

Recueil Dalloz

> hebdomadaire
197^e année
10 juin 2021
n° 20 / 7909^e
pages 1073 à 1128



CHRONIQUE / Vente

La promesse de vente d'un immeuble saisi,
conclue avant l'audience d'orientation

> Odile Salvat

ÉDITORIAL

1073 Heurs et malheurs du régime représentatif, *Philippe Jestaz*

ACTUALITÉS

- 1076 Sûreté réelle (dette d'un tiers) : application de la prescription trentenaire
- 1082 Communications électroniques (surveillance de masse) : conditions de conventionnalité
- 1085 Crise sanitaire (visioconférence) : inconstitutionnalité du régime
- 1086 Soins psychiatriques (isolement) : inconstitutionnalité du régime
- 1087 Crise sanitaire (gestion de la sortie) : validation et publication de la loi

POINT DE VUE

1091 Réseaux sociaux et contre-pouvoirs : penser les nouveaux modes de régulation,
Caroline Lequesne Roth et Valère Ndior

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

- 1099 **Chronique** : Les lacunes de la « vidéosurveillance » en procédure pénale, *Philippe Collet*
- 1106 **Panorama** : Exécution des peines, *Jean-Paul Céré, Joana Falxa et Martine Herzog-Evans*
- 1115 **Notes** : À Paris, les aéroports ne se valent pas, note sous Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021,
Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier
- 1119 Choix du régime matrimonial : pas de click & collect,
note sous Civ. 1^{re}, 3 mars 2021, *Bernard Beignier*
- 1124 Le moment de l'appropriation des plantations de vigne par le bailleur de biens ruraux,
note sous Civ. 3^e, 4 mars 2021, *Franck Roussel*

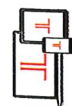
ENTRETIEN

1128 Céline Castets-Renard – Le passe sanitaire : prix à payer d'une liberté
de circuler post-pandémie ?

DALLOZ



Version numérique incluse*



322120



À Paris, les aéroports ne se valent pas

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

Sommaire de la décision > Aux termes de l'article 5, § 3, du règlement CE 261/2004, un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation 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.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, peuvent être qualifiés de circonstances extraordinaires, au sens de ce texte, 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 (CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann* ; 17 avr. 2018, aff. C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228-17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, *Krüseemann e.a.*).

Pour rejeter la demande, le jugement avait retenu que le transporteur aérien a dû faire face à des circonstances extraordinaires en dirigeant son aéronef vers l'aéroport Charles de Gaulle, celui d'Orly étant impraticable à l'heure prévue, en exécution de la décision ministérielle du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly qui exclut tout mouvement aérien entre 23 heures 30 et 6 heures 15.

En statuant ainsi, alors qu'une telle réglementation ne saurait constituer une circonstance extraordinaire, le tribunal a violé le texte précité.

Cour de cassation, Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021

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

19-21.362 (n° 163 F-P) - Décision attaquée : Tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine, 24 juin 2019 (Cassation)

Mots-clés : TRANSPORT AÉRIEN * Responsabilité * Transporteur * Retard * Charge de la preuve * Inversement

Note

Un particulier a acheté un billet d'avion portant sur un vol Milan-Paris opéré par la compagnie espagnole *low cost* Vueling Airlines prévu le 11 juin 2018 pour décoller à 21 h 00 et atterrir à 22 h 30 à l'aéroport d'Orly. L'avion a décollé à 23 h 04,

de sorte que, l'aéroport d'Orly étant fermé après 23 h 30, il a atterri à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle à 00 h 18.

Situé dans une zone fortement urbanisée, l'aéroport d'Orly ferme, en effet, tous les soirs à 23 h 30 afin de préserver les riverains des nuisances aéroportuaires. Il est interdit de décoller et d'atterrir de cet aéroport entre 23 h 30 et 6 h 15¹. Pour l'avion de Vueling Airlines, la seule possibilité était l'atterrissage à l'aéroport de Roissy, situé dans une zone moins urbanisée et donc ouvert la nuit, mais à proximité de Paris.

Le passager a assigné Vueling Airlines devant le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine² et demandé sa condamnation à lui payer, sur le fondement du règlement CE 261/2004³, la somme de 250 € au titre de l'indemnisation forfaitaire pour retard de vol.

(1) Décision portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly, 4 avr. 1968, ministère des transports, secrétariat général de l'aviation civile. (2) Il s'agit du tribunal territorialement compétent pour les vols dont le lieu de départ ou d'arrivée est l'aéroport d'Orly. (3) Règl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 févr. 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, JOUE L 46, 17 févr., p. 1.

Depuis l'arrêt *Sturgeon*⁴, les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation. Ainsi, ils peuvent invoquer le droit à indemnisation garanti par l'article 7 de ce règlement lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien. En l'espèce, s'agissant du vol Milan-Paris portant sur une distance de 850 km, le montant de cette indemnité est fixé à la somme de 250 €, comme pour tous les vols de 1 500 km ou moins⁵.

Par jugement du 24 juin 2019, le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine a rejeté la demande du passager. Le juge d'instance a retenu qu'il n'est pas établi un retard de l'avion supérieur à trois heures, l'atterrissage ayant eu lieu à 00 h 18, soit 1 h 48 après l'heure initialement prévue. Il a ajouté que, même à considérer que le retard a été supérieur à trois heures, il n'en demeurerait pas moins que la compagnie a fait face à des circonstances extraordinaires en faisant atterrir son aéronef à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, celui d'Orly étant impraticable à l'heure de l'atterrissage prévu.

Le passager débouté a alors formé un pourvoi en cassation contre le jugement rendu en dernier ressort, pourvoi fondé sur deux moyens. Le premier s'appuyait sur le fait que le jugement a inversé la charge de la preuve en estimant que le retard à l'arrivée de plus de trois heures n'était pas établi, alors qu'il appartient à la compagnie aérienne de prouver que l'avion est parvenu à destination moins de trois heures avant l'heure prévue d'arrivée. Le second s'appuyait sur le fait que le jugement a considéré que la fermeture nocturne de l'aéroport d'Orly pouvait constituer une circonstance extraordinaire. La Cour de cassation a retenu les deux moyens comme pertinents. Par un arrêt du 17 février 2021⁶, elle a cassé le jugement et renvoyé l'affaire devant le tribunal judiciaire de Paris. Cet arrêt fournit l'occasion de revenir sur les notions de charge de la preuve en droit des passagers aériens (I), de destination finale de vol (II) et de circonstance extraordinaire (III).

I – La charge de la preuve en droit des passagers aériens

La durée d'un retard subi par les passagers d'un vol est déterminante, car elle conditionne l'attribution de l'indemnité forfaitaire de l'article 7 du règlement CE 261/2004. Cette durée

se calcule à partir de l'heure d'arrivée à destination. L'heure d'arrivée désigne le moment où, au terme de l'atterrissage, au moins l'une des portes de l'avion s'ouvre, étant entendu que, à cet instant, les passagers sont autorisés à quitter l'appareil⁷.

En l'espèce, l'avion de Vueling Airlines a atterri à l'aéroport de Roissy à 00 h 18, soit avec 1 h 48 de retard par rapport à l'horaire d'arrivée initialement prévu (22 h 30). Le retard constaté était donc inférieur au plancher de trois heures de retard en dessous duquel aucune indemnisation n'est due au passager : fallait-il pour autant débouter le passager de sa demande d'indemnisation du retard ?

Le pourvoi reprochait au jugement du 24 juin 2019 d'avoir inversé la charge de la preuve (en violation de C. civ., art. 1353⁸) en retenant que le passager n'apportait pas la preuve, à l'appui de sa demande d'indemnisation, de l'existence d'un retard de vol supérieur à trois heures.

Le premier moyen du pourvoi situait le débat non pas sur le fond de l'affaire – le retard était-il ou non constitué ? s'agissait-il d'un retard ou d'une annulation de vol ? –, mais sur le terrain de la preuve.

Dans son arrêt du 17 février 2021, la Cour de cassation a rappelé qu'« il incombe au transporteur aérien de démontrer qu'il s'est acquitté de ses obligations ». Elle déduit de cette règle générale qu'en l'espèce, « il incombait au transporteur aérien de démontrer que le passager avait atteint l'aéroport d'Orly avec un retard inférieur à trois heures » et que le tribunal d'instance a inversé la charge de la preuve, violant ainsi le règlement CE 261/2004 et le code civil.

On s'étonnera quelque peu de la formule retenue, alors que le passager n'a jamais atteint l'aéroport d'Orly, puisque l'avion a finalement atterri à Roissy. Mais la Cour de cassation a le mérite de rappeler ainsi que c'est évidemment à la compagnie Vueling Airlines en sa qualité de professionnel du transport aérien de rapporter la preuve que le passager d'un vol qu'elle opère a atteint sa destination finale et dans le délai imparti, faute de quoi l'indemnité est due.

On relèvera au passage que la Cour vise ici l'article 1353 du code civil pour se placer sur le terrain probatoire en interprétant ladite disposition en faveur du passager aérien. Elle s'inspire en cela de l'approche retenue dans son revirement quant à la preuve du passager à bord d'un vol retardé⁹, à la suite d'une sèche mais nécessaire mise au point de la justice européenne¹⁰.

(4) CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, 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. (5) Art. 7 Règl. CE 261/2004. (6) Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021, n° 19-21.362, D. 2021. 421. (7) CJUE 4 sept. 2014, aff. C-452/13, *Germanwings c/ Henning*, D. 2014. 1764, et 2015. 1294, obs. H. Kenfack ; JT 2014, n° 168, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2015. 419, obs. L. Grard ; ord., 1^{er} oct. 2021, aff. C-654/19, *FP Passenger Service*. (8) Aux termes de l'art. 1353 C. civ., celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver et, réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation. (9) Civ. 1^{re}, 21 oct. 2020, n° 19-13.016, D. 2020. 2062, et 2021. 483, chron. V. Le Gall ; AJ contrat 2020. 575, obs. P. Delebecque ; JT 2020, n° 235, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD com. 2020. 942, obs. B. Bouloc ; JCP E 2021. 1179, note P. Dupont et G. Poissonnier. (10) CJUE, ord., 24 oct. 2019, aff. C-756/18, D. 2019. 2133, obs. G. Poissonnier, et 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2019, n° 225, p. 10, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2020. 418, obs. L. Grard.

Cet arrêt ouvre-t-il la voie à de nouveaux progrès dans la protection des passagers ? Il est permis de le penser. Certes, la Cour de cassation a déjà jugé qu'il incombe au transporteur aérien de démontrer qu'il a exécuté l'obligation dont il est débiteur¹¹. Cependant, la généralité de la formule de l'arrêt du 17 février 2021, selon laquelle « il incombe au transporteur aérien de démontrer qu'il s'est acquitté de ses obligations », conforte les implications procédurales de l'approche consumériste du droit des passagers aériens, tel qu'il résulte du règlement CE 261/2004.

Quand le passager saisit la justice en alléguant un retard, une annulation de vol, ou un refus d'embarquement, il appartient bel et bien au transporteur aérien, qui est un professionnel disposant de toutes les informations relatives au vol (horaires de départ et d'arrivée, durée du vol, trajet effectué, lieux de départ et d'arrivée, correspondances ou escales éventuelles, liste des passagers, classement des passagers, réservations et billets d'avion, etc.), de prouver qu'il s'est acquitté de ses obligations contractuelles.

II – La destination finale de vol

En se plaçant exclusivement sur le terrain probatoire, on peut se demander si tant le juge du fond que la Cour de cassation ne se sont pas livrés à une appréciation juridique inadaptée à la situation. En effet, dans cette affaire, l'aéroport d'arrivée ne correspondait pas à celui contractuellement prévu, puisque l'avion a atterri à Roissy et non à Orly. Pouvait-on dès lors parler de retard ?

Le règlement CE 261/2004 fournit des précisions quant aux notions de billet et de destination finale de vol.

Le « billet » y est défini comme « un document en cours de validité établissant le droit au transport (...) délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé »¹². La « destination finale » y est définie comme « la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol »¹³.

La destination finale doit-elle s'entendre de la ville principale d'arrivée – ici celle de Paris – ou de l'aéroport d'arrivée – ici celui d'Orly ?

Pour répondre à cette question, il convient, comme l'indique la définition de la destination finale donnée par le règlement européen, de se référer à ce qui est indiqué sur le billet. Or,

en pratique, la plupart des compagnies aériennes font figurer sur le titre de transport non pas le nom d'une ville ou d'une agglomération mais le nom de l'aéroport d'arrivée. Ainsi, dans cette affaire, la destination finale était bien l'aéroport d'Orly.

Cette interprétation est confortée par ce qu'indique le règlement CE 261/2004 dans l'hypothèse d'un vol de réacheminement « à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu ». Dans ce cas, le texte européen précise que « le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager », y compris « dans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports »¹⁴. Cette disposition tend à prouver que l'atterrissage de l'avion dans un autre aéroport de l'agglomération d'arrivée ne permet pas de considérer que le contrat de transport aérien a été totalement exécuté : l'obligation de prise en charge pèse sur le transporteur jusqu'à l'arrivée à la destination finale, à savoir « l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager ».

La Commission européenne a, en outre, estimé que, lorsqu'un passager accepte un vol à destination d'un aéroport autre que celui prévu dans la réservation, l'indemnisation est due. Selon elle, l'heure d'arrivée qui doit être prise en compte pour le calcul du retard est l'heure réelle d'arrivée à l'aéroport initialement prévu dans la réservation ou une autre destination proche convenue avec le passager conformément au règlement¹⁵. Et, bien évidemment, les frais exposés pour le transport entre l'aéroport de remplacement et l'aéroport initialement prévu dans la réservation ou une autre destination proche convenue avec le passager doivent être supportés par le transporteur aérien effectif¹⁶.

Au regard de ces éléments, on peut en déduire, d'une part, que l'indemnisation du passager est due dans un tel cas, et, d'autre part, que l'arrivée de l'avion à une destination non prévue contractuellement pourrait davantage correspondre à une annulation qu'à un retard de vol proprement dit. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a déjà jugé qu'un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue mais qui a donné lieu à une escale non programmée ne peut être considéré comme annulé¹⁷. Ainsi, cela signifie *a contrario* qu'un vol dont le lieu d'arrivée n'est pas conforme à la programmation prévue peut constituer un vol annulé. À l'occasion de l'arrêt *Sturgeon*, la CJUE a, en outre, indiqué qu'il convenait d'établir une distinction entre un vol retardé, qui est un vol réalisé avec retard mais dont la programmation initiale est conservée, et un vol annulé, qui est

(11) Civ. 1^{re}, 14 janv. 2016, n° 15-12.730. (12) Art. 2, f), Règl. CE 261/2004. (13) Art. 2, h), Règl. CE 261/2004. (14) Art. 8, § 3, Règl. CE 261/2004. (15) Orientations interprétatives relatives au Règl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 au Règl. CE 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le Règl. CE 889/2002 du Parlement européen et du Conseil (C/2016/3502). (16) Art. 8, § 3, Règl. CE 261/2004. (17) CJUE, ord., 5 oct. 2016, aff. C-32/16, *Ute Wunderlich*, D. 2017. 1441, obs. H. Kenfack ; JCP E 2017, n° 1479, spéc. n° 19, obs. J. Heymann ; V. aussi : Civ. 1^{re}, 10 oct. 2019, n° 18-20.490, 1^{er} moyen, D. 2020. 262, note P. Dupont et G. Poissonnier ; JT 2019, n° 224, p. 10, obs. X. Delpéch ; RTD com. 2019. 973, obs. B. Bouloc.

un vol dont la programmation initiale n'a pas lieu. L'itinéraire constituant un élément essentiel du vol, ce dernier doit être effectué conformément à la programmation fixée par avance par le transporteur¹⁸.

L'approche du juge européen consistant à donner une importance contractuelle au respect de la programmation et à l'arrivée au bon lieu de destination semble justifiée. Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, les deux aéroports de Roissy et Orly appartiennent à la même agglomération parisienne mais ils sont tout de même distants et, pour certains passagers¹⁹, le lieu d'arrivée de l'avion est clairement un critère important dans le choix du vol et de la compagnie, et donc dans la décision de contracter. L'arrivée au bon aéroport est, par ailleurs, indispensable pour les passagers dont le véhicule y est garé, ceux dont les proches patientent dans le terminal pour les accueillir, ceux qui habitent à proximité de l'aéroport, etc.²⁰. L'atterrissage de l'avion dans un aéroport distinct de celui prévu au billet constitue une violation d'une des importantes obligations contractuelles à la charge du transporteur aérien. Il est donc logique que cette violation soit indemnisée.

Dans cette affaire, ne fallait-il pas, tout simplement, se placer davantage sur le terrain du fond du droit²¹ ? Ne fallait-il pas alors qualifier la situation soumise au juge et déterminer clairement s'il s'agissait d'un retard de vol ou d'une annulation de vol ? Une telle clarification aurait permis de mieux coller à la réalité des faits. C'était peut-être trop en demandant au juge du fond comme à la Cour de cassation, *a fortiori* lorsqu'une telle qualification juridique n'emporte aucune conséquence pratique²². Ce qui était le cas ici, le passager devant percevoir une indemnité identique de 250 €, que le vol soit annulé ou retardé.

III – La notion de circonstance extraordinaire

Conformément au règlement CE 261/2004, un transporteur aérien peut être exonéré de son obligation de verser l'indemnisation 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 extraordinaires²³.

Cette dernière notion est précisée dans les considérants 14 et 15 du règlement CE 261/2004. Il s'agit de circonstances

« qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances 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 » ou de « décision relative à la gestion du trafic aérien ».

La fermeture de l'aéroport d'Orly après 23 h 30 pouvait-elle être qualifiée de circonstance extraordinaire ?

Pour le juge d'instance, la réponse était positive. Vueling Airlines a dû faire face à des circonstances extraordinaires – la fermeture de l'aéroport d'Orly – l'obligeant à diriger son aéronef vers l'aéroport de Roissy. La Cour de cassation censure cette appréciation, en puisant dans la jurisprudence européenne.

La CJUE a, en effet, précisé que peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires » les seuls 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-ci²⁴, ces deux conditions étant cumulatives²⁵.

La réglementation des horaires de vol d'un aéroport échappe de toute évidence à la maîtrise d'un transporteur aérien. Elle est, en revanche, une donnée inhérente à l'exercice normal de l'activité d'un transporteur sous l'angle de la navigation aérienne. Il s'agit d'une contrainte réglementaire prévisible avec laquelle il doit composer en prenant les mesures qui s'imposent et dont le respect ne doit pas le conduire à se soustraire à ses obligations à l'égard des passagers.

En l'espèce, les règles d'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly interdisent de façon permanente tout atterrissage au-delà de 23 h 30. Dans son arrêt du 17 février 2021, la Cour de cassation indique ainsi « qu'une telle réglementation ne saurait constituer une circonstance extraordinaire ».

En réalité, en planifiant des vols au décollage de Milan à 21 h 00 avec une arrivée prévue à 22 h 30 à Orly, alors que l'aéroport ferme à 23 h 30, la compagnie ne se laissait guère

(18) Aff. *Sturgeon*, pt 50, *supra* note 4. (19) Tous les passagers qui résident dans les villes situées au sud de Paris préfèrent en général l'aéroport d'Orly, tandis que ceux qui habitent dans les villes situées au nord de Paris préfèrent le plus souvent celui de Roissy. En outre, ce dernier aéroport est doté d'une gare TGV, ce qui peut être aussi un critère déterminant pour des passagers qui résident en régions. (20) V. en ce sens, Passagers aériens débarqués au mauvais aéroport : la Cour de cassation ouvre la voie à l'indemnisation, A. Escudié et G. Della Malva, *village-justice.com*, 31 mars 2021. (21) V. en ce sens, X. Delpech, D. actu. 23 mars 2021, ss Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021, n° 19-21.362. (22) La CJUE a jugé qu'un vol dérouté qui atterrit à un aéroport distinct de l'aéroport initialement prévu mais qui dessert la même ville, agglomération ou région n'est pas susceptible de conférer au passager un droit à une indemnisation au titre d'une annulation de vol mais au titre du retard de vol : CJUE 22 avr. 2021, aff. C-826/19, *Austrian Airlines*. (23) Art. 5, § 3, et 7 Règl. CE 261/2004. (24) CJUE 17 avr. 2018, aff. C-195/17, *Krusemann e.a.*, pt 32 ; D. 2018. 1587, *Austrian Airlines*. (25) Art. 5, § 3, et 7 Règl. CE 261/2004. (24) CJUE 17 avr. 2018, aff. C-195/17, *Krusemann e.a.*, pt 32 ; D. 2018. 1587, *Austrian Airlines*. (25) CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, *Germanwings*, pt 22 ; D. 2017. 2078, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD eur. 2018. 157, obs. L. Grard. (25) 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. Siguoirt ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard ; Gaz. Pal. 2019, n° 21, p. 14-17, note P. Dupont et G. Poissonnier ; 26 juin 2019, aff. C-159/18, *Ryanair*, pt 16 ; D. 2019. 1332 ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard ; Gaz. Pal. 2019, n° 33, p. 19-22, note P. Dupont et G. Poissonnier.

de marge de manœuvre. Elle ne pouvait ignorer que ses vols ne peuvent être – pour différentes raisons propres aux aléas du transport aérien – systématiquement ponctuels. Les retards sont, en effet, inhérents au transport aérien qui repose sur une chaîne d'intervenants. En l'espèce, Vueling Airlines ne se laissait qu'une marge de manœuvre d'une heure, ce qui s'avère insuffisant pour adapter la programmation du vol aux aléas du transport aérien.

La CJUE a d'ailleurs jugé qu'un transporteur aérien a l'obligation, au titre des mesures raisonnables qu'il est tenu de mettre en œuvre afin de remédier à des circonstances extraordinaires, de planifier ses moyens en temps utile afin de disposer d'une certaine « réserve de temps » minimale postérieurement à l'horaire prévu du décollage, de manière à être en mesure, si

possible, d'effectuer le vol après que les circonstances extraordinaires ont pris fin²⁶.

Force est alors de constater que si cette décision ne peut qu'être approuvée au regard des objectifs consuméristes du règlement CE 261/2004, elle contribue également à alourdir les charges qui pèsent sur le transporteur aérien. Pour mémoire, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement CE 261/2004²⁷ contient, en annexe 1, une liste non exhaustive de circonstances considérées comme extraordinaires au nombre desquelles « les restrictions liées à la gestion du trafic aérien ou la fermeture de l'espace aérien ou d'un aéroport », ce qui aurait pu correspondre aux faits de la présente affaire et donner lieu à une interprétation différente du texte précité.

(26) 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. Gard, et 2015. 241, obs. P. Bures. (27) COM(2013) 130 final 2013/0072, 13 mars 2013.

/ Notaire

Choix du régime matrimonial : pas de click & collect

par Bernard Beignier, Doyen honoraire de la Faculté de droit et de science criminelle de Toulouse, Institut de droit privé (EA 1920)

Sommaire de la décision > Le notaire est tenu d'informer et d'éclairer les parties sur la portée et les effets ainsi que sur les risques de l'acte auquel il prête son concours, et, le cas échéant, de le leur déconseiller. Cette obligation doit prendre en considération les mobiles des parties, extérieurs à l'acte, lorsque le notaire en a eu précisément connaissance.

Cour de cassation, 1^{re} civ., 3 mars 2021

LA COUR : Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 19 févr. 2019), par un acte reçu le 10 septembre 2008 par M. R., notaire associé au sein de la SCP V.-R.-B.-J.-A. (la SCP), M. P. et M^{me} A., qui s'étaient mariés sous le régime de la séparation de biens, ont adopté le régime de la communauté universelle. Un jugement du 19 mai 2014 a prononcé leur divorce et homologué l'acte de partage par moitié de la communauté.

2. Soutenant que M. R. avait manqué à son devoir de conseil lors du changement de régime matrimonial en ne lui proposant pas d'insérer une clause de reprise des apports en cas de divorce, M. P. a assigné la SCP en responsabilité.

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en ses deuxième à cinquième branches, ci-après annexé

3. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une

décision spécialement motivée sur la deuxième branche, qui est irrecevable, et les troisième, quatrième et cinquième branches qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Sur le moyen, pris en sa première branche

Énoncé du moyen

4. M. P. fait grief à l'arrêt de rejeter sa demande de dommages-intérêts, alors « que commet une faute de nature à engager sa responsabilité le notaire qui reçoit l'acte de changement de régime matrimonial d'époux séparés de biens pour adopter celui de la communauté universelle, sans les informer de la possibilité d'insérer une clause de reprise des apports en cas de divorce dite « clause alsacienne », même si leurs patrimoines respectifs semblent être équilibrés au regard de leurs déclarations faites dans l'acte et quel que soit le motif pour lequel ceux-ci décident d'adopter la communauté universelle ; qu'en retenant que M. R. n'avait pas manqué à son obligation d'information et de