opéré par ses soins »⁵³.

C'est donc au juge du fond qu'il revient d'apprécier si c'est le cas ou pas. Concrètement, cela signifie ici que le juge de Lisbonne devra vérifier s'il n'existait pas un ou des vols sur d'autres compagnies opérant la ligne Lisbonne-Oslo, vol(s)

permettant au passager de parvenir à destination avant l'heure d'arrivée du vol du lendemain finalement emprunté. Si ce ou ces vols existaient, ils pouvaient constituer une option possible de réacheminement qu'il appartenait à la TAP d'étudier et de proposer au passager. La Cour de justice a déjà eu l'occasion de rappeler qu'en cas de vol annulé ou retardé, la compagnie aérienne concernée a l'obligation de réacheminer les passagers dans les meilleures conditions et qu'il lui appartient de prouver que le réacheminement a été effectué dans les meilleurs délais et de présenter les différentes options possibles aux passagers, qui auront ensuite le choix entre un réacheminement, ou un remboursement du vol⁵⁴.

Comme le relève l'avocat général Pikamaä, « il n'apparaît pas que TAP ait invoqué ou prouvé qu'elle aurait pris la moindre mesure au cours de la période qui s'est écoulée entre l'arrivée du vol à Lisbonne, le 22 août 2017, et l'embarquement du passager sur le vol pour Oslo, le 23 août 2017 » et il « semble judicieux de confier à la juridiction de renvoi la tâche d'interpeller le transporteur aérien sur ce point et d'examiner les raisons l'amenant à ne pas envisager des moyens d'acheminement alternatifs pour ce dernier tronçon de vol »⁵⁵.

En 2011, dans une affaire d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol, la CJUE avait déjà eu l'occasion de préciser 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 »⁵⁶. Une bonne organisation et l'anticipation sont donc les meilleurs moyens pour une compagnie aérienne de bénéficier de l'exonération de son obligation d'indemnisation.

(51) Pt 58. (52) Pt 59. (53) Pt 60. (54) CJUE 29 juill. 2019, aff. C-354/18, *Radu-Lucian Rusu*, D. 2019. 2117, note P. Dupont et G. Poissonnier, et 2020. 1425, obs. H. Kenfack; RTD eur. 2020. 416, obs. L. Grard; JCP 2019. 1964, note G. Poissonnier; Europe 2019. Comm. 10, obs. V. Michel. (55) Pt 74 dans ses concl. présentées le 27 févr. 2020. (56) CJUE 12 mai 2011, aff. C-294/10, *Eglitis et Ratnieks*, JT 2011, n° 134, p. 13, obs. X. D.; RTD eur. 2012. 531, obs. L. Grard, et 2015. 241, obs. P. Bures; Europe 2011. Comm. 256, obs. F. Kauff-Gazin.

Savegarde des entreprises

Ô temps, suspends... la prescription de l'action du créancier forclos!

par Benjamin Ferrari, Maître de conférences en droit privé à l'Université Polytechnique Hauts-de-France, Membre du CRISS

Sommaire de la décision > Un créancier ne peut faire fixer une créance non déclarée pendant l'exécution d'un plan de redressement en agissant en marge de la procédure collective. Au contraire, le créancier négligent doit attendre la résolution du plan et la fin de l'inopposabilité de sa créance. Ainsi la Cour de cassation garantit-elle l'efficacité de cette règle en affirmant que le créancier n'aura pas encouru la prescription, puisque celle-ci aura été suspendue en raison de son impossibilité à agir durant le plan.