

Recueil Dalloz

> hebdomadaire
196^e année
14 mai 2020
n° 18 / 7863^e
pages 977 à 1032

CHRONIQUE / Union européenne

Le processus d'uniformisation des jurisprudences
par les cours européennes et les juges nationaux

> Sylvaine Poillot Peruzzetto

997

© G. Fessy / C.JUE - © Zofia Veja Mozo

ÉDITORIAL

977 Le « oui » des jeunes femmes, *Rémy Cabrillac*

ACTUALITÉS

- 981 Bail commercial (loyer du bail renouvelé) : constitutionnalité du régime
- 983 Détention provisoire (prolongation) : inconstitutionnalité du régime
- 984 Détention provisoire (prolongation) : défaut d'avocat du fait d'une grève du barreau

POINTS DE VUE

- 990 Penser par soi-même en droit : l'exhortation de Philippe Malaurie, *Pierre-Yves Gautier*
- 992 Régime des décisions médico-sociales relatives aux personnes protégées : une ordonnance affligeante !, *Annick Bateur, Laurence Mauger-Vielpeau, Fanny Rogue et Gilles Raoul-Cormeil*
- 995 L'engorgement des juridictions correctionnelles par l'effet d'une épidémie, Quelques propositions de réponse, *Jean Pradel*

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

- 1005 **Chronique**: Action en responsabilité pour insuffisance d'actif : retour sur l'application dans le temps de l'article L. 651-2 du code de commerce, *Nicolas Ida*
- 1012 **Panorama**: Droit de l'environnement, *Vanessa Monteillet et Grégoire Leray*
- 1023 **Notes**: Actes conclus pour une société en formation : de l'effet de la clause de substitution, *note sous Com. 15 janv. 2020, Sandrine Tisseyre*
- 1027 Y a-t-il un (autre) pilote dans l'avion ?, *note sous Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier*

ENTRETIEN

- 1032 Stéphane Vernac – Urgence sanitaire : quelle est la portée des dérogations aux règles de congés et de durée du travail ?

DALLOZ



Version numérique incluse*



22018



9 782993 122018 4

Y a-t-il un (autre) pilote dans l'avion ?

La maladie du commandant de bord n'exonère pas le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation du passager victime d'un retard ou d'une annulation de vol

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

Sommaire de la décision > Après avoir constaté que le pilote avait fait l'objet de soins, le 12 août 2018, à l'aéroport de Paris, un tribunal d'instance a énoncé, à bon droit, que la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004 du 11 février 2004. Le tribunal d'instance qui, par voie de conséquence, n'était pas tenu d'apprécier les moyens mis en œuvre par le transporteur aérien pour pallier l'indisponibilité du pilote, a légalement justifié sa décision.

Cour de cassation, Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020

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

19-12.294 (n° 113 F-P+B+I) - Décision attaquée : Tribunal d'instance de Paris, 14 déc. 2018 (Rejet)

Mots-clés : TRANSPORT AÉRIEN * Responsabilité * Retard * Dommage * Indemnisation * Circonstance extraordinaire * Maladie du pilote – UNION EUROPÉENNE * Transport aérien * Responsabilité * Indemnisation * Annulation * Circonstance extraordinaire * Maladie du pilote

Note

Un particulier achète un billet pour un vol avec correspondance de la compagnie Air India entre Paris et Bangkok. Le décollage du vol AI 142 est prévu le 12 août 2017 à 22 h à Paris, avec une arrivée à Delhi, le 13 août à 9 h 35, suivi d'un vol AI 332 Delhi-Bangkok prévu le même jour. Le segment Paris-Delhi est retardé et le passager embarque finalement à bord du vol AI

142 le 13 août à 16 h 30 au départ de Paris. Le vol arrive à Delhi le 14 août à 4 h 10¹, avec un retard de près de 20 heures², qui sera aussi constaté à la destination finale, Bangkok. Le retard de vol est imputable, selon Air India, à la maladie soudaine du pilote, nécessitant son hospitalisation d'urgence.

Par déclaration au greffe du 18 avril 2018, le passager, victime du retard de vol, fait convoquer la compagnie aérienne indienne devant le tribunal d'instance de Paris³ sur le fondement 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 vol⁴.

Par jugement du 14 décembre 2018, le tribunal d'instance de Paris condamne le transporteur aérien à payer au passager la somme de 600 € au titre de l'indemnité forfaitaire prévue par le règlement CE 261/2004 en cas de retard de vol et la somme de 300 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile⁵. Par arrêt du 5 février 2020⁶, la Cour de cassation rejette le

(1) Une coquille s'est glissée dans le texte de l'arrêt de la Cour de cassation (Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, n° 19-12.294). L'arrêt évoque une arrivée de l'avion à Delhi à 14 h 10. En réalité, le vol d'Air India (AI 142) du 13 août 2017 qui décolle de Paris-Charles de Gaulle à 16 h 30, arrive à Delhi le 14 août à 4 h 10, comme l'indique le jugement de première instance (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102). (2) L'arrêt de la Cour de cassation (Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, n° 19-12.294) indique que « ce vol a été annulé en raison de la maladie soudaine du pilote », et que « le vol a finalement été effectué » le lendemain. Le jugement d'instance (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102) énonce que « le retard du vol AI 142 du 12 août 2017 étant supérieur à 3 heures, la compagnie Air India devra verser (...) la somme de 600 € à titre d'indemnisation du retard supérieur à trois heures de vol AI 142 Paris Delhi, dont la distance est supérieure à 3500 km (...) ». Le vol semble effectivement avoir été retardé et non annulé : selon la jurisprudence européenne qui retient comme critères de distinction l'itinéraire et la programmation du vol, dès lors que les passagers sont transportés sur un vol dont l'heure de départ est retardée par rapport à l'heure de départ initialement prévue, le vol ne peut être qualifié d'« annulé » que si le transporteur aérien assure le transport des passagers sur un autre vol, dont la programmation initiale diffère de celle du vol initialement prévu : CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, *Sturgeon c/ Condor Flugdienst GmbH*, pt 35, 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. Grard, et 2015. 241, obs. P. Bures. Il est cependant difficile d'être totalement affirmatif sur ce point, la distinction entre vol retardé et vol annulé relevant également d'une appréciation des faits propres à chaque espèce. (3) Air India est immatriculée au RCS français et possède un établissement secondaire à Paris. (4) JOUE L 46, 17 févr. 2004. (5) TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102. (6) Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, n° 19-12.294, D. 2020. 280 ; JT 2020, n° 228, p. 11, obs. X. Delpech.

pourvoi formé par Air India contre le jugement et énonce que, s'agissant du pilote de l'avion, « la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004 du 11 février 2004 ».

Dans cette affaire, toutes les conditions sont réunies au sens du règlement européen pour permettre l'indemnisation des passagers du vol : – ceux-ci embarquent à bord d'un appareil d'une compagnie aérienne extérieure à l'Union européenne (UE) (Air India), mais au départ d'un aéroport (Paris-Charles de Gaulle) situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité⁷ ; – le vol, effectué sur une distance supérieure à 3 500 km, est retardé de près de 20 heures, ce qui ouvre droit à une indemnisation forfaitaire minimale fixée par passager à 600 €⁸.

Les conditions de l'indemnisation de chaque passager du vol étant réunies, la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales de l'un des membres du personnel navigant technique (PNT)⁹ pouvait-elle constituer une circonstance extraordinaire ? La Cour de cassation, confirmant l'interprétation du juge du premier degré, répond par la négative à cette question : la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales du pilote n'est pas une circonstance extraordinaire déliant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation du passager victime d'une annulation ou d'un retard (I). La Cour de cassation rappelle à cette occasion que le juge n'est pas, dans ce cas, tenu d'étudier les mesures que le transporteur aérien est tenu de prendre (II). Cette décision est particulièrement intéressante car c'est, à notre connaissance, la première fois que le juge de cassation se prononce sur les conséquences de l'état de santé du PNT sur l'indemnisation des passagers victimes d'un retard ou d'une annulation de vol telle qu'elle est organisée par le règlement CE 261/2004, alors que la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer sur ce point.

I – La maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales du pilote n'est pas une circonstance extraordinaire

Devant le juge du premier degré, Air India a pu prouver, au moyen d'une feuille de soins, que le pilote de l'avion avait

fait l'objet de soins à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle le 12 août 2017, soit le jour du départ du vol programmé. Le pilote était bien atteint d'une affection l'empêchant d'assumer ses fonctions et nécessitant des soins immédiats. Cependant, le passager soutenait que la maladie soudaine du pilote ne peut pas être qualifiée de circonstance extraordinaire permettant ainsi à Air India de ne pas l'indemniser. De son côté, la compagnie aérienne avançait que le premier vol Paris-Delhi avait été annulé en raison de l'hospitalisation d'urgence du commandant de bord survenue peu de temps avant le départ du vol, ce qui rendait impossible le décollage à temps et constituait donc bien une circonstance extraordinaire. Pour trancher cette question, il convenait de s'en remettre au droit européen applicable.

Conformément à l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004, le transporteur aérien peut être exonéré de son obligation d'indemniser un passager en cas d'annulation ou de retard de vol¹⁰, « 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 »¹¹.

L'article 5, § 3, fixe ainsi des conditions étroites d'exonération des compagnies aériennes de leur obligation d'indemnisation¹², conditions qui sont, au demeurant, interprétées de manière stricte par la jurisprudence européenne¹³. La compagnie aérienne qui souhaite bénéficier d'une telle exonération est, en effet, soumise à deux conditions : il lui faut, d'une part, caractériser l'existence d'une circonstance extraordinaire et, d'autre part, démontrer que cette circonstance n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été adoptées.

La deuxième phrase du considérant 14 du règlement CE 261/2004 vient préciser que de telles 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 ». Le considérant 15 ajoute à cette liste « une décision relative à la gestion du trafic aérien ».

Enfin, il sera relevé que la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement CE 261/2004¹⁴, qui date de 2013, contient en annexe I une liste non exhaustive de circonstances considérées comme

(7) Conformément à l'art. 3, § 1, a), Règl. CE 261/2004. (8) Prévues par les art. 5, § 1, c), et 7, § 1, c), Règl. CE 261/2004. (9) Il s'agit de la dénomination officielle du personnel de l'aviation civile chargé du pilotage et de la maîtrise technique de l'aéronef, de la préparation technique du vol, de la navigation et des télécommunications. On parle également de personnel de conduite de l'avion. (10) En vertu de la jurisprudence de la CJUE, le retard important (égal ou supérieur à 3 heures) de vol donne au passager un droit à une indemnisation équivalente à celle prévue en cas d'annulation du vol : CJUE 19 nov. 2009, *Sturgeon*, préc., pt 61 ; 23 oct. 2012, aff. C-581/10, *Nelson*, pt 38, JT 2012, n° 148, p. 11, obs. X. D. ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard. (11) La formule est reprise dans la première phrase du consid. 14 du Règl. CE 261/2004. (12) V. Correia, J.-Cl. Transport, fasc. 930, Transport aérien - Protection des droits des passagers, n° 96 s. (13) CJUE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, pt 20, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard, et 2015. 241, obs. P. Bures. (14) Prop. de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement CE 261/2004 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, ainsi que le règlement CE 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, COM/2013/0130 final - 2013/0072 (COD), 13 mars 2013.

extraordinaires. La liste retient « les risques sanitaires susceptibles de mettre la vie en danger ou les urgences médicales nécessitant l'interruption ou la déviation du vol en cause ». En revanche, elle précise sans ambiguïté que les circonstances tenant à « l'indisponibilité de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine – à moins qu'elle ne soit due à des conflits du travail – » ne sont pas considérées comme extraordinaires et ne permettent donc pas au transporteur aérien d'échapper à son obligation d'indemnisation.

Ainsi, la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales d'un membre du personnel navigant d'un transporteur aérien ne figure ni dans la liste indicative de circonstances extraordinaires du règlement CE 261/2004, ni même dans celle du projet de refonte du règlement. La marge d'interprétation offerte au juge est donc très étroite.

Cependant, ce type d'événement ne peut-il pas être assimilé à des « risques liés à la sécurité », ou à des « défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol », expressément visés par le considérant 14 du règlement européen ? Sans pilote valide, comment faire naviguer un avion sans risquer de porter atteinte à la sécurité du vol et des passagers ? Le débat peut être ouvert, d'autant plus que, s'agissant du Boeing 787 opérant le vol Paris-Dehli, il n'aurait pas été possible, du point de vue de la réglementation aéronautique, de procéder au décollage avec un seul pilote à bord¹⁵.

Toutefois, là encore, la marge d'interprétation offerte au juge semble très réduite. En effet, jusqu'à présent, la jurisprudence, tant européenne que nationale, considère que les circonstances extraordinaires « découlent 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 »¹⁶. Tels sont, par exemple, les cas de l'éclatement d'un pneumatique de l'avion provoqué par la présence d'un objet étranger sur la piste¹⁷, d'une collision de l'avion avec un volatile¹⁸, du foudroiement d'un avion avant son départ¹⁹ ou de la présence de carburant sur la piste²⁰. La jurisprudence européenne a tendance à interpréter ces notions de « risques liés à la sécurité » et de « défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol » comme renvoyant à des événements de nature technique (non inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappant à sa

maîtrise effective) et non à des événements issus de la gestion des ressources humaines du transporteur aérien.

En effet, dans la logique d'interprétation du règlement CE 261/2004, les événements soudains relevant de la gestion des ressources humaines (maladie du personnel, accident professionnel, absence injustifiée, etc.) semblent inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien (comme pour toute entreprise) et relèvent bien de sa maîtrise effective. Il en résulte qu'ils peuvent et doivent être anticipés et gérés par l'employeur au moyen d'une organisation adaptée et ne sont donc pas de nature à produire des circonstances extraordinaires. À cet effet, le juge européen a été jusqu'à considérer que l'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant à l'occasion d'une « 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 »²¹.

Dans son arrêt du 5 février 2020, la Cour de cassation a choisi de s'inscrire dans la droite ligne de cette tendance jurisprudentielle et c'est assez logiquement qu'elle refuse de censurer le jugement du tribunal d'instance de Paris selon lequel « la maladie d'un être humain ou son indisponibilité soudaine pour des raisons médicales n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifié de circonstance extraordinaire »²². Pour la première chambre civile, en effet, « après avoir constaté que le pilote avait fait l'objet de soins, le 12 août 2018, à l'aéroport de Paris, le jugement énonce, à bon droit, que la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004 du 11 février 2004 »²³. La solution du jugement du tribunal d'instance de Paris est donc confirmée, mais c'est sans doute la motivation retenue par le juge d'instance qui est la plus intéressante. Le jugement énonce, en effet, qu'« il appartient à une compagnie aérienne, de quelque nationalité qu'elle soit, de pouvoir faire face à la maladie d'un membre de l'équipage, personnel navigant, depuis l'aéroport où elle opère. Prévoir une solution de remplacement d'un membre

(15) L'argument était avancé par Air India (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102). (16) CJUE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, préc., pt 34. L'arrêt précise en son pt 25 : « des problèmes techniques révélés lors de l'entretien des aéronefs ou en raison du défaut d'un tel entretien ne sauraient constituer, en tant que tels, des « circonstances extraordinaires » visées à l'art. 5, § 3, du règlement CE 261/2004 ». (17) CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, *Germanwings*, D. 2019. 756, et 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Sigouir ; Gaz. Pal. 11 juin 2019, p. 14, note P. Dupont et G. Poissonnier. (18) CJUE 4 mai 2017, aff. C-315/15, *Peskova, Peska c/ Travel Service*, D. 2017. 2078, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD eur. 2018. 157, obs. L. Gard. (19) Civ. 1^{re}, 12 sept. 2018, n° 17-11.361, D. 2018. 2120, note P. Dupont et G. Poissonnier, 2117, avis J.-P. Sudre, et 2019. 1469, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 212, p. 11, obs. X. Delpech ; Gaz. Pal. 30 oct. 2018, p. 31, note P. Dupont et G. Poissonnier. (20) CJUE 26 juin 2019, aff. C-159/18, *André Moens c/ Ryanair Ltd*, D. 2019. 1332 ; Gaz. Pal. 1^{er} oct. 2019, p. 19, note P. Dupont et G. Poissonnier. (21) CJUE 17 avr. 2018, aff. C-195/17, *Helga Krüsemann e.a. c/ TUIfly GmbH*, pt 50, D. 2018. 1587, note P. Dupont et G. Poissonnier, et 1412, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 209, p. 15, obs. X. Delpech. (22) Formule employée par le jugement (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102). Le texte du jugement se réfère, en revanche, à plusieurs reprises à l'art. 14 du Règl. CE 261/2004, article relatif à l'obligation d'informer les passagers de leurs droits, alors que c'est le consid. 14 qui sert à interpréter l'art. 5, § 3, du règlement. (23) Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, n° 19-12.294 : une coquille s'est cependant glissée dans le texte de l'arrêt de la Cour de cassation et dans celui du jugement (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102) : les soins dont a fait l'objet le pilote ont eu lieu le 12 août 2017, jour du départ du vol programmé, et non le 12 août 2018.

de l'équipage, surtout lorsqu'il s'agit du personnel navigant, rentre dans les missions d'une compagnie aérienne, à qui il appartient d'abord de prendre en compte la sécurité des passagers, mais aussi d'assumer la régularité des horaires des vols qu'elle a programmés »²⁴.

Ainsi, en cas de maladie du personnel navigant, il n'y a pas lieu à procéder à une distinction entre le personnel navigant commercial (PNC)²⁵ et le personnel navigant technique (PNT). La maladie du personnel ou son indisponibilité – même soudaine – pour raisons médicales constitue bien, selon la jurisprudence française, un événement habituel – qui n'a rien d'exceptionnel – relevant de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. Il revient en conséquence au transporteur à bien anticiper et à organiser ses équipes. Il lui appartient ainsi d'assurer une réserve de pilotes disponibles dans les aéroports prête à remplacer au pied levé un collègue malade. Cela constitue incontestablement un défi, s'agissant du PNT – une corporation réduite en nombre²⁶, hautement qualifiée, difficile à recruter, non interchangeable (la qualification d'un PNT est valable pour un type d'appareil)²⁷, et dont l'aptitude médicale et technique est strictement contrôlée. Le maintien d'une telle « réserve » représente, en outre, des coûts salariaux importants, le PNT étant bien plus rémunéré que le PNC. Une telle charge financière est-elle supportable pour les compagnies aériennes ? On peut penser que certaines compagnies préféreront renoncer à mettre en place la réserve nécessaire de PNT et payer l'indemnisation due aux passagers en cas de maladie ou d'indisponibilité pour raisons médicales de ce type de personnel.

II – Le juge n'est pas tenu d'apprécier les mesures prises par le transporteur aérien dès lors que la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales du pilote n'est pas considérée comme une circonstance extraordinaire

Dans sa décision du 14 décembre 2018, le tribunal d'instance de Paris précisait que le pilote d'Air India, compagnie dont le siège se situe en Inde, avait fait l'objet de soins le 12 août 2017 à l'aéroport de Paris, donc peu de temps avant le décollage prévu, et ce en raison de l'apparition soudaine des symptômes d'une maladie. Il mentionnait qu'un autre pilote avait été requis de venir de Londres le lendemain, ainsi qu'en attestait un courriel d'Air India envoyé à 12 h 53 le 13 août 2017. Ces faits n'ayant pas été contestés, ils démontraient la réactivité de la compagnie aérienne, en dépit de l'éloignement géographique de son siège situé à Dehli, en Inde²⁸.

À l'appui de son pourvoi en cassation dirigée contre la décision du tribunal d'instance de Paris, Air India faisait valoir « qu'en se déterminant au moyen d'une appréciation générale sur les obligations du transporteur aérien, en cas de maladie d'un membre d'équipage, lui imposant de prévoir à l'avance une solution de remplacement, au lieu de se placer au moment où la circonstance exceptionnelle survenait et sans apprécier les moyens mis en œuvre par le transporteur aérien pour pallier l'indisponibilité du pilote ayant pour conséquence d'interdire le décollage de l'appareil pour des raisons de sécurité avec un seul pilote, ainsi que le rappelait le transporteur aérien, le tribunal d'instance a derechef privé son jugement de base légale au regard de l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004 du 11 février 2004 ». Le transporteur aérien soutenait avoir pris toutes les « mesures adaptées à la situation²⁹ » pour assurer la prise en charge et la sécurité des passagers, en faisant venir de Londres un pilote de remplacement apte à assurer le vol dans les meilleurs délais et en respectant les conditions de sécurité le 13 août 2017, permettant ainsi l'arrivée à destination finale dans des délais acceptables. La réalité de ces mesures ne faisant pas de doutes, le transporteur aérien en déduisait qu'il pouvait être exonéré de son obligation d'indemnisation. Le pourvoi reprochait à la décision du tribunal d'instance de Paris ne pas avoir porté d'appréciation sur les moyens mobilisés par le transporteur.

La Cour de cassation a rejeté le moyen avancé, en indiquant que le tribunal d'instance, qui « n'était pas tenu d'apprécier les moyens mis en œuvre par le transporteur aérien pour pallier l'indisponibilité du pilote, a légalement justifié sa décision »³⁰. On déduit de cette formule que l'appréciation sur les moyens mis en œuvre par le transporteur aérien ne doit être effectuée par le juge que si l'événement à l'origine du retard ou de l'annulation de vol a pu produire ou résulte de circonstances extraordinaires. Or, dès lors que le juge du fond a considéré que la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales du pilote de l'avion n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire – position confirmée par la Cour de cassation –, l'appréciation des mesures prises par le transporteur aérien n'a donc plus lieu d'être. C'est ce que traduit la formule retenue par la Cour de cassation selon laquelle le tribunal d'instance, « par voie de conséquence, n'était pas tenu d'apprécier les moyens mis en œuvre »³¹.

La CJUE a développé une jurisprudence assez élaborée sur la notion de « mesures » que le transporteur aérien doit prendre pour obtenir une exonération de son obligation d'indemnisation. D'une part, il doit prouver qu'il a pris toutes

(24) TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102. (25) Le personnel navigant commercial désigne l'ensemble des employés d'une compagnie aérienne ayant pour fonction d'assurer la sécurité des passagers à bord d'un avion, mais aussi l'accueil, le confort et la fidélisation de la clientèle. On parle également de membre d'équipage de cabine. (26) Deux à trois personnes par vol commercial. (27) L'argument était avancé par Air India devant le juge du fond (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102). Le transporteur indiquait que, pour pouvoir opérer un avion Boeing 787 et dans le souci d'assurer la sécurité des vols, les pilotes doivent être titulaires des certifications nécessaires. Il en va de la sécurité des vols. (28) L'argument était avancé par Air India devant le juge du fond (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102). (29) Le jugement d'instance (TI Paris, 14 déc. 2018, n° 11-18-02-0102), reprenant les termes utilisés par Air India dans ses conclusions de première instance, utilise l'expression de « mesures appropriées ». (30) Civ. 1^{re}, 5 févr. 2020, n° 19-12.294. (31) *Ibid.*

les « mesures raisonnables » pour éviter que se produise l'événement à l'origine des circonstances extraordinaires³². Il s'agit ici de mesures d'organisation de nature préventive, visant à éviter les incidents ou à éviter qu'un incident ne devienne ingérable pour le transporteur. D'autre part, il doit prouver qu'il a pris des « mesures adaptées à la situation » (moyens en personne, en matériel et moyens financiers) pour éviter que la circonstance extraordinaire découlant de l'événement n'aboutisse à une annulation ou à un retard de vol³³. Il s'agit ici plus de mesures réactives, alors que l'événement inhabituel a déjà produit des effets³⁴. La CJUE retient une acception souple et individualisée de la notion de « mesures » prises par le transporteur, laissant au juge du fond le soin de porter une appréciation sur ces mesures au regard des circonstances de l'espèce³⁵. Il revient donc au juge national, conformément à cette jurisprudence européenne, de s'assurer, dans un premier temps, que la compagnie a pris toutes les « mesures raisonnables » visant à empêcher que se produisent des circonstances extraordinaires et de s'assurer, dans un second temps, que la compagnie a pris les « mesures adaptées à la situation », c'est-à-dire celles qui, au moment où seraient survenues les circonstances extraordinaires, répondaient, notamment, à des conditions techniquement et économiquement supportables³⁶.

Cette jurisprudence assez élaborée ne s'applique cependant qu'en cas de survenance d'un événement susceptible de produire des circonstances extraordinaires. Ainsi, dès lors que le juge du fond constate que l'événement qui lui est soumis n'est pas de nature à produire des circonstances extraordinaires – ici la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales du pilote –, il ne lui appartient pas de vérifier si cet événement aurait pu être empêché par la mise en place

de « mesures raisonnables » ou si l'annulation ou le retard de vol aurait pu être empêché par l'adoption de « mesures adaptées à la situation ». La Cour de cassation rappelle donc un point aisément compréhensible : sans événement produisant une circonstance extraordinaire, aucune exonération de l'obligation d'indemnisation du passager victime d'une annulation ou d'un retard de vol n'est possible, peu important les « mesures » prises par le transporteur. Le tribunal d'instance n'avait donc pas à porter une appréciation sur les mesures déployées par Air India (et les moyens mobilisés) avant, pendant et après l'événement ayant produit des circonstances extraordinaires.

L'arrêt de la Cour de cassation du 5 février 2020 est en tout point conforme à l'interprétation du règlement CE 261/2004 par la CJUE. Il n'en demeure pas moins que cette décision va dans le sens d'un alourdissement des sujétions économiques et sociales imposées aux transporteurs aériens par le règlement européen. Ce constat n'aurait rien de préoccupant s'il existait une égalité de traitement entre les transporteurs. Or tel n'est pas le cas, puisque le règlement européen n'est pas applicable aux vols à destination d'un État membre de l'UE opérés par un transporteur non communautaire³⁷. Ce dernier n'est par conséquent pas tenu, en vertu du règlement CE 261/2004, d'indemniser les passagers victimes d'un retard ou d'une annulation sur un vol à destination d'un État membre de l'UE³⁸, alors que le transporteur communautaire l'est. Imposer des sujétions supplémentaires, notamment quant à la gestion des équipages, renforce l'inégalité de traitement entre les compagnies aériennes, soumises, par ailleurs, à une vive concurrence. Une révision du règlement sur cet aspect pourrait être la bienvenue, afin de cesser de pénaliser les compagnies européennes par rapport aux autres.

(32) CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, préc., pt 39 ; 12 mai 2011, aff. C-294/10, *Andrejs Eglitis et Edvards Ratnieks c/ Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, pt 24, JT 2011, n° 134, p. 13, obs. X. D. ; RTD eur. 2012. 531, obs. L. Gard, et 2015. 241, obs. P. Bures. (33) CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, préc. pts 40 à 41 ; 12 mai 2011, aff. C-294/10, *Andrejs Eglitis et Edvards Ratnieks contre Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, préc., pts 25 à 31. (34) V. dans le sens de cette distinction entre « mesures raisonnables » et « mesures adaptées à la situation », même si la jurisprudence n'est pas toujours très aisée à comprendre : B. Cheynel, *Droit des passagers du transport aérien, tendances récentes et perspectives*, CCC 2019. Étude 7 ; CJUE 4 mai 2017, aff. C-315/15, *Peskora, Peska c/ Travel Service*, préc. note 18, pts 27 à 29. (35) CJUE 4 mai 2017, aff. C-315/15, *Peskova, Peska c/ Travel Service*, préc. note 18, pt 30. (36) CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, préc., pt 42. (37) Art. 3, § 1, b), Règl. CE 261/2004. (38) Toutefois, il reste tenu de le faire en vertu de la Convention de Montréal ou du droit national.