

Dalloz actualité 23 mars 2021

Obligation d'indemnisation des passagers aériens en cas d'atterrissage dans un « mauvais » aéroport

Civ. 1re, 17 févr. 2021, F-P, n° 19-21.362

Xavier Delpech

Résumé

Si l'avion atterrit sur un autre aéroport que celui initialement prévu, le transporteur aérien est tenu d'indemniser le passager, même en cas de retard inférieur à trois heures.

Cet arrêt a beau se rattacher à un cas de figure auquel les tribunaux sont fréquemment confrontés – à savoir l'indemnisation d'un passager aérien pour annulation ou retard important de vol –, les circonstances de fait à l'origine du litige paraissent inédites. Celles-ci méritent d'être brièvement relatées. Un passager a acheté un billet d'avion de la compagnie Vueling pour un vol Milan-Paris, aéroport d'Orly, prévu le 11 juin 2018, devant décoller à 21 h et atterrir à 22 h 30. L'avion a décollé avec plus de deux heures de retard – précisément à 23 h 04 – mais a atterri à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle à 00 h 18, en raison de la fermeture de l'aéroport d'Orly après 23 h 30. Le passager a alors attiré le transporteur aérien en indemnisation sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Sa demande est rejetée par le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine, qui statuait en premier et en dernier ressort. Il est vrai que l'indemnisation n'est due, en application des articles 5 et 7 de ce règlement et de la jurisprudence *Sturgeon* de la Cour de justice de l'Union européenne, qu'en cas de retard de plus de trois heures (CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland  ; *ibid.* 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  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures). Pour rappel, une indemnisation n'est normalement due, en application de l'article 5, § 1^{er}, sous c du règlement 261/2004, qu'en cas d'annulation de vol. Certes, selon cette jurisprudence, les passagers de vols retardés de plus de trois heures peuvent être assimilés aux passagers des vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation prévu par le règlement. Or, ici, l'avion a atterri, certes avec retard, mais avec un retard inférieur à trois heures par rapport à l'horaire prévu. Mais il n'a pas atterri dans l'aéroport prévu, même si Roissy n'est guère éloignée d'Orly. Pour un passager devant se rendre à Paris intra-muros, cela ne change d'ailleurs pas grand-chose. Oui, mais pour la Cour de cassation, cet élément est indifférent ; le transporteur, en atterrissant dans un aéroport différent de celui prévu, ne s'est tout simplement pas acquitté de ses obligations contractuelles. À en croire la jurisprudence européenne, interprétée *a contrario*, il semble que même que cette situation soit assimilable à une annulation de vol pure et simple (v. CJUE 5 oct. 2016, aff. C-32/16, D. 2017. 1441, obs. H. Kenfack ; JCP E 2017, n° 1479, spéc. n° 19, obs. Heymann, qui juge que l'art. 2, I, du règl. 261/2004 doit être interprété en ce sens 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 annulé).

Une fois encore, la Cour de cassation se montre donc impitoyable avec la compagnie aérienne, même si elle sait parfois se départir de son approche consumériste (pour une illustration récente, v. Civ. 1^{re}, 6 janv. 2021, n° 19-19.940, Dalloz actualité, 28 janv. 2021, obs. X. Delpech ; D. 2021. 77 ; JT 2021, n° 238, p. 10, obs. X. Delpech, qui juge l'enfant, âgé de moins de deux ans, qui a voyagé gratuitement sans billet d'avion sur les genoux de ses parents ne peut bénéficier de l'indemnisation forfaitaire réclamée au transporteur aérien sur le fondement du règlement n° 261/2004 en cas d'annulation ou de retard important de vol. On peut s'étonner de ce que la Cour de cassation se situe essentiellement sur le terrain de la preuve, son arrêt étant rendu, entre autres, au visa de l'article 1353 du code civil, texte qui, interprété à l'aune de sa « nouvelle » jurisprudence (Civ. 1^{re}, 21 oct. 2020, n° 19-13.016, Dalloz actualité, 24 nov. 2020, obs. X. Delpech ; D. 2020. 2062 ; *ibid.* 2021. 483, chron. X. Serrier, S. Robin-Raschel, S. Vitse, Vivianne Le Gall, V. Champ, C. Dazzan, E. Buat-Ménard et C. Azar ; AJ contrat 2020. 575, obs. P. Delebecque ; JT 2020, n° 235, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD com. 2020. 942, obs. B. Bouloc ; BTL 2020. 622, obs. N. R.), elle-même inspirée de celle de la Cour de justice (CJUE, ord., 24 oct. 2019, aff. C-756/18, D. 2019. 2133, obs. G. Poissonnier ; *ibid.* 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2019, n° 225, p. 10, obs.

X. Delpech ; RTD eur. 2020. 418, obs. L. Grard), considère « qu'il incombe au transporteur aérien de démontrer qu'il s'est acquitté de ses obligations ». Il suffisait, à notre avis, de se situer sur le fond du droit et de constater que l'avion n'avait pas atterri à l'aéroport prévu.

Certes, mais si l'avion a atterri à Roissy au lieu d'Orly, ce n'est pas un hasard. Cela tient à ce qu'Orly est situé dans une zone fortement urbanisée et que, pour préserver les riverains des nuisances aéroportuaires, il est interdit d'atterrir sur cet aéroport (ou de décoller de celui-ci) à une heure trop tardive. Il n'est pas inutile de rappeler, à cet égard, qu'il existe une autorité administrative indépendante qui veille au grain, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) : celle-ci, créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999, peut prononcer des amendes administratives à l'encontre des acteurs – et en particulier les compagnies aériennes – qui ne respectent pas les règles du trafic aérien (C. transp, art. L. 6361-12 s.). Le montant maximal est de 40 000 € et l'ACNUSA n'hésite pas à frapper les compagnies aériennes au portefeuille (pour une illustration, v. CAA Paris, 31 déc. 2018, n° 18PA02308, l'ACNUSA avait prononcé une amende administrative d'un montant de 23 000 € à l'encontre d'une compagnie aérienne. Les faits concernaient l'atterrissage à 23 h 48 d'un aéronef certifié 3 – catégorie la plus bruyante d'aéronef – sur la plateforme de Nantes-Atlantique. Or un arrêté ministériel interdit aux avions de cette catégorie d'atterrir entre 23 h 30 et 6 h. Le tribunal administratif de Paris a réduit à 17 000 € le montant de l'amende, au motif qu'il s'agissait d'un premier manquement sur cette plateforme, mais la cour administrative d'appel de Paris a décidé de rétablir le montant initial de l'amende, estimant que l'ACNUSA n'a pas infligé de sanction disproportionnée eu égard à la gêne occasionnée aux riverains par l'atterrissage si tardif d'un avion bruyant et à la récurrence des manquements sur différentes plateformes françaises). Les compagnies font parfois leur calcul : plutôt que d'avoir à payer une amende administrative à l'ACNUSA, elles déroutent leurs aéronefs, quitte à devoir payer l'indemnisation prévue par le règlement 261/2004.

Or, ici, la compagnie aérienne a, en quelque sorte, voulu avoir le beurre et l'argent du beurre, à savoir échapper à la fois à l'amende – ce à quoi elle est probablement parvenue – mais également à l'indemnisation. Elle a, à cet effet, invoqué les « circonstances extraordinaires » prévues par l'article 5, § 3, du règlement, lesquelles, lorsqu'elles sont remplies, permettent au transporteur de ne pas verser l'indemnisation prévue en cas d'annulation – ou de retard important – de vol. Or, pour rejeter la demande d'indemnisation du passager, les premiers juges avaient retenu que le transporteur aérien a précisément 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, cela 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 h 30 et 6 h 15. Cette conception des circonstances extraordinaires, très favorable aux intérêts du transporteur, ne convainc pas la Cour de cassation, qui, en termes très laconiques, casse le jugement : « une telle réglementation ne saurait constituer une circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, § 3.

La solution peut paraître sévère de prime abord mais, en réalité, elle ne saurait surprendre. Surtout si on se donne la peine de la confronter à la conception que se fait le juge européen de la notion de circonstances extraordinaires : ce sont 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 sa maîtrise effective » (CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures ; Europe 2009, n° 103, obs. Bernard). À l'évidence, la réglementation des horaires de vol est une donnée inhérente à l'activité du transporteur aérien même s'il ne la maîtrise pas. Pour s'exprimer familièrement, « il doit faire avec ». C'est une contrainte réglementaire avec laquelle il doit composer et dont le respect ne doit pas le conduire à se soustraire de ses obligations vis-à-vis de ses passagers.

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

