

SOMMAIRE

EDITORIAL

SOUS LA DIRECTION DE **FABRICE PRADON**

Année 2020	5
------------------	---

CHRONIQUE DE DROIT AERIEN

SOUS LA DIRECTION DE **VINCENT CORREIA**

Editorial	7
Impact du Covid-19 sur le secteur de l'aviation : l'exemple espagnol par Alberto RUEDA CARAZO	9
Comment la crise du coronavirus a affecté l'aviation allemande par Sarah Joanna HAAS.....	11
Covid-19 : état des lieux au 1er mai 2020 de la réponse du Royaume-Uni par Rob LAWSON QC et Sophie DORION	14
Brèves observations relatives à l'impact de la crise du Covid-19 sur le secteur aérien français par Vincent CORREIA.....	17

CHRONIQUE DE DROIT SPATIAL

SOUS LA DIRECTION DE **MIREILLE COUSTON**

Editorial	21
Bilan 2019 de l'assurance spatiale par Cécile GAUBERT et Valentine BETTING.....	23
Gestion et partage des risques dans les projets d'exploitation des ressources planétaires - Colloque de l'IFURTA.....	33
Vers une réglementation des ressources spatiales : l'exemple du Luxembourg par Richard LEDAIN SANTIAGO.....	36
Quels financements pour l'exploitation des ressources spatiales ? par Marc BORELLO.....	49
Regard comparé avec le droit de la mer par Loïc ROULETTE	55

TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES***Législation et réglementation françaises***

- Arrêté du 31 janvier 2020 fixant la composition des comités exécutifs et des sous-comités du comité de coordination des aéroports 61
- Ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 relative aux conditions financières de résolution de certains contrats de voyages touristiques et de séjours en cas de circonstances exceptionnelles et inévitables ou de force majeure 64
- Arrêté du 27 mars 2020 relatif à la suspension de l'exploitation de l'aéroport de Paris-Orly à titre temporaire dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire relatif à l'épidémie du covid-19 67

Droit de l'Union européenne

- Publications au Journal officiel de l'Union européenne 68

JURISPRUDENCE***Jurisprudence administrative française***

Cour administrative d'appel de Paris - Arrêt du 31 décembre 2019 – Alyzia Orly Traffic c/ Ministère de l'intérieur. Police des aéroports. Intégrité du circuit d'acheminement des passagers. Manquement. Sanction. 69

Cour administrative d'appel de Paris - Arrêt du 14 février 2020 – Air Tahiti c/ Polynésie française. Continuité territoriale du territoire polynésien. Service public. Transport aérien. Ligne aérienne déficitaire. Convention. Participation financière de la Polynésie française 71

Jurisprudence judiciaire

Cour de cassation (chambre criminelle) – Arrêt du 20 novembre 2019 – M. U... c/ Ministère public. Saisie d'un aéronef. Présomption de transport aérien illicite de passagers et de travail dissimulé. 81

Cour de cassation (chambre sociale) – Arrêt du 20 novembre 2019 – Société Air France c/ M. G. Pilote de ligne. Accident du travail. Codes du transport et de l'aviation civile. Conseil médical de l'aviation civile. Inaptitude. Licenciement. Non-respect du code du travail. Ordre public. Résiliation au tort de l'employeur 84

Cour de cassation (1^{ère} chambre civile) – Arrêt du 5 février 2020 – Mme W... c/ Go Voyages & Easyjet. Transport aérien de passagers. Circulation des personnes au sein de l'Union. Documents de voyage obligatoires. Droit applicable. Accord européen (oui). Directive (CE) du conseil et du parlement (non) 98

Cour de cassation (1^{ère} chambre civile) – Arrêt du 5 février 2020 – M. B... c/ Air India. Transport aérien de passagers. Maladie ou indisponibilité soudaine du pilote. Annulation du vol. Indemnisation forfaitaire. Règlement (CE) n°261/2004. Circonstance extraordinaire (non) 101

Cour de cassation (2^{ème} chambre civile) – Arrêt du 5 mars 2020 – Axa Corporate Solutions Assurances c/ M. O... et autres. Aviation générale. Accident de parapente. Passager blessé. Offre d'indemnisation de l'assureur du pilote. Refus.

Action en responsabilité. Condamnation. Renonciation à la prescription de l'action (non). Cassation	105
---	-----

Jurisprudence de l'Union européenne

Cour de justice de l'Union européenne – Ordonnance du 13 février 2020 – Renvoi préjudiciel – Article 99 du règlement de procédure de la Cour – Espace de liberté, de sécurité et de justice – Compétence judiciaire, reconnaissance et exécution des décisions en matière civile et commerciale – Règlement (UE) n° 1215/2012 – Article 7, point 1, sous b), second tiret – Compétence spéciale en matière contractuelle – Notion de “lieu d’exécution” – Contrat de fourniture de services – Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Droit à indemnisation des passagers aériens en cas d’annulation ou de retard important d’un vol – Vol à réservation unique confirmée et effectué en plusieurs segments par deux transporteurs aériens distincts – Annulation du dernier segment de vol – Recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le point de départ du premier segment de vol	109
Cour de justice de l'Union européenne – Arrêt du 12 mars 2020 – Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Articles 5 et 7 – Droit à indemnisation en cas de retard ou d’annulation d’un vol – Droit à indemnisation à plusieurs reprises en cas de retard ou d’annulation frappant non seulement la réservation d’origine, mais aussi la réservation suivante faite dans le cadre d’un réacheminement – Portée – Exonération de l’obligation d’indemnisation – Notion de “circonstances extraordinaires” – Pièce dite “on condition” – Défaillances techniques inhérentes à l’entretien d’un avion	116
Cour de justice de l'Union européenne – Arrêt du 26 mars 2020 – Renvoi préjudiciel – Espace de liberté, de sécurité et de justice – Compétence judiciaire et exécution des décisions en matière civile et commerciale – Règlement (CE) n° 44/2001 – Article 5, point 1 – Compétence en matière contractuelle – Articles 15 à 17 – Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs – Règlement (CE) n° 261/2004 – Articles 6 et 7 – Droit à indemnisation en cas de retard important d’un vol – Contrat de transport combinant voyage et hébergement conclu entre le passager et une agence de voyages – Recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien non partie à ce contrat – Directive 90/314/CEE – Voyage à forfait	126
Cour de justice de l'Union européenne – Ordonnance du 26 mars 2020 – Renvoi préjudiciel – Environnement – Système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre – Directive 2003/87/CE – Amende sur les émissions excédentaires – Absence de cause exonératoire en cas de disposition effective des quotas non restitués, sauf force majeure – Impossibilité de modulation du montant de l’amende – Proportionnalité – Articles 20, 41, 47 et article 49, paragraphe 3, de la charte des droits fondamentaux de l’Union européenne – Principe de protection de la confiance légitime	138

COMMUNIQUE / COMMUNICATION**Communiqués de presse OACI**

Précisions concernant la gestion de la sécurité de l'espace aérien.....	151
Le point sur la participation de l'OACI à la riposte internationale à l'épidémie de coronavirus	152
L'OACI lance de nouveaux appels à la coordination de la riposte au COVID-19	153
Déclaration conjointe OACI-OMS sur la COVID-19	154
L'OACI adopte la Déclaration relative à la COVID-19	156

Communication de la Commission européenne

Orientations interprétatives relatives aux règlements de l'UE sur les droits des passagers au regard de l'évolution de la situation en ce qui concerne le Covid-19	157
--	-----

ÉDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Ce premier numéro trimestriel de l'année paraît alors que le monde reste confronté à l'épidémie du covid-19, qui frappe durement les populations et l'activité économique mondiale depuis plusieurs mois. Pour l'industrie spatiale, nombre deancements ont été reportés et, s'agissant du transport aérien, les perspectives pour cette année seraient une perte de 260 milliards de chiffres d'affaire, et une baisse du trafic passagers de près de 40 %. Une telle situation, sans précédent, a conduit les autorités politiques à prendre des mesures inédites comme l'interdiction faite à la quasi-totalité des passagers de voyager, clouant de facto au sol des centaines d'appareils, et provoquant par exemple la fermeture de l'aéroport d'Orly. Parallèlement, il était nécessaire de soutenir les professionnels, à l'instar des voyageurs et des compagnies aériennes, pour éviter de nombreuses faillites et, dans les mois à venir, on peut présager que les décisions politiques, les nouvelles données juridiques décidées ou imposées au cours de ces dernières semaines vont amener à de nombreux contentieux entre les acteurs et les usagers du transport aérien.

Soyez assuré qu'avec les Editions A. Pedone, les professeurs Mireille Couston, Vincent Correia, et les membres du conseil scientifique, nous continuerons à vous informer le plus complètement possible de toute l'actualité juridique qui fera de 2020, sans aucun doute, une année particulière.

Bonne lecture.

Fabrice PRADON
Rédacteur en chef

Chronique de droit aérien

Sous la direction de
Vincent CORREIA¹

ÉDITORIAL

L'actualité du premier semestre 2020 est bien évidemment marquée par la crise sans précédent du Covid-19, qui laissera sans aucun doute des traces profondes dans le secteur aérien. Les gouvernements ont agi dans l'urgence pour sauver certaines compagnies aériennes, mais l'ont fait en ordre dispersé. Pire encore, le silence de l'Union européenne a été, dans les premières semaines tout du moins, assourdissant. Les lourdeurs des procédures décisionnelles se sont faites criantes. Certes, il a été décidé de suspendre l'application des règles en matière de créneaux horaires aéroportuaires² (selon lesquelles les compagnies aériennes doivent utiliser au moins 80 % de leurs créneaux pour pouvoir les conserver l'année suivante) jusqu'au 24 octobre 2020³. Mais il aura fallu attendre de longues semaines, pendant lesquelles l'opinion publique s'indignait des vols opérés « à vide » par des compagnies aériennes craignant de perdre leurs créneaux. Il est également vrai que la Commission européenne a proposé un ensemble de mesures visant à soutenir le secteur des transports, dont le transport aérien⁴, mais l'intervention des colégislateurs se fait toujours attendre. De même, l'ensemble du secteur attendait désespérément des mesures d'urgence en matière de droits des passagers. De nombreuses compagnies ne sont tout simplement pas en mesure de faire face aux demandes de remboursement des vols annulés, sur le fondement du règlement n° 261/2004⁵. Certains espéraient ainsi voir l'assouplissement du régime de protection des passagers et la validation du recours aux avoirs ou « vouchers » mis en place par une grande partie des compagnies aériennes. Nonobstant une déclaration commune du 28 avril 2020 révélant la volonté de nombreux Etats membres, dont la France, d'autoriser une modification des conditions de remboursement, le droit de l'Union reste pour l'instant inchangé. *Lex lata*, donc, les passagers doivent obtenir un remboursement si tel est leur souhait. A l'heure où de nombreux gouvernements accordent

¹ Agrégé des facultés de droit, Professeur de droit public à l'Université Paris-Saclay.

² Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, *JOCE* n° L 14, 22 janvier 1993, pp. 1-6.

³ Règlement (UE) 2020/459 du Parlement européen et du Conseil du 30 mars 2020 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, *JOUE* n° L 99, 31 mars 2020, pp. 1-4.

⁴ Commission européenne, 29 avril 2020, Communication « Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) N° 1008/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules for the operation of air services in the Community in view of the COVID-19 pandemic », COM(2020) 178 final.

⁵ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, *JOUE* n° L 46, 17 février 2004, pp. 1-8.

des aides d'urgence aux compagnies aériennes, justement pour faire face à un manque de liquidités, la situation a de quoi surprendre.

La crise du Covid-19 aura donc surtout marqué le retour en force des Etats dans le secteur aérien, plus de 25 ans après la libéralisation du marché au niveau européen. Dans ce contexte inédit, les mesures d'urgence se succèdent mais l'on ne peut qu'anticiper de nombreuses faillites et une altération durable des perspectives de rentabilité et des conditions de concurrence. Cela intervient au pire moment pour les compagnies aériennes, déjà dans une situation délicate avant la crise sanitaire et sous le feu des critiques en raison de l'impact environnemental de l'aviation. S'opposent ainsi les tenants d'une réorientation des modes de transport, toujours à la faveur du rail, et les défenseurs de la complémentarité de ceux-ci, lesquels insistent notamment sur le choix devant être laissé aux passagers. Le sujet est des plus épineux car, au-delà des seules pétitions de principe, il soulève des problématiques d'emploi, pour les compagnies comme pour les aéroports, de compétitivité et d'infrastructure. Si le Gouvernement français, par exemple, conditionne son aide à Air France-KLM à la suppression des liaisons pouvant être effectuées en moins de 2h30 par train, encore faudrait-il s'assurer que l'interface train/avion soit efficace. Sur ce point, la France est très en retard par rapport à de nombreux autres pays. Quiconque a déjà eu à rejoindre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle depuis la gare Paris-Montparnasse ne pourra que s'inquiéter de la réduction, ou de la suppression, potentielle des liaisons aériennes entre Bordeaux ou Nantes et Paris... Et regarder avec d'autant plus d'envie l'interface multimodale des aéroports d'Amsterdam-Schiphol, de Frankfort ou de Vienne. Dans le « monde d'après » que certains essayent de dessiner dès à présent, le risque est donc grand d'éloigner encore plus les provinciaux des « hubs » parisiens, car il est clair que la France ne pourra pas engager les grands projets d'infrastructures nécessaires à une meilleure interconnexion des gares et des aéroports. Cela pourrait, de plus, favoriser indirectement les transporteurs à bas coûts qui, ne bénéficiant pas des mesures d'aides étatiques, n'auront pas à en respecter les conditions.

Dans ce contexte incertain, la présente chronique se penche donc sur les mesures adoptées dans certains Etats membres de l'Union, pour donner au lecteur une vision actuelle de la situation en Europe. Outre la France, sont ainsi abordés les exemples de l'Allemagne (par Maître Sarah Joanna HAAS), de l'Espagne (par Monsieur Alberto RUEDA CARAZO) et du Royaume-Uni (par Maître Rob LAWSON et Madame Sophie DORION).

IMPACT DU COVID-19 SUR LE SECTEUR DE L'AVIATION : L'EXEMPLE ESPAGNOL

Alberto RUEDA CARAZO

Doctorant en droit public, Université Paris-Saclay

Afin de comprendre l'impact que Covid-19 a, et aura, sur le secteur de l'aviation en Espagne, il est important d'avoir une vue chronologique des mesures prises par le gouvernement espagnol. Le 14 mars 2020, ce dernier a déclaré l'état d'alerte (« *estado de alarma* »), limitant strictement la liberté de circulation des citoyens à certains cas et ordonnant la fermeture de la plupart des magasins et de tous les lieux de loisirs, d'éducation et de culture. À ce moment, la quarantaine a été imposée dans l'ensemble du territoire¹. Le 22 avril, l'état d'alerte en Espagne a été prolongé pour la troisième fois jusqu'au 11 mai 2020².

L'Espagne, qui est l'un des pays les plus touchés par le Covid-19, se prépare selon les experts à connaître une crise économique qui dépassera largement celle de 2007³. Cette crise va bien sûr affecter le secteur de l'aviation, qui en Espagne génère 1,7 million d'emplois et contribue au PIB à hauteur de 113 milliards de dollars, soit 9,2 % du produit intérieur brut du pays. Si cette tendance s'était poursuivie, le secteur du transport aérien en Espagne aurait connu une croissance de 49 % au cours des 20 prochaines années. Cela se traduirait par 59,4 millions de voyages de passagers supplémentaires d'ici 2037. Si elle était satisfaite, cette augmentation de la demande permettrait de soutenir environ 168,6 milliards de dollars de PIB et quelque 2,2 millions d'emplois⁴.

Il est nécessaire de souligner que l'impact de cette pandémie mondiale sur le secteur de l'aviation se manifeste principalement de deux manières. La première, et la plus évidente, est la réduction massive du trafic aérien, tandis que la seconde affecte la production des entreprises aéronautiques telles qu'Airbus. Par voie de conséquence, il a été décidé de recourir à des mesures de chômage partiel⁵ (appelé « *Expediente de regulación de empleo* » - ERTE en Espagne) pour les travailleurs d'entreprises telles qu'Airbus ou Iberia. Dans ce cas, le départ du travailleur de l'entreprise est limité dans le temps, puisqu'après une certaine période, il retrouve son emploi. Par conséquent, il n'implique pas le licenciement définitif du salarié. L'ERTE peut être appliqué quel que

¹ Real Decreto 463/2020, 14 mars 2020, BOE-A-2020-3692.

² Marisa Cruz, « Pedro Sánchez comparecerá en el Congreso el 22 de abril para prorrogar por tercera vez el estado de alarma », *El Mundo*, 14 avril 2020, <https://www.elmundo.es/espana/2020/04/14/5e96108521efa0930a8b45ba.html>.

³ Dan Mangan, Berkeley Lovelace Jr., William Feuer, « Coronavirus pandemic economic fallout 'way worse than the global financial crisis,' IMF chief says », *CNBC*, 3 avril 2020, <https://www.cnn.com/2020/04/03/coronavirus-way-worse-than-the-global-financial-crisis-imf-says.html>.

⁴ IATA, « The air transport sector makes a major contribution to Spain's economy », <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/spain--value-of-aviation/>

⁵ En Espagne, les licenciements temporaires ou ERTE sont régis par l'article 47 du statut des travailleurs.

soit le nombre de travailleurs de l'entreprise⁶. Les travailleurs utilisent leurs allocations chômage pendant l'application de l'ERTE. Le salaire dans les 180 premiers jours équivaut à 70 % de la rémunération du salarié. En cas de perte d'emploi, les jours consommés par l'ERTE sont déduits de la période ouvrant droit à rémunération. Enfin, il est habituel que les entreprises négocient un complément de salaire, bien qu'il ne couvre généralement pas 100 % du revenu⁷.

Le trafic aérien dans ses deux dimensions, à savoir le transport de fret et le transport de passagers, a subi un coup dur à cause du coronavirus. S'il est vrai qu'il les affecte tous les deux de manière significative, l'état d'alerte déclaré en Espagne les atteint différemment. D'une part, le transport de marchandises est couvert par le *Real Decreto-ley* 10/2020⁸ et est qualifié d'« activité essentielle », employé notamment dans le cadre du corridor sanitaire aérien établi avec la Chine pour le transfert et la livraison d'équipements médicaux tels que les masques, les écrans de protection ou les respirateurs, entre autres⁹. D'autre part, le transport de passagers a subi une très forte baisse en raison des restrictions de circulation. Le transport de personnes est une activité coûteuse, avec des marges bénéficiaires très faibles. Ses coûts d'exploitation sont très élevés, et lorsque les vols sont fortement réduits ou qu'il y a sous-occupation des sièges, les coûts fixes s'envolent, de sorte que l'ERTE peut être un bon outil pour éviter de plus graves difficultés. Ainsi, des compagnies aériennes à bas coûts, comme Air Europa et Volotea, malgré un chiffre d'affaires de plus de 440 millions d'euros en 2019, ont décidé d'annuler tous leurs vols et ont présenté un ERTE pour 100 % des effectifs. Le moment est également critique pour Air Nostrum, qui, en plus de clouer au sol ses 1 420 employés, a arrêté tous ses avions pour la première fois de son histoire pour cause de force majeure¹⁰.

Airbus a également fermé ses usines en Espagne, car ce secteur n'a pas été considéré comme essentiel par le gouvernement espagnol dans le *Real Decreto-ley* 10/2020 du 29 mars¹¹. Dans la lignée des mesures appliquées en France, Airbus est en train de négocier un ERTE pour ses employés en Espagne¹². En outre, elle a réévalué ses perspectives

⁶ Rocío Martín Jiménez, *El expediente de regulación de empleo como instrumento de extinción de los contratos de trabajo*, thèse dactyl., Universidad CEU San Pablo, 1998.

⁷ Francisco Javier Reyes Robayo, « Guía práctica para la tramitación de un Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) », *Capital humano: revista para la integración y desarrollo de los recursos humanos*, 2020, vol. 33, n° 352, p. 38.

⁸ Real Decreto-ley 10/2020, 29 mars 2020, BOE-A-2020-4166.

⁹ Sandra Tobar, « Arranca el corredor aéreo con China creado por Iberia para traer material sanitario », *El Español*, 28 mars 2020, https://www.elspanol.com/invertia/empresas/turismo/20200328/arranca-corredor-sanitario-china-creado-iberia-material/478202295_0.html.

¹⁰ Brandfinance, « Iberia y Vueling podrían tener el antídoto para superar la crisis del COVID-19 », 8 avril 2020, <https://brandfinance.com/news/press-releases/iberia-y-vueling-podran-tener-el-antidoto-para-superar-la-crisis-del-covid-19/>.

¹¹ Marisa García, « Airbus Pauses Production In Spain Again Following Government Restrictions To Reduce Spread Of Coronavirus », *Forbes*, 30 mars 2020, <https://www.forbes.com/sites/marisagarcia/2020/03/30/airbus-pauses-production-in-spain-again-following-government-restrictions-to-reduce-spread-of-coronavirus/#538644a7570e>.

¹² « Airbus hace un ERTE a 3.000 trabajadores en Francia y lo negocia en España », *Agencia EFE*, 17 avril 2020, <https://www.efe.com/efe/espana/feempresas/airbus-hace-un-erte-a-3-000-trabajadores-en-francia-y-lo-negocia-espana/50000908-4224374>.

pour 2020 et a renforcé sa capacité financière à hauteur de 15 milliards d'euros, tout en annulant le versement de dividendes pour 2019¹³.

Malgré tout cela, et alors que le secteur aérien perd 20 % de sa valeur sur les marchés financiers, les compagnies espagnoles Iberia et Vueling ont de bonnes chances de surmonter la crise du coronavirus, selon les données du dernier rapport Airlines 50 - 2020 de Brand Finance¹⁴. L'étude révèle qu'Iberia possède une solide force de marque, constante et avec des valeurs supérieures à 70 sur 100 depuis 2014. Cette année, elle conserve sa note AAA et un score de 87,3 sur 100. Dans le classement national intersectoriel des 100 marques les plus précieuses d'Espagne, Iberia a gagné deux places par rapport à 2019 et se trouve maintenant à la 32^e place du tableau¹⁵.

En conclusion, nous sommes confrontés à une crise sans précédent dans laquelle les gouvernements européens et internationaux doivent apporter des solutions pour sauver le secteur de l'aviation sans ignorer les droits des passagers et des consommateurs.

COMMENT LA CRISE DU CORONAVIRUS A AFFECTE L'AVIATION ALLEMANDE

Sarah Joanna HAAS

Rechtsanwältin, Oracle Solicitors, Frankfurt am Main

L'industrie de l'aviation a connu des temps meilleurs, et cela indépendamment de la crise liée au coronavirus. La concurrence mondiale, ainsi que les défenseurs de la cause environnementale, qui ont fait du transport aérien l'un des principaux boucs émissaires en raison de sa contribution à hauteur de 4 à 5 % des émissions globales¹⁶, avaient déjà lourdement affecté ce secteur en 2019. Malheureusement, la crise mondiale du Covid-19 atteint l'aviation, en Allemagne comme ailleurs, encore plus gravement, non seulement au plan financier mais également au niveau sociopolitique.

Après que le gouvernement allemand a mis en place des contrôles aux frontières le 15 mars 2020, sur le fondement des articles 25 et 28 du Code frontières Schengen¹⁷, le trafic aérien a été considérablement réduit à partir du 17 mars¹⁸. La compagnie aérienne allemande Lufthansa avait déjà réduit son programme de vols depuis le début de

¹³ J. Kasper Oestergaard, « COVID-19 Status and Impact on Aerospace and Defense Manufacturing and Air Travel in Europe », *Forecast International*, 30 mars 2020, <https://dsm.forecastinternational.com/wordpress/2020/03/30/covid-19-status-and-impact-on-aerospace-defense-manufacturing-and-air-travel-in-europe/>.

¹⁴ Brandfinance, « Iberia y Vueling podrían tener el antídoto para superar la crisis del COVID-19 », préc.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Jörgen Larsson, Anna Elofsson, Thomas Sterner, Jonas Åkerman, « International and national climate policies for aviation: a review », *Climate Policy*, 2019, vol. 19, n° 6, pp. 787-799.

¹⁷ L'introduction temporaire de contrôles aux frontières internes du pays, donc entre Länder, peut être ordonnée comme *ultima ratio* ; la condition préalable étant une menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure.

¹⁸ Auswärtiges Amt, « Coronavirus/Covid-19: Weltweite Reisewarnung », 27 avril 2020, <https://www.auswaertiges-amt.de/de/ReiseUndSicherheit/covid-19/2296762>.

l'année¹⁹, après l'alerte donnée par la République populaire de Chine quant aux dangers du Covid-19. Cette compagnie a encore plus drastiquement diminué ses opérations à partir de la mi-mars, suivie en cela par de nombreuses autres compagnies aériennes²⁰. Pour contenir davantage le risque d'infection, le ministre fédéral de l'intérieur SEEHOFER a ordonné d'importantes restrictions aux frontières extérieures du territoire allemand, pour les vols non-originaux de l'espace Schengen. Ces restrictions s'appliquent donc aux liaisons aériennes et maritimes internationales qui commencent en dehors de l'Union européenne. A partir du 18 mars, le règlement s'appliquait avec effet immédiat, pour une période initiale de 30 jours, sur la base des articles 14 et 6 du Code frontières Schengen²¹. Cette période a été postérieurement étendue jusqu'au 4 mai²². Les ressortissants allemands ne sont pas concernés par ce règlement lorsqu'il s'agit de regagner leur domicile, des exceptions s'appliquent également aux personnes se rendant dans leur pays d'origine ou aux personnes ayant des raisons impérieuses – professionnelles, familiales ou médicales – de voyager. Pour l'industrie du transport aérien, cela implique néanmoins une réduction sans précédent de l'activité. En outre, le décret général du 16 mars, qui prévoit des restrictions considérables en matière de contacts et de voyages, a rendu *de facto* quasiment impossible l'utilisation des transports aériens par les Allemands et les autres habitants du pays²³.

Les transporteurs aériens ont, dans leur grande majorité, presque cessé leurs vols de passagers à compter du 18 mars. Après une première prolongation le 19 avril, cette situation a perduré jusqu'au 4 mai, date à laquelle un assouplissement des mesures de déplacement et de contact a été mis en œuvre. Toutefois, il est difficilement concevable que le trafic aérien (intérieur) commence à revenir à la normale dans les semaines à venir. De plus, en raison de la souveraineté des différents États membres et des compétences limitées de l'Union européenne en la matière, il n'existe pratiquement aucune coopération au niveau européen en ce qui concerne l'imposition, la restriction, l'assouplissement et l'abrogation des mesures de confinement ou de contrôle aux frontières. Seules des recommandations peuvent être formulées. Or, une meilleure coordination serait indispensable à l'heure d'envisager la reprise ordonnée des activités de transport aérien. La fin des restrictions dans quelques pays – comme cela a été le cas pour l'Autriche à partir du 14 avril – n'aidera certainement pas l'industrie à se remettre rapidement sur pied en l'absence d'une approche commune des mesures sanitaires et

¹⁹ « Lufthansa streicht alle Flüge nach China », *Der Spiegel*, 29 janvier 2020,

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/lufthansa-streicht-alle-fluege-nach-china-a-17424f5f-e3a6-45c8-9ed7-8ffd1542f468>.

²⁰ Leonie Zimmermann, « Coronavirus: Airlines stellen den Flugbetrieb praktisch ein », *Reise reporter*, 3 avril 2020, <https://www.reisereporter.de/artikel/11404-coronavirus-airlines-lufthansa-easyjet-ryanair-united-airlines-stellen-flug-betrieb-praktisch-ein>.

²¹ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 17 mars 2020, « Bundesinnenminister Seehofer ordnet weitreichende Reisebeschränkungen im internationalen Luft- und Seeverkehr an », <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/pressemitteilungen/DE/2020/03/corona-reisebeschraenkungen.html>.

²² Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, « Coronavirus: Fragen und Antworten », <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/faqs/DE/themen/bevoelkerungsschutz/coronavirus/coronavirus-faqs.html>.

²³ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, « Vereinbarung zwischen der Bundesregierung und den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Bundesländer angesichts der Corona-Epidemie in Deutschland », 16 mars 2020, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/vereinbarung-zwischen-der-bundesregierung-und-den-regierungschefinnen-und-regierungschefs-der-bundeslaender-angesichts-der-corona-epidemie-in-deutschland-1730934>.

des stratégies de déconfinement. Il reste également à voir comment les Allemands vont voyager au cours de l'année 2020 et au-delà, mais les perspectives sont sombres. La crise du Covid-19 n'épargnera pas non plus le trafic aérien des voyageurs d'affaires, même après la levée complète de toutes les restrictions en Allemagne, en Europe et dans le monde. Une baisse globalement sensible est attendue dans ce secteur.

Toutefois, parallèlement au début des restrictions, le gouvernement allemand a commencé à rapatrier ses ressortissants, en utilisant notamment la Lufthansa²⁴. Ces efforts se sont poursuivis tout au long du mois d'avril. Le 7 avril, notamment, une opération de rapatriement de touristes allemands bloqués en Nouvelle-Zélande a commencé avec plusieurs Airbus 380 et Boeing 747, avec des équipages de la Lufthansa et de Condor. Un pont aérien utilisant des appareils de la Lufthansa a également été mis en place vers la Chine, afin d'acheminer en Allemagne les équipements de protection dont le pays a un besoin urgent²⁵. Des avions de passagers ont, enfin, été utilisés depuis le début de la crise pour transporter des équipements de protection tels que des masques respiratoires et des vêtements de protection. La mobilisation des compagnies aériennes du monde entier pour ramener des touristes dans leur pays d'origine, ainsi que le recours au transport aérien pour le transport de marchandises vitales, est certainement profitable pour la réputation sociale du transport aérien, qui est régulièrement critiqué en Allemagne. Depuis le début de la crise, au commencement du mois de mars, l'annonce du chômage partiel dans presque toutes les compagnies aériennes et autres entreprises du secteur du voyage, ainsi que les aides financières accordées à ces secteurs, ont nuit plus encore à l'image des compagnies aériennes. Celles-ci devraient au moins gagner en réputation si leur solidarité et leur engagement pendant la crise sont reconnus.

Il y a quelques semaines, le débat s'est également ouvert sur la solution dite des « avoirs » en matière de droits des passagers. Alors que le Gouvernement fédéral est intervenu afin de permettre de recourir à des avoirs plutôt qu'à des remboursements pour les spectacles annulés, une telle solution n'a pas pu être étendue aux secteurs du transport aérien et du tourisme. Seule une solution européenne peut être envisagée en ce qui les concerne²⁶, mais celle-ci se fait attendre. Pendant ce temps, les critiques des associations de protection des consommateurs se multiplient, au motif que les avoirs équivalent à un crédit à la consommation sans intérêt légal²⁷ qui ne peut être assimilé au remboursement prévu par le droit de l'Union. D'autre part, sans aide gouvernementale, il faut s'attendre à une vague de faillites d'une ampleur sans précédent dans l'industrie aéronautique, l'un des grands perdants de cette crise. Comme le PDG de Lufthansa l'a annoncé, il ne pense pas qu'une seule compagnie aérienne puisse survivre à cette crise sans le soutien financier de l'État. Bien que le consommateur allemand soit, pour l'heure, principalement préoccupé par le remboursement de ses vols et voyages annulés, on peut se demander s'il pourra même prendre l'avion à l'avenir, pour son travail ou

²⁴ Eva Dignös, Irene Helmes, Katja Schnitzler, « Wie Urlauber wieder heimkommen », *Süddeutsche Zeitung*, 24 avril 2020, <https://www.sueddeutsche.de/reise/coronavirus-urlauber-rueckholaktion-heimreise-1.4848700>.

²⁵ Lena Kampf, Markus Grill, « Merkel macht's möglich », *Tagesschau*, 7 avril 2020, <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/corona-deutschland-china-gesichtsmasken-101.html>.

²⁶ « Gutscheine statt Rückerstat-tung », *Legal Tribune Online*, 8 avril 2020, <https://www.lto.de/recht/nachrichten/n/corona-kabinett-gesetzesentwurf-veranstaltungsvertragsrecht-rueckerstattung-gutschein-veranstaltungen/>.

²⁷ Markus Decker, Andreas Niesmann, « Kritik an Gutscheinlösung », *Frankfurter Rundschau*, 3 avril 2020, <https://www.fr.de/wirtschaft/kritik-gutscheinloesung-13640161.html>.

pour ses vacances. Le blocage sanitaire sera très certainement suivi d'un désastre financier et, avec les faillites qui se profilent à l'horizon, il y a fort à parier que l'offre de transport aérien sera fortement réduite à l'avenir.

**COVID-19 :
ETAT DES LIEUX AU 1ER MAI 2020 DE LA REPONSE DU ROYAUME-UNI**

Rob LAWSON QC

Sophie DORION

Clyde & Co LLP, London

Le gouvernement du Royaume-Uni a réagi à la crise du Covid-19 avec un arsenal de mesures législatives et en mettant en place une politique générale. Cependant, au 1^{er} mai 2020, aucune législation spécifique à l'aviation n'a été introduite, que ce soit pour les compagnies aériennes ou pour les aéroports.

Le dispositif principal du Royaume-Uni, pour répondre à la pandémie actuelle, est le *Coronavirus Act 2020*, entrée en vigueur le 25 mars 2020, ainsi que la réglementation *Health Protection (Coronavirus, Restrictions) (England) 2020*. Le premier prévoit des dispositions générales pour faire face à la crise. Quant au second, il constitue le fondement juridique au confinement actuellement en cours pour les personnes et les entreprises en Angleterre. Conformément à ce dernier, à compter du 26 mars 2020 le Royaume-Uni est dans une « période d'urgence » qui s'étendra jusqu'à la publication d'une déclaration par le Secrétaire d'Etat à la Santé et aux Affaires sociales annonçant sa fin. Pendant cette période, aucune personne au Royaume-Uni ne peut quitter son domicile sans justifier d'une « excuse valable », laquelle inclut les hypothèses suivantes: pour obtenir des biens de première nécessité, comme de la nourriture ou des fournitures médicales, pour pratiquer une activité physique, pour se rendre sur le lieu de travail ou pour effectuer des services bénévoles ou caritatifs, lorsqu'il est impossible pour cette personne de travailler, ou lorsqu'il est impossible d'effectuer ces services de leur domicile. Pour renforcer ces mesures de confinement, le gouvernement a également mis en place la distanciation sociale, conseillant ainsi aux personnes de maintenir, en dehors du domicile, une distance d'un minimum de deux mètres entre les individus lorsque cela est possible.

Le 17 mars 2020, le Bureau britannique des Affaires étrangères et du Commonwealth a déconseillé aux britanniques les voyages internationaux non essentiels. Cela s'appliquait pour une période initiale de 30 jours qui a, le 4 avril 2020, été étendue pour une période indéterminée. Les ressortissants britanniques en voyage à l'étranger ont été avisés de revenir immédiatement au Royaume-Uni lorsque des vols commerciaux sont disponibles. Ceux résidant déjà au Royaume-Uni sont, bien entendu, confinés à leur domicile sauf excuse valable.

Sous réserve de ces contraintes, les frontières restent ouvertes, tout comme la majorité des aéroports malgré une baisse considérable de leurs opérations. A titre d'exemple, l'aéroport d'Heathrow à Londres a fermé le Terminal 3 et fermera également le 3 mai prochain le Terminal 4, concentrant jusqu'à nouvel ordre les activités dans les Terminaux 2 et 5. Afin

de mettre en œuvre la politique gouvernementale, les aéroports toujours ouverts ont adopté la distanciation sociale en utilisant des marques au sol et des panneaux de signalisation pour faciliter la distance entre les passagers en transit dans leurs infrastructures. Bien que les frontières du Royaume-Uni restent ouvertes, il y a eu une chute sévère du nombre de passagers à destination, en provenance et à l'intérieur du Royaume-Uni, en raison des restrictions de mouvement imposées aux britanniques pendant cette période d'urgence et des restrictions gouvernementales applicables aux voyages et aux déplacements dans les autres pays.

Les compagnies aériennes ont été forcées de réduire considérablement leur flotte ou même de clouer entièrement au sol leur flotte opérationnelle. Ainsi, EasyJet a cessé temporairement toutes ses opérations depuis le 16 avril, tandis que British Airways a interrompu ses opérations aux aéroports de la City et de Gatwick depuis le 1^{er} avril et a considérablement réduit ses opérations à Heathrow. Un autre transporteur britannique, Flybe, a été placé en redressement judiciaire le 5 mars 2020, accusant en partie pour sa chute, l'impact du Covid-19.

En mars 2020, le Chancelier britannique a annoncé que, non seulement, les aéroports et les compagnies aériennes britanniques ne devraient pas espérer des mesures spécifiques à destination de l'industrie de l'aviation, pour l'aider à faire face à l'impact du coronavirus, mais également que cette industrie ne recevrait du gouvernement qu'un « accompagnement sur mesure » lorsque toutes les autres options auront été épuisées. Le 19 mars 2020, la Commission Européenne a adopté un cadre temporaire pour soutenir l'économie européenne. C'est en application des règles de l'UE en matière d'aides d'Etat, que la Commission a approuvé, le 6 avril 2020, un régime-cadre pour le Royaume-Uni d'un montant de 50 milliards de livres sterling. Ce régime est destiné à soutenir les petites et moyennes entreprises (PME) ainsi que les grandes entreprises au Royaume-Uni affectées par la pandémie du coronavirus.

A ce jour, EasyJet a obtenu un prêt de 600 millions de livres sterling du *Emergency Coronavirus Fund* et Virgin Atlantic aurait demandé un plan de sauvetage de 500 millions de livres sterling au gouvernement et a également annoncé chercher de nouveaux investisseurs. British Airways, au contraire, n'a requis aucune assistance financière de l'Etat. Elle a, cependant, suspendu jusqu'à la fin du mois de mai plus de 30 000 de ses 45 000 employés dans le cadre du programme de maintien de l'emploi du gouvernement britannique (pris en vertu du *Coronavirus Act 2020*). Le 28 avril, la compagnie a également annoncé qu'elle prévoyait de remplacer jusqu'à 12 000 de ses salariés et qu'elle pourrait ne pas reprendre ses opérations depuis les aéroports de Gatwick et de la City.

Le gouvernement britannique a déclaré soutenir Eurocontrol en sécurisant un prêt de 1.1 milliard d'euros pour les services aériens de navigation. NATS, le prestataire britannique de service de navigation aérienne pourrait être éligible à recevoir jusqu'à 92 millions de livres sterling de ce fond, avec comme objectif de permettre la continuité des services pour le trafic du cargo et des vols de rapatriements, ainsi que pour assurer la reprise des services à pleine capacité lorsque cela sera possible. Le gouvernement britannique a voté en faveur du paiement différé des charges de navigation aérienne pour les compagnies au Royaume-Uni et dans le ciel européen. Cette mesure bénéficiera à la fois aux compagnies aériennes du Royaume-Uni et aux autres compagnies

européennes, en leur permettant de reporter jusqu'à 14 mois le versement des redevances de navigation aériennes pour les mois de février à mai 2020.

Bien que le Royaume-Uni ne soit plus un Etat membre de l'Union européenne, la réglementation de l'UE continue de s'appliquer pendant cette période de transition, qui vient à échéance fin 2020. C'est pour cette raison que le Royaume-Uni bénéficie de la suspension temporaire de la règle « 80/20 » en matière de créneaux aéroportuaires, également appelée la règle « use it or lose it » issue du règlement européen (CE) n° 95/93²⁸.

L'autorité de l'aviation civile au Royaume-Uni a, en outre, suivi les recommandations de la Commission européenne relatives à l'application du règlement (CE) n° 261/2004, publiées le 18 mars 2020²⁹. Concernant l'obligation pour les compagnies aériennes de proposer au passager, lors d'une annulation de vol, le choix entre un remboursement et un réacheminement, la Civil Aviation Authority (CAA) a fait savoir qu'elle n'était pas opposée aux compagnies offrant des avoirs d'une valeur plus élevée pour inciter les passagers à reporter leur vol. Bien qu'aucune mesure formelle n'ait été prise à l'heure actuelle, la question des remboursements et des avoirs au titre du règlement 261/2004 ferait actuellement l'objet d'un examen par la CAA et le gouvernement. Lorsque la CAA est l'autorité compétente, une prolongation des périodes de validité des licences et des approbations pour les activités commerciales et de loisirs a également été accordée à tous les exploitants, membres d'équipage, titulaires de licences de maintenance d'aéronefs et contrôleurs aériens (entre autres). Cette prolongation concerne les titulaires dont les permis expirent avant le 31 octobre 2020, lorsque les équipements ne sont pas disponibles pour une prorogation normale.

Les effets du Covid-19 continueront de se faire ressentir en mai et au-delà, il reste à voir quelles actions supplémentaires seront prises par les autorités britanniques.

BREVES OBSERVATIONS RELATIVES A L'IMPACT DE LA CRISE DU COVID-19 SUR LE SECTEUR AERIEN FRANÇAIS

Vincent CORREIA

Professeur de droit public – Université Paris Saclay

La France a été, peu après l'Italie et l'Espagne et avant le Royaume-Uni ou l'Allemagne, sévèrement touchée par la pandémie de Covid-19, ce qui a conduit le gouvernement français à imposer des mesures strictes de confinement de la population à partir du 16 mars 2020. Conformément à la loi n° 2020-290, adoptée le 23 mars de cette même année³⁰, le Code de la santé publique a été modifié afin de permettre au Premier

²⁸ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, *JOCE* n° L 14, 22 janvier 1993, pp. 1-6.

²⁹ Communication de la Commission du 18 mars 2020, « Orientations interprétatives relatives aux règlements de l'UE sur les droits des passagers au regard de l'évolution de la situation en ce qui concerne le Covid-19 », C(2020) 1830 final, 12 pp.

³⁰ Loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, *JORF* n°0072 du 24 mars 2020, texte n° 2.

ministre d'imposer des mesures supplémentaires pour limiter la circulation des personnes sur le territoire³¹. Ainsi, il a été décidé de confiner la population au moins jusqu'au 11 mai 2020.

L'impact sur le transport aérien a été presque immédiat, comme dans beaucoup d'autres pays : le nombre de vols effectués dans les dix plus grands aéroports du pays est passé de 1631 vols au 1^{er} mars à 91 à la fin du même mois. Air France aurait réduit le nombre de vols effectués à 5 % de sa capacité normale. Plus de 80 % des employés d'Air France ont été mis en chômage partiel. Plusieurs aéroports ont dû fermer complètement, comme Paris-Orly, Bordeaux-Mérignac ou Lille-Lesquin, tandis que d'autres ont décidé de fermer plusieurs terminaux. Le gouvernement français n'a pas imposé de telles mesures, mais les exploitants d'aéroports ont été confrontés à une situation inédite : les compagnies aériennes ne volaient plus et, si elles le faisaient, les passagers étaient tout simplement absents. Il a été rapporté par la presse qu'Air France-KLM perdrait entre 500 et 600 millions d'euros chaque mois, alors qu'Aéroports de Paris prévoit une perte de 1 milliard d'euros pour 2020³². Mais les compagnies aériennes et les aéroports ne sont pas les seuls acteurs du secteur de l'aviation à être gravement touchés par la crise actuelle. Airbus aurait perdu 481 millions d'euros au cours du premier trimestre 2020³³ et aurait dû réduire sa production de 30 %. De plus, comme de nombreuses compagnies aériennes sont menacées de faillite, et compte tenu du fait que la demande de transport aérien restera réduite pendant au moins 2 ans, l'aviateur peut légitimement craindre une réduction drastique du nombre de commandes dans les mois à venir. En d'autres termes, le secteur aéronautique français est dévasté par cette crise sanitaire sans précédent.

L'une des premières actions entreprises par le gouvernement a été la mise en place d'un dispositif de report du paiement de certaines taxes aéronautiques pour les compagnies aériennes ayant une licence d'exploitation en France, qui a été approuvé par la Commission européenne à la fin du mois de mars 2020³⁴. Dans l'intervalle, confrontées à un manque de liquidités, de nombreuses compagnies aériennes françaises ont été accusées de violer le règlement européen 261/2004 en offrant des avoirs aux passagers concernés et en n'effectuant pas le remboursement prévu l'article 8 dudit règlement. La France est favorable à une modification temporaire de ce règlement³⁵, mais sans résultat jusqu'à présent. Cette position révèle la volonté d'alléger la pression financière subie par les compagnies aériennes françaises. Sur ce point, le gouvernement a notamment décidé, le 25 avril 2020, qu'Air France recevrait un prêt garanti par l'État d'un montant de 4 milliards d'euros, tandis que la holding Air France-KLM recevrait un prêt de 3 milliards

³¹ Code de la santé publique, article L. 3131-15.

³² Fabrice Gliszczynski, « Pour survivre au Covid-19, Air France-KLM négocie un prêt bancaire (massif) garanti par Paris et La Haye », *La Tribune*, 3 avril 2020, <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/pour-survivre-au-covid-19-air-france-klm-negocie-un-pret-bancaire-massif-garanti-par-paris-et-la-haye-844296.html>.

³³ Olivier James, « [Covid-19] Airbus et Boeing foudroyés, la production d'avions pourrait chuter de moitié en 2020 », *l'Usine Nouvelle*, 29 avril 2020, <https://www.usinenouvelle.com/article/covid-19-airbus-et-boeing-foudroyes-la-production-d-avions-pourrait-chuter-de-moitie-en-2020.N959141>.

³⁴ European Commission, 31 mars 2020, Aide d'État SA.56765 (2020/N) – France COVID-19 - Moratoire sur le paiement de taxes aéronautiques en faveur des entreprises de transport public aérien, C(2020) 2097 final.

³⁵ Marine Strauss, « EU Countries Push Suspension of Air Travel Refund rights », *Reuters*, 29 avril 2020, <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-eu-transport/eu-countries-push-suspension-of-air-travel-refund-rights-iduskbn22b33v?il=0>.

d'euros. Cette décision a été immédiatement critiquée par les autres compagnies aériennes françaises, qui ne comprennent pas pourquoi elles ne peuvent pas bénéficier d'un tel plan de sauvetage gouvernemental. En vertu de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, ce prêt à Air-France-KLM a pourtant été approuvé le 4 mai 2020³⁶. A cette occasion, Margrethe Vestager, commissaire à la concurrence, a déclaré :

*« This €7 billion French guarantee and shareholder loan will provide Air France with the liquidity that it urgently needs to withstand the impact of the coronavirus outbreak. We have cooperated closely with France, as with many other Member States, to ensure that public support to tackle the current crisis can be put in place as quickly and effectively as possible, in line with EU rules. France has also announced plans for certain green policy choices as regards Air France. Good. Member States are free to design measures in line with their policy objectives and EU rules »*³⁷.

Le soutien du gouvernement français à Air France-KLM est en effet assorti de plusieurs conditions, liées notamment à la réduction des lignes nationales et à l'utilisation accrue de carburants alternatifs, afin de réduire l'impact environnemental de l'aviation au niveau national. L'idée est simple, mais potentiellement dévastatrice : Air France ne devrait pas opérer entre deux villes françaises, lorsque le même voyage en train prendrait moins de 2h30. Mis à part la compatibilité douteuse de cette décision avec le règlement européen 1008/2008, elle peut légitimement soulever de nombreuses inquiétudes. Visant à éviter l'opposition politique au plan de sauvetage en période de préoccupations environnementales accrues, cette conditionnalité environnementale peut, en effet, avoir de graves conséquences pour les aéroports français et pour Air France-KLM elle-même. Si cette compagnie aérienne n'opère plus à destination et en provenance de Bordeaux, Lille, Nantes ou Lyon par exemple, ces aéroports perdront inévitablement des revenus, tout comme ils perdront du trafic. Dans le même temps, étant donné l'extrême centralisation du système ferroviaire français, on peut prévoir qu'Air France essaiera peut-être de renforcer sa présence sur des aéroports alternatifs. Nice ou Marseille, par exemple, pourraient être de bonnes alternatives. Mais l'établissement d'un autre hub, pour les vols nationaux, dans l'une de ces villes pourrait entraîner une augmentation des émissions de CO₂, car elles sont plus éloignées de Paris... En d'autres termes, cela conduirait à l'effet dit de « *carbon leakage* », lorsque les mesures écologiques ont des effets contre-productifs. En attendant, il est également clair que cette condition ne s'appliquera pas, et ne peut pas s'appliquer, aux autres compagnies aériennes opérant en vertu d'une licence d'exploitation européenne. Si Air France-KLM ne dessert plus les liaisons Bordeaux-Paris, par exemple, ses concurrents seront plus que ravis de transporter les passagers encore désireux de voler entre ces deux villes. Ainsi, déjà fragilisée sur les liaisons court-courriers, la compagnie aérienne que le gouvernement français souhaite aider sera potentiellement encore plus affaiblie. Du point du droit des aides d'État, une telle décision peut être douteuse à la lumière du « principe de l'investisseur privé en économie de marché », car aucun investisseur privé raisonnable ne financerait une entreprise tout en réduisant sa capacité à opérer sur le marché. Il semble donc que le « *State Aid Temporary Framework* »³⁸ adopté pour faire

³⁶ European Commission, 4 mai 2020, Press Release: 'State aid: Commission approves French plans to provide €7 billion in urgent liquidity support to Air France', IP/20/796.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ European Commission, 19 mars 2020, Communication 'Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak', C(2020) 1863 final ; European Commission, 3 April 2020,

face à la pandémie donne beaucoup plus de liberté aux États membres, avec l'approbation de la Commission. Cela est évidemment dicté par l'urgence de la situation, mais les implications concurrentielles à moyen ou à long terme peuvent être débattues.

Dans le cas d'Air France-KLM, de telles conditions contribueront-elles à réduire l'empreinte écologique de l'aviation ? On peut en douter, car le trafic est déterminé par la demande et le marché intérieur est libéralisé. Ces conditions profiteront-elles aux passagers ? Sûrement pas, car elles se traduiront très probablement par une réduction, voire une suppression, de certaines liaisons. De telles conditions entraveront-elles la capacité d'Air France-KLM à rivaliser à armes égales avec ses concurrents ? Certainement, puisque le gouvernement cherche à déterminer les lignes qu'Air France pourra encore exploiter, alors que ses concurrents bénéficieront toujours du régime de liberté au sein du marché intérieur. Ce dernier constat s'entend tout de même sous réserve de l'éventuelle restriction des droits de trafic que pourrait permettre la proposition de modification du règlement 1008/2008 présentée par la Commission européenne le 29 avril 2020³⁹. L'on voit mal, tout de même, comment une telle mesure pourrait être objectivement liée à la crise du Covid-19, comme l'exigerait l'article 21a proposé par la Commission.

Communication 'Amendment to the Temporary Framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak', C(2020) 2215 final.

³⁹ Commission européenne, 29 avril 2020, Communication « Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) N° 1008/2008 of the European Parliament and of the Council on common rules for the operation of air services in the Community in view of the COVID-19 pandemic », COM(2020) 178 final.

Chronique de droit spatial

Sous la direction de
Mireille COUSTON¹

En ces temps de confinement nous tenons à offrir à nos lecteurs une Chronique riche et très fournie en lecture, il s'agit donc d'un numéro spécial mais dans lequel on trouvera le bilan habituel et particulièrement utile sur les assurances spatiales fourni par Me Cécile Gaubert.

Nous partageons notre planète avec toutes sortes d'autres êtres vivants, ce partage n'est pas toujours, hélas, en bonne entente ainsi que la cohabitation mortelle avec certains virus l'a démontré récemment mais aussi de longue date. De plus l'on sait que les ressources de notre Terre sont limitées, il n'est donc pas illogique de réfléchir à des projets visant à diversifier nos ressources et à essaimer notre espèce, y compris en regardant vers d'autres planètes. A ce sujet, il revient au pôle Transports CDMT-IFURTA de la Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix Marseille Université, dirigé par le Professeur Cyril Bloch, le mérite d'avoir organisé en Mai 2019 le colloque annuel de l'IFURTA (Institut de formation universitaire et de recherches en transport aérien, dirigé par Mme Julie Laborde), sous le haut patronage de Gérard Brachet (ancien directeur du Cnes et ancien Président du Comité de l'espace des Nations Unies). Considérant les divers projets médiatisés d'exploitation des corps célestes, les intervenants ont dû s'interroger sur divers points et notamment le fait de savoir si la maturation technologique est aujourd'hui, ou non, assez aboutie pour envisager une exploitation certaine et durable ? Le cadre juridique actuel permet-il une exploitation spatiale par des entités individuelles ? Quelle gestion et partage des risques dans les projets spatiaux pour les industriels du spatial au regard des aléas inhérents à la technologie spatiale ? Outre la présentation du travail de recherche mené par les étudiants de l'IFURTA, ce colloque a aussi permis d'écouter une rétrospective technique par Philippe Jung, puis une analyse des moyens capables de créer un environnement économique en orbite par Philippe Watillon (Airbus Defence & Space Toulouse) et une présentation d'un exemple très novateur avec le « Moon Village Association » par Oleg Ventskovsky. Le statut juridique de la Lune et des autres corps célestes a été traité par Armel Kerrest (Professeur émérite de l'Université de Bretagne Occidentale), et Loïc Roulette (Chercheur au CDMT) a procédé à un regard comparé avec le droit de la mer, notamment l'exploitation des fonds marins. L'analyse de la différence entre le droit à l'exploitation et le droit de l'exploitation a été menée par Mireille Couston (Professeur en l'Université Lyon 3, Directrice du Centre du droit des espaces et des frontières). Julien Mariez (chef du service juridique Entreprise du CNES) a présenté la position française sur la question de l'exploitation des ressources et sur la situation internationale, tandis que Richard Ledain Santiago (Avocat partner

¹Professeur des universités, Université Lyon 3. Directrice du Centre du droit des espaces et des frontières (CEDF, Lyon 3). Présidente d'honneur de la Commission spatiale SFDAS, membre de l'Académie de l'air et de l'espace, membre de l'International Institute of Space Law..

Fieldfisher) a expliqué le cadre légal établi par le Luxembourg. Les interventions ont ensuite porté sur les risques de l'exploitation et la gestion et le partage des risques dans les projets spatiaux ont été exposés par Cécile Gaubert (Avocate spécialisée en droit spatial et assurances spatiales). Sur la question particulière des risques environnementaux de l'exploitation, il a été entendu Christophe Bonnal (Spécialiste du Cnes sur les débris spatiaux). Marc Borello (ancien directeur juridique de Thales Alenia Space et arbitre dans le domaine aérien et spatial) a amené la réflexion sur les problèmes de financement des entreprises privées. Pour terminer, Jean-Jacques Dordain (ancien directeur général de l'ESA et conseiller du gouvernement du Luxembourg pour l'espace) s'est interrogé sur le futur de l'espace et Gérard Brachet a clôturé le colloque. La manifestation dont on vient de voir qu'elle a fait intervenir des contributeurs hautement spécialisés, a été particulièrement intéressante et il n'eut pas été suffisant de la résumer comme cela vient d'être fait, pour en démontrer les qualités, c'est pourquoi la Chronique de droit spatial présente pour ses lecteurs les textes des interventions qui lui ont été transmis par les auteurs, à savoir : Cécile Gaubert, Richard Ledain Santiago, Marc Borello, Loïc Roulette.

Avant cela, en tout premier lieu et ainsi que prévu habituellement dans le numéro 1 de la Chronique, Me Cécile Gaubert nous fournit son bilan annuel de l'assurance spatiale, unique dans la littérature juridique spatiale.

BILAN 2019 DE L'ASSURANCE SPATIALE

Me Cécile GAUBERT
avec la collaboration de
Valentin BETTING¹

Les activités spatiales sont par nature un domaine de haute technicité. Ces missions complexes ont vocation à mettre en orbite des satellites constitués par des composants extrêmement coûteux. Ces dernières années, à l'image des autres technologies telles que l'informatique ou la téléphonie, les satellites et leurs sous-ensembles ont vu leur taille rétrécir au fur et à mesure que la technologie se développait. A titre d'illustration, lors de la mission Apollo 11, l'ensemble des technologies présentes pendant le déroulement de l'opération pourrait maintenant tenir dans l'un de nos smartphones du quotidien. Un exemple récent, celui de Boeing qui propose une offre de satellite qui apporte vingt fois plus de puissance pour un poids moitié moindre et un coût divisé par deux². Une autre conséquence de ce phénomène s'observe dans le développement des petits satellites, à la manière des cubesats. Construits en suivant un standard de « 1U », soit 10x10x10cm et se déclinant en plusieurs formats « 2U », « 3U » allant jusqu'à « 12U », ils ont la particularité d'être particulièrement légers, ergonomiques et bien moins coûteux que les satellites de plusieurs tonnes envoyés sur l'orbite géostationnaire. En 10 ans, c'est environ 500 cubesats qui ont été lancés, avec pour principaux clients des universités exprimant le souhait de posséder des satellites à des prix accessibles. Certains pays profitent de ce phénomène afin d'entamer leur entrée dans le monde spatial, comme le démontre le projet « SkCube » réalisé par la Slovaquie en juin 2017³ ou encore le Bhoutan et les Philippines en 2018⁴.

Ces petits satellites occupent les orbites basses, la fréquence des lancements vers l'orbite Géostationnaire se trouve alors réduite. Cette préférence pour les orbites basses présente principalement l'avantage de réduire les coûts de fabrication, de lancement, d'opérations des opérateurs. Les changements technologiques font que le marché des assurances spatiales est constamment sous pression ces dernières années. Les assureurs doivent s'adapter aux évolutions de l'industrie spatiale qui n'est plus monopolisée par les grandes entreprises et voit de nombreuses start-up émerger, notamment en matière de cubesats.

Du point de vue des assurances, cette année fut marquée par de nombreux sinistres au lancement et en orbite. Le montant total de ces pertes est estimé à un peu moins de 800 millions de dollars. L'année 2019 est donc drastiquement déficitaire entraînant une augmentation des taux de prime. Mais, depuis quelques années, les primes sont moins

¹ Juriste du Cabinet Gaubert Cécile

² « Le marché des satellites en pleine mutation », *Les Echos*, 8 septembre 2019,

³ skCUBE, le premier satellite slovaque en orbite, 1er août 2017, France Diplomatie, Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/diplomatie-scientifique-et-universitaire/veille-scientifique-et-technologique/slovaquie/article/skcube-le-premier-satellite-slovaque-en-orbite>

⁴ Bhutan launches its first satellite into space, 30 juin 2018, The Bhutanese, <https://thebhanese.bt/bhutan-launches-its-first-satellite-into-space/>

élevées et le marché peut sembler moins rentable, à tel point que des acteurs hésitent à se retirer du secteur, à l'instar de SwissRe qui a choisi de tirer sa révérence cet été.

Depuis quelques années, on a pu constater la volonté des industriels de proposer des solutions nouvelles. Les HAPS, ou « High Altitude Plateformes Stations », se montrent comme une solution novatrice dans le domaine de l'air et de l'espace. Compte tenu de leurs caractéristiques et de la considération vis-à-vis de ces plateformes, il semble opportun d'analyser leur intégration dans l'ordonnancement juridique, ainsi que la gestion des risques afférente (II). Avant cela, il conviendra de passer en revue l'année 2019 puis de s'interroger sur le marché des assurances en 2020 (I).

I. Bilan du marché de l'assurance spatiale de 2019 et perspectives pour l'année 2020

Le marché de l'assurance a connu des perturbations importantes au second semestre de l'année 2019 par la survenance de multiples échecs au lancement et pertes totales ou partielles de satellites en orbite (A). Les conséquences sur l'état du marché de l'année à venir se font ressentir mais cela n'empêche pas le développement des activités futures et la venue de nouveaux acteurs pour l'année 2020 (B).

A. Etat du marché de l'assurance spatiale en 2019

Nous allons nous attacher ici à dresser le bilan de l'année 2019 en termes de sinistralité (a), de prime (b) et d'état du marché (c).

a) La sinistralité de l'année 2019

L'année 2019 fut mouvementée pour le marché de l'assurance spatiale. Plusieurs pertes ont mis fin à la tendance de *soft market* ou « marché mou » qui bénéficiait jusqu'alors aux assurés. Ce *soft market* était dû au nombre élevé d'assureurs présents sur le marché accroissant l'offre d'assurance et permettant aux assurés de faire jouer la concurrence afin d'obtenir des conditions favorables en termes de conditions de garantie et de taux de prime.

Le 11 juillet 2019, le satellite FalconEye-1 des forces armées des Émirats Arabes Unis a connu un triste sort. Son lanceur Vega a subi une défaillance thermo-structurale entraînant la perte totale du satellite lors de la phase de lancement. Il s'agit du premier échec du lanceur Vega. La réclamation à la suite de ce sinistre se distingue comme étant la plus élevée de l'histoire des assurances spatiales : elle a été réglée à plus de 400 millions de dollars⁵.

Le 19 août, un lanceur Long March 3B lançait Chinasat 18 depuis le site de lancement de Xichang en Chine. Lors de la séparation, les panneaux solaires du satellite exploité par China Satcom furent confrontés à une déficience et ne se sont jamais déployés. Ce défaut entraîna la perte totale du satellite dont la réclamation s'éleva à 250 millions de dollars⁶.

Enfin, le 9 octobre, le satellite Eutelsat 5WB a été victime d'une perte partielle estimée à 45% en raison d'un problème de déploiement d'un de ses panneaux solaires. L'indemnisation de ce sinistre s'éleva à 86 millions de dollars.

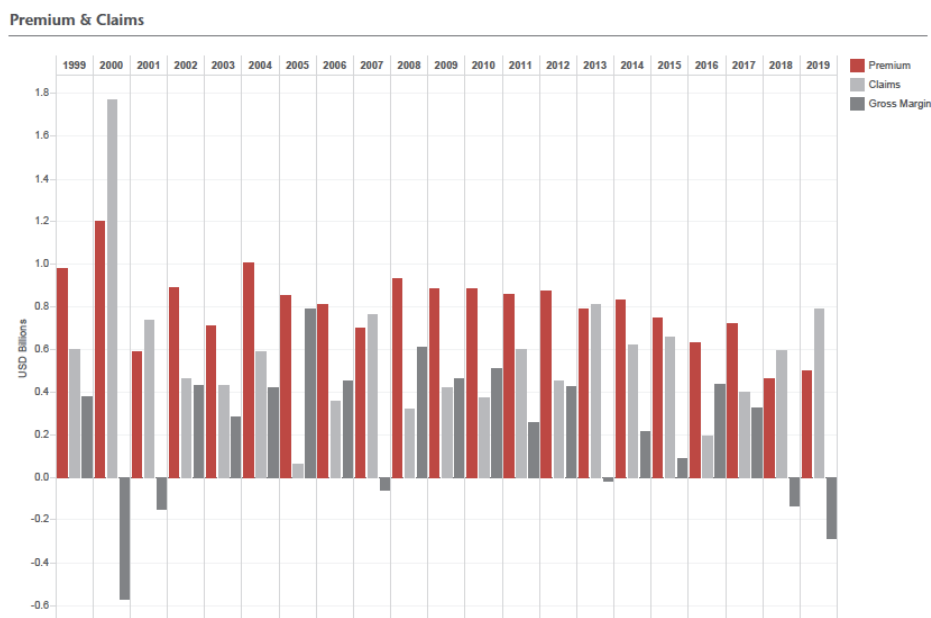
⁵ Big claims, record-low rates: Reshaping the space insurance game by Caleb Henry ; September 6, 2019 Spacenews, <https://spacenews.com/big-claims-record-low-rates-reshaping-the-space-insurance-game/>

⁶ \$250 million ChinaSat-18 loss looming over insurers, 29 août 2019, Spacenews, <https://spacenews.com/250-million-chinasat-18-loss-looming-over-insurers>

Au-delà de ces trois sinistres majeurs, d'autres pertes plus légères en orbite ont fragilisé le marché. Au total, on comptabilisait en décembre 2019 un peu moins de 800 millions de dollars tous sinistres assurés confondus. Ce chiffre est élevé par rapport à la moyenne des années précédentes.

Ainsi, le marché des assurances spatiales enregistre une sinistralité s'élevant à environ 787 millions de dollars pour l'année 2019. Sachant que la prime nette totale mondiale perçue par les assureurs spatiaux s'élève, selon les dernières estimations, à 502 millions de dollars, la perte globale du marché doit s'évaluer à environ 285 millions de dollars. Cette année est donc déficitaire pour les assureurs, et ce de manière significative (voir le graphique n°1 ci-dessous).

Graphique n°1



Source AON ISB Q1 2020 Market Report

b) Les taux de prime

Concernant les taux de prime pour les lancements de satellites, ceux-ci connurent une baisse au cours du premier semestre 2019 malgré une année 2018 déficitaire pour les assureurs spatiaux. La première moitié de l'année 2019 laissait présager des résultats positifs avant de laisser place à un second semestre tourmenté par une série de sinistres. Les différents événements cités précédemment ont eu pour conséquences d'augmenter considérablement les taux de primes dans une courte période. Les assureurs spatiaux ont en effet doublé voire triplé les taux de prime à la fin de l'année 2019⁷.

c) L'état du marché des assureurs

⁷Space insurance premiums rose by 2x-3x in late 2019 and the increase is holding — so far
Posted by Peter B. de Selding | Mar 12, 2020 | Launch Segment, Satellite Operators

Suite à ces multiples sinistres, les assureurs spatiaux ont réagi différemment. Plusieurs assureurs décidèrent de ne plus souscrire de polices de lancement à long terme au-delà de 12 à 16 mois après le lancement. D'autres acteurs devinrent frileux à l'idée de rester sur ce marché. Tel est le cas de SwissRe⁸, l'un des plus grands assureurs/réassureurs spatiaux, qui prit la décision de se retirer du marché de l'assurance spatiale. Notons toutefois que ces décisions de quitter le marché sont parfois temporaires, comme le démontre le retour sur le marché de Fidelis, le souscripteur londonien, après l'avoir quitté deux ans auparavant. Malgré l'initiative du géant SwissRe, il n'y a heureusement pas eu de retrait général des assureurs du marché spatial. Cependant, ce constat est à tempérer car plusieurs acteurs du secteur ont décidé de réduire leur capacité pour l'année suivante.

Après avoir passé en revue l'année 2019, il est maintenant nécessaire de s'interroger sur les perspectives pour l'année 2020.

B. Perspectives de l'année 2020

Il nous faut ici s'attarder sur les perspectives en termes de capacité du marché, ainsi que des prévisions de taux de prime (a) et sur le développement des nouvelles activités auxquelles le marché d'assurance doit faire face (b).

a) Capacité et primes

Malgré une année 2019 qui donna du fil à retordre aux assureurs spatiaux, la plupart des marchés de l'assurance spatiale ont conservé une capacité théorique importante, de quoi faire prospérer les activités spatiales futures. De nouveaux acteurs ont pour ambition de faire leur apparition en 2020 comme par exemple Convex, un nouvel assureur international récemment fondé par Stephen Catlin et Paul Brand⁹.

Selon les estimations, la capacité théorique disponible sur le marché de l'assurance spatiale des risques spatiaux pour l'année 2020 s'élèverait à 978 millions de dollars pour les lancements et à 839 millions de dollars pour les risques lors de la vie en orbite. Cependant en pratique, les assureurs offriront une capacité réelle inférieure à ce montant. Cette dernière correspond à la capacité réellement observée qui est dans les faits toujours inférieure à la capacité théorique. Cette capacité réelle baisserait pour l'année 2020 de plus de 100 millions de dollars pour les risques de lancement et d'environ 200 millions de dollars pour les risques en orbite.

Concernant la capacité offerte par les souscripteurs, au point de vue mondial, le Royaume-Uni s'illustre comme la zone proposant la plus grande capacité théorique avec presque 40% de la capacité totale.

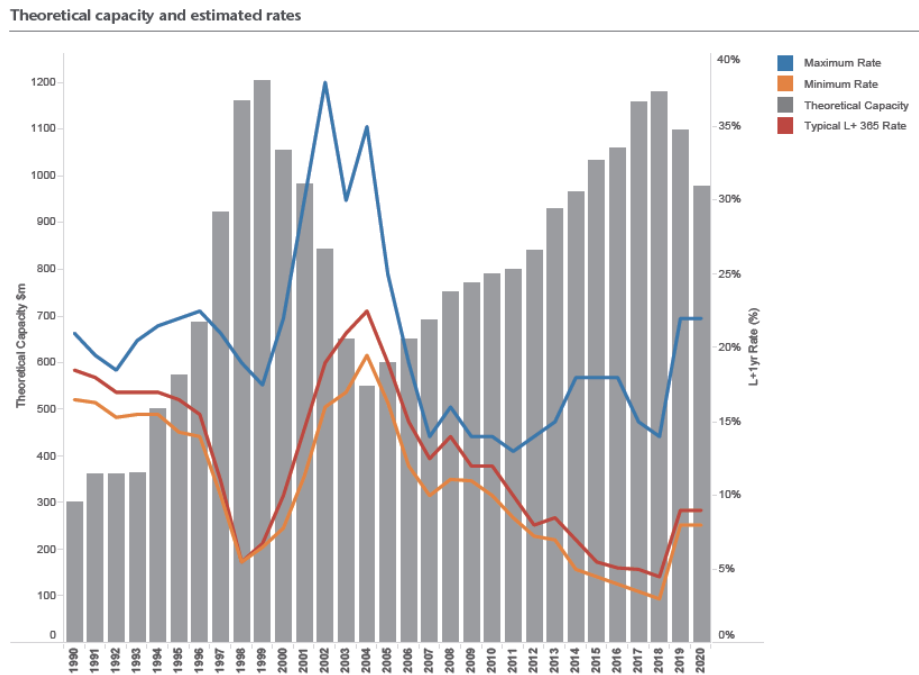
Les estimations montrent que les taux de prime seront encore amenés à augmenter pour l'année 2020, avec de fortes différenciations entre les risques (voir le graphique n°2 ci-après). Ainsi, les activités considérées comme les moins risquées verront une augmentation de prime moins élevées que celles considérées comme plus risquées. Les assureurs seront également plus vigilants sur les conditions de couverture qui pourront être plus restrictives pour certains risques (notamment par l'inclusion d'exclusions spécifiques à certains composants).

⁸Andreas Berger, a Swiss Re board member in charge of the corporate insurance arm, said (...) that the company would be reducing its exposure to the space industry, as part of an overhaul of the loss-making division. <https://fr.reuters.com/article/companyNews/idUKL8N24V2MT>

⁹Convexin website, convexin.com/about-us/

Concernant le montant de prime mondiale, certains assureurs estiment que celui-ci au regard des prévisions de lancement et des augmentations de prime envisagées sera équivalent au montant de l'année 2019¹⁰.

Graphique n°2



Source AON ISB Q1 2020 Market Report

b) Quels sont les nouveaux défis des assureurs spatiaux

Pour l'année 2020, les acteurs du marché de l'assurance espèrent une situation plus paisible. Les réclamations élevées de cette année 2019 ont fragilisé le marché. Selon la programmation des lancements, nous pouvons constater une augmentation des lancements des petits satellites. Bien que ces primes soient moins rentables pour les assureurs du fait des faibles montants assurés, les éventuels sinistres sont par conséquent moins intenses et impactent le marché de manière plus diffuse. Il faut toutefois nuancer ce propos, dans le cas des lancements de satellites groupés. En effet, les risques de sinistres demeurent élevés au lancement puisqu'un échec pourrait entraîner la perte d'une multitude de petits satellites qui, additionnées, auraient des retombées économiques très négatives pour les assureurs. Toutefois, l'avantage de ces petits satellites réside dans leur diversité, une fois dans l'espace, les conséquences économiques liées à une défaillance de l'un d'entre eux ne perturberait que légèrement l'équilibre économique des assureurs.

On voit dans ce marché se développer des entreprises du New Space telles que Rocket Lab ou ISIS (Innovative Solutions In Space). ISIS est spécialisée dans la création de

¹⁰ Christopher Kunstadter, head of space at underwriter AXA Space

cubesats et son activité ne cesse de croître avec une diversité de partenaires. Ces évolutions vont de pair avec les transformations technologiques qui permettent à de nouveaux constructeurs de fabriquer des satellites plus petits, plus flexibles et adaptés à la demande, avec un coût moindre. Rocket Lab s'illustre particulièrement dans le New Space avec une dizaine de lancements réussis en 2019. Son lanceur Electron peut transporter des charges de 150 kg jusqu'à une distance de 500 kilomètres. Nous sommes également face à des phénomènes de développement des constellations. OneWeb est l'un des acteurs majeurs de ce segment qui est en train de déployer une constellation d'au moins 650 satellites afin d'offrir un accès internet mondial. Les six premiers ont été envoyés dès 2019 tandis que 34 autres satellites ont été eux lancés en février 2020¹¹. Une série de lancements aura lieu à l'avenir afin de proposer une couverture complète du globe en 2021¹².

Lors de cette année, le défi des assureurs sera de s'adapter à ces nouvelles activités du New Space déjà bien connues, mais dont la fréquence augmente de manière exponentielle. Il s'agira aussi de suivre l'évolution du marché qui va tenter d'absorber ses pertes en augmentant les taux de prime et en sélectionnant les risques que les assureurs accepteront de souscrire. Dans ce contexte d'évolution du marché de l'assurance spatiale, de nouvelles activités pourraient attirer le marché spatial, même si celles-ci se situent à la frontière entre les marchés aéronautique et spatial. Nous allons donc aborder dans une seconde partie les perspectives de gestion des risques des HAPS (High Altitude Platform Stations).

II. Focus sur les nouveaux risques liés aux activités des HAPS (High Altitude Platform Stations)

Les HAPS présentent des intérêts importants pour les acteurs du marché de l'air et de l'espace. A mi-chemin entre les missions d'un satellite et les caractéristiques techniques d'un aéronef, leur encadrement juridique apparaît encore imprécis et imparfait (A) bien qu'il soit indispensable à la gestion des risques de ces fameuses plateformes (B).

A. L'encadrement juridique des HAPS

Les HAPS constituent une catégorie d'aéronefs nouvellement développés par les industriels du secteur aéronautique et spatial. A titre d'exemples, Airbus Defense and Space développe le Zéphyr, un avion solaire sans pilote aux fines ailes, tandis que Thales AlienaSpace réalise le Stratobus, un « dirigeable dronisé » aux allures de zeppelin. Les HAPS poursuivent l'objectif d'exercer des activités semblables à celles des satellites, c'est-à-dire notamment mettre en place des relais de télécommunications ou effectuer des missions d'observation. Leurs missions séduisent les acteurs puisque ces aérostats évoluent à environ 20 km de la surface terrestre, ce qui leur octroie un large champ visuel. Certains HAPS comme le Stratobus peuvent rester statique, ce qui prodigue un réel avantage par rapport aux satellites évoluant en orbite basse soumis à la rotation terrestre. Compte tenu de la nouveauté de ces activités, il convient de s'interroger sur leur encadrement juridique.

Les HAPS sont juridiquement considérés comme des aéronefs de par leurs caractéristiques. La définition des aéronefs posée par l'article L6100-1 est large : « *Est dénommé aéronef pour l'application du présent code, tout appareil capable de s'élever*

¹¹ The race for space-based broadband : OneWeb launches 34 more internet satellites, 7 février 2020, CNN Business, <https://edition.cnn.com/2020/02/06/tech/oneweb-satellite-internet-launch-scen/index.html>

¹² OneWeb website, <https://www.oneweb.world/>

ou de circuler dans les airs ». Par conséquent, la notion d'aéronef inclut les avions, mais également les ballons captifs ou non, les appareils sans pilote tels que les drones.

De plus, l'annexe 7 Convention de Chicago¹³ désigne l'aéronef comme « *tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre* ». L'article 8 de la Convention évoque également les « aéronefs sans pilote »¹⁴. Nous sommes donc en présence d'une situation relevant du droit aérien. En vertu du principe de souveraineté nationale voulue par la Convention de Chicago, les États sont libres de réglementer l'usage des HAPS comme ils l'entendent¹⁵. Rappelons-le, les États exercent cette souveraineté sur l'espace aérien situé au-dessus du territoire terrestre, qui peut se situer à environ 100 kilomètres d'altitude au-dessus la surface de la Terre selon la ligne de Karman, bien que cette délimitation soit historiquement discutée et ne fasse pas l'objet d'une délimitation juridiquement reconnue.¹⁶

Compte tenu de leurs caractéristiques, les HAPS doivent, à l'échelle européenne, se conformer à la réglementation EASA. Plus précisément, la réglementation relative aux UAVs excédant une certaine capacité (i.e. plus de 150kg). L'ESA accorde au cas par cas une certification pour les ballons d'envergure de haute altitude. Toutefois, à ce jour il n'y a pas de réglementation spécifiquement dédiée aux HAPS. En France, le régime juridique des drones se compose de deux arrêtés de 2015 sur la conception et l'espace aérien ; une loi de 2016 relative au renforcement de l'usage des drones civils et un décret de 2018 relatif à la formation des télépilotes qui utilisent ces aéronefs civils sans pilote à bord à des fins autres que le loisir. L'EASA se préoccupe de ce sujet et l'Union européenne a élaboré deux règlements qui prendront effet le 1^{er} juillet 2020¹⁷ en plus d'avoir étendu les dispositions essentielles des aéronefs aux drones. On imagine donc que les règles juridiques encadrant les HAPS vont elles aussi évoluer vers un régime semblable à celui des drones et aéronefs classiques. Ainsi, malgré le fait que les missions de ces plateformes se rattachent manifestement à celles des satellites, il est indéniable que ces HAPS sont des aéronefs et par conséquent soumis à la réglementation aérienne. Ainsi, il semble faiblement probable que les HAPS puissent bénéficier de certaines libertés octroyées aux objets spatiaux qui procureraient un véritable atout pour les opérateurs des HAPS, telles que la liberté d'observation ou de survol des territoires relevant de la souveraineté des États.

Il est maintenant opportun d'analyser les problématiques juridiques liées à la responsabilité des HAPS et les éventuels transferts de risques qui s'y attachent.

¹³ Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944

¹⁴ Article 8 : Aéronefs sans pilote : « *Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.* »

¹⁵ Article premier : Souveraineté : *Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.*

¹⁶ Stephan Hobe, Space Law, page 13, Nomos/Hart, 13 juin 2019

¹⁷ Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019

Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019

B. La gestion des risques liés aux HAPS

Les HAPS possèdent des caractéristiques peu communes. Malgré leur envergure de dirigeable et leur très haute altitude, ils tombent dans la catégorie des aéronefs. Les risques de collisions avec d'autres objets volants est mince, puisque les avions de ligne évoluent à une hauteur inférieure à celle de ces aérostats. Les deux phases particulièrement risquées sont alors le décollage et l'atterrissage, mais pour certains HAPS tels que le Stratobus, ces deux étapes sont assez rares, à une fréquence de 6-12 mois. Cependant, c'est à ces occasions que les risques de collisions se trouvent accrus.

Actuellement, l'article L.6131-1 du Code des Transports¹⁸ renvoie aux dispositions du Code civil en cas de collision d'un aéronef avec un autre aéronef. Selon le régime de responsabilité délictuelle, la victime devra rapporter la preuve d'un dommage, d'une faute de son auteur et d'un lien de causalité entre les deux. Pour l'avenir, il semblerait judicieux de s'interroger sur un encadrement juridique des décollages et atterrissages des plateformes. Le fonctionnement de cet encadrement juridique ne différerait pas significativement du régime des aéronefs mais apporterait des précisions quant aux phases risquées de ces activités. Ces phases risquées doivent nécessairement être encadrées au vu des investissements récents de la part des industriels qui traduisent une volonté de développer ces activités, mais aussi vis à vis des risques encourus par les tiers.

En ce qui concerne les dommages causés aux tiers, il s'agirait comme pour les drones et les autres aéronefs d'un régime sans faute. En effet, l'article L.6131-2 du Code des transports¹⁹ institue un régime sans faute en cas de dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs. Il s'agit là d'une responsabilité objective et justifiée par la volonté particulière d'indemniser les tiers dans ces situations où ils sont particulièrement vulnérables. Le choix de cette responsabilité objective favorise l'indemnisation des tiers. Cette détermination de protéger les tiers n'est pas nouvelle et se retrouve d'ailleurs en droit de l'espace²⁰. D'un point de vue prospectif, il serait possible d'imaginer, en cas de collision entre deux HAPS occasionnant des dommages à un tiers, un régime dans lequel les deux opérateurs seraient conjointement responsables et la victime pourrait se retourner vers n'importe lequel. Ensuite, l'un des opérateurs pourrait se retourner contre l'autre en rapportant la preuve que l'accident a eu lieu par la faute de ce dernier.

Du point de vue assurantiel, on peut s'interroger sur le transfert des risques. Évidemment, la perte d'un HAPS peut engendrer des coûts importants pour l'entreprise, qu'il s'agisse de la perte des biens ou des dommages causés aux tiers. Alors, une assurance pour les dommages causés aux biens et aux tiers sera nécessaire. Ainsi concernant les assurances de responsabilité vis à vis des tiers, les HAPS étant

¹⁸ Article L.6131-1 du Code des Transports : « En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est régie par les dispositions du code civil. »

¹⁹ Article L.6131-2 du Code des Transports : « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détachent aux personnes et aux biens à la surface. La responsabilité de l'exploitant ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

²⁰ Article IV. 1) a) de la Convention sur la Responsabilité Internationale pour les Dommages causés par des Objets Spatiaux : *Si le dommage a été causé à l'Etat tiers à la surface de la Terre ou à un aéronef en vol, leur responsabilité envers l'Etat est absolue.*

considérés comme des aéronefs, ils risquent par principe d'être soumis aux dispositions spécifiques de droit aérien et par voie de conséquence aux montants d'indemnisation des tiers prévus par ce droit. Ainsi, un HAPS opéré par un opérateur communautaire sera soumis à la réglementation européenne relative aux minima d'assurance, règlement 785/2004²¹. Ce règlement pose les minima d'assurance de responsabilité vis à vis des tiers en fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef. Or, ces montants sont extrêmement élevés et justifiés par le fait que les avions de ligne survolent des villes peuplées. A contrario, les HAPS n'ont à priori pas vocation à être déployés au-dessus des villes. Logiquement, il serait judicieux d'encadrer là encore cet aspect qui est propre aux HAPS, en déterminant des nouveaux montants plus révélateurs de la réalité des risques.

La problématique d'une perte ou d'un endommagement d'un HAPS est également crucial, du fait notamment de la valeur de ces aéronefs. Il s'agira ici de prévoir des assurances de dommages adaptées à la technologie de ces HAPS. Les assureurs aéronautiques maîtrisent les assurances « corps d'aéronef », mais celles-ci devront être adaptées afin de répondre au plus près aux spécificités techniques des HAPS.

Enfin, des assurances supplémentaires pourront également être souscrites pour encadrer d'autres risques. On pense notamment aux dommages causés du fait de la défectuosité du produit qui engagerait la responsabilité du fabricant. Ce point retient notre attention puisque les HAPS sont une nouvelle catégorie et donc novateurs. Comme pour toute nouvelle technologie, les assureurs devront s'adapter. Une nouvelle branche des assurances pourrait alors voir le jour, d'autant plus si ces missions prouvent leur efficacité.

Devant ces différents constats, il apparaît essentiel que le législateur s'empare de la question des HAPS avec toutes les spécificités que ces activités engendrent. Les assureurs devront quant à eux mettre en place de nouvelles polices d'assurance spécialement dédiées à ces nouvelles activités. Compte tenu de la technologie embarquée très proche de la technologie spatiale, les assureurs spatiaux pourraient être intéressés par ces nouveaux risques, ce qui leur permettrait aussi de diversifier leur portefeuille de risques.

L'année 2020 est à suivre avec intérêt, non seulement pour monitorer l'évolution du marché d'assurance au regard des conditions et taux de prime à venir, mais aussi des éventuelles adaptations du marché aux nouvelles technologies en devenir.

²¹ Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

TRAVAUX - COLLOQUE IFURTA MAI 2019

*Gestion et partage des risques
dans les projets d'exploitation des ressources planétaires*

Cécile GAUBERT

Comme le démontrent les missions Hayabusa 2 ou Osiris-Rex, l'intérêt de la communauté spatiale pour l'exploitation des ressources naturelles célestes ne cesse de grandir. Ces opérations sont aujourd'hui entreprises par des organisations gouvernementales. A ce jour, quelques start-ups ont vu le jour avec des projets commerciaux d'exploitation. Cependant, bien que leurs objectifs soient ambitieux, l'exploitation des ressources reste majoritairement menée par des organismes gouvernementaux. Aujourd'hui, les missions gouvernementales ont peu d'importance pour les assureurs puisqu'elles ne sont tout bonnement pas assurées. Toutefois, l'importante question du transfert potentiel des risques trouvera son intérêt vis-à-vis des projets privés. Il s'agira d'évaluer les risques et de déterminer si ceux-ci sont partiellement ou totalement transférables, notamment sur le marché de l'assurance. Avant d'analyser les risques générés par ces missions d'exploitation et les possibilités de transfert des risques (II), il paraît nécessaire de procéder à une revue succincte de l'environnement juridique dédié ou non à ces activités et ce afin de déterminer si les assurances seraient visées par des dispositions légales (I).

I. L'environnement juridique

La réglementation internationale¹ applicable aux missions d'exploitation des ressources et prévoyant le régime de responsabilité des états de lancement demeure simplement muette sur la question des assurances. Ce constat s'applique aussi aux missions d'exploitation des ressources spatiales. Ces textes nous sont alors d'aucune aide pour définir un encadrement juridique de la gestion des risques de ces missions. Cela étant, le groupe de travail de l'IASL² a posé un certain nombre de principes prenant la forme de building blocks. Le block 15.2 nous intéresse tout particulièrement. Il constitue en réalité un encouragement des initiatives des opérateurs spatiaux, individuellement ou collectivement, tendant à réparer un dommage résultant de leurs activités³. Quelques observations sur ce block :

Tout d'abord, il semble faire référence à la souscription individuelle ou collective d'assurance ou de garantie financière. Cela représente une incitation, mais ne se traduit pas en une réelle obligation d'assurance. Ensuite, cette proposition ne vise que les risques de responsabilité civile, puisqu'elle fait référence à la réparation des dommages

¹ Traité sur les principes régissant les activités en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique du 10 octobre 1967, Convention sur l'immatriculation des objets lancés dans l'espace extra-atmosphérique du 15 septembre 1976, Accord régissant les activités des États sur la lune et les autres corps célestes du 5 décembre 1979

² International Institute for Air and Space Law

<https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/rechtsgeleerdheid/instituut-voor-publiekrecht/lucht-en-ruimte-recht/space-resources/draft-building-blocks.pdf>

³ Block 15.2 : Le cadre international devrait encourager les initiatives d'opérateurs tendant, à verser individuellement ou collectivement, réparation pour un dommage résultant de leurs activités relatives aux ressources spatiales.

causés par les activités d'exploitation. Enfin, cette incitation ne semble pas limitée à la seule exploitation stricto sensu, mais est étendue à toutes activités relatives aux ressources spatiales.

La réglementation internationale ne traite pas spécifiquement de la question de la gestion des risques des activités d'exploitation des ressources spatiales. Il est donc préférable de s'orienter vers les réglementations nationales afin de déterminer si ces activités sont soumises à certaines obligations légales de garanties, notamment financières ou relatives aux assurances.

Les réglementations spatiales nationales visent à encadrer les activités spatiales des opérateurs, principalement par la mise en place de procédures d'autorisation. Alors, nous pouvons légitimement penser qu'en l'absence d'exclusion de leur champ d'application, celles-ci seront applicables aux activités d'exploitation des ressources, y compris les dispositions relatives aux garanties financières ou d'assurances.

Deux réglementations nationales méritent d'être relevées, la réglementation américaine⁴ ainsi que la réglementation luxembourgeoise⁵.

Le « Chapter » 513 de la réglementation américaine prévoit partiellement le régime de responsabilité, puisqu'il renvoie à un rapport présidentiel qui doit contenir des éléments complémentaires, notamment sur l'allocation des responsabilités entre les agences fédérales, sans réellement se positionner sur la responsabilité des opérateurs. Par ailleurs, l'unique référence à la responsabilité concerne celle en cas d'interférences. Les aspects de gestion des risques restent alors obscurs. Enfin, cette réglementation nous prive d'indication sur d'éventuelles obligations d'assurance.

En apparence, la réglementation luxembourgeoise semble plus précise sur le sujet. Outre la reconnaissance de la possible appropriation des ressources spatiales, la loi organise la procédure d'agrément de ces activités d'exploitation. L'article 16 de cette loi consolide le principe de responsabilité⁶ et l'article 10⁷ instaure celui d'une garantie financière ou d'assurance. Pour autant, aucune indication n'est donnée sur les conditions d'assurance (pour toute la durée de la mission ? Quel montant etc...).

Suite au constat d'une architecture juridique relativement lacunaire au regard des problématiques d'assurance, il s'agit maintenant d'analyser la possibilité de transfert des risques associés à une mission d'exploitation.

II. Un transfert de risques sur le marché de l'assurance est-il envisageable ?

Le marché de l'assurance des risques spatiaux propose principalement deux types de garanties. D'une part les assurances de dommages aux biens spatiaux et d'autre part les assurances de responsabilité civile du fait des engins spatiaux.

⁴ Chapter 513 – Space Resource Exploration and Utilization – 16 avril 2015.

⁵ Loi Luxembourgeoise du 20 juillet 2017 sur l'exploration et l'utilisation des ressources de l'espace.

⁶ Article 16 de la Loi Luxembourgeoise : L'exploitant qui a obtenu un agrément pour une mission est pleinement responsable des dommages causés à l'occasion de la mission, y inclus à l'occasion de tous travaux et devoirs de préparation.

⁷ Article 10 de la Loi Luxembourgeoise : (1) La demande d'agrément doit être accompagnée d'une évaluation des risques de la mission. Elle précise la couverture de ces risques par des moyens financiers propres, par une police d'assurance d'une entreprise d'assurances n'appartenant pas au même groupe que l'exploitant à agréer ou par une garantie d'un établissement de crédit n'appartenant pas au même groupe que l'exploitant à agréer.

(2) L'agrément est subordonné à l'existence d'assises financières appropriées aux risques associés à la mission.

Concernant les risques relatifs aux biens spatiaux (à l'exception des ressources elles-mêmes), il serait envisageable de dupliquer les schémas d'assurance existants en cas de dommages causés aux biens spatiaux en tant que tels ou par les biens spatiaux à des tiers, par le biais de la souscription de garanties dommages aux biens spatiaux ou responsabilité civile du fait des engins spatiaux. Néanmoins, les risques, principalement techniques, seront analysés par les assureurs. Cette analyse mènera sûrement à des adaptations de garanties en termes de taux de prime, conditions de couverture, y compris les exclusions et les éventuelles formules de perte.

En revanche, de nouveaux risques devront faire l'objet d'une réflexion plus approfondie. Par exemple, nous y trouvons les risques d'endommagement des ressources spatiales elles-mêmes ou encore les risques de dommages à des tiers du fait des ressources (sur terre ou dans l'espace extra-atmosphérique). Il s'agira de réfléchir également sur les risques liés aux activités de l'éventuel personnel présent dans l'espace pour les besoins de l'exploitation ou du traitement des ressources. L'intérêt de cette réflexion porterait aussi bien sur les dommages causés par le personnel que sur les dommages causés au personnel.

Les pistes de réflexion

Au-delà de l'adaptation des assurances classiques aux risques liés aux missions d'exploitation, certaines pistes peuvent être envisagées. Ainsi, l'idée de la création d'un fond commun d'assurance spécifiquement dédié à ces activités est séduisante. Les opérateurs du secteur spatial alimenteraient alors ce fond. On pourrait également imaginer la mise en place de protections étatiques sur le modèle des lois spatiales existantes.

En conclusion, le marché de l'assurance spatiale traditionnel pourrait étendre les garanties d'assurances existantes aux activités d'exploitation des ressources, sous condition de la prise en compte des aspects techniques ayant un impact sur l'évaluation du risque par les assureurs. S'agissant des nouveaux risques, il importera de trouver des solutions idoines ou de produire de nouvelles garanties dédiées à ces activités. Cela étant, au-delà de la seule problématique des assurances, il sera nécessaire de mettre en place un véritable système de protection contractuelle. Il en découlera ainsi une limitation de l'exposition des opérateurs et par voie de conséquence, une limitation de celle des assureurs.

**

***Vers une réglementation des ressources spatiales :
l'exemple du Luxembourg***

Richard LEDAIN SANTIAGO⁸

Le Grand-Duché de Luxembourg, fort de son expertise développée depuis les années 80 dans le domaine des opérateurs satellite⁹, a souhaité étendre son emprunte dans un domaine connexe, celui de l'exploration et de l'utilisation des ressources spatiales. C'est en ce sens que le législateur luxembourgeois a adopté le 20 juillet 2017 une loi relative à l'exploration spatiale et l'utilisation des ressources de l'espace (la **Loi**), laquelle est entrée en vigueur le 1 août 2017. L'ambition du Grand-Duché de devenir un acteur majeur de l'exploration spatiale avait déjà été affirmée en 2015, alors que le Luxembourg devenait le 17^{ème} Etat membre de l'Agence Spatiale Européenne. Ce premier pas avait rapidement été suivi par la mise en place d'une initiative dénommée SpaceResources.lu, lancée en 2016 afin de favoriser le développement de l'exploration spatiale et l'utilisation des ressources de l'espace¹⁰, mais également afin d'attirer les opérateurs privés au Grand-Duché, auxquels la Loi est venue apporter un support légal en 2017. Les premiers fruits de cette avancée luxembourgeoise dans le domaine de l'exploitation des ressources spatiales n'ont du reste pas tardés à être recueillis, alors que des accords de coopération étaient signés dans la foulée avec certains opérateurs américains, notamment avec la société Deep Space Industries¹¹ active dans le domaine de l'exploitation minière des astéroïdes.

Cet intérêt des opérateurs du secteur spatial pour l'initiative luxembourgeoise peut notamment s'expliquer par son orientation plus commerciale et ouverte à l'international, que son équivalent nord-américain. En effet, les règles régissant le contrôle des exportations de biens technologiques¹² en Europe sont généralement considérées comme moins contraignantes que leur homologues américaines¹³, pour lesquelles le *International Traffic in Arms Regulations (ITAR)* a souvent fait l'objet de vives critiques en ce qu'il a eu tendance à compliquer la tâche des industriels américains souhaitant tant exporter leurs produits, notamment des composants aéronautiques et des satellites, en dehors des Etats-Unis, qu'employer des professionnels qualifiés si ces

⁸ Docteur en droit privé Avocat aux Barreaux de Luxembourg et de Paris Solicitor of the Senior Courts of England and Wales.

⁹ La Société Européenne des Satellites, devenue SES S.A. (SES), constituée au Luxembourg en 1985 avec l'appui du gouvernement luxembourgeois et cotée à la Bourse de Luxembourg, laquelle lança en 1988 son premier satellite de radiodiffusion Astra 1A, est aujourd'hui le premier fournisseur au niveau mondial de télécommunications par satellites. D'autres opérateurs de premier plan sont également installés au Grand-Duché, s'agissant par exemple de Kleos Space (branche luxembourgeoise de la société britannique Magna Parva).

¹⁰ On notera également le projet d'un lancement de fonds d'investissement venant apporter un soutien tant aux entreprises nouvelles qu'aux acteurs établis dans le domaine spatial, d'un montant indicatif de cent millions d'euros. V. notamment un communiqué de presse du Ministère de l'économie en date du 13 avril 2017, url: <http://www.spaceresources.public.lu/content/dam/spaceresources/press-release/2017/2017-04-13-mission-us-press-release.pdf>.

¹¹ Ou encore des opérateurs privés tels que GomSpace, Kleos Space ou encore ispace.

¹² Notamment, mais de manière non-exhaustive, en rapport avec l'exploration spatiale.

¹³ V. en ce sens N. Tushe, *US Export Controls: do they undermine the competitiveness of U.S. companies in the transatlantic defense market?*, 41 Pub. Cont. L. J. 57, 67-69 (Fall 2011).

derniers sont des ressortissants non-américains¹⁴. Percevant une demande sans cesse croissante des acteurs du domaine spatial pour une libéralisation des échanges en matière de produits liés à l'exploration spatiale, notamment afin de limiter les contraintes imposées par ITAR, le gouvernement du Grand-Duché a ainsi souhaité se saisir d'une opportunité porteuse en mettant à disposition des acteurs locaux et internationaux une législation leur permettant de contourner certaines restrictions, en espérant ainsi pouvoir capter les fruits d'un nouveau marché en plein essor.

Fidèle à sa réputation de précurseur, laquelle a largement contribué à l'essor ainsi qu'au succès de la place financière luxembourgeoise en tant qu'acteur majeur tant au niveau européen que sur la scène mondiale, le Luxembourg est devenu, si ce n'est le premier acteur global, car précédé par les Etats-Unis¹⁵, à tout le moins le premier pays européen à instaurer un cadre légal accordant aux opérateurs privés certaines assurances concernant la propriété des ressources qu'ils pourraient extraire de l'espace. Afin de comprendre la portée de la Loi, il sera nécessaire d'en étudier tant les motivations que le contenu (I) avant de s'intéresser à sa place dans l'ordonnancement international (II).

I. Droit de l'espace luxembourgeois

L'exploration, l'extraction, le transport ainsi que l'utilisation de ressources spatiales constituent un secteur nouveau, pour lequel des avancées scientifiques significatives seront encore nécessaires. Les recherches concourant à la réalisation de ces avancées, notamment compte tenu de leur coût particulièrement élevé, poussent les différents acteurs à obtenir certaines assurances, notamment concernant la propriété des fruits des missions d'exploration qui pourraient être entreprises dans le futur. Le Grand-Duché, en l'absence de législation au niveau Européen ou encore international, s'est engouffré dans la brèche en adoptant la Loi (A), laquelle a vocation à offrir un certain niveau de sécurité aux acteurs du secteur, sous certaines conditions cependant, et notamment dans l'hypothèse où ces derniers auraient été agréés conformément à ses dispositions (B).

A. Dynamique luxembourgeoise du droit de l'espace

1. *Espace et droit de l'espace*. – L'espace est généralement défini comme ce qui se situe au-delà de l'atmosphère terrestre, là où évoluent les corps célestes. En considération des avancées à la fois d'ordre scientifique mais également technologique, le gouvernement du Grand-Duché a souhaité doter la juridiction d'une base juridique en phase avec ce

¹⁴ V. notamment P.J. Blount, *The ITAR treaty and its implications for U.S. space exploration policy and the commercial space industry*, 73 J. of Air L. and Com. 705 (Fall 2008); N. Tushe, *US Export Controls: do they undermine the competitiveness of U.S. companies in the transatlantic defense market?*, 41 Pub. Cont. L. J. 57, 67-69 (Fall 2011); Jeff Foust, *One Nation, Over Regulated: Is ITAR Staling the New Space Race?*, 17 Ad Astra 14 (Fall 2005).

¹⁵ On notera ici que d'autres Etats, comme le Royaume-Uni ou encore la Russie, disposent de réglementations nationales concernant la réglementation des activités spatiales. En revanche, aucune régulation mise en place par ces mêmes Etat ne contient de dispositions relatives à l'utilisation des ressources de l'espace. V. notamment Ram S. Jakhu, Joseph N. Pelton, Yaw O.M. Nyampong, *Space Mining and Its Regulation*, 138-143 (Springer, 2017). Dans un registre similaire, les Emirats Arabes Unis envisagent sous peu l'adoption d'une loi, laquelle régulera les activités commerciales entreprises dans l'espace. A ce titre, M. Alahbabi, de l'agence spatiale des Emirats Arabes Unis, a pu déclarer que "*Similar to the principle of the law of the sea [...] no state can claim sovereignty over the sea but commercial fishing operations can own and sell what they obtain*". V. en ce sens Lucy Barnard, *UAE to finalise space laws soon*, The National (March 7, 2016, 4:00 AM), url: <https://www.thenational.ae/business/uae-to-finalise-space-laws-soon-1.219966>, et url: <https://www.thenational.ae/uae/science/uae-looks-to-regulate-asteroid-mining-as-it-aims-to-lure-private-space-sector-1.943028>

potentiel émergent¹⁶, lequel ne pouvait s'appuyer sur des traités des Nations Unies vieux pour la plupart de plusieurs dizaines d'années, au nombre desquels l'on retiendra tout particulièrement le Traité de l'Espace de 1967¹⁷, régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique (en ce compris la Lune et les autres corps célestes), ainsi que l'Accord sur la Lune de 1979¹⁸, mis en place à l'effet de régir les activités des Etats sur la Lune et les autres corps célestes. Si le Traité de l'Espace a été ratifié par un nombre significatif d'Etats, dont le Grand-Duché¹⁹, l'Accord sur la Lune n'a, quant à lui, pas connu un tel succès et n'a à ce jour été ratifié ni par le Luxembourg ni par les autres Etats occupant un rôle prépondérant dans le domaine spatial. On notera du reste que le Grand-Duché a, dès 1983, ratifié la convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux du 22 avril 1968²⁰.

2. Droit de l'espace au Grand-Duché avant 2017. – Jusqu'à l'adoption de la Loi en 2017, les activités luxembourgeoises dans le domaine spatial étaient essentiellement régies par l'article 20 de la loi modifiée du 27 juillet 1991 sur les médias électroniques, lequel dispose que *"nul ne peut établir et exploiter un système de satellites luxembourgeois, sans avoir obtenu préalablement une concession, accordée par le Gouvernement, sur proposition conjointe du ministre ayant dans ses attributions les télécommunications et du ministre ayant dans ses attributions les médias"*, et de poursuivre en précisant que *"toute concession est assortie d'un cahier des charges, dont les dispositions doivent être respectées à tout moment par le concessionnaire"*. C'est ainsi sur la base de ce cadre légal que la société SES a pu obtenir une concession avec cahier des charges, lequel fournissait au gouvernement du Grand-Duché les outils nécessaires à la surveillance de l'activité de l'opérateur²¹, tout en lui imposant certaines obligations sur la base du droit international régissant alors les activités spatiales²².

3. Limites au droit de l'espace luxembourgeois avant 2017. – Alors que durant de nombreuses années les activités de SES se sont limitées à la télétransmission de programmes télévisés et radio-télévisés, cette base légale a commencé à connaître ses

¹⁶ On notera également ici le contenu de la résolution (ONU) 68/74 portant recommandations sur les législations nationales relatives à l'exploration et l'utilisation pacifiques de l'espace extra-atmosphérique, adoptée le 11 décembre 2013 (la **Résolution (ONU) 68/74**), laquelle a pour finalité d'encourager les États actifs dans le domaine spatial à adopter des législations nationales propres afin de transposer les principes envisagés par les traités internationaux sur les activités spatiales.

¹⁷ Annexe de la résolution 2222 (XXI) de l'Assemblée générale, traité adopté le 19 décembre 1966, ouvert à la signature le 27 janvier 1967, entré en vigueur le 10 octobre 1967. Celui-ci a été ratifié par le Grand-Duché du Luxembourg par la loi du 31 juillet 2005 portant approbation du Traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes. Ce dernier a été ratifié par 105 Etats.

¹⁸ Annexe de la résolution 34/68, accord adopté le 5 décembre 1979, ouvert à la signature le 18 décembre 1979, entré en vigueur le 11 juillet 1984. Celui-ci, ratifié par 17 Etats uniquement, est traditionnellement considéré comme un échec. V. notamment Richard B. Bilder, *A Legal Regime for the Mining of Helium-3 on the Moon: U.S. Policy Options*, 33 Fordham Int'l L.J. 243, 269 (2009-2010).

¹⁹ Celui-ci a été ratifié par le Luxembourg en 2005.

²⁰ Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux, du 22 avril 1968 et ratifiée par le Grand-Duché du Luxembourg par la loi du 9 juin 1983 portant approbation de la Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux, faite à Londres, Moscou et Washington, le 29 mars 1972.

²¹ Laquelle activité de surveillances est également reprise dans la Loi. V. en ce sens *infra* n° 7.

²² On visera ici notamment l'utilisation des meilleures technologies disponibles, la souscription à une assurance permettant de couvrir de manière adéquate la responsabilité de l'opérateur en cas de survenance d'un dommage, ou encore l'obligation de faire bénéficier l'Etat luxembourgeois du statut de coassuré dans l'hypothèse où sa responsabilité serait directement recherchée.

limites lorsque les activités de l'opérateur se sont diversifiées pour également couvrir, de par l'utilisation des positions orbitales luxembourgeoises, la transmission de données, la fourniture de services de navigation ou encore l'accès à internet. Par ailleurs, le régime de concessions envisagé par la loi modifiée du 27 juillet 1991 sur les médias électroniques n'a pas vocation à s'appliquer si l'opérateur ne se voit pas attribuer un droit d'usage des fréquences luxembourgeoises²³. Dès lors, tout opérateur qui serait établi sur le territoire du Grand-Duché mais ne demanderait pas le droit d'utiliser les fréquences luxembourgeoises²⁴ était potentiellement en mesure de procéder au lancement d'un objet spatial sans aucune autorisation de la part de l'Etat luxembourgeois²⁵. Dès lors, les avancées technologiques permettant d'envisager de nouvelles activités dans le domaine spatial, au-delà des simples activités de télétransmission, ont poussé le législateur luxembourgeois à instaurer un cadre juridique propice à la saisie de ces nouvelles opportunités.

4. **Opportunités.** – Le projet de loi 7093²⁶ (le **Projet de Loi**), lequel a abouti à l'adoption de la Loi, expose l'essence même de l'initiative du Grand-Duché, énonçant qu'une "opportunité a été identifiée aux Etats-Unis par Georges Schmit, Consul Général sur place de 2009 à 2016. Le vice-premier ministre, ministre de l'économie, Etienne Schneider, alors informé, a reconnu le potentiel que représenteraient l'exploration et l'utilisation des ressources spatiales, notamment pour la diversification de l'économie nationale". Une fois l'opportunité identifiée, le législateur luxembourgeois n'a pas tardé à plancher sur l'élaboration d'une législation qui permettrait de s'adapter à un domaine nouveau, et dont le double objectif était tant (i) l'élaboration d'un cadre juridique et réglementaire dédié et fournissant une sécurité juridique quant à la propriété des minéraux et d'autres ressources de valeur dans l'espace identifiés en particulier sur les astéroïdes, que (ii) la réglementation de l'agrément et la surveillance des missions d'exploration et d'utilisation des ressources spatiales²⁷. Cette initiative s'est en partie appuyée sur les termes de l'article VI du Traité de l'Espace, lequel dispose notamment que les "États parties au Traité ont la responsabilité internationale des activités nationales dans l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, qu'elles soient entreprises par des organismes gouvernementaux ou par des entités non gouvernementales, et de veiller à ce que les activités nationales soient poursuivies conformément aux dispositions énoncées dans le présent Traité. Les activités des entités non gouvernementales dans l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, doivent faire l'objet d'une autorisation et d'une surveillance continue de la part de l'État approprié partie au Traité". En ce sens, le Luxembourg s'est tout simplement positionné sur un segment qui, dès 1967, était envisagé par cet accord international, en ce qu'il ne fermait pas la porte à de possibles

²³ En effet, il est notamment disposé à l'article 2. 16) que le "système luxembourgeois par satellite" est un système utilisant "des fréquences satellitaires que le Grand-Duché de Luxembourg est en droit d'exploiter aux termes des accords internationaux dont il est parti en la matière".

²⁴ Ceci notamment par exemple s'il avait recours à l'utilisation de fréquences attribuées par un autre Etat.

²⁵ V. notamment exposés du Projet de Loi, p. 3.

²⁶ Projet de loi N° 7093/00 sur l'exportation (terme remplacé par « l'exploration ») et l'utilisation des ressources de l'espace.

²⁷ Les ressources spatiales sont généralement définies comme les ressources abiotiques, lesquelles se trouvent *in situ* dans l'espace extra-atmosphérique et étant capable d'être extraites. Alors que l'eau et les ressources minérales sont captées par cette définition, l'on constate que les positions orbitales ou encore les fréquences en sont exclues.

activités futures, lesquelles pourraient être entreprises lorsque l'avancement de la science le permettrait.

5. **Motivations.** – La lecture du Projet de Loi, et notamment des éléments ayant concouru à son élaboration, permet de comprendre les motivations du législateur luxembourgeois concernant la mise en place d'une réglementation relative à l'exploitation des ressources spatiales. Conscient de la nécessité d'assurer la pérennité de la place luxembourgeoise au-delà de son rôle d'acteur global sur le marché financier et, partant, d'étendre sa force d'attraction en se positionnant comme un acteur prépondérant dans certains domaines nouveaux identifiés comme porteurs d'un fort potentiel, les rédacteurs du Projet de Loi expliquent notamment l'intérêt de se positionner sur ce nouveau marché sur base de certains facteurs économiques. En ce sens, trois phases ont pu être identifiées, concernant notamment la captation de retombées économiques perçues dans le cadre de l'exploitation de l'espace extra-atmosphérique. Tout d'abord, sur le court terme, la mise en place d'une réglementation relative à l'exploitation des ressources spatiales permettra de capter les revenus liés à l'observation de la planète Terre, ou en d'autres termes, à la captation des dérivés économiques liés aux activités commerciales déjà effectuées à l'heure actuelle ou bien pouvant, en l'état de l'avancement technologique, être déjà réalisées. A moyen terme, la Loi permettra de capter les profits économiques issus des activités de ravitaillement²⁸ et de réparation des satellites, navettes ou autres stations spatiales situées en orbite géostationnaire, directement effectuées dans l'espace, de la collecte des déchets générés dans l'espace ou encore de la génération d'eau et de carburants réalisés dans l'espace. Enfin, à long terme, la Loi devrait permettre d'appréhender les profits générés par l'extraction de minéraux se trouvant sur, ou dans, des corps célestes et leur transport sur la planète Terre²⁹. Cependant, la motivation du Grand-Duché ne peut se réduire à des considérations économiques propres au Luxembourg, mais entend également permettre la stimulation de la "*croissance économique sur Terre*" en offrant, "*pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays et de leurs habitants, de nouveaux horizons à l'exploitation spatiale*"³⁰. Alors qu'aucune base légale internationale existante ne prévoyait, soit en l'autorisant soit en l'interdisant, l'exploitation des ressources de l'espace, le Luxembourg, en tant qu'Etat souverain, s'est saisi de cette absence de législation supra-étatique afin de créer sa propre base légale pour les activités liées à l'exploitation des ressources spatiales.

B. Droit d'exploitation et de propriété soumis à agrément

1. **Contenu.** – Les rédacteurs de la Loi sont partis du postulat selon lequel les opérateurs privés peuvent, sous certaines conditions, acquérir la propriété des ressources qu'ils pourraient extraire de l'espace. En ce sens, l'article 1 de la Loi dispose que "*les ressources de l'espace sont susceptibles d'appropriation*"³¹. On notera cependant, et l'on y reviendra³², que différentes restrictions existent à ce constat de base, telles que contenues

²⁸ Ou "*refuelling*".

²⁹ Ou bien ailleurs dans l'espace.

³⁰ V. exposé des motifs du Projet de Loi.

³¹ Bien que la Loi semble reconnaître, à tout le moins implicitement, le droit de propriété que les entrepreneurs du secteur privé pourraient acquérir sur les ressources extraites de l'espace dans le cadre de leurs missions d'exploration, il sera selon nous cependant nécessaire de poursuivre le travail législatif afin de définir le contour de ces mêmes droits au niveau national. Ceci devra également s'accompagner d'une harmonisation des règles en la matière au niveau international, passant ainsi par une coopération accrue entre les Etats. V. en ce sens *infra* n° 2 et s.

³² V. *infra* n° 4 et s.

dans la Loi, s'agissant notamment (i) du fait que seules les sociétés commerciales³³ opérant dans le cadre de la Loi pourront légalement acquérir la propriété des corps célestes, et (ii) que la Loi n'a pas vocation à s'appliquer aux communications par satellites, aux positions orbitales ou encore à l'usage de bandes de fréquence³⁴. Enfin, il est important de préciser que la Loi ne vise pas uniquement à autoriser des activités spatiales, mais entend également fournir une base légale permettant d'interdire l'exercice de ces dernières dans l'hypothèse où certaines conditions ne seraient pas remplies³⁵. Certaines voix se sont néanmoins élevées contre la position adoptée par le Grand-Duché, alors que l'article II du Traité de l'Espace dispose notamment que "*l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par aucun autre moyen*", posant ainsi un principe clair de non-appropriation de l'espace extra-atmosphérique et des corps célestes. Cependant, il est important de noter que rien ne concerne, selon les termes du Traité de l'Espace, l'appropriation des ressources se trouvant dans l'espace extra-atmosphérique ou sur les sols ainsi que dans les sous-sols des corps célestes.

2. **Attributs du droit de propriété.** – La référence, ne serait-ce qu'indirecte, faite par l'article 1 de la Loi au droit de propriété, en ce qu'il se réfère à la notion d'appropriation, se veut de portée générale et non-limitative. En ce sens, l'on retiendra que les attributs du droit de propriété reconnu par la Loi sur les ressources de l'espace se veulent être ceux visés à l'article 544 du Code civil luxembourgeois³⁶, lesquels couvrent, entre autres, le droit de posséder, transporter, utiliser et vendre les biens concernés. Ainsi, la Loi ne vise que les ressources de l'espace et n'entend pas remettre en question le principe de non-appropriation et de non-souveraineté sur le territoire d'un corps céleste, ou du reste, sur une portion quelconque de l'espace extra-atmosphérique. On pourra ainsi noter une analogie certaine aux règles régissant le droit de la mer, alors que la doctrine majoritaire considère que si les ressources spatiales sont susceptibles d'être exploitées conformément au droit international³⁷, les corps célestes eux-mêmes ainsi que les astéroïdes ne le sont quant à eux pas. De manière similaire, un parallèle pourra ici être fait avec le droit des mines, où une appropriation des ressources collectées dans les sous-sols n'emportera pas une appropriation des sols.

³³ V. art. 4 de la Loi.

³⁴ V. notamment art. 2 (4) de la Loi.

³⁵ On visera, par exemple, le cas où l'activité concernée comporterait un risque trop important pour le Luxembourg considérant sa responsabilité en tant qu'Etat de lancement.

³⁶ Autrement dit, selon la conception classique, l'*usus* (à savoir le droit d'utilisation sur la chose concernée), le *fructus* (autrement dit, le droit de percevoir les fruits et revenus du bien concerné) et l'*abusus* (ou le droit de disposer d'une chose).

³⁷ Une partie, certes minoritaire, de la doctrine considère quant à elle qu'une lecture extensive de l'article II du Traité de l'Espace devrait prévaloir, à l'effet notamment d'englober toutes ressources spatiales. Cependant, cette position n'est pas exempte de toute critique, tel que l'a démontré une étude, non publiée, diligentée par le Gouvernement du Grand-Duché, aux termes de laquelle le Professeur André Prüm, professeur à la faculté de droit, d'économie et de finance de l'Université de Luxembourg, ainsi que le Professeur Mahulena Hofmann ont conclu que suite à "*l'analyse de tous les traités internationaux, nous avons abouti à la conclusion que le droit international n'interdit pas cette appropriation des ressources spatiales, ni leur utilisation commerciale*", tout en précisant que lors de la "*rédaction et signature du Traité de l'espace, les Etats ne pouvaient anticiper ce type d'activités*". Pour davantage de développements, v. notamment S. Braun, *Ère spatiale – Décollage dans 3, 2, 1...*, Legimag n° 19, Oct. 2017 – Expertise.

3. **Agrément ministériel.** – Aux termes de la Loi, aucun exploitant ne peut entreprendre des activités liées à l'exploitation des ressources spatiales en l'absence d'agrément, sous peine de l'application de sanctions relativement sévères pouvant s'agir de peines d'amende et d'emprisonnement³⁸. Par ailleurs, la délivrance d'un agrément au sens de la Loi ne dispensera pas l'exploitant concerné d'obtenir tout autre agrément qui serait nécessaire à l'entreprise de l'activité concernée³⁹. La procédure d'agrément imposée par la Loi est fortement inspirée de la procédure d'agrément existant au Grand-Duché pour les activités menées par les établissements de crédit et autres institutions financières⁴⁰. Elle s'inscrit du reste dans le respect des règles posées par le Traité de l'Espace, notamment en ce qu'il dispose que les "*activités des entités non gouvernementales dans l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, doivent faire l'objet d'une autorisation et d'une surveillance continue de la part de l'État approprié partie au Traité*"⁴¹. Passée l'effet déclaratoire de l'article 1 de la Loi et la clarification qu'il apporte tendant à la nature appropriable des ressources spatiales, les dix-sept autres articles de cette dernière traitent essentiellement de la procédure d'obtention de l'accord ministériel permettant d'entreprendre des opérations d'exploration et d'utilisation de ressources spatiales, ainsi que des conditions tenant tant à l'obtention qu'au maintien de cet agrément. Les conditions ainsi posées par la Loi à la délivrance de l'agrément sont de trois ordres, soit qu'elles tiennent aux exploitants eux-mêmes, aux missions envisagées ou encore à l'agrément nécessaire à l'entreprise de ces dernières. En ce sens, l'article 2 de la Loi vient préciser la nécessité de l'obtention d'un agrément de mission écrit, lequel sera délivré sur demande⁴² faite au, et par, le ministre de l'économie⁴³ et, s'il en existe un, conjointement avec le ministre des activités de l'espace. Ce ou ces derniers seront du reste, une fois l'agrément accordé, chargés d'assurer la surveillance de la mission⁴⁴. Toute demande devra par ailleurs être accompagnée du paiement d'une redevance, laquelle pourra, en fonction de la complexité de la demande concernée, osciller entre 5.000 euros et 500.000 euros.

4. **Conditions tenant à l'agrément et à la mission envisagée.** – Concernant la délivrance de l'agrément ainsi que la nature de la mission envisagée, plusieurs conditions sont visées par la Loi, au nombre desquelles l'on pourra notamment retenir le caractère personnel et non cessible⁴⁵ de l'agrément, son caractère spécifique et limitatif⁴⁶

³⁸ V. art. 18 de la Loi.

³⁹ V. art. 17 de la Loi.

⁴⁰ V. notamment en ce sens les termes de la loi (dite loi bancaire) modifiée du 5 avril 1993 relative au secteur financier, Mémorial A, n° 27 du 10 avril 1993.

⁴¹ V. les termes de l'article VI du Traité de l'Espace.

⁴² La demande d'agrément devra notamment être accompagnée de tous renseignements nécessaires à son appréciation par l'autorité chargée de sa délivrance, ainsi que d'un programme de mission contenant une description des activités qui seront menées et pour lesquelles l'agrément est requis. V. en ce sens les termes de l'article 6 de la Loi.

⁴³ Pour l'heure, on notera que le ministre de l'économie est l'autorité compétente à l'effet de la délivrance des agréments relatifs à l'exploitation de satellites.

⁴⁴ V. art. 15 de la Loi.

⁴⁵ V. art. 5 de la Loi, ainsi que l'article 2 (2) de la Loi, lequel dispose que "*nul ne peut être agréé à exercer l'activité visée au paragraphe 1 er soit sous le couvert d'une autre personne, soit comme personne interposée pour l'exercice de cette activité*".

⁴⁶ V. notamment art. 2 (3) de la Loi, lequel dispose que "*l'exploitant agréé ne peut exercer l'activité visée au paragraphe 1 er qu'en conformité avec les conditions de son agrément et les obligations internationales du Luxembourg*", posant ainsi la double condition tendant à la spécificité de l'activité pour laquelle l'agrément a été donné et la nécessité d'agir dans le respect des obligations imposées par le droit international.

tout comme le caractère commercial de la mission visée, laquelle devra consister en une activité d'exploration et d'utilisation des ressources de l'espace⁴⁷. Sur la question du champ de la mission envisagée, l'on notera que la Loi vient confirmer que sont exclus de son objet les communications par satellite, les positions orbitales ainsi que l'usage de bandes de fréquence⁴⁸. Il sera en revanche nécessaire, lors de la soumission du dossier d'agrément à l'autorité de tutelle, d'accompagner cette dernière d'une évaluation des risques inhérents à la mission⁴⁹ et, on l'a dit, du paiement d'une redevance⁵⁰.

5. **Opérateurs susceptibles d'être agréés.** – Du reste, la Loi se veut limitative sur la nature des entités pouvant requérir l'agrément visé à son article 2, s'agissant des sociétés anonymes, des sociétés en commandite par actions ou des sociétés à responsabilité limitée de droit luxembourgeois ou encore des sociétés européennes dont le siège social est établi au Luxembourg⁵¹. Outre ces caractéristiques liées à la forme sociale ainsi qu'à la nationalité de l'opérateur, la Loi exigera en outre que lors de sa demande, ce dernier justifie de l'existence, au Luxembourg, de son administration centrale⁵² ainsi que de son siège statutaire, ceci devant notamment comprendre sa structure administrative et comptable⁵³. Il sera par ailleurs nécessaire que la personne morale de droit luxembourgeois dispose de moyens financiers adéquats⁵⁴, ainsi que d'une structure juridique et de capacités techniques permettant d'assurer la pérennité de la mission, ou encore notamment de procédures internes "solides"⁵⁵, mais pas uniquement, en matière de gouvernance, de transparence et de partage de responsabilités⁵⁶. L'on notera ici que la lettre de l'article 7 (3) de la Loi prévoit cependant que l'ensemble des conditions relatives à l'exploitant et visées à l'article 7 (2), s'agissant notamment des moyens de diverse nature dont celui-ci dispose et de son organisation interne, pourront varier en fonction du type de mission envisagé, et partant, adaptés au cas par cas. Enfin, il sera nécessaire que les comptes sociaux de l'exploitant soient audités par un ou plusieurs réviseurs d'entreprises agréés, justifiant d'une expérience professionnelle adéquate⁵⁷.

⁴⁷ V. art. 3 de la Loi.

⁴⁸ V. art. 2 (4) de la Loi.

⁴⁹ V. en ce sens les termes de l'article 10 (1) de la Loi.

⁵⁰ V. *supra* n° 3.

⁵¹ V. art. 4 de la Loi.

⁵² L'on notera ici que l'administration centrale d'une société luxembourgeoise sera présumée située au lieu de son siège social au Luxembourg. Cependant, il ne s'agira ici que d'une simple présomption ce qui permettra à l'administration luxembourgeoise de demander des preuves en ce sens.

⁵³ V. art. 7 (1) de la Loi.

⁵⁴ L'on notera ici que la référence aux moyens financiers appropriés aux risques de la mission est reprise à l'article 10 (2) de la Loi ; l'article 10 (1) visant quant à lui l'exigence d'une assurance souscrite auprès d'une société d'assurance ou bien d'une garantie octroyée par un établissement de crédit, dans les deux hypothèses, devant être indépendantes du groupe auquel appartient l'exploitant.

⁵⁵ L'utilisation du terme "solide" par la Loi laissera, à n'en point douter, une grande latitude aux autorités de tutelle dans l'appréciation des différents éléments concourant à la délivrance de l'agrément souhaité.

⁵⁶ L'article 7 (2) de la Loi est relativement extensif en ce sens, lorsqu'il précise notamment que "*l'exploitant à agréer doit disposer d'un solide dispositif de procédures et modalités financières, techniques et juridiques par lesquelles la mission d'exploration et d'utilisation, y compris la commercialisation, des ressources de l'espace sont planifiées et mises en œuvre. Il doit encore disposer d'un solide dispositif de gouvernance interne comprenant notamment une structure organisationnelle claire avec un partage des responsabilités qui est bien défini, transparent et cohérent, des processus efficaces de détection, de gestion, de contrôle et de déclaration des risques auxquels il est ou pourrait être exposé, des mécanismes adéquats de contrôle interne, y compris des procédures administratives et comptables saines ainsi que des mécanismes de contrôle et de sécurité de ses systèmes et applications techniques*".

⁵⁷ V. art. 11 (1) de la Loi.

6. **Actionnariat, administration et gestion de l'exploitant.** – Encore une fois inspirée du modèle adopté depuis longue date par le Luxembourg dans le secteur financier⁵⁸, la Loi impose certaines exigences tenant notamment à l'identification des bénéficiaires économiques ultimes des exploitants souhaitant obtenir un agrément au sens de la Loi, mais également en ce qui concerne la gestion et l'administration de l'entité concernée. Sur le premier point, l'article 8 de la Loi impose un seuil de 10% de détention en termes de capital social ou bien de droits de vote au sein de l'entité souhaitant être agréée, au-delà duquel certaines informations relatives aux actionnaires ou associés concernés devront être communiquées dans la demande d'agrément⁵⁹. Le texte de la Loi précise du reste que cette obligation n'est pas simplement déclarative, mais permettra à l'autorité de tutelle de procéder à une appréciation effective des garanties offertes, ainsi que de leur efficacité voire de leur pertinence, par le candidat à l'agrément, notamment en ce que ce dernier devra être en mesure de procéder à une "exploitation saine et prudente"⁶⁰. Concernant la question de l'administration et de la gestion de l'exploitant, tout comme en ce qui concerne l'agrément accordé aux établissements de crédit au Grand-Duché, certaines conditions sont posées par l'article 9 de la Loi s'agissant des membres de l'organe de direction⁶¹ de l'entité candidate à l'agrément, ces derniers devant notamment, outre les exigences en matière d'honorabilité, disposer de compétences, de connaissances ainsi que d'une expertise requises à l'effet d'exercer leurs fonctions. On retiendra par ailleurs que toutes modifications concernant les membres de l'organe de direction devront faire l'objet d'une notification à l'autorité chargée de la délivrance de l'agrément⁶².

7. **Exploitation et retrait de l'agrément.** – L'exploitant ayant obtenu un agrément de mission au sens de la Loi sera pleinement responsable au titre de tout dommage qui pourrait être causé à l'occasion de la mission, en ce compris en rapport avec tous les travaux et devoirs de préparation⁶³. Par ailleurs, une fois l'agrément octroyé, on l'a dit⁶⁴, l'autorité ayant délivré ce dernier sera responsable de la surveillance continue des missions entreprises sur la base de ce dernier⁶⁵. Ainsi, un agrément pourra être retiré dans plusieurs hypothèses, au sens de l'article 14 de la Loi, s'agissant notamment des cas où (i) les conditions de son octroi ne seraient plus remplies⁶⁶, (ii) l'exploitant n'en aurait pas fait usage dans un délai de trente-six mois à partir de son octroi, ou encore viendrait à y renoncer ou bien aurait cessé d'exercer son activité au cours des six derniers mois⁶⁷, ou (iii) celui-ci aurait été obtenu au moyen de fausses déclarations ou par tout autre

⁵⁸ Rapport de la commission de l'économie précédant la loi du 20 juillet 2017 sur l'exploration et l'utilisation des ressources de l'espace, Doc. parl. 7093/06, 2016-2017, p. 2.

⁵⁹ Dans l'hypothèse où ce seuil de 10% ne serait pas atteint, l'identité des vingt principaux actionnaires ou associés devra être communiquée à l'administration.

⁶⁰ L'article 8 (2) de la Loi apporte en ce sens certaines précisions sur les éléments qui permettront de considérer que l'exploitation réalisée sur la base de l'agrément sera "saine et prudente".

⁶¹ L'article 9 (2) précise en outre que l'organe de direction de l'exploitant devra, a minima, être composé de deux personnes disposant de l'expérience professionnelle adéquate et ayant occupé des fonctions analogues dans le secteur de l'espace ou bien dans un secteur connexe.

⁶² V. en ce sens art. 9 (3) et art. 9 (4).

⁶³ V. art. 16 de la Loi.

⁶⁴ V. *supra* n° 13.

⁶⁵ V. art. 15 de la Loi.

⁶⁶ V. art. 15 (1) de la Loi.

⁶⁷ V. art. 15 (2) de la Loi.

moyen irrégulier⁶⁸. Cependant, à supposer que le candidat à l'agrément ait passé avec succès l'appréciation de l'autorité de tutelle, laquelle lui aurait en effet délivré pareille autorisation, il restera à envisager l'efficacité des droits reconnus par la Loi dans l'ordonnancement juridique international.

II. Considérations de droit étranger et de droit international

Alors que l'adoption par le Grand-Duché d'une loi relative à l'exploration ainsi qu'à l'utilisation des ressources spatiales a été largement commentée et, dans la plupart des cas, favorablement accueillie par les différents acteurs du secteur, une pareille entreprise n'est cependant pas nouvelle, à n'en considérer que le *Commercial Space Launch Competitiveness Act* adopté par les Etats-Unis en 2015⁶⁹ (A). Aussi, compte-tenu des principes généraux posés par le Traité de l'Espace relatifs à la non-appropriation de l'espace extra-atmosphérique⁷⁰, une législation nationale voulant accorder un droit de propriété aux acteurs privés sur certaines ressources spatiales devra nécessairement être étudiée à la lueur des considérations de droit international (B).

A. Perspectives de droit nord-américain

1. *Accords internationaux préexistants*. – On l'a dit, le droit international de l'espace est pour l'heure essentiellement régi par le Traité de l'Espace ou encore l'Accord sur la Lune. Cependant, l'un comme l'autre ne permet pas d'appréhender la question de la recherche, de l'extraction, de l'appropriation, du transport ainsi que de l'exploitation, commerciale ou non, des ressources prélevées dans l'espace extra-atmosphérique. C'est en ce sens que certains Etats, dont le Luxembourg, afin de soutenir l'avancée de l'exploration spatiale et des ressources de l'espace, ont pris le parti d'instaurer des législations nationales.

2. *Space Resource Exploration and Utilization Act*. – Comme indiqué précédemment⁷¹, les Etats-Unis furent le premier Etat à souhaiter l'adoption d'une loi, le *Space Resource Exploration and Utilization Act* en 2015, au contenu et à l'objet similaire afin d'offrir un cadre juridique à l'exploitation des ressources spatiales. Cependant, ce texte n'est resté qu'au stade du projet de loi et n'a jamais été adopté par le législateur américain. Néanmoins, le *Commercial Space Launch Competitiveness Act* (le **CSLCA**), adopté par le congrès américain le 21 mai 2015⁷², constitue quant à lui une véritable avancée dans la réglementation de l'exploitation des ressources spatiales. Ce texte législatif vient notamment apporter deux précisions importantes, concernant tant les définitions de "*space resource*" que de "*asteroid resource*", faisant ainsi une différence entre les ressources trouvées dans l'espace et les ressources provenant d'un astéroïde. S'agissant des premières, celles-ci sont définies comme constituées par les ressources physiques situées dans l'espace, incluant l'eau et les minéraux⁷³. Concernant les secondes, il s'agira ici des ressources spatiales trouvées sur, ou bien dans, un astéroïde spécifique. La section 51303 du CSLCA prévoit par ailleurs que tout citoyen

⁶⁸ V. art. 15 (3) de la Loi.

⁶⁹ V. *infra* n° 2 et s.

⁷⁰ V. *infra* n° 1 et s.

⁷¹ V. *supra* n° 0.

⁷² Lequel a incorporé les dispositions initialement contenues dans le *Space Resource Exploration and Utilization Act* le 25 novembre 2015.

⁷³ *Abiotic resource in situ in outer space, including water and minerals.*

américain⁷⁴ qui viendrait, dans un objectif commercial, à acquérir une ressource spatiale ou bien une ressource spatiale trouvée sur, ou bien dans, un astéroïde spécifique pourra posséder, acquérir la propriété, transporter, utiliser et vendre une telle ressource, si elle a été obtenue en accord avec la législation applicable, en ce inclus les obligations des Etats-Unis en matière de droit international.

3. **Droit américain et droit luxembourgeois.** – Une lecture attentive de la lettre du CSLCA nous permet dès lors de discerner de fortes similitudes, y compris au niveau conceptuel, avec le texte de la Loi. En effet, tous deux reconnaissent de manière non-équivoque la possibilité, pour des opérateurs privés, d'exercer les attributs du droit de propriété sur certaines ressources spatiales et ce, dans une finalité commerciale. En revanche, on remarquera que le texte américain s'écarte du texte de la Loi sur deux points essentiels. Tout d'abord, si la législation américaine ne contient pas de système d'agrément préalable, celle-ci ne prévoyant en effet que l'acquisition par l'opérateur concerné des ressources spatiales conformément aux règles nationales et internationales en vigueur, le régime luxembourgeois, on l'a dit⁷⁵, prévoit quant à lui un régime d'agrément préalable applicable uniquement dans l'hypothèse où certaines conditions d'éligibilité seraient remplies en rapport tant avec l'exploitant que la mission envisagée⁷⁶. Cette exigence peut notamment s'expliquer de par la volonté du législateur luxembourgeois de vouloir écarter dès le départ certaines entreprises ou activités spatiales risquant d'être problématiques, y compris sur le plan de l'image et de la perception par la communauté internationale, pour le Luxembourg. Par ailleurs, si le régime luxembourgeois contient une exigence en matière de nationalité, le système américain apparaît moins strict en la matière, notamment en ce qui concerne les entités susceptibles d'obtenir un agrément et dès lors de bénéficier des protections offertes par le CSLCA en matière de propriété des ressources spatiales. En effet, le droit de propriété sur ces dernières pourra être reconnu aux citoyens et entités américains, mais également aux entités étrangères détenues ou contrôlées par des citoyens ou des entités américaines.

B. Interaction avec le droit international

1. **Comptabilité avec le droit international.** – Tel qu'évoqué précédemment⁷⁷, le Traité de l'Espace dispose en son article II que "*l'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par aucun autre moyen*". A la lecture de ce texte au contenu relativement large, il n'est pas inconcevable de se poser la question de la comptabilité des droits luxembourgeois et américain avec le droit international. En effet, aucun traité ne régleme à ce jour la question de l'appropriation privée de ressources spatiales. Le Traité de l'Espace pose en effet le principe de la non-appropriation de l'espace extra-atmosphérique, mais ceci uniquement en relation avec une "*appropriation nationale par proclamation de souveraineté*"⁷⁸ et vise dès lors les activités étatiques y afférentes. Par ailleurs, lors de

⁷⁴ Ici, le terme "citoyen américain" sera à entendre comme (i) tout individu qui est un citoyen des Etats-Unis, (ii) toute entité commerciale organisée conformément aux lois des Etats-Unis, ou (iii) toute organisation commerciale organisée conformément aux lois d'un autre Etat, sous réserve que le contrôle de cette entité soit détenu par un individu ou bien une entité visé aux points (i) ou (ii) ci-avant.

⁷⁵ V. *supra* n° 3 et s. sur l'exigence d'un agrément préalable à l'entreprise de toute mission au sens de la Loi.

⁷⁶ V. *supra* n° 4 et s.

⁷⁷ V. *supra* n° 1.

⁷⁸ V. les termes de l'article II du Traité de l'Espace.

l'élaboration du Traité de l'Espace ainsi que de son adoption en 1969, il n'était naturellement pas concevable ni envisageable de procéder à une utilisation économique de matériaux disponibles dans l'espace. Reprenant le parallèle fait précédemment avec le domaine maritime et minier⁷⁹, le fait qu'il ne soit pas possible de procéder à l'appropriation du support ne signifie en aucun cas que les ressources se trouvant sur, ou bien extraites de, ce même support ne sont, quant à elles, pas susceptibles d'appropriation. En ce sens, les partisans d'une activité minière spatiale utilisent souvent la référence aux activités minières entreprises dans le fonds des océans, ou encore aux activités de pêche, toutes deux permettant l'extraction de ressources spécifiques par des opérateurs privés se trouvant dans les eaux internationales, donc non-susceptibles d'appropriation, sans pour autant se réclamer propriétaires des sols (dans cette hypothèse-ci, des eaux), sous-sols ou autre éléments sur lesquels ou dans lesquels ces ressources ont été prélevées⁸⁰.

2. **Coopération internationale.** – En l'absence, pour les Etats, de toute possibilité d'établir leur souveraineté sur l'espace extra-atmosphérique et les corps célestes, l'exploitation des ressources spatiales, en tant que bien commun en l'absence d'appropriation basée sur des règles juridiques spécifiques, repose pour l'heure sur la coopération internationale. Ce principe de coopération irriguait déjà, dès 1967, fortement les termes du Traité de l'Espace⁸¹. En ce sens, la seconde réunion du groupe de travail *International Space Resources Governance Working Group*, établi à La Haye en 2014, s'est tenue au Luxembourg les 29 et 30 novembre 2018. Ce groupe de travail est notamment composé d'agences gouvernementales, d'organisations non-gouvernementales, d'universitaires et de représentants de l'industrie. Son objectif, clairement affiché, est de favoriser la coopération internationale en matière d'exploitation des ressources spatiales. Le groupe travaille pour l'heure sur l'élaboration d'un nouveau texte⁸² lequel devrait aboutir à une coopération renforcée des Etats signataires en matière d'utilisation des ressources spatiales. Un premier ensemble de réunions de travail a pris fin le 18 décembre 2017, à la suite duquel un rapport intermédiaire sur le statut des discussions a été préparé. Les discussions ont par ailleurs repris, avec des réunions tenues notamment au Luxembourg au mois de novembre 2018.

3. **Coopération Luxembourg – Etats-Unis.** – Par ailleurs, le Luxembourg et les Etats-Unis ont signé un accord de coopération⁸³ le 10 mai 2019 afin d'approfondir leur coopération dans le domaine spatial. L'objet de cet accord est notamment la promotion de nouvelles opportunités en matière commerciale et d'investissements, le renforcement de la politique de coopération entre les deux pays en visant la mise en place d'un environnement réglementaire attrayant pour les acteurs internationaux, et la facilitation de la recherche, de l'exploration, du développement ainsi que de l'utilisation de l'espace non seulement entre les Etats-Unis et le Luxembourg, mais également par les instituts de recherche et autres acteurs du secteur privé.

⁷⁹ V. *supra* n° 2.

⁸⁰ L'on pourra cependant évoquer une possible incompatibilité de ce droit de propriété portant sur les ressources spatiales avec les termes du Traité sur la Lune. Cependant, en l'absence de ratification de ce dernier par les Etats-Unis et le Luxembourg (tout comme par les autres grands acteurs dans le domaine spatial), sa portée demeure toute limitée.

⁸¹ V. notamment les termes des articles IX, X et XI du Traité de l'Espace, lesquels évoquent à plusieurs reprises la question de la coopération internationale.

⁸² Ou bien à défaut d'accord formel, à tout le moins de recommandations.

⁸³ Ou "memorandum of understanding".

4. ***Et après ?*** – On l'a vu, en assurant un rôle de "*first mover*"⁸⁴ au sein de la sphère européenne, uniquement précédé par les Etats-Unis au niveau mondial, le Grand-Duché a souhaité se positionner comme acteur précurseur et incontournable dans le domaine de l'exploitation des ressources spatiales, ce et, en s'appuyant sur son expérience et le succès d'acteurs mondiaux majeurs tels que SES en matière de télécommunications. En effet, la Loi, inspirée en ce qui concerne le mode de délivrance de l'agrément qui y est visé par la recette déjà éprouvée dans le domaine financier, reconnaît de manière expresse et non-équivoque la possibilité, sous certaines conditions, pour des acteurs privés d'acquérir la propriété de certaines ressources spatiales. Cependant, si la Loi est naturellement applicable et opposable en droit interne luxembourgeois, quelle sera son opposabilité au niveau international ? En d'autres termes, alors que la Loi entend octroyer aux exploitants une certaine sécurité juridique et partant, une certaine assurance quant à l'acquisition d'un droit de propriété exclusif sur les ressources qu'ils viendraient à découvrir et collecter, celui-ci sera-t-il opposable aux Etats tiers, ainsi qu'aux ressortissants de ces mêmes Etats tiers ? Du reste, comment ce droit de propriété sera-t-il reconnu et rendu opposable ? Quels en seront effectivement les composantes et les limites ? Devrait-il y avoir, par exemple, un registre de la propriété spatiale, ou bien portant sur les ressources spatiales ainsi appropriées ? De même, existera-t-il une limite en termes de durée de détention des droits acquis sur de tels biens ? Ces biens recevront-ils le même traitement que les biens traditionnels visés dans le Code civil ? Enfin, comment seront gérés les problématiques tenant à l'existence de droits potentiellement concurrents détenus par différents exploitants ?

5. ***Nécessité d'une coopération internationale.*** – Pour l'heure, aucune réponse ne peut, en l'absence d'activité réelle ou de législation existante, être valablement apportée à ces interrogations, et toute tentative de réponse ne relèverait dès lors que de la prospective juridique. Cependant, au-delà des questions liées aux moyens technologiques qu'il sera nécessaire de développer ainsi que de déployer afin d'aboutir à une réelle utilisation des ressources se trouvant dans l'espace extra-stratosphérique, se profile déjà une constellation de problématiques plus terre à terre qu'il conviendra cependant de traiter en temps utiles. En effet, l'on imagine aisément que des opérateurs privés seront particulièrement réticents à l'idée d'entreprendre des activités aussi coûteuses telles que, par exemple, la recherche de ressources spatiales pouvant se trouver sur un corps céleste, sans avoir néanmoins l'assurance que ces mêmes ressources leurs seront *in fine* acquises au même titre que celles qui pourraient être collectées sur terre. En tout état de cause, il apparaît hautement improbable que ces questions puissent être résolues au travers de législations nationales, renforçant ainsi le besoin de coopération entre les différents Etats au niveau mondial. Réjouissons-nous cependant de cet état de fait, car en l'absence de contraintes formelles tant sur le plan local qu'international, *the sky is the limit*.

⁸⁴ Ce terme étant repris des motivations de la Loi, telles qu'exposées aux termes du Projet de Loi.

***Quels financements
pour l'exploitation des ressources spatiales ?***

Marc BORELLO⁸⁵

Envisager à notre époque la prospection et l'extraction de ressources minières ou gazières situées sur une autre planète afin de les ramener sur terre tient de la gageure. Il en est de même pour le financement de ces activités. C'est un peu comme si l'homme du XVIII^{ème} siècle s'était mis à réfléchir sur les différents modes de financement liés à la prospection et l'extraction massive du pétrole qui survint un siècle et demi plus tard.

L'exercice auquel nous devons nous livrer est assez similaire : la prospection et l'extraction de gaz ou de minerais sur une autre planète devraient à peu de chose près être similaires à ce qui se pratique sur terre. Toutefois, les moyens techniques existant actuellement ne permettent à ce stade ni l'envoi des infrastructures nécessaires ni le retour de la matière première extraite.

L'homme du XVIII^{ème} siècle connaissait bien sûr le prêt d'argent ou l'association de fonds privés et d'expertise technique, permettant aux uns de financer un navire et aux autres de se lancer sur les océans, par exemple pour aller chercher des épices en Inde ou sur l'île de Java. Selon les termes de cette association, le produit de la vente des épices ramenés en Europe était ensuite réparti suivant une clé préétablie, par exemple 50/50 ou 30/70, fonction de la mise initiale des uns et des autres et de leur valorisation respective. Si l'expédition se révélait catastrophique (pas d'épices au retour ou perte du navire) aucun des deux associés ne pouvait demander des comptes à l'autre : celui qui avait financé l'achat du navire perdait définitivement ses fonds et celui qui avait apporté son expertise technique avait travaillé pour rien. Principe connu dans une grande partie de l'Europe continentale et en Angleterre sous le vocable de *partnership* ou de *joint-venture* (aventure commune). La situation était naturellement très différente en cas de simple prêt d'argent, le prêteur demandant le remboursement de sa créance quel que soit le sort de l'expédition, fructueuse ou infructueuse. Il n'était pas rare, non plus, d'avoir un cumul des deux : association fonds privés – expertise technique entre deux associés, accompagnée de l'emprunt d'une somme d'argent de l'un ou l'autre, ou des deux, après d'un tiers.

Parler de financements pour l'exploitation future de ressources au-delà de notre planète ne peut s'envisager que par l'utilisation de concepts et de techniques de financement connus à ce stade. D'ici un siècle, ces techniques auront sans doute évolué. Une certitude, toutefois : nous aurons toujours affaire à de savants dosages entre capital, travail, expertise technique et simple prêt d'argent avec ou sans recours contre le débiteur. Dans une première partie, nous commencerons par envisager les trois postulats de base sur lesquels des financements seraient possibles, pour traiter ensuite dans une seconde partie les exemples de financements envisageables.

I. Postulats de base

L'on ne peut parler de financements possibles sans avoir tout d'abord cerné le sujet à l'aide de quelques postulats de base. Le premier est que l'on ne peut raisonner qu'à

⁸⁵ Docteur en droit, arbitre dans le domaine aérien et spatial

partir de solutions actuelles. Avec le second, nous verrons que la rentabilité de tels projets sera limitée à des matériaux inexistants ou devenus rares sur notre planète. Pour le troisième, enfin, il semble hors de question de ramener sur terre des quantités très importantes de minerais bruts. L'enrichissement devra être effectué sur place.

Premier postulat : raisonnement à partir de l'existant

L'on ne peut naturellement parler que de ce qui existe aujourd'hui en matière de financement relatifs à la prospection et à l'exploitation des ressources minières ou pétrolières en adaptant, toutefois, ces sujets à la spécificité spatiale. Le transport par bateau, train ou camion et l'usage de main d'œuvre locale seront ainsi remplacés par le lancement dans l'espace du matériel, un trajet de plusieurs années, une prospection et une extraction dans un milieu hostile sans commune mesure avec ce que l'on connaît à ce jour. Puis, enfin, le trajet retour vers notre planète, à nouveau de plusieurs mois ou années, suivi d'une entrée dans l'atmosphère.

La difficulté technique mise de côté, nous avons affaire à des logiques de financement d'ores et déjà connues, à quelques différences près :

1. la durée des trajets rendra les phases d'exécution, et donc de retour sur investissement, beaucoup plus longues,
2. la nature des risques sera différente : sur terre, nous connaissons les risques techniques (défaillance de matériel) les risques naturels (tremblements de terres, tempêtes..) et les risques politiques (révolution ou guerre civile dans le pays où le projet se déroule). Sur une autre planète, le risque technique sera plus long à circonvenir, dû à l'éloignement. Les risques naturels existeront toujours. Sans être à priori les mêmes, ils seront fonction de la planète, avec des amplitudes non négligeables dues à l'absence d'une atmosphère protectrice : météorites, tempêtes sans commune mesure avec ce que l'on connaît sur terre. Quant aux risques politiques, ils n'existeront pas.

Second postulat : la rentabilité de ces projets sera limitée à des matériaux inexistants ou devenus rares sur notre planète

L'exploitation de ressources naturelles hors de notre planète coûtera très cher puisqu'il faudra procéder au lancement de dizaines de tonnes de matériel d'extraction avant que celui-ci ne voyage pour plusieurs années. Il en sera de même pour le retour de la matière extraite.

Sauf à ce que le progrès technique nous apporte dans le futur une solution beaucoup moins coûteuse en termes d'énergie pour le lancement et plus rapide pour le trajet aller-retour, les projets seront limités à matériaux très recherchés (or, platine, terres rares...) ou inexistants sur terre. En effet, seul un prix de vente très élevé permettra d'assurer une rentabilité. Sauf progrès technique que l'on imagine mal aujourd'hui, le retour par dizaines de tonnes de matière première existant déjà en quantité suffisante sur terre n'assurerait en aucune manière le retour sur investissement attendu.

Troisième postulat : affinage sur place et envoi de produits enrichis

Pour ces matériaux très recherchés ou inexistants sur terre, il ne sera pas question d'expédier en direction de notre planète du minerai brut par dizaines de tonnes. Ici également, cela grèverait le projet de charges trop importantes pour sa rentabilité. La seule solution sera d'expédier sur place, depuis la terre, le matériel nécessaire à l'extraction mais également à l'affinage.

En définitive, trois lignes directrices émergent des réflexions précédentes :

- Le financement nécessaire à un tel projet sera de deux ordres : - tout d'abord une mise de fonds initiale concernant la phase de prospection, sans aucune certitude quant au résultat des recherches à mener. Ensuite, une fois le gisement trouvé, le financement proprement dit de la phase d'extraction et de raffinage, incluant le lancement des infrastructures liées à celles-ci et au retour sur terre de la matière première enrichie.
- Ce financement devra être assorti d'un différé de remboursement très important, découlant des trajets « aller et retour » qui seront très longs.
- Une révolution technique concernant le lancement et la durée des trajets, allant dans le sens d'une moindre consommation d'énergie et de voyages plus rapides, accroîtrait de beaucoup la rentabilité des projets concernés (différé plus court, réduction du coût du lancement puis du transport) et élargirait probablement le panel des métaux recherchés. Nous n'en sommes, hélas, pas à ce stade aujourd'hui.

II. Exemples de financements envisageables

Les industries pétrolières ou minières connaissent à ce jour, pour l'essentiel, cinq types de financement liés à leurs activités. Le premier est l'autofinancement. Le second est le prêt d'argent, décliné dans ses innombrables variantes. Le troisième est le financement de projet. Le quatrième est le système des « Royalties » ou redevances et le cinquième, le mécanisme du « Streaming ». Les deux derniers se rencontrent pour l'essentiel à l'occasion d'activités minières. Chaque financement est en fait du « sur mesure », en fonction de la qualité de l'emprunteur, du type de matière première exploitée, de sa rareté, de sa localisation et des contraintes liées à son transport. Les financements présentés ci-dessus ne sont pas exclusifs les uns des autres. Un autofinancement, par exemple, pourra être partiel, le solde faisant l'objet d'un prêt bancaire, etc.

Premier exemple : l'autofinancement

Un groupe doté d'une trésorerie suffisante et d'un endettement faible choisira cette solution. Il pourra exercer cette activité en propre, utiliser une filiale dédiée au projet ou une société ayant déjà une activité dans ce domaine. S'il exerce l'activité en propre, il utilisera sa trésorerie. Si l'activité est gérée par l'intermédiaire d'une filiale, la mise à disposition de la trésorerie au profit de cette dernière fera l'objet d'un prêt intergroupe, avec tirage des fonds au fur et à mesure des besoins qui se présentent. Ce prêt comportera naturellement les éléments essentiels à une telle opération, notamment sa durée, les conditions de remboursement et le taux d'intérêt.

Second exemple : le prêt d'argent

Un tel prêt sera naturellement consenti par un établissement financier et il faut utiliser plutôt le terme de crédit bancaire. De nombreuses variantes existent en cette matière et il est impossible de toutes les lister, seules les plus importantes seront mentionnées.

Citons tout d'abord le crédit simple, portant sur une somme d'argent déterminée, avec une période de remboursement, des échéances et un taux d'intérêt. Il pourra être assorti ou non de sûretés réelles portant sur l'objet du prêt ou sur d'autres biens. Les premières difficultés pointent leur nez pour ce qui concerne un projet spatial : comment mettre en œuvre une sûreté réelle lorsqu'elle porte sur un bien inatteignable se situant à des millions de kilomètres de notre planète, dans un lieu où aucun droit n'est applicable ? Ce même prêt

pourra également être accompagné ou remplacé par une sûreté personnelle souscrite par une maison-mère.

Une variante de ce crédit bancaire pourra être le crédit acheteur. Ce dernier, généralement accompagné d'un taux bonifié, est réservé à l'exportation mais il pourrait très bien s'appliquer dans notre hypothèse. Il suffirait pour cela que les biens nécessaires au projet, fabriqués en France, soient acquis par une société de droit étranger (filiale commune étrangère d'un groupe français). S'agissant d'une opération d'exportation, le financement par voie de crédit acheteur à taux bonifié sera possible. Les banques françaises pourront bénéficier d'une garantie de remboursement accordée par la Coface à hauteur d'une quotité garantie. Ici également, des sûretés réelles ou personnelles seront consenties. Elles sont généralement demandées par la Coface.

Dans les deux cas :

1. ces crédits ne porteront pas sur l'intégralité du prix, l'acquéreur du bien devant financer par lui-même une part,
2. cela ne porte que sur l'achat des infrastructures. En effet, le lancement, les voyages allers-retours, l'exploitation du gisement et l'affinage ne seront pas financés par ce moyen. C'est impossible avec le crédit acheteur. C'est possible avec un crédit simple, mais les sûretés réelles ne porteront que sur le matériel. Il faudra alors l'accompagner d'une sûreté réelle sur d'autres biens ou d'une sûreté personnelle, à condition que le signataire ait un bilan acceptable pour les prêteurs.

Troisième exemple : le financement de projet (Project Finance)

Cette solution permet de financer la quasi-totalité d'un projet. Elle est présente, sous différentes formes, dans des secteurs économiques variés (industries minière, pétrolière, télécommunications, transports...). S'agissant de crédits construits sur mesure, une multitude de variantes existe, répondant aux besoins de chaque secteur.

Dans tous les cas, il s'agit de financer à long terme l'acquisition et l'exploitation d'infrastructures servant ensuite à exploiter un gisement ou à fournir un service, ce qui permettra de générer un flux de trésorerie suffisant pour rembourser la dette. Ce financement s'appuiera sur un modèle financier bâti par les prêteurs, établissant la manière et les délais du retour sur investissement et donc, du remboursement du prêt.

La grande différence par rapport à l'exemple précédent est que le prêt sera sans recours contre le débiteur en cas de non-remboursement. La seule garantie du prêteur sera le projet lui-même, à partir duquel la dette sera remboursée. L'existence du gisement, son volume, sa capacité à produire un chiffre d'affaires suffisant, seront la seule garantie des prêteurs. Au niveau du principe, nous ne sommes pas si éloignés du financement de navire partant chercher des épices au XVIII^{ème} siècle, évoqué dans l'introduction.

Prenons l'exemple d'une plateforme pétrolière devant être construite, acquise et installée sur un champ pétrolifère en mer. Elle sera ensuite exploitée durant quelques dizaines d'années. L'exemple est très proche de ce qui nous concerne, à ceci près qu'un projet spatial, comme déjà indiqué, impliquera une longue période entre le financement et le début de l'exploitation puis entre ce dernier et la vente du minerai, ce qui n'est pas le cas d'une plateforme pétrolière. Voyons maintenant comment ce genre de projet se monte.

Une société dédiée sera créée par les promoteurs. Elle sera souvent dotée d'un capital suffisant pour gérer l'infrastructure financée. Les prêteurs s'assureront tout d'abord de

la réalité du gisement pétrolier, un ou plusieurs rapports d'experts géologues lui étant fournis. Le contrat de prêt, relativement classique au départ, sera souscrit par la société dédiée. Aucun engagement ne sera demandé aux promoteurs du projet, au niveau de la maison-mère.

Le mécanisme de tirage des fonds permettra de subvenir aux besoins financiers jusqu'au début de l'exploitation : assemblage et achat de la plateforme auprès du constructeur, installation en mer, démarrage et premiers paiements des fournisseurs et des salaires. Le remboursement de la dette sera ensuite effectué à partir du chiffre d'affaires provenant de la vente du pétrole brut, après paiement des frais d'exploitation. Les variations du prix du baril sont en principe sans effet sur l'opération. Au pire, les remboursements seront d'un montant moindre mais dureront plus longtemps.

Juridiquement, le contrat de prêt contient une série de mesures conférant des garanties importantes aux prêteurs. Obligation d'assurance portant sur l'infrastructure, tout d'abord, couvrant son endommagement, sa perte partielle ou totale, ainsi que la perte du chiffre d'affaires non généré par suite du sinistre. Une assurance portant sur les dommages causés aux tiers sera également souscrite. Nous aurons ensuite toute une batterie de dispositions permettant aux prêteurs de prendre possession de la société dédiée en cas de défauts établis au contrat de prêt. Nantissements et hypothèques viendront grever l'ensemble de l'infrastructure ainsi que de la licence d'exploitation. En d'autres termes, dans des circonstances bien précises, les prêteurs pourront prendre possession de la société et continuer à gérer l'exploitation sans les promoteurs initiaux. C'est le corolaire du prêt sans recours.

Pour les projets spatiaux envisagés ici, le financement de projet est certainement l'exemple le plus adapté. Pour ses promoteurs, il offre un avantage indéniable en matière de bilan, contrairement aux prêts classiques, puisqu'aucun engagement n'existe auprès des prêteurs, pour une mise de fond faible au départ.

Quatrième exemple : le système des « Royalties » ou redevances

Cette solution ne se rencontre, en pratique, que dans le secteur minier. De quoi s'agit-il ?

Le terme tire son origine du propriétaire d'un terrain où un gisement a été découvert dans le sous-sol, par exemple un investisseur foncier ou un agriculteur. Ce propriétaire ne peut ou ne souhaite pas exploiter directement le gisement en question car ce n'est pas son métier. Il attribue alors l'exploitation du gisement à un tiers, sans jamais prendre aucun risque quant au résultat. Il conserve à tout moment la propriété du terrain et concède au tiers un droit d'exploitation du sous-sol, pour une durée donnée, par exemple jusqu'à épuisement du filon. Sa rémunération sera un certain pourcentage provenant de cette exploitation (« Royalties »).

Par extension, ce système s'est ensuite étendu aux prêts d'argent. Dans ce cas, le propriétaire du terrain cède celui-ci à l'exploitant ou lui concède une licence. L'exploitant souscrit un contrat de crédit auprès d'une banque, dont le remboursement ne sera pas au moyen d'échéances régulières au montant fixe mais effectué au moyen de redevances. Ces redevances seront calculées :

1. soit sur les profits générés par l'exploitation (chiffres d'affaires moins coûts de production)

2. soit sur le chiffre d'affaires généré par les ventes de matière brute (Net Smelter Return)
3. soit au moyen d'une somme fixe par tonne de minerai brut produite lors de l'exploitation,
4. soit au moyen d'une partie du minerai résultant de l'exploitation, qui lui sera attribuée en pleine propriété (streaming).

Quels sont les avantages et inconvénients de cette solution ?

Pour l'exploitant, les engagements ne viennent pas alourdir son bilan et il ne prend pratiquement aucun risque, mis à part une erreur sur le volume du minerai espéré. Qui plus est, la plupart du temps, le prêt initial pourra être sans recours.

Pour le prêteur, le système ne confère pas une garantie suffisante quant au fait que l'exploitation perdurera, lui permettant ainsi d'être remboursé. Pour cette raison, ces projets sont très souvent accompagnés de garanties supplémentaires, comme une sûreté réelle sur le gisement (prêt sans recours) ou une sûreté personnelle accordée par la maison-mère (prêt avec recours).

Le système des Royalties peut également servir de base de départ à un financement de projet, comme évoqué dans le troisième exemple. Il vient certes grever la rentabilité de l'opération pour son promoteur mais permet d'obtenir la part de financement en propre exigée des banques pour monter le projet.

Cinquième et dernier exemple : le Streaming

Ce système se pratiqua aux Etats-Unis au début de l'exploitation pétrolière et se rencontre toujours dans l'industrie minière. Il s'agit souvent de contrats sur mesure, fonction du minerai concerné, du type de gisement, de sa localisation, de la nature de l'exploitant et du prêteur. Il est toutefois possible de dresser quelques lignes directrices.

La première, nous l'avons vue plus haut, consiste à recevoir une partie de la production brute, exprimée en pourcentage de l'extraction ou de l'affinage, en remboursement d'un prêt d'argent sans recours.

La seconde consiste à recevoir, dans le même cas, du métal affiné directement négociable sur le marché (or, argent...)

Avec la troisième, le prêteur ne reçoit pas gratuitement la matière brute ou affinée mais se voit concéder un prix d'achat attractif, soit par référence au prix du marché moins X pour cent (et donc évolutif) soit fixe une fois pour toutes.

Conclusion - Des dizaines d'années ainsi qu'un bond technique significatif nous séparent encore de la possibilité d'extraire des matières premières sur une autre planète pour les ramener sur terre. Les lancements actuels, pollués et d'un prix très élevé, viendraient grever de façon importante la rentabilité de ces projets, voire les rendre impossibles. Extraire des matières premières provenant de l'espace intersidéral dans un but commercial ne pourra se pratiquer qu'à partir du moment où le prix des lancements baissera de manière très significative, ce qui impliquera un changement de technologie. Nous n'en sommes pas encore là. Concernant les financements, ceux-ci ne pourront réellement commencer qu'à partir d'un précédent financé sur fonds propres, démontrant la faisabilité des projets à venir.

**

***Regard comparé
avec le droit de la mer***

Loïc ROULETTE⁸⁶

Même si cela paraît contre-intuitif, les corps célestes et les grands fonds marins ont de nombreux points communs. Milieux particulièrement hostiles pour l'homme, leur exploration nécessite de grandes prouesses technologiques. Ils sont l'objet de convoitises, pour des raisons économiques et stratégiques⁸⁷. Pourtant, les connaissances que nous possédons sur ces espaces sont encore bien parcellaires. Pour les grands fonds marins par exemple, l'espoir qu'ils suscitent ne doit pas nous faire perdre de vue que la viabilité économique de leur exploitation est plus qu'incertaine et que le risque environnemental est important⁸⁸. L'ensemble de ces caractères communs, ajouté à de fortes similitudes quant au régime juridique explique l'intérêt d'une telle étude. Un auteur avait d'ailleurs proposé, dans les années soixante, la création d'un régime international commun : « *On peut constater combien le problème de l'exploitation des corps célestes paraît identique à celui posé par l'exploitation des fonds océaniques... Pourquoi dès lors, ne pas associer, dès maintenant, l'étude de ces deux questions et confier au même organisme international, à créer, le soin d'organiser les modalités pratiques de cette exploitation ?* »⁸⁹. Malheureusement, ce n'est pas le choix qu'ont fait les États.

La Zone est définie par la Convention sur le droit de la mer⁹⁰ comme étant « les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale » (CMB, art. premier, § 1, 1). C'est une zone maritime qu'il ne faut pas confondre avec la Haute mer dont le régime juridique se caractérise par la liberté⁹¹. Dans ces fonds marins, trois ressources focalisent l'attention : Les nodules polymétalliques, les sulfures polymétalliques, les encroûtements cobaltifères de ferromanganèse⁹². Au-delà des noms complexes donnés à ces ressources minières, il faut retenir ce qu'elles contiennent. On peut citer le nickel ou le fer mais aussi des métaux stratégiques comme le lithium que l'on utilise pour les batteries. Dans cet espace maritime, les opérateurs miniers sont au stade de l'exploration et non de l'exploitation. Juridiquement, la Zone et la Lune et les autres corps célestes sont proches (I). Cependant, ces derniers pourraient s'inspirer du régime juridique de la Zone en ce qu'il constitue une véritable consécration de la notion de patrimoine commun de l'humanité (II) et qu'il aboutit à un mécanisme opérationnel de gestion des ressources minières (III).

⁸⁶ Docteur en droit, chercheur au CDMT (Aix en Provence)

⁸⁷ Pour les corps célestes, V. : J-B. Charles, G. Mezache, « L'ambition des projets d'exploitation minière des corps célestes : analyse juridique et perspectives industrielles françaises », *Énergie – Environnement – Infrastructures*, n° 2, fév. 2017, étude 7.

⁸⁸ V. : A-G. Marghelis, « L'exploitation minière des fonds marins : où en sommes-nous réellement ? – Bilan et perspectives à l'occasion de la vingt-cinquième année de l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM) », *Neptunus*, e.revue, Université de Nantes, Vol. 25, 2019/1.

⁸⁹ Cité in : N. Mateesco Matte, « Le droit de la mer et le droit spatial : une étude comparative de problèmes spécifiques », *Annuaire de droit maritime et aérien*, Tome VI, 1982, p. 164.

⁹⁰ Convention sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.

⁹¹ Sur ce point voir par exemple : J-P. Beurier (dir.), *Droits maritimes*, Paris, 3^{ème} éd., Dalloz, p. 130.

⁹² Sur ces ressources voir l'étude très complète suivante : Y. Fouquet (dir.), D. Lacroix (dir.), *Les ressources minérales marines profondes – Étude prospective à l'horizon 2030*, Paris, éd. Quae, 2012, 176 p.

I. Des similitudes juridiques avec le statut de la Lune et des autres corps célestes

Certains grands principes régissent aussi bien l'espace extra-atmosphérique que la Zone⁹³. Il est par exemple prévu dans les deux cas une interdiction de toute appropriation nationale par proclamation de souveraineté⁹⁴. De même, ces deux espaces internationaux doivent être utilisés à des fins exclusivement pacifiques⁹⁵.

Mais, au-delà de ces principes, c'est la notion d'humanité qui lie profondément ces deux espaces. Selon l'article premier du Traité sur l'Espace, « L'exploitation et l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, doivent se faire pour le bien et dans l'intérêt de tous les pays, quel que soit le stade de leur développement économique ou scientifique ; elles sont l'apanage de l'humanité tout entière ». L'article 4 § 1 de l'Accord sur la Lune prévoit quant à lui que « L'exploration et l'utilisation de la Lune sont l'apanage de l'humanité tout entière (...) » mais aussi et surtout que « La Lune et ses ressources naturelles constituent le patrimoine commun de l'humanité » (Accord sur la Lune, art. 11 § 1). Or, en matière maritime, « La Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité » (CMB, art. 136)⁹⁶.

Il faut différencier la notion de « patrimoine commun de l'Humanité » de l'expression « apanage de l'humanité ». Le Professeur Mercure écrivait ainsi que : « *L'expression même de P.C.H. (implique) un contenu juridique spécifique, que la doctrine précisera et que les États refuseront de conférer à certains biens pouvant toutefois revêtir une ou plusieurs caractéristiques propres à un bien qualifié de P.C.H., lorsqu'ils choisiront des expressions telles que " apanage de l'humanité " ou " préoccupation de l'humanité tout entière " »*⁹⁷.

La notion de patrimoine commun de l'humanité aurait donc une véritable portée juridique alors que celle d'apanage de l'humanité pourrait être relayée au rang de simple déclaration d'intention. Or, en matière spatiale, seul l'article 11 de l'Accord de Lune fait référence au patrimoine commun de l'humanité. Mais cet Accord souffre d'une absence totale d'universalité au regard du nombre d'adhésion. En revanche, la Convention de

⁹³ V. M. I. Niciu, « Le patrimoine commun de l'humanité en droit international maritime et en droit spatial (Quelques considérations) », *ADM*, Tome XIII, 1995, p. 9.

⁹⁴ Article 2 du traité relatif à l'espace extra-atmosphérique : « L'espace extra-atmosphérique, y compris la Lune et les autres corps célestes, ne peut faire l'objet d'appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par aucun autre moyen » ; article 11 § 2 de l'Accord sur la Lune : « La Lune ne peut faire l'objet d'aucune appropriation nationale par proclamation de souveraineté, ni par voie d'utilisation ou d'occupation, ni par aucun autre moyen » ; article 137 § 1 de la Convention sur le droit de la mer : « Aucun Etat ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources ; aucun Etat ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'est reconnu ».

⁹⁵ Article 4 § 2 du traité relatif à l'espace extra-atmosphérique : « Tous les États parties au Traité utiliseront la Lune et les autres corps célestes exclusivement à des fins pacifiques » ; article 3 § 1 de l'Accord sur la Lune : « Tous les États parties utilisent la Lune exclusivement à des fins pacifiques » ; article 141 de la Convention sur le droit de la mer : « La Zone est ouverte à l'utilisation à des fins exclusivement pacifiques par tous les Etats, qu'il s'agisse d'Etats côtiers ou sans littoral, sans discrimination et sans préjudice des autres dispositions de la présente partie ».

⁹⁶ Termes soulignés par nous.

⁹⁷ P-F. Mercure, *L'évolution du concept de patrimoine commun de l'humanité appliqué aux ressources naturelles*, Thèse de droit, Université de Nice – Sophia Antipolis, C.E.R.D.A.M.E, 1998, p. 15-16.

Montego Bay constitue une véritable consécration du concept de patrimoine commun de l'humanité.

II. La consécration du concept de patrimoine commun de l'humanité

Si l'on excepte la position américaine, la Convention sur le droit de la mer est un véritable succès puisqu'elle compte comme États parties quasiment l'ensemble des pays de la planète. Or cette Convention qualifie la Zone et ses ressources de patrimoine commun de l'humanité mais surtout offre une véritable portée à ce concept.

Le Professeur René-Jean Dupuy a parfaitement analysé la portée de la notion d'humanité appliquée au fonds marins⁹⁸. Comme le démontre l'auteur, la notion a une double signification :

- Elle est interspatiale et à ce titre « *elle regroupe tous les contemporains quel que soit le lieu de leur établissement* »⁹⁹. Ainsi, plusieurs principes sont consacrés comme à l'article 140 § 1 de la Convention qui prévoit notamment que « Les activités menées dans la Zone le sont (...) dans l'intérêt de l'humanité tout entière, indépendamment de la situation géographique des États, qu'il s'agisse d'États côtiers ou sans littoral, et compte tenu particulièrement des intérêts et besoins des États en développement (...) ».
- Elle a une portée intertemporelle, « *parce que l'humanité, ce ne sont pas seulement les gens d'aujourd'hui mais aussi ceux qui vont venir* »¹⁰⁰. Le régime juridique tient donc compte de ce caractère en requérant par exemple la conservation du domaine (CMB, art. 150 b)).

Ce régime juridique doit être analysé comme une véritable victoire des pays en voie de développement qui ont réussi, lors des négociations de la Convention sur le droit de la mer, à peser et faire valoir leurs intérêts¹⁰¹. Cependant, la partie XI de la Convention a été un obstacle à la ratification des pays développés. C'est la raison pour laquelle, en 1994, le régime de la Zone a été modifié par l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (entré en vigueur le 28 juillet 1996). En cas de divergence entre les dispositions de la Convention sur le droit de la mer et l'Accord, ce sont les dispositions de ce dernier qui prévalent.

Il est vrai que l'Accord de 1994 a mis à l'écart certaines règles initiales de la Convention de Montego Bay et ce au détriment des pays en voie de développement. On constate par exemple une modification du mécanisme de vote au sein de l'autorité internationale des fonds marins ou du mécanisme de transfert des techniques au profit des États en développement¹⁰². Il est vrai aussi que ces modifications sont la conséquence directe d'un changement de paradigme. En effet, le préambule de l'Accord lui-même fait référence à des changements politiques et économiques, citant notamment

⁹⁸ V. : R.-J. Dupuy, « La notion de patrimoine commun de l'humanité appliquée aux fonds marins, in Etudes offertes à C.-A. Colliard, *Droits et libertés à la fin du XXe siècle – Influence des données économiques et technologiques*, Paris, éd. A. Pedone, 1984, p. 197 et suiv.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 199.

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ V. : E. Du Pontavice, « Rapports de force économiques dans le droit de la mer (2ème partie) », *DMF*, 1976, p. 329.

¹⁰² Sur les modifications apportées par cet Accord voir : J.-P. Beurrier (dir.), *op. cit.*, p. 170 et suiv.

les orientations fondées sur l'économie de marché, pour justifier la modification de la partie XI¹⁰³.

Néanmoins, l'Accord a eu le mérite de relancer le processus de ratification en obtenant l'acceptation des Etats développés¹⁰⁴. En outre, la Zone et ses ressources appartiennent toujours au patrimoine commun de l'humanité et le mécanisme de gestion des ressources minérales marines est opérationnel.

III. Le régime juridique actuel de la Zone : un compromis opérationnel

La gestion de la Zone est un système abouti et prenant en compte la qualification de patrimoine commun de l'Humanité. L'un des points remarquables du système mis en place est la création de l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM) à qui est confiée la gestion des activités dans la Zone. Créée en 1994 par la Convention de Montego Bay¹⁰⁵, cette institution siège à Kingston en Jamaïque¹⁰⁶. Elle se compose pour l'essentiel d'une Assemblée, d'un Conseil et d'un Secrétariat¹⁰⁷.

Parmi les travaux notables de l'AIFM, doit être signalée la création d'un Code minier qui comprend notamment le règlement relatif à l'exploitation des nodules polymétalliques dans la Zone. Pour pouvoir explorer cette dernière, une entreprise doit être « patronnée » par l'Etat, dont elle a la nationalité, auprès de l'Autorité¹⁰⁸. Elle peut ensuite conclure un contrat d'exploration avec l'Autorité concernant une zone géographique bien délimitée. La France compte d'ailleurs parmi les explorateurs. Elle bénéficie, par le biais de l'IFREMER, de contrats d'exploration avec l'AIFM pour les nodules polymétalliques et les sulfures Polymétalliques (IFREMER).

Signalons également que la préservation de l'environnement marin est une contrainte prise en compte par le système mis en place comme en témoigne notamment l'avis très riche rendu par le Tribunal International du Droit de la Mer relatif aux « Responsabilités et obligations des Etats qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone »¹⁰⁹.

¹⁰³ A l'inverse, on peut lire dans le préambule de la Convention sur le droit de la mer : « Considérant que la réalisation (des objectifs de la Convention) contribuera à la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière et, en particulier, des intérêts et besoins spécifiques des pays en développement, qu'ils soient côtiers ou sans littoral (...) ».

¹⁰⁴ Pour la France V. : Décret n° 96-774 du 30 août 1996 portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes), signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994, *JORF* n° 0209 du 7 septembre 1996, p. 13307.

¹⁰⁵ Celle-ci prévoyait dans son article 153 §1 que « Les activités, dans la Zone, sont organisées, menées et contrôlées par l'Autorité pour le compte de l'humanité tout entière conformément au présent article, et aux autres dispositions pertinentes de la présente partie et des annexes qui s'y rapportent ainsi qu'aux règles, règlements et procédures de l'Autorité ».

¹⁰⁶ V. : J-P. Lévy, *Le destin de l'Autorité Internationale des Fonds Marins*, Paris, éd. Pedone, 2002, 236 p.

¹⁰⁷ L'Accord de 1994 a modifié sensiblement l'organisation des deux premiers organes dans un sens favorable aux pays développés.

¹⁰⁸ V. M. Forteau (dir.), J-M. Thouvenin (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, éd. Pedone, 2017, p. 249.

¹⁰⁹ Avis rendu par la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins le 1^{er} février 2011. Sur ce point : S. Maljean-Dubois, « L'enjeu de protection de l'environnement dans l'exploration et l'exploitation de la zone : l'apport de l'avis de la chambre du tribunal international du droit de la mer du 1^{er} février 2011 », *ADM*, 2011, p. 368.

Ainsi, bien que perfectible, comme toute création humaine, le mécanisme de gestion de la Zone est un véritable exemple en ce qu'il parvient à être opérationnel tout en essayant de prendre en compte les intérêts de chacun et la nécessaire préservation de l'environnement. En outre, il a le mérite de donner une réalité concrète au concept de patrimoine commun de l'humanité. On ne peut donc qu'espérer que les Etats s'en inspirent pour le futur régime des ressources spatiales.

LEGISLATION

Législation et réglementation françaises

Arrêté du 31 janvier 2020 fixant la composition des comités exécutifs et des sous-comités du comité de coordination des aéroports français

NOR: TREA2002542A

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2020/1/31/TREA2002542A/jo/texte>

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports,

Vu le règlement (CEE) n° 95/93 modifié du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, notamment son article 5 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article R. 221-12 ;

Vu l'arrêté modifié du 19 octobre 1999 modifié qualifiant d'aéroports coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris - Charles-de-Gaulle ;

Vu l'arrêté modifié du 9 mai 2000 modifié qualifiant d'aéroport coordonné l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ;

Vu l'arrêté du 26 octobre 2007 modifié qualifiant d'aéroport coordonné l'aéroport de Nice-Côte d'Azur ;

Vu l'arrêté du 31 janvier 2008 qualifiant d'aéroport coordonné l'aéroport de Cannes-Mandelieu à certaines périodes de l'année et désignant le coordonnateur de cet aéroport ;

Vu l'arrêté du 30 juillet 2013 modifié qualifiant d'aéroport à facilitation d'horaires l'aéroport de Chambéry - Aix-les-Bains sur certaines périodes de l'année ;

Vu l'arrêté du 30 juillet 2013 modifié qualifiant d'aéroport à facilitation d'horaires l'aéroport d'Annecy-Meythet sur certaines périodes de l'année ;

Vu l'arrêté du 6 octobre 2016 modifié qualifiant d'aéroport à facilitation d'horaires l'aéroport de Figari-Sud-Corse sur certaines périodes de l'année ;

Vu l'arrêté du 1^{er} octobre 2019 qualifiant d'aéroport à facilitation d'horaires l'aéroport de Nantes-Atlantique ;

Vu l'arrêté du 28 septembre 2004 modifié créant le comité de coordination des aéroports français, notamment son article 6 ;

Vu la proposition du comité de coordination des aéroports français relative à la composition des comités exécutifs des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, de Lyon - Saint-Exupéry, Chambéry - Aix-les-Bains et Annecy-Meythet, de Nice-Côte d'Azur et

Cannes-Mandelieu, de Figari-Sud Corse et de Nantes-Atlantique et du sous-comité chargé du suivi de l'utilisation des créneaux horaires (SUC) ainsi qu'à leur présidence, exprimée lors de la réunion en assemblée plénière du 8 janvier 2020,

Arrête :

Article 1

I. - La composition du comité exécutif des aéroports parisiens (Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) est la suivante :

- le prestataire de service de la navigation aérienne (DSNA) ;
- Aéroports de Paris (ADP) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- le Board of Airlines Representatives France (BAR France) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France ;
- Corsair ;
- Lufthansa ;
- Transavia France ;
- Fedex Express.

II. - La composition du comité exécutif des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu est la suivante :

- le prestataire de service de la navigation aérienne (DSNA) ;
- Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France ;
- Lufthansa.

III. - La composition du comité exécutif des aéroports de Lyon - Saint-Exupéry, Chambéry - Aix-les-Bains et Annecy-Meythet est la suivante :

- le prestataire de service de la navigation aérienne (DSNA) ;
- Aéroports de Lyon (ADL) ;
- Société d'exploitation de l'aéroport de Chambéry - Aix-les-Bains (SEACA) ;
- Société Annecy Mont Blanc Aéroport (SAMBIA) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France ;
- Lufthansa ;

- Transavia France.

IV. - La composition du comité exécutif de l'aéroport de Figari-Sud Corse est la suivante :

- le prestataire de service de la navigation aérienne (DSNA) ;
- la chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud (CCI/2A) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France ;
- Air Corsica.

V. - La composition du comité exécutif de l'aéroport de Nantes-Atlantique est la suivante :

- le prestataire de service de la navigation aérienne (DSNA) ;
- Aéroports du Grand Ouest (AGO) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France ;
- Transavia France.

VI. - La composition du sous-comité en charge du suivi de l'utilisation des créneaux horaires est la suivante :

- Aéroports de Paris (ADP) ;
- Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) ;
- Aéroports de Lyon (ADL) ;
- Société d'exploitation de l'aéroport de Chambéry - Aix-les-Bains (SEACA) ;
- Société Annecy Mont Blanc Aéroport (SAMBIA) ;
- la chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud (CCI/2A) ;
- Aéroports du Grand Ouest (AGO) ;
- l'Union des aéroports français (UAF) ;
- la chambre syndicale du transport aérien membre de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM/CSTA) ;
- Air France.

Article 2

Le directeur général de l'aviation civile, ou son représentant, et le coordonnateur délégué siègent en tant qu'observateurs aux comités exécutifs et sous-comité susvisés.

Article 3

Le directeur général de l'aviation civile, ou son représentant, préside chacun des comités exécutifs susvisés.

Article 4

L'arrêté du 5 mars 2018 fixant la composition des comités exécutifs du comité de coordination des aéroports français est abrogé.

Article 5

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 31 janvier 2020.

Pour le secrétaire d'Etat et par la délégation :
Le directeur du transport aérien,
M. Borel

**Ordonnance n° 2020-315 du 25 mars 2020 relative aux conditions financières de
résolution de certains contrats de voyages touristiques et de séjours en cas de
circonstances exceptionnelles et inévitables ou de force majeure**

NOR: ECOC2008134R

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2020/3/25/ECOC2008134R/jo/texte>

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre, du ministre de l'Europe et des affaires étrangères et
du ministre de l'économie et des finances,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment son article L. 227-4 ;

Vu le code civil, notamment ses articles 1218 et 1229 ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code du tourisme ;

Vu la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19, notamment son article 11 ;

Le Conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1

I. - Le présent article est applicable à la résolution, lorsqu'elle est notifiée entre le 1^{er} mars 2020 et une date antérieure au 15 septembre 2020 inclus :

1° Des contrats de vente de voyages et de séjours mentionnés au II et au 2° du III de l'article L. 211-14 du code de tourisme vendus par un organisateur ou un détaillant ;

2° Des contrats, autres que ceux mentionnés au 1° ci-dessus, portant sur les services, mentionnés au 2°, au 3° et au 4° du I de l'article L. 211-2 du même code, vendus par

des personnes physiques ou morales produisant elles-mêmes ces services ;

3° Des contrats, autres que ceux mentionnés au 1° ci-dessus, portant sur les services, mentionnés au 2° et au 4° du I du même article L. 211-2, vendus par les associations produisant elles-mêmes ces services, notamment celles organisant sur le territoire national des accueils collectifs de mineurs à caractère éducatif mentionnés à l'article L. 227-4 du code de l'action sociale et des familles.

II. - Par dérogation aux dispositions de la dernière phrase du II de l'article L. 211-14 du code du tourisme et de la première phrase du III du même article, lorsqu'un contrat mentionné au 1° du I du présent article fait l'objet d'une résolution, l'organisateur ou le détaillant peut proposer, à la place du remboursement de l'intégralité des paiements effectués, un avoir que le client pourra utiliser dans les conditions prévues par les dispositions des III à VI du présent article.

De même, par dérogation aux dispositions du troisième alinéa de l'article 1229 du code civil, lorsqu'un contrat mentionné au 2° ou au 3° du I du présent article fait l'objet d'une résolution en application du second alinéa de l'article 1218 du même code, les personnes physiques ou morales mentionnées à ces 2° et 3° peuvent proposer, à la place du remboursement de l'intégralité des paiements effectués, un avoir que le client pourra utiliser dans les mêmes conditions.

III. - Le montant de l'avoir prévu au II du présent article est égal à celui de l'intégralité des paiements effectués au titre du contrat résolu mentionné au I de cet article. Lorsque cet avoir est proposé, le client ne peut solliciter le remboursement de ces paiements, sous réserve, au terme de la période de validité de l'avoir prévue au V du présent article, des dispositions du VII de cet article.

La personne proposant, en application du II du présent article, un avoir, en informe le client sur un support durable au plus tard trente jours après la résolution du contrat, ou, si le contrat a été résolu avant la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, au plus tard trente jours après cette date d'entrée en vigueur. Cette information précise le montant de l'avoir, ainsi que les conditions de délai et de durée de validité prévues au V du présent article.

Les dispositions de l'article L. 211-18 du code du tourisme sont applicables à l'avoir proposé à la suite de la résolution d'un contrat mentionné au 1° du I du présent article ainsi que, sous réserve qu'il s'agisse également d'un contrat mentionné à ce 1°, au contrat relatif à la prestation pour laquelle cet avoir est utilisé.

IV. - Les personnes qui ont conclu les contrats mentionnés au I du présent article doivent proposer, afin que leur client puisse utiliser l'avoir mentionné au II de cet article, une nouvelle prestation qui fait l'objet d'un contrat répondant aux conditions suivantes :

1° La prestation est identique ou équivalente à la prestation prévue par le contrat résolu mentionné à ce I ;

2° Son prix n'est pas supérieur à celui de la prestation prévue par ce contrat résolu mentionné au même I, le voyageur n'étant tenu, le cas échéant, qu'au paiement correspondant au solde du prix de ce contrat ;

3° Elle ne donne lieu à aucune majoration tarifaire autre que celles que, le cas échéant,

le contrat résolu prévoyait.

V. - La proposition mentionnée au IV du présent article est formulée au plus tard dans un délai de trois mois à compter de la notification de la résolution mentionnée au I de cet article. Elle est valable pendant une durée de dix-huit mois.

VI. - Lorsque les personnes mentionnées au IV du présent article proposent au client qui le leur demande une prestation dont le prix est différent de celui de la prestation prévue par le contrat résolu mentionné au I de cet article, le prix à acquitter au titre de cette nouvelle prestation tient compte de l'avoir mentionné au II du présent article.

VII. - A défaut de la conclusion du contrat relatif à la nouvelle prestation prévue au IV du présent article avant le terme de la période de validité mentionnée au V de cet article, les personnes mentionnées à ce IV procèdent au remboursement de l'intégralité des paiements effectués au titre du contrat résolu, auquel elles sont tenues en application des dispositions de la dernière phrase du II de l'article L. 211-14 du code du tourisme et de la première phrase du III du même article ou des dispositions du code civil mentionnées au second alinéa du II du présent article. Elles procèdent, le cas échéant, au remboursement d'un montant égal au solde de l'avoir qui n'a pas été utilisé par le client.

Article 2

Le Premier ministre, le ministre de l'Europe et des affaires étrangères et le ministre de l'économie et des finances sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.

Fait le 25 mars 2020.

Emmanuel Macron

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
Edouard Philippe

Le ministre de l'économie et des finances,
Bruno Le Maire

Le ministre de l'Europe et des affaires étrangères,
Jean-Yves Le Drian

Arrêté du 27 mars 2020 relatif à la suspension de l'exploitation de l'aéroport de Paris-Orly à titre temporaire dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire relatif à l'épidémie du covid-19

NOR: TREA2008712A

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2020/3/27/TREA2008712A/jo/texte>

Le secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 221-2 et R. 221-3 et son article R. 216-11 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6323-1 à L. 6323-4 ;

Vu le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris ;

Vu la demande de suspension du trafic aérien commercial faite par Aéroports de Paris en date du 27 mars 2020 ;

Vu les circonstances exceptionnelles découlant de l'épidémie de covid-19,

Arrête :

Article 1

Aéroports de Paris est autorisée à suspendre temporairement l'exploitation commerciale de l'aéroport de Paris-Orly à compter du 31 mars 2020 à 23 h 30.

Aéroports de Paris procède aux changements d'affectation provisoires des compagnies qui souhaitent poursuivre leurs activités sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Le délai prévu au V de l'article 6 du cahier des charges annexé au décret du 20 juillet 2005 susvisé est réduit à quatre jours.

Article 2

L'aéroport de Paris-Orly demeure accessible en permanence et sans préavis aux aéronefs d'Etat et aux vols de secours médical d'urgence ou d'évacuation sanitaire.

L'aéroport de Paris-Orly demeure accessible à tout vol de transport de passagers ou de fret nécessaire à la gestion de la crise sanitaire, sur demande du ministre chargé de l'aviation civile avec un préavis de 12 heures.

Article 3

Une permanence des services d'assistance en escale est assurée.

Article 4

Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 27 mars 2020.

Jean-Baptiste Djebbari

Droit de l'Union européenne

JOURNAL OFFICIEL DE L'UNION EUROPEENNE

Sous cette rubrique figurent une liste de Règlements de l'Union européenne ayant trait au droit aérien, publiés au Journal Officiel de l'Union européenne, mais dont l'intégralité du texte n'est pas reproduite au sein de la Revue.

- Règlement d'exécution (UE) 2020/111 de la Commission du 13 janvier 2020 portant modification du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 en ce qui concerne l'agrément des équipements de sûreté de l'aviation civile ainsi que les pays tiers reconnus comme appliquant des normes de sûreté équivalentes aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile - C/2020/22 - JO L 21 du 27.1.2020, p. 1–5 - Numéro CELEX: 32020R0111
- Règlement d'exécution (UE) 2020/208 de la Commission du 14 février 2020 modifiant le règlement (CE) n° 29/2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/711 - JO L 43 du 17.2.2020 - Numéro CELEX: 32020R0208
- Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020 modifiant le règlement (UE) n° 923/2012, le règlement (UE) no 139/2014 et le règlement (UE) 2017/373 concernant des exigences applicables aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, à la conception des structures d'espace aérien et à la qualité des données, et à la sécurité sur les pistes et abrogeant le règlement (UE) no 73/2010 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/725 - JO L 104 du 3.4.2020, p. 1–243 - Numéro CELEX: 32020R0469
- Règlement d'exécution (UE) 2020/270 de la Commission du 25 février 2020 modifiant le règlement (UE) n° 1321/2014 en ce qui concerne les mesures transitoires applicables aux organismes participant au maintien de la navigabilité pour l'aviation générale et à la gestion du maintien de la navigabilité et rectifiant ledit règlement (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/982 - JO L 56 du 27.2.2020, p. 20–41 - Numéro CELEX: 32020R0270
- Règlement d'exécution (UE) 2020/357 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant le règlement (UE) 2018/395 en ce qui concerne les licences de pilote de ballon (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/1039 - JO L 67 du 5.3.2020, p. 34–56 - Numéro CELEX: 32020R0357
- Règlement d'exécution (UE) 2020/358 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1976 en ce qui concerne les licences de pilote de planeur (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/1037 - JO L 67 du 5.3.2020, p. 57–81 - Numéro CELEX: 32020R0358
- Règlement d'exécution (UE) 2020/359 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - C/2020/1034 - JO L 67 du 5.3.2020, p. 82–108 - Numéro CELEX: 32020R0359

JURISPRUDENCE

Jurisprudence française*Jurisprudence administrative***Cour administrative d'appel de Paris
4^{ème} chambre**

Arrêt du 31 décembre 2019

Alyzia Orly Traffic c/ Ministère de l'intérieur

POLICE DES AERODROMES. INTEGRITE DU CIRCUIT D'ACHEMINEMENT DES PASSAGERS.
MANQUEMENT. SANCTION.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le règlement CE n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ;
- le règlement UE n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne ;
- le code des relations entre le public et l'administration ;
- le code de l'aviation civile ;
- l'arrêté n° 2012-4686 du préfet du Val-de-Marne du 24 décembre 2012 relatif aux mesures de sécurité applicables sur l'aéroport Paris-Orly ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme D...,
- et les conclusions de M. Baronnet, rapporteur public.

Considérant ce qui suit :

1. Le 8 juin 2015, les agents de la direction de la police aux frontières de l'aéroport d'Orly ont dressé à l'encontre de la société Alyzia Orly Traffic (A.O.T) un procès-verbal de manquement relatif un défaut de maintien d'intégrité d'un circuit d'embarquement. Par décision n° 2016/2142 du 6 juillet 2016, le préfet du Val-de-Marne a infligé à la société AOT une amende d'un montant de 6 000 euros. Cette dernière relève appel du jugement du 3 août 2018 par lequel le Tribunal administratif de Melun a rejeté sa demande tendant à l'annulation de cette décision et à la décharge de l'obligation de payer l'amende.

2. Il y a lieu, par adoption des motifs retenus par les premiers juges, d'écarter le moyen tiré de l'insuffisance de motivation de la décision litigieuse.

3. Aux termes de l'article R. 217-3-1 du code de l'aviation civile alors applicable :

” (...) / II.- Pour les manquements aux dispositions énumérées à l'article R. 217-3 et à l'expiration d'un délai d'un mois donné à la personne concernée pour présenter ses observations écrites ou orales, le préfet peut saisir la commission instituée à l'article R. 217-3-3 qui émet un avis sur les suites à donner. / La personne concernée doit avoir connaissance de l'ensemble des éléments de son dossier. Elle doit pouvoir être entendue par la commission avant que celle-ci émette son avis et se faire représenter ou assister par la personne de son choix (...). “.

4. Il résulte de l'instruction que le procès-verbal de constat de manquement du 8 juin 2015 a été notifié le 3 juillet 2015 à M. B..., correspondant sûreté de la société A.O.T et que cette dernière, qui ne conteste pas avoir reçu la décision préfectorale litigieuse, nonobstant les erreurs de dénomination sociale et d'adresse dont elle est entachée, a pu présenter ses observations écrites ou orales devant la commission de sûreté d'Orly le 11 février 2016. Si elle soutient qu'elle n'a pas eu communication de l'intégralité du dossier, elle ne justifie ni même n'allègue en avoir demandé communication ni ne pas avoir été mise en mesure de le faire. Par suite, le moyen tiré de ce que le principe général des droits de la défense aurait été méconnu doit être écarté.

5. Aux termes de l'article R. 217-3 du code de l'aviation civile alors en vigueur : “ II.- En cas de manquement constaté aux dispositions : (...) a) Des arrêtés et mesures pris en application des articles R. 213-1-1 et R. 213-1-2 (...) le préfet peut, en tenant compte de la nature et de la gravité des manquements et éventuellement des avantages qui en sont tirés, après avis de la commission instituée à l'article R. 217-3-3, prononcer à l'encontre de la personne morale responsable une amende administrative d'un montant maximal de 7 500 euros. “. Aux termes de l'article 63 de l'arrêté susvisé du préfet du Val-de-Marne du 24 décembre 2012 relatif aux mesures de sûreté applicables sur l'aéroport de Paris-Orly : “ Les compagnies aériennes ou les entreprises agissant pour leur compte doivent : (...) / -maintenir l'intégrité du circuit d'acheminement des passagers vers les aéronefs et signaler aux SCE tout événement anormal lors de cet acheminement “.

6. La société AOT soutient que la décision litigieuse est illégale à raison de l'illégalité de l'arrêté du 24 décembre 2012. Elle se prévaut d'une part, de ce qu'il institue, par son article 64, qui constitue la base légale de l'amende prononcée, une mesure d'interdiction absolue de mélanger les flux de passagers au départ et à l'arrivée, en méconnaissance des articles 4. 2 du règlement CE n° 300/2008 et R. 213-1-1 du code de l'aviation civile. Toutefois, en tout état de cause, il ressort de la sanction contestée qu'elle a été prise à raison de la violation de l'article 63 dudit arrêté et des articles R. 217-3 et suivants du code de l'aviation civile. Il résulte, d'autre part, de l'article R. 213-1-2 du code de l'aviation civile et des articles L. 6341-2 II et III et L. 6332-2 du code des transports, dans sa version applicable à la date de la décision litigieuse, que le préfet du Val de Marne était compétent pour édicter l'arrêté litigieux. Le moyen doit par suite être écarté.

7. Si la société AOT soutient également que la décision litigieuse méconnaît le principe de personnalité des peines en ce qu'elle a sanctionné la société pour un manquement imputable à un de ses salariés, il ressort des dispositions précitées de l'article R. 217-3 II du code de l'aviation civile qu'elles prévoient la possibilité pour le préfet de sanctionner les personnes morales responsables de manquements, indépendamment des sanctions prévues à l'article R. 217-3 I du même code pour les personnes physiques responsables de tels manquements. En tout état de cause, le principe invoqué ne fait pas obstacle à ce qu'une

personne morale soit regardée comme responsable des manquements commis par ses salariés. Ce moyen doit être écarté.

8. Enfin, la société AOT qui ne conteste pas la matérialité des faits qui lui sont reprochés et qui relèvent d'une atteinte à l'intégrité du circuit d'embarquement en violation de l'article 63 de l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2012, n'est pas fondée à soutenir qu'ils ne pouvaient donner lieu à une sanction infligée par le préfet du Val-de-Marne.

9. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions de la requête de la société AOT, y compris celles relatives aux frais liés au litige, ne peuvent qu'être rejetées.

DECIDE :

Article 1^{er} : La requête de la société Alyzia Orly Traffic est rejetée.

Article 2 : Le présent arrêt sera notifié à la société Alyzia Orly Traffic et au ministre de l'intérieur.

Copie en sera adressée au préfet du Val-de-Marne.

Cour administrative d'appel de Paris
4^{ème} chambre

Arrêt du 14 février 2020

Société Air Tahiti c/ Polynésie française

CONTINUITÉ TERRITORIALE DU TERRITOIRE POLYNÉSIE. SERVICE PUBLIC. TRANSPORT AÉRIEN. LIGNE AÉRIENNE DÉFICITAIRE. CONVENTION. PARTICIPATION FINANCIÈRE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE.

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

La société Air Tahiti a demandé au Tribunal administratif de la Polynésie française, à titre principal, de condamner la Polynésie française à lui verser la somme de 316 937 785 F CFP correspondant au déficit d'exploitation de lignes aériennes imposées par voie réglementaire au cours de l'année 2016 et une somme correspondant au même déficit au titre de l'année 2017 jusqu'à la décision à intervenir et, à titre subsidiaire, d'ordonner une expertise tendant à déterminer le montant de ce déficit.

Par un jugement n° 1700163 du 27 février 2018, le Tribunal administratif de la Polynésie française a rejeté sa demande.

Procédure devant la Cour :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 22 mai 2018, le 19 mars 2019, le 15 avril 2019 et le 14 juin 2019, la société Air Tahiti, représentée par Me F... et Me D..., demande à la Cour :

1°) d'annuler ce jugement ;

2°) de condamner la Polynésie française à lui verser la somme de 644 564 846 F CFP, assortie des intérêts moratoires à compter du 17 février 2016, ainsi que des intérêts compensatoires à hauteur de 148 087 576 F CFP et de la capitalisation de l'ensemble de

ces intérêts à compter du 18 février 2017, en réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi du fait de l'exploitation déficitaire, au titre des années 2016 et 2017, de lignes aériennes imposées par voie réglementaire ou, à défaut, à lui verser la somme de 591 741 881 F CFP, assortie des mêmes intérêts précités, en réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi du fait que la Polynésie française n'a pas pris les textes d'application de la loi du pays n° 2016-3 du 25 février 2016 ;

3°) à titre subsidiaire, d'ordonner une expertise afin de déterminer le montant du déficit d'exploitation imputable à l'exploitation de ces lignes pour les exercices 2016 et 2017 ;

4°) de mettre à la charge de la Polynésie française la somme de 10 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- en lui imposant, à partir de 2016, des contraintes de service public non compensées, la Polynésie française a commis une faute de nature à engager sa responsabilité dès lors que celles-ci n'étaient prévues par aucun texte applicable ;
- le refus de la Polynésie française de lui verser la subvention de 182 386 000 F CFP inscrite au budget de l'exercice 2016 est entaché d'illégalité fautive ;
- le refus de la Polynésie française de lui verser la subvention de 182 386 000 F CFP inscrite au budget de l'exercice 2016 constitue une promesse non tenue qui engage sa responsabilité ;
- en lui imposant des contraintes de service public non prévues par la loi et non assorties d'une compensation financière, la Polynésie française a méconnu la liberté d'entreprendre et la liberté du commerce et de l'industrie ;
- la Polynésie française a méconnu le principe d'égalité devant les charges publiques en refusant de l'indemniser de ces contraintes, étrangères à l'activité de transport aérien ;
- l'argument de la Polynésie française selon lequel il était loisible à la compagnie de modifier la tarification de ses lignes ou de demander des modifications de programme est fallacieux dès lors que ces possibilités étaient purement virtuelles et dépourvues d'effectivité ;
- la rupture d'égalité devant les charges publiques générée par les contraintes de service public non compensées engage en tout état de cause la responsabilité sans faute de l'administration ;
- la spécialité du préjudice, révélée notamment par l'octroi d'une licence de transporteur aérien non assortie de contraintes de service public à une compagnie concurrente, ainsi que son anormalité, sont établies ;
- la Polynésie française a également commis une faute en s'abstenant de prendre les textes d'application de la loi de pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;
- sa demande indemnitaire relative à l'année 2017, qui repose sur la même cause juridique que celle concernant 2016, est recevable dès lors qu'elle n'a pu être évaluée avec précision qu'au regard d'éléments nouveaux intervenus postérieurement au jugement attaqué ;
- le montant de son préjudice global pour 2016 et 2017 s'élève à 644 564 846 F CFP, ainsi qu'il résulte des attestations des commissaires aux comptes ;

- outre les intérêts moratoires, des intérêts compensatoires sont dus en raison du préjudice spécifique subi par elle du fait de la mauvaise foi de la Polynésie française.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 25 février 2019, le 29 mai 2019 et le 23 décembre 2019, la Polynésie française, représentée par Me C..., conclut, à titre principal, au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à ce que soit ordonnée une expertise afin de déterminer le montant du déficit imputable à l'exploitation des lignes aériennes imposées par voie réglementaire à la société Air Tahiti pour l'exercice 2016. Elle demande en outre à ce que soit mise à la charge de la société Air Tahiti la somme de 2 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la demande formée par la société Air Tahiti devant le tribunal administratif est irrecevable en tant qu'elle porte sur les années 2017 et 2018, à défaut d'un quelconque chiffrage et d'une demande préalable ;
- les moyens de la requête ne sont pas fondés.

Un mémoire a été enregistré le 26 décembre 2019 pour la Polynésie française représentée par Me C....

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- la loi de pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien ;
- la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 modifiée de l'assemblée de la Polynésie française, réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public ;
- la délibération n° 2015-99 APF du 10 décembre 2015 approuvant le budget général de la Polynésie française pour l'exercice 2016 ;
- l'arrêté n° 2111 CM du 23 décembre 2015 portant modification de l'arrêté n° 1768 CM du 4 octobre 2010 portant octroi de licence de transport aérien à la société Air Tahiti ;
- le code civil ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. B...,
- les conclusions de M. Baronnet, rapporteur public,
- et les observations de Me D... pour la société Air Tahiti.

Considérant ce qui suit :

1. Par une convention " pour le développement harmonieux du transport aérien interinsulaire ", en date du 5 octobre 1990, la société Air Tahiti et la Polynésie française ont défini un cadre contractuel permettant d'assurer la continuité territoriale du territoire polynésien, octroyant à la compagnie un agrément de transport aérien pour une durée de vingt ans, assorti d'un volume minimal annuel d'activité ainsi que d'avantages fiscaux et douaniers, en contrepartie de l'engagement d'assurer un programme minimal de vols

réguliers approuvé par le conseil des ministres, incluant des contraintes de service public à sa charge. La convention prévoyait en outre, au titre de la politique de désenclavement d'îles isolées, un programme de dessertes complémentaires, nécessitant des appareils spécifiques, pour lequel la Polynésie française s'engageait notamment à prendre en charge l'éventuel déficit d'exploitation supporté par la compagnie. A compter du 5 octobre 2010, la convention a été prorogée par avenants successifs, en dernier lieu jusqu'au 31 décembre 2015. A compter du 1er février 2014 et jusqu'à la date d'expiration de la convention, de nouvelles conventions successives conclues entre les parties ont consisté à définir les conditions d'exploitation des dessertes de désenclavement à la charge de la société Air Tahiti, en contrepartie desquelles une compensation financière de la Polynésie française était forfaitairement fixée. La Polynésie française a ainsi versé à la compagnie, au titre de ces conventions, une compensation financière de 180 000 000 F CFP au titre de chacune des deux années 2014 et 2015. Par un arrêté du 23 décembre 2015, le président de la Polynésie française a renouvelé la licence de transport aérien de la société Air Tahiti, assortissant celle-ci d'un programme défini " au titre de l'intérêt général ", incluant les dessertes aériennes de désenclavement précitées. Par une lettre du 19 février 2016, la société Air Tahiti a demandé à la Polynésie française de reconduire, au titre de l'exercice 2016, sa participation financière au déficit d'exploitation de ce programme, à hauteur de la somme de 180 000 000 F CFP. La Polynésie française ne s'est acquittée d'aucun versement au titre de cette dernière demande. Par une lettre du 19 décembre 2016, reçue le 23 décembre 2016 par la Polynésie française, la société Air Tahiti a demandé à cette dernière de lui verser la somme de 380 000 000 F CFP, correspondant, selon la compagnie, à la totalité des frais exposés, au titre de l'exercice 2016, pour assurer son programme d'exploitation des dessertes de désenclavement. La société Air Tahiti relève appel du jugement du 27 février 2018 par lequel le Tribunal administratif de la Polynésie française a rejeté sa demande tendant à la condamnation de la Polynésie française à lui verser la somme de 316 937 785 F CFP au titre du déficit d'exploitation de ce programme pour l'année 2016 et à l'indemniser du même déficit pour l'année 2017.

Sur les conclusions à fin d'indemnisation :

En ce qui concerne le déficit d'exploitation de l'année 2016 :

Sur la responsabilité :

2. En premier lieu, il résulte de l'instruction, notamment des écritures en défense de la Polynésie française non contestées que, dans le cadre d'une demande d'agrément des investissements en Polynésie française présentée en avril 2016 par la société Air Tahiti au titre des articles 217 undecies et duodecies du code général des impôts, celle-ci a déclaré, dans un chapitre relatif à la présentation du régime juridique relatif à l'organisation des dessertes de transport aérien interinsulaires : " i. Définition d'un seuil minimum des dessertes aériennes sur les îles de Polynésie française sur la base des conventions et licences existantes après discussion avec les opérateurs de transport. / Cette étape a été franchie dès le mois de décembre 2015. En effet, la Direction Générale d'Air Tahiti et le ministère des transports ont convenu de ne pas proroger la convention relative au développement harmonieux du transport aérien en Polynésie française laquelle est arrivée à échéance le 31 décembre 2015. Pour autant, les parties ont convenu du maintien du programme de vols minimum défini par ladite convention. Le conseil des ministres a, en conséquence, pris un arrêté modifiant l'arrêté octroyant à Air Tahiti sa licence d'exploitation (arrêté n° 2111/CM du 23 décembre 2015). En

contrepartie de l'exécution du programme de vols minimum, Air Tahiti a demandé au Pays l'octroi d'une participation au financement de ces dessertes à hauteur de 180 millions de FCP, participation versée dans le cadre des dispositions de la loi de Pays 2009-15 du 24 août 2009. Cette participation financière a été inscrite par le Pays au budget 2016 ". En second lieu, la Polynésie française a déclaré, dans ses écritures en défense, par des propos également non contestés, s'agissant des pourparlers relatifs à la mise en place, à la fin de l'année 2015, d'un dispositif nouveau d'organisation du transport aérien interinsulaire, que : " deux réunions sont intervenues entre le ministère de la Polynésie française en charge des transports et la société Air Tahiti, une première le 17 novembre 2015, puis une seconde le 9 décembre 2015. Un "programme minimum" a été établi suite à la première réunion et accepté, dans ses grandes lignes, par la société Air Tahiti lors de la seconde ". Enfin, il résulte également de l'instruction que la Polynésie française a inscrit à son budget de l'année 2016, qui a été approuvé par délibération n° 2015-99 APF de l'assemblée de la Polynésie française du 10 décembre 2015, à l'article 611 " prestations de services " du chapitre 975 " Transports " de la section de fonctionnement, un montant de 182 386 000 F CFP en dépenses. S'il est constant que la délibération précitée ne mentionne pas que cette somme devait être allouée à la société Air Tahiti au titre de la participation financière relative au déficit d'exploitation des dessertes de désenclavement, la Polynésie française a toutefois déclaré, dans son mémoire enregistré le 25 février 2019, que cette inscription " a été opérée à la demande de la direction de l'aviation civile, en prévision d'une éventuelle reconduction du dispositif prévalant en 2014 et 2015 (de participation financière), et sans préjuger de l'issue de la concertation menée avec la société Air Tahiti ".

3. Ainsi qu'il a été dit au point 2, à la fin de l'année 2015, période de mise en place d'un nouveau mode d'organisation du transport aérien interinsulaire devant succéder au régime de la convention du 5 octobre 1990, des pourparlers se sont engagés entre la société Air Tahiti et la Polynésie française, portant notamment sur le maintien des dessertes aériennes de désenclavement par la société et, en contrepartie, sur la participation financière de la Polynésie française au déficit d'exploitation de ces dessertes. A cet égard, la société Air Tahiti pouvait escompter, compte tenu, en premier lieu, des assurances données par la collectivité, matérialisées par une inscription budgétaire, en deuxième lieu, d'un contexte d'élaboration en cours d'un régime juridique rénové pour l'organisation des dessertes interinsulaires relevant d'obligations de service public, et, enfin, compte tenu de la circonstance que la collectivité s'était régulièrement acquittée, au cours des deux années 2014 et 2015, de cette participation sur une base conventionnelle, à hauteur de 180 000 000 F CFP par an, que la Polynésie française allait lui verser cette même participation au titre de l'année 2016. Dans ces conditions, la société Air Tahiti doit être regardée comme n'ayant accepté d'effectuer un programme de vols minimum au titre de l'intérêt général incluant les dessertes des îles de Ua Huka, Ua Pou, Apataki, Fakahine et Takume, à compter du 1er janvier 2016, qu'en considération de l'engagement pris par la Polynésie française de lui verser cette participation. Par suite, en refusant de verser, pour l'exercice 2016, une participation financière au titre du déficit d'exploitation de ces dessertes à la société Air Tahiti, qui avait expressément réitéré sa demande par une lettre du 19 février 2016 que la Polynésie française ne conteste pas avoir reçue, cette dernière a commis une faute de nature à engager sa responsabilité à raison de l'engagement non tenu.

4. Il ne résulte pas de l'instruction que la société Air Tahiti aurait commis une faute de

nature à atténuer la responsabilité de la Polynésie française.

Sur le préjudice :

5. La société Air Tahiti demande la condamnation de la Polynésie française à lui verser la somme de 316 937 785 F CFP, correspondant à la totalité du déficit d'exploitation pour 2016 des dessertes de désenclavement, ainsi qu'il résulte de l'attestation des commissaires aux comptes de la société, en date du 13 juillet 2017. Toutefois, alors même qu'ainsi qu'il a été dit au point 3, la Polynésie française a commis une faute de nature à engager sa responsabilité en faisant la promesse, sans la tenir, qu'elle verserait une participation financière à la société Air Tahiti, cette promesse ne concernait pas la prise en charge de la totalité de ce déficit. Par suite, le préjudice dont il est demandé réparation n'est en lien de causalité directe avec la faute de la Polynésie française qu'à hauteur du montant de la promesse de celle-ci, qui doit être regardé comme équivalent à sa participation financière au titre des années 2014 et 2015, soit 180 000 000 F CFP annuels. En conséquence, il sera fait une juste appréciation du préjudice indemnisable de la société Air Tahiti en le fixant à la somme de 180 000 000 F CFP, le surplus de 2 386 000 F CFP résultant de l'inscription budgétaire évoquée ci-dessus ne pouvant être pris en compte dès lors qu'il n'est pas établi qu'il était également prévu au titre de cette participation financière.

En ce qui concerne le déficit d'exploitation de l'année 2017 :

Sur la responsabilité :

6. Aux termes de l'article 1er de la délibération du 22 juillet 1999 susvisée modifiée, réglementant l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public : " La présente délibération définit les conditions d'octroi et de maintien en vigueur des autorisations de transport aérien public accordées aux transporteurs aériens établis en Polynésie française ; ceci tant pour les compagnies désirant exercer une activité domestique de vols intérieurs que pour les compagnies désirant réaliser des liaisons internationales à partir de la Polynésie ". Aux termes de l'article 3 de cette délibération : " Nul ne peut exercer une activité de transport aérien public, s'il n'y a été autorisé par arrêté pris en conseil des ministres (...) La validité de l'autorisation de transport aérien est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien ou l'inscription du ou des aéronefs exploités sur une liste de flotte délivrée par les autorités compétentes de l'Etat (...) ". Aux termes de l'article 4 : " Seules peuvent être autorisées les entreprises exerçant, à titre principal, une activité aérienne commerciale et ayant leur siège social en Polynésie française. / Dans les sociétés par actions, le capital doit être représenté, pour moitié au moins, par des titres nominatifs appartenant à des actionnaires de nationalité française. / Dans les sociétés à responsabilité limitée, le capital doit être représenté, pour moitié au moins, par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité française (...) ". Aux termes de l'article 5 : " Toute entreprise de transport aérien, demandant une autorisation de transport aérien pour la première fois, doit pouvoir démontrer qu'elle est en mesure :- de répondre, à compter du début de l'exploitation, pendant une période de vingt-quatre mois, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes; - d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités ". Aux termes de l'article 6 : " Les dispositions, liées à la capacité financière de l'article 5, ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement, en

transport aérien régulier ou en vols à la demande, des appareils d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. / Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à neuf millions six cent mille francs CFP (9.600.000 F CFP) “. Enfin, aux termes de l'article 7 : “ Afin de permettre, le cas échéant, à la Polynésie française de prendre en compte les contraintes d'infrastructures aéronautiques, les entreprises autorisées informent les autorités du gouvernement de la Polynésie française de leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant “.

7. En premier lieu, la société Air Tahiti soutient que la Polynésie française ne pouvait subordonner l'octroi et le maintien de sa licence de transporteur aérien à des conditions non prévues par les dispositions de la délibération n° 99-128 APF du 22 juillet 1999 susvisée. Elle fait en outre valoir qu'aucun texte, et notamment pas cette délibération, ne prévoyait de conditionner l'autorisation de transport aérien qui lui a été délivrée, en dernier lieu par l'arrêté n° 2111 CM du 23 décembre 2015 susvisé, à l'exécution d'obligations de service public qu'elle n'avait dès lors aucune obligation d'assumer sans contrepartie. Il résulte de l'instruction que la licence accordée par le conseil des ministres de la Polynésie française à la société Air Tahiti par l'article 1er de l'arrêté du 23 décembre 2015, pris sur le fondement de la délibération du 22 juillet 1999 précitée, a été délivrée “ selon le programme défini en annexe du présent arrêté au titre de l'intérêt général “. Ce programme comprenait notamment l'ensemble des dessertes aériennes de désenclavement déficitaires mentionnées au point 3. Il ne résulte d'aucune des dispositions susvisées de la délibération du 22 juillet 1999 ni d'aucune autre que l'octroi et le maintien de l'autorisation donnée aux entreprises de transport aérien établies en Polynésie française d'exercer une activité de transport aérien public soient conditionnés par l'accomplissement par celles-ci d'obligations de service public relatives à des dessertes d'îles lointaines et enclavées telles que celles mentionnées au point 3. La délibération du 22 juillet 1999 n'autorisait dès lors pas la Polynésie française à soumettre l'accès de la société Air Tahiti à l'exercice de l'activité de transport aérien à d'autres limitations ou contraintes que celles découlant des dispositions de cette délibération. Toutefois, il résulte de ce qui a été dit au point 2, notamment par des déclarations de la société elle-même reprises par la Polynésie française dans ses écritures en défense et non contestées, que le programme défini au titre de l'intérêt général dont était assortie la licence de la société Air Tahiti ne lui a pas été imposé mais a fait l'objet d'une négociation entre la Polynésie française et la compagnie, cette dernière l'ayant accepté en considération de l'engagement pris par la collectivité territoriale de lui verser une participation financière au titre de l'année 2016. Dans ces conditions, la société Air Tahiti n'est pas fondée à soutenir que la Polynésie française aurait commis une faute en subordonnant son autorisation d'exercice de l'activité de transport aérien à l'exécution d'un programme incluant des contraintes de service public.

8. En deuxième lieu, la société Air Tahiti soutient que la Polynésie française ne pouvait légalement refuser de lui verser la compensation financière qui avait été votée par délibération de l'assemblée de la Polynésie française et inscrite au budget de la collectivité de l'année 2016, dès lors que cette délibération constituait une décision créatrice de droits pour la compagnie. Toutefois, s'il résulte de l'instruction que le chapitre 975 intitulé “Transports” de la section de fonctionnement du budget de la Polynésie française pour l'exercice 2016 comportait un article 611 intitulé “Prestations de service” (délégation mission de service public) : 182 386 000 F CFP, cette

inscription, dont il n'est pas contesté par la Polynésie française qu'elle a bien été opérée, selon les termes de ses écritures, " en prévision d'une éventuelle reconduction du dispositif prévalant en 2014 et 2015 ", ne concernait que l'exercice 2016 et non l'exercice 2017. En tout état de cause, cette ligne de crédit budgétaire, qui ne comporte pas la désignation de son bénéficiaire et n'est en outre pas reprise dans la liste prévisionnelle des subventions de fonctionnement figurant dans la délibération du 10 décembre 2015 approuvant le budget général de la Polynésie française pour l'exercice 2016, ne pouvait valoir décision d'attribution de subvention au bénéfice de la compagnie. Par suite, la société Air Tahiti n'est pas fondée à soutenir que la Polynésie française aurait commis une faute en refusant de lui verser la somme de 182 386 000 F CFP inscrite à son budget de l'année 2016.

9. En troisième lieu, à supposer que la société Air Tahiti, qui demande la condamnation de la Polynésie française à lui verser une indemnité en réparation du préjudice qu'elle estime avoir subi au titre de l'année 2017, doive être regardée comme soutenant que la promesse que lui a faite la collectivité de lui verser une compensation financière n'aurait pas été limitée à l'exercice 2016, elle ne pouvait en tout état de cause considérer que le contexte qui prévalait à la fin 2015 et les assurances données par la Polynésie française à cette époque pour 2016, tels que mentionnés au point 3, seraient également constitutifs d'une promesse de la part de cette dernière de verser une compensation au titre de l'exercice 2017. La société ne soutient en outre ni même n'allègue que les pourparlers relatifs à la compensation financière de la Polynésie française au titre de l'exercice 2016, ayant eu lieu avec cette dernière au cours de l'année 2016, auraient également concerné l'exercice 2017. Aucune faute ne peut, dès lors, être imputée à la Polynésie française sur le fondement d'une promesse non tenue pour 2017.

10. En quatrième lieu, la société Air Tahiti soutient qu'en lui imposant des contraintes de service public non compensées, la Polynésie française a porté atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie et à sa liberté d'entreprendre. Toutefois et ainsi qu'il a été dit au point 7, le programme défini au titre de l'intérêt général dont était assortie la licence de la société Air Tahiti, constitutif d'obligations de service public à sa charge, ne lui a pas été imposé mais a fait l'objet d'une négociation avec la Polynésie française et a été accepté par la compagnie en considération de l'engagement pris par la collectivité territoriale de lui verser une participation financière au titre de l'année 2016. Par suite, aucune violation des principes précités ne saurait être imputable à la Polynésie française.

11. En cinquième lieu, la société Air Tahiti soutient qu'en ne faisant peser que sur elle la charge des obligations de service public du transport aérien, la Polynésie française aurait méconnu le principe d'égalité devant les charges publiques consacré à l'article 13 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Toutefois, et pour les mêmes motifs que ceux exposés au point 10 tenant à ce que la compagnie ne s'est pas vue imposer un programme défini au titre de l'intérêt général mais en a librement négocié l'existence, aucune faute ne saurait être imputée à la Polynésie française sur le fondement de la rupture d'égalité devant les charges publiques.

12. En sixième lieu, la société Air Tahiti soutient que la Polynésie française a commis une faute à raison de son abstention à prendre les textes d'application de la loi de pays n° 2016-3 du 25 février 2016 relative à l'organisation du transport interinsulaire maritime et aérien. Toutefois, à supposer même la responsabilité de la Polynésie française engagée à ce titre, le préjudice invoqué par la requérante, consistant dans le

déficit d'exploitation pour 2017 de certaines lignes aériennes assurées au titre de l'intérêt général, n'en résulte pas directement. Par suite, sa demande d'indemnisation sur ce fondement ne peut être que rejetée.

13. Enfin, la société Air Tahiti soutient que l'obligation d'assurer l'exploitation des dessertes déficitaires en cause sans compensation financière de la part de la Polynésie française lui cause un préjudice anormal et spécial dont elle demande en tout état de cause réparation sur le fondement de la rupture d'égalité devant les charges publiques. Toutefois, il résulte de l'instruction que la société Air Tahiti ne pouvait ignorer les aléas liés à l'effectivité de la participation financière de la Polynésie française au déficit d'exploitation de ces dessertes, dès lors que cette participation faisait l'objet, depuis 2011, malgré le caractère répété des demandes de la société et des assurances données par la Polynésie française, d'un versement irrégulier dans son montant voire, comme pour l'exercice 2013, d'une absence complète de versement. La société Air Tahiti ayant, dès lors, assumé ce risque en toute connaissance de cause, ne saurait demander réparation du préjudice résultant de cette situation.

14. Il résulte de tout ce qui précède que la société Air Tahiti est seulement fondée, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur la fin de non-recevoir opposée par la Polynésie française à la demande d'indemnisation présentée au titre de l'année 2017, à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de la Polynésie française a rejeté sa demande tendant à l'indemnisation du préjudice subi du fait de l'exploitation déficitaire de certaines lignes aériennes au titre de l'année 2016. Il y a lieu, ainsi qu'il a été dit au point 5, de fixer cette indemnité à 180 000 000 F CFP.

En ce qui concerne les intérêts moratoires :

15. Aux termes de l'article 1231-6 du code civil : " Les dommages et intérêts dus à raison du retard dans le paiement d'une obligation de somme d'argent consistent dans l'intérêt au taux légal, à compter de la mise en demeure. Ces dommages et intérêts sont dus sans que le créancier soit tenu de justifier d'aucune perte. Le créancier auquel son débiteur en retard a causé, par sa mauvaise foi, un préjudice indépendant de ce retard, peut obtenir des dommages et intérêts distincts de l'intérêt moratoire ".

16. Lorsqu'ils ont été demandés, et quelle que soit la date de cette demande, les intérêts moratoires dus en application de l'article 1231-6 du code civil, qui sont les intérêts au taux légal, courent à compter du jour où la demande de paiement du principal est parvenue au débiteur ou, en l'absence d'une telle demande préalablement à la saisine du juge, à compter du jour de cette saisine. Par suite, la société a droit aux intérêts de la somme mentionnée au point 5 à compter du 23 décembre 2016, date de réception par la Polynésie française de sa première demande.

En ce qui concerne les intérêts compensatoires :

17. Aux termes de l'article 1231-6 du code civil : " Les dommages et intérêts dus à raison du retard dans le paiement d'une obligation de somme d'argent consistent dans l'intérêt au taux légal, à compter de la mise en demeure. Ces dommages et intérêts sont dus sans que le créancier soit tenu de justifier d'aucune perte. / Le créancier auquel son débiteur en retard a causé, par sa mauvaise foi, un préjudice indépendant de ce retard, peut obtenir des dommages et intérêts distincts de l'intérêt moratoire ".

18. la société Air Tahiti soutient que le défaut de versement par la Polynésie française de sa contribution financière caractérise sa mauvaise foi depuis 2016. Elle fait notamment

valoir que ce défaut de participation au financement des dessertes de désenclavement a en outre obéré sa capacité d'auto-financement, ce qui l'a contrainte à emprunter davantage lors du renouvellement de sa flotte en 2016 et 2017. Il en est résulté, selon la société, un préjudice de paiement d'intérêts supplémentaires à hauteur d'une somme globale de 148 087 576 F CFP. Toutefois, les tableaux d'amortissement de prêts produits par la société, qui ne portent la validation d'aucun des établissements financiers qui y sont mentionnés en tant qu'organismes prêteurs, sont insuffisants à établir la réalité du préjudice de la requérante. Par suite, les conclusions tendant au paiement de dommages et intérêts sur le fondement du dernier alinéa de l'article 1231-6 du code civil, sans qu'il soit besoin de se prononcer ni sur la recevabilité de ces conclusions ni sur la prétendue mauvaise foi de la Polynésie française, doivent être rejetées.

Sur la capitalisation :

19. Aux termes de l'article 1154 du code civil, dans sa rédaction alors en vigueur : “ Les intérêts échus des capitaux peuvent produire des intérêts, ou par une demande judiciaire, ou par une convention spéciale, pourvu que, soit dans la demande, soit dans la convention, il s'agisse d'intérêts dus au moins pour une année entière “. La capitalisation des intérêts peut être demandée à tout moment devant le juge du fond, même si, à cette date, les intérêts sont dus depuis moins d'une année. En ce cas, cette demande ne prend toutefois effet qu'à la date à laquelle, pour la première fois, les intérêts sont dus pour une année entière. La capitalisation des intérêts a été demandée par la société Air Tahiti le 19 mars 2019, date à laquelle était due, pour la première fois, une année d'intérêts. Dès lors, il y a lieu de faire droit à cette demande à compter du 19 mars 2019 et, le cas échéant, à chaque échéance annuelle ultérieure.

Sur les frais liés au litige :

20. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mis à la charge de la société Air Tahiti qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, le versement de la somme que la Polynésie française demande au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens. Il y a lieu en revanche de mettre à la charge de la Polynésie française une somme de 1 500 euros à verser à la société Air Tahiti sur le fondement des mêmes dispositions.

DECIDE :

Article 1^{er} : Le jugement n° 1700163 du 27 février 2018 du Tribunal administratif de la Polynésie française est annulé.

Article 2 : La Polynésie française est condamnée à verser à la société Air Tahiti la somme de 180 000 000 F CFP. Cette somme portera intérêts au taux légal à compter du 23 décembre 2016. Ces intérêts seront capitalisés au 19 mars 2019 et à toute échéance annuelle postérieure.

Article 3 : La Polynésie française versera à la société Air Tahiti une somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le surplus des conclusions de la requête de la société Air Tahiti est rejeté.

Article 5 : Les conclusions de la Polynésie française au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 6 : Le présent arrêt sera notifié à la société Air Tahiti et à la Polynésie française.

*Jurisprudence judiciaire***Cour de cassation**

(Chambre criminelle)

Arrêt du 20 novembre 2019

M. U...E.. c/ Ministère public

SAISIE D'UN AERONEF. PRESOMPTION DE TRANSPORT AERIEN ILLICITE DE PASSAGERS ET DE TRAVAIL DISSIMULE.

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE CRIMINELLE, a rendu l'arrêt suivant :

Statuant sur le pourvoi formé par :

- M. U... E...,

contre l'arrêt n° 140 de la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Basse-Terre, en date du 25 octobre 2018, qui, dans la procédure suivie contre lui notamment du chef de travail dissimulé, a confirmé l'ordonnance de saisie pénale du juge des libertés et de la détention ;

La COUR, statuant après débats en l'audience publique du 9 octobre 2019 où étaient présents dans la formation prévue à l'article 567-1-1 du code de procédure pénale : M. S, président, M. A conseiller rapporteur, Mme de la L, conseiller de la chambre ;

Greffier de chambre : M. B ;

Sur le rapport de M. le conseiller référendaire A, les observations de la société civile professionnelle R, avocat en la Cour, et les conclusions de Mme l'avocat général M ;

Vu le mémoire produit ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de la procédure que, dans le cadre d'une enquête préliminaire diligentée des chefs susvisés, M. U... E... a été soupçonné d'avoir procédé de manière non déclarée au transport aérien rémunéré de passagers entre la Guadeloupe et les îles environnantes, au moyen d'un aéronef immatriculé aux Etats-Unis dont il a fait l'acquisition par l'intermédiaire d'un trustee ; que, le 15 mai 2018, le procureur de la République a requis du juge des libertés et de la détention qu'il autorise la saisie sans dépossession de cet aéronef à titre d'instrument de l'infraction ; que, le même jour, le juge des libertés et de la détention a rendu une ordonnance de "maintien de saisie pénale de biens meubles sans dépossession" à titre d'instrument de l'infraction dont le dispositif mentionne qu'est autorisé le maintien de la saisie pénale sans dépossession de l'aéronef ; que M. E... a relevé appel de la décision ;

En cet état ;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation des articles 131-21 du code pénal, 706-141, 706-141-1, 706-158, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble l'article 1^{er} du Protocole n° 1 à la Convention européenne des droits de L'homme, défaut de motifs et manque de base légale ;

Vu l'article 567-1-1 du code de procédure pénale ;

Attendu que le moyen n'est pas de nature à permettre l'admission du pourvoi ;

Sur le second moyen de cassation, pris de la violation des articles L. 8224-3 du code du

travail, 131-21,324-7 du code pénal, 6,706-141,706-141-1,706-158, 591 et 593 du code de procédure pénale, ensemble L'article 1^{er} du Protocole n° 1 à la Convention européenne des droits de L'homme, défaut de motifs et manque de base légale ;

“en ce que l'arrêt attaqué a confirmé l'ordonnance de maintien de la saisie pénale sans dépossession d'un aéronef modèle PIPER PA28-181, détenu par M. E..., pour garantir la peine complémentaire de confiscation ;

“1°) alors qu'il appartient à la chambre de l'instruction, saisie d'un appel formé à l'encontre d'une ordonnance emportant saisie de biens appartenant à une personne mise en cause par une enquête préliminaire, de s'assurer, même d'office, que les conditions légales de la saisie, dont celle du caractère confiscable des biens, demeurent réunies ; qu'elle doit procéder à une telle appréciation au regard des indices et présomptions rassemblés par l'enquête et de la nature des infractions reprochées, au jour où elle statue ; qu'en affirmant néanmoins, pour décider que la saisie sans dépossession de l'aéronef, détenu par M. E..., devait être maintenue, eue l'infraction de blanchiment permettait la confiscation, donc la saisie, de biens meubles ou immeubles ayant servi à commettre l'infraction ou qui étaient destinés à la commettre, bien qu'il soit résulté des éléments de l'enquête que ce dernier, au jour où elle statuait, n'était plus poursuivi pour une telle infraction, de sorte que la saisie litigieuse n'était plus justifiée sur le fondement d'une telle infraction, la chambre de l'instruction a exposé sa décision à la cassation ;

“2°) alors qu'il appartient à la chambre de l'instruction, saisie d'un appel formé à l'encontre d'une ordonnance emportant saisie de biens appartenant à une personne mise en cause par une enquête préliminaire, de s'assurer, même d'office, que les conditions légales de la saisie, dont celle du caractère confiscable des biens, demeurent réunies ; qu'elle doit procéder à une telle appréciation au regard des indices et présomptions rassemblés par L'enquête et de la nature des infractions reprochées, au jour où elle statue ; qu'en se bornant néanmoins à affirmer, pour décider que la saisie sans dépossession de l'aéronef, détenu par M. E..., devait être maintenue, que ce dernier était poursuivi pour l'infraction de travail dissimulé, laquelle permettait la confiscation d'un bien ayant servi à commettre l'infraction ou destiné à la commettre, sans rechercher, par elle-même, s'il existait des indices et des présomptions laissant soupçonner que M. E... avait commis une telle infraction, la chambre de l'instruction n'a pas légalement justifié sa décision ;

“3°) alors que, si un bien ayant servi à commettre l'infraction et dont la personne poursuivie a la libre disposition peut être saisi, c'est à la condition qu'il soit démontré que son propriétaire, tiers à la procédure, était de mauvaise foi ; qu'en se bornant néanmoins à affirmer, pour décider que la saisie sans dépossession de l'aéronef, détenu par M. E..., devait être maintenue, que, d'une part, ce dernier avait la libre disposition du bien litigieux, qui avait servi à commettre l'infraction ou qui était destiné à la commettre, et que d'autre part, la loi française autorise L'atteinte à la propriété, y compris si le propriétaire du bien n'est pas de nationalité française, dans la mesure où une infraction pénale portant atteinte à l'ordre public a été commise et que la réponse apportée était proportionnée à l'atteinte alléguée, sans rechercher si le propriétaire du bien en cause, tiers à la procédure, était de mauvaise foi, la chambre de l'instruction n'a pas légalement justifié sa décision ;

“4°) alors que le juge qui prononce une mesure de saisie de tout ou partie du patrimoine doit apprécier le caractère proportionné de L'atteinte portée aux droits de L'intéressé ;

qu'à cette fin, il appartient au juge de s'assurer que la valeur vénale réelle du bien au jour de la saisie n'excède pas le produit de L'infraction ; qu'en affirmant néanmoins, pour décider que la saisie opérée était proportionnée à la gravité des infractions commises, ainsi qu'à la situation personnelle de M. E..., que la totalité des sommes perçues par ce dernier, en lien avec les infractions pour lesquelles il était poursuivi, était d'un montant supérieur au prix d'achat de l'aéronef, la chambre de L'instruction, qui ne s'est pas fondée sur la valeur vénale réelle du bien au jour de la saisie pour apprécier la proportionnalité de la mesure de saisie, a exposé sa décision à la cassation ; ”

Attendu que pour confirmer l'ordonnance attaquée, l'arrêt relève, en substance, que M. E... encourt notamment la peine complémentaire de confiscation de l'instrument de l'infraction en répression des délits de travail dissimulé et de blanchiment ; que les juges ajoutent que si l'aéronef saisi, qui a servi à commettre l'infraction ou qui était destiné à la commettre, a été acquis par M. E... par l'intermédiaire d'un trustee, le mis en cause en assure néanmoins l'entretien, la maintenance et en règle les frais d'assurance, et en est le pilote exclusif, ce dont il résulte que si l'intéressé ne peut être considéré comme propriétaire de l'appareil, il en a la libre disposition ; que les juges précisent encore que M. E... a porté au crédit de ses comptes bancaires la somme totale de 153 136,39 euros en chèques et de 18 030 euros en espèces, que l'examen de ces comptes a permis aux enquêteurs d'évaluer le bénéfice qui aurait été réalisé par l'intéressé à la somme de 51 982 euros, cette évaluation ne prenant pas en compte les paiements reçus en espèces et non identifiables, qu'il est établi que M. E..., dont les ressources déclarées s'élevaient, pour l'année 2016, à 23 948 euros, avait un fort train de vie durant la période de référence et qu'il en résulte que la saisie est proportionnée à la gravité des infractions commises ainsi qu'à la situation personnelle du mis en cause ;

Attendu qu'en statuant ainsi, la chambre de l'instruction, qui a relevé les indices et présomptions laissant soupçonner que M. E... a commis le délit de travail dissimulé objet de l'enquête et a prononcé sur le caractère proportionné de la saisie de l'aéronef, instrument du délit de travail dissimulé, au regard de la gravité des faits et de la situation personnelle de l'intéressé, sans être tenue de s'assurer, en soi, que la valeur vénale du bien au jour de la saisie n'excédait pas le produit de l'infraction, a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen, inopérant en sa première branche comme portant sur des motifs surabondants de l'arrêt attaqué et irrecevable en sa troisième branche, en ce que le demandeur est sans qualité pour invoquer la bonne foi du trustee, ne saurait être accueilli ;

Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE le pourvoi ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le vingt novembre deux mille dix-neuf ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre.

Décision attaquée : Chambre de l'instruction de la cour d'appel de Basse-Terre du 25 octobre 2018

Cour de cassation

(Chambre sociale)

Arrêt du 20 novembre 2019

Air France c/ M. G...

PILOTE DE LIGNE. ACCIDENT DU TRAVAIL. CODES DU TRANSPORT ET DE L'AVIATION CIVILE. CONSEIL MEDICAL DE L'AVIATION CIVILE. INAPTITUDE. LICENCIEMENT. NON-RESPECT DU CODE DU TRAVAIL. ORDRE PUBLIC. RESILIATION AU TORT DE

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Vu la connexité, joint les pourvois n° R 18-10.413 et C 18-10.401 ;

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 9 novembre 2017), que M. G..., engagé le 18 décembre 1999 et exerçant en dernier lieu les fonctions de pilote de ligne, a été victime d'un accident du travail le 18 mai 2008 ; qu'après consolidation et reprise de ses fonctions, il a été en arrêt maladie de février 2011 au 23 avril 2011 ; que le conseil médical de l'aviation civile (CMAC) a déclaré le salarié inapte définitivement à exercer sa profession de navigant par décision du 27 juillet 2011 ; que le salarié a été licencié le 23 janvier 2012 ; qu'il avait saisi le 20 janvier précédent la juridiction prud'homale d'une demande de résiliation judiciaire de son contrat de travail aux torts de l'employeur ;

Sur le premier moyen du pourvoi n° R 18-10.413 :

Attendu que l'employeur fait grief à l'arrêt de prononcer la résiliation judiciaire du contrat de travail à ses torts à la date du 23 janvier 2012, de dire que cette résiliation produit les effets d'un licenciement nul et de le condamner à verser au salarié des dommages-intérêts à ce titre alors, selon le moyen :

1°/ que les lois spéciales dérogent aux lois générales ; que selon les articles R. 4624-22 et R. 4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, qui s'appliquent en principe à tous les salariés, l'examen médical de reprise a pour objet d'apprécier l'aptitude médicale du salarié à reprendre son ancien emploi et sauf dans le cas où le maintien du salarié à son poste de travail entraîne un danger immédiat pour sa santé ou sa sécurité ou celles des tiers, le médecin du travail ne peut constater l'inaptitude médicale du salarié à son poste de travail qu'après avoir réalisé deux examens espacés de deux semaines ; que ces deux articles du code du travail prévoient donc des règles à respecter s'agissant de l'inaptitude du salarié à occuper son précédent emploi ; qu'aux termes de l'article L. 6511-4 du code des transports, les conditions d'aptitude médicale du personnel navigant technique, c'est-à-dire des pilotes sont attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire ; que l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur, précise quant à lui, que le conseil médical de l'aéronautique civile se prononce sur le caractère définitif des inaptitudes déclarées lors des renouvellements d'aptitude par les différents centres d'expertise de médecine aéronautique à l'égard des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique, c'est-à-dire des pilotes ; qu'enfin, l'article L. 6521-6 du code des transports énonce que « le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le présent titre » ; que ces dispositions spéciales issues du code des

transports et du code de l'aviation civile qui prévoient des règles spécifiques pour les pilotes s'agissant du constat de leur aptitude ou de leur inaptitude définitive à occuper leur métier de pilote (compétence exclusive du CMAC) dérogent à la loi générale prévue par le code du travail en matière d'inaptitude définitive des salariés à occuper leur ancien emploi (compétence du médecin du travail) ; que ces règles particulières doivent donc exclusivement s'appliquer ; qu'en jugeant que la résiliation judiciaire du contrat de travail produisait les effets d'un licenciement nul aux motifs que les dispositions du code de l'aviation civile et du code des transports en matière d'inaptitude ne dérogeaient pas aux dispositions du code du travail et n'exonéraient pas la société Air France de son obligation de respecter les dispositions impératives de l'article R. 4624-31 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles R. 4624-22 et R. 4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, les articles L. 6511-4 et L. 6521-6 du code des transports et l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur ;

2°/ qu'aux termes des articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique, un pilote déclaré inapte définitivement à exercer son métier par le conseil médical de l'aéronautique civile peut être reclassé dans un emploi au sol ; qu'aux termes de l'article 3.1 de la convention collective PNC intitulé « reclassement au sol au sein de l'entreprise ou reconversion externe » après inaptitude définitive déclarée par le CMAC » applicable, le reclassement au sol peut intervenir à la suite de l'avis du médecin du travail relatif à l'aptitude du salarié navigant à occuper un emploi au sol ; que ces dispositions conventionnelles qui prévoient seulement la possibilité d'un reclassement au sol du pilote inapte et l'intervention du médecin du travail pour déterminer l'aptitude du salarié à occuper un emploi au sol ne rendent pas applicables au pilote dont l'inaptitude définitive à piloter relève de la compétence exclusive du conseil médical de l'aéronautique civile les dispositions générales du code du travail relatives au constat de l'inaptitude des salariés à exercer leur ancien emploi par le médecin du travail ; qu'en décidant que les articles R. 4624-22 et R. 4624-31 du code du travail devaient s'appliquer aux motifs que la société Air France avait l'obligation conventionnelle de mettre en œuvre une procédure de reclassement au sol pour le pilote inapte, bien que la procédure conventionnelle de reclassement dans un emploi au sol du pilote inapte n'imposait nullement à l'employeur de respecter les articles R. 4624-22 et R. 4624-31 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles R. 4624-22 et R. 4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, les articles L. 6511-4 et L. 6521-6 du code des transports et l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur, ensemble les articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique et l'article 3.1 de la convention d'entreprise du personnel navigant commercial ;

Mais attendu que la cour d'appel a exactement décidé que les dispositions spéciales du code de l'aviation civile et du code des transports prévoyant la compétence du CMAC pour se prononcer sur le caractère définitif des inaptitudes des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique n'ont pas le même objet que les dispositions d'ordre public du code du travail ; que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen du pourvoi n° R 18-10.413 :

Attendu que l'employeur fait grief à l'arrêt de le condamner à payer au salarié une somme à titre de rappel de salaire pour la période du 27 juillet 2011 au 24 janvier 2012 alors, selon le moyen :

1°/ que les lois spéciales dérogent aux lois générales ; qu'aux termes de l'article L. 1226-11 du code du travail, qui en principe s'applique à tous les salariés, lorsque, à l'issue d'un délai d'un mois à compter de la date de l'examen médical de reprise du travail, le salarié déclaré inapte par le médecin du travail n'est pas reclassé dans l'entreprise ou s'il n'est pas licencié, l'employeur lui verse, dès l'expiration de ce délai, le salaire correspondant à l'emploi que celui-ci occupait avant la suspension de son contrat de travail ; que cependant, selon l'article L. 6526-1 du code des transports, en cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un pilote en cours d'exécution du contrat, l'employeur lui assure jusqu'à la reprise de ses fonctions ou jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L. 6511-4 du même code (commission médicale saisie en cas de recours contre la décision médicale d'inaptitude du pilote à exercer ses fonctions prise par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative), son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants et la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période ; que selon l'article L. 6526-2 du code des transports, en cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies imputables au service, le pilote perçoit jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L. 6511-4 son salaire pendant les six premiers mois d'incapacité et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité ; que l'article L. 6521-6 du code des transports énonce que « le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le présent titre » ; que les dispositions spéciales du code des transports qui dérogent aux règles générales prévues par le code du travail en matière de garanties salariales d'un pilote déclaré inapte à exercer ses fonctions, doivent seules être appliquées ; qu'en faisant application des dispositions de l'article L. 1226-11 du code du travail, non applicables, pour condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents, la cour d'appel a violé l'article L. 1226-11 du code du travail et les articles L. 6526-1, L. 6526-2 et L. 6521-6 du code des transports ;

2°/ que si les articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique prévoient la possibilité pour un pilote déclaré inapte définitivement par le conseil médical de l'aéronautique civile à exercer ses fonctions de pilote d'être reclassé dans un emploi au sol, ces dispositions conventionnelles ne prévoient pas le versement d'un salaire au profit du pilote non reclassé ni licencié un mois après le constat de son inaptitude jusqu'au prononcé de son licenciement ; qu'en jugeant que la mise en œuvre conventionnelle d'une procédure de reclassement au sol du pilote rendait applicable l'article L. 1226-11 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles 1 et 2 et du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique application au sein de la société Air France, ensemble l'article L. 1226-11 du code du travail et les articles L. 6526-1, L. 6526-2 et L. 6521-6 du code des transports ;

3°/ qu'à supposer même que l'article L. 1226-11 du code du travail soit applicable, la cour d'appel ne pouvait pas condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents à compter du 27 juillet 2011, date de l'examen médical par le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) au terme duquel le salarié a été déclaré inapte à exercer ses fonctions de pilote, jusqu'à son licenciement du 23 janvier 2012 ; que la cour d'appel pouvait seulement condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire à compter du 27 août 2011 à l'issue du délai

d'un mois ayant couru à compter de cet examen médical ; qu'en condamnant la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents pour la période du 27 juillet 2011 au 24 janvier 2012, la cour d'appel a violé l'article L. 1226-11 du code du travail ;

Mais attendu que les dispositions des articles L. 6526-1, L. 6526-2 et L. 6521-6 du code des transports n'excluent pas l'application des dispositions d'ordre public de l'article L. 1226-11 du code du travail ; que le moyen, nouveau et mélangé de fait et de droit en sa troisième branche, n'est pas fondé pour le surplus ;

Et attendu qu'il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur les premier et second moyens du pourvoi n° C 18-10.401 et le troisième moyen du pourvoi n° R 18-10.413 ci-après annexés qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

PAR CES MOTIFS

REJETTE les pourvois ;

Laisse à chaque partie la charge de ses propres dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé par le président en son audience publique du vingt novembre deux mille dix-neuf.

MOYENS ANNEXES au présent arrêt

Moyens produits au pourvoi n° R 18-10.413 par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la société Air France.

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué ;

D'AVOIR prononcé la résiliation judiciaire du contrat de travail aux torts de l'employeur à la date du 23 janvier 2012, dit que cette résiliation produisait les effets d'un licenciement nul et condamner la société Air France à verser au salarié la somme de 300 000 euros à titre de dommages et intérêts ;

AUX MOTIFS QU'« aux termes des articles 1184 et 1224 nouveau du code civil, la condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques, pour le cas où l'une des deux parties ne satisfera pas à son engagement. Dans ce cas, le contrat n'est pas résolu de plein droit. La partie envers laquelle l'engagement n'a pas été exécuté, a le choix ou de forcer l'autre à l'exécution de la convention lorsqu'elle est possible, ou d'en demander la résolution avec dommages et intérêts. La résolution doit être demandée en justice, et il peut être accordé au défendeur un délai selon les circonstances. En application de ces textes, le contrat de travail peut être résilié aux torts de l'employeur en cas de manquement suffisamment grave de sa part qui empêche la poursuite du contrat de travail. La résiliation judiciaire du contrat de travail aux torts de l'employeur produit les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse ou nul. Elle prend effet au jour de la décision qui la prononce. Lorsqu'un salarié demande la résiliation judiciaire de son contrat de travail en raison de faits qu'il reproche à son employeur, tout en continuant à travailler à son service, et que ce dernier le licencie ultérieurement pour d'autres faits survenus au cours de la poursuite du contrat, le juge doit d'abord rechercher si la demande de résiliation du contrat était justifiée. C'est seulement dans le cas contraire qu'il doit se prononcer sur le licenciement notifié par

l'employeur. Lorsque le salarié n'est plus au service de son employeur au jour où il est statué sur la demande de résiliation judiciaire, cette dernière prend effet, si le juge la prononce, au jour du licenciement. En l'espèce, M. G... a saisi le conseil de prud'hommes de Bayonne le 20 janvier 2012 et a été licencié par lettre recommandée avec avis de réception du 23 janvier 2012, reçue le 24. Sa demande en résiliation judiciaire de son contrat de travail est donc antérieure au licenciement et, en application des principes rappelés ci-dessus, doit être examinée en premier lieu. À l'appui de sa demande en résiliation judiciaire du contrat de travail, M. G... rappelle que l'article R.4624-22 du code du travail, dans sa rédaction antérieure à la loi 2016-1908 du 27 décembre 2016, prévoit que le salarié bénéficie d'un examen de reprise du travail par le médecin du travail après, entre autres, une absence d'au moins trente jours pour cause d'accident du travail, de maladie ou d'accident non professionnel et que l'article R.4624-31 du même code, également dans sa rédaction antérieure à la loi 2016-1908 du 27 décembre 2016, dispose que le médecin du travail ne peut constater l'inaptitude médicale du salarié à son poste de travail que s'il a réalisé, notamment, deux examens médicaux de l'intéressé espacés de deux semaines, accompagnés, le cas échéant des examens complémentaires, un avis d'inaptitude ne pouvant être délivré à l'issue d'un seul examen qu'en cas de danger immédiat. Il invoque également les dispositions de l'article L. 1226-11 selon lesquelles, lorsque, à l'issue d'un délai d'un mois à compter de la date de l'examen médical de reprise du travail, le salarié déclaré inapte n'est pas reclassé dans l'entreprise ou s'il n'est pas licencié, l'employeur lui verse, dès l'expiration de ce délai, le salaire correspondant à l'emploi que celui-ci occupait avant la suspension de son contrat de travail. Il soutient, dès lors, que la SA Air France a gravement manqué à ses obligations en ce qu'elle n'a pas organisé de seconde visite de reprise après la première visite du 6 mai 2011 ayant conclu à son inaptitude sans référence à un danger immédiat, qu'elle a suspendu le paiement de ses salaires, et qu'elle a formulé une proposition de reclassement en l'absence de seconde visite médicale de reprise. Il ajoute que la résiliation judiciaire du contrat de travail devra produire les effets d'un licenciement nul en raison du caractère discriminatoire de la rupture du contrat de travail, à tout le moins ceux d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse. La SA Air France réplique que la décision d'inaptitude du CMAC est une décision administrative ayant pour effet d'interdire au navigant d'exercer ses fonctions. Elle en déduit qu'une telle décision emporte rupture immédiate du contrat de travail qui doit s'analyser non en un licenciement imputable à l'employeur mais en une résiliation de plein droit du contrat de travail résultant du "fait du prince" qui, par conséquent, n'ouvre droit ni à indemnité, ni à reclassement, comme reconnu par la jurisprudence. Elle estime ainsi qu'elle n'avait pas à suivre le droit commun du travail en matière de procédure d'inaptitude d'origine professionnelle qui est inapplicable au cas particulier de l'inaptitude à la profession réglementée de navigant prononcée par la CMAC qui est régie par les règles particulières. Elle soutient, en conséquence, qu'une seconde visite médicale ne s'imposait pas, dès lors que la médecine du travail n'a pas à se prononcer sur la reprise de son emploi d'un salarié qui n'est plus Personnel Navigant et qui ne pourra plus le redevenir, qu'il n'existe pas d'emploi comparable à celui de Personnel Navigant qui n'exige pas l'obtention d'une licence, et que l'obligation de consulter les délégués du personnel ne peut concerner une inaptitude prononcée par le CMAC et non par le médecin du travail. Elle précise avoir licencié M. G... uniquement en application des dispositions protectrices plus favorables de la Convention d'entreprise du personnel

navigant technique qui prévoient, en cas d'inaptitude prononcée par la CMAC, la possibilité d'un reclassement au sol et, en cas de refus de l'intéressé, le versement d'indemnités de licenciement (209 712,73 € dans le cas de M. G...). Elle fait également valoir qu'en application de l'article L.6526 du code des transports, l'inaptitude définitive prononcée par la CMAC entraîne la fin du versement de la rémunération du salarié. Elle conclut ainsi au respect de l'ensemble des dispositions légales et conventionnelles applicables à M. G... en matière de visite médicale, d'inaptitude, de reclassement et de versement de salaire. Cela étant, les dispositions spéciales du code de l'aviation civile et du code des transports ne font pas nécessairement obstacle aux dispositions du code du travail. Le principe rappelé ci-dessus s'applique d'autant plus que la décision d'inaptitude du CMAC, contrairement à ce qu'affirme la SA Air France, n'emporte pas rupture immédiate du contrat de travail du salarié concerné. En effet, au-delà du débat sur l'application du « fait du prince » aux relations de travail et sur l'existence éventuelle d'un mode autonome de rupture non prévu par le code du travail, la Convention d'Entreprise du Personnel Navigant Technique impose en son chapitre à la SA Air France, en cas d'inaptitude d'un navigant prononcée par le CMAC, de mettre en œuvre une procédure de reclassement au sol du salarié concerné, et de ne prononcer le licenciement qu'en cas d'échec de celle-ci. Or, M.G... ayant été en congé maladie durant plus d'un mois, son reclassement au sol ne pouvait se faire que dans le cadre d'une reprise du travail soumise à la condition d'une visite médicale préalable prévue par l'article R.4624-22 du code du travail et, en cas de déclaration d'inaptitude, à la condition d'un second examen imposé par l'article R.4624-31 du même code. La décision d'inaptitude du CMAC qui ne concerne que l'affectation du salarié sur un poste de navigant est sans influence sur ce principe. Ainsi, les dispositions du code de l'aviation civile et du code des transports ne dérogent pas aux articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail et n'exonéraient pas la SA Air France d'organiser une seconde visite médicale de reprise après l'avis d'inaptitude du 6 mai 2011 émis lors de la première visite. Sauf danger immédiat, la carence de l'employeur à faire pratiquer le second examen médical prévu par l'article L.4624-31 après un premier avis d'inaptitude constitue une faute constitutive d'un manquement grave de celui-ci dans ses obligations contractuelles, plus particulièrement son obligation de résultat de sécurité à l'égard de son salarié, qui justifie la résiliation du contrat de travail à ses torts exclusifs. En l'espèce, il est constant que la SA Air France n'a pas organisé de seconde visite médicale après l'examen de reprise de M. G... du 6 mai 2011 ayant conclu à l'inaptitude du salarié, la société s'estimant à tort déchargée de cette obligation. La visite médicale prévue le 3 janvier 2012 ne peut être considérée comme une seconde visite de reprise car elle était uniquement destinée à vérifier la compatibilité de l'emploi offert en reclassement à M. G... avec l'état de santé du salarié. Ainsi, au vu des principes rappelés ci-dessus, la carence de la SA Air France à organiser une seconde visite médicale de reprise après un premier avis d'inaptitude du salarié suffit à elle seule à prononcer la résiliation judiciaire du contrat de travail de M. G... aux torts de la société. Il résulte de l'application combinée des articles L.1132-1 du code du travail prohibant les discriminations fondées, entre autres, sur l'état de santé et R.4624-31 du même code, que la rupture du contrat de travail d'un salarié déclaré inapte à son poste à l'issue d'une seule visite médicale de reprise est nulle. La résiliation judiciaire du contrat de travail de M. G... produit donc les effets d'un licenciement nul. Pour autant, cette circonstance ne déroge pas au principe selon lequel, lorsque le salarié n'est plus au service de

l'employeur au moment où la juridiction prud'homale statue, la résiliation judiciaire du contrat de travail prend effet à la date du licenciement, soit en l'espèce, le 23 janvier 2012. Selon le bilan social individuel de M. G... portant sur l'année 2010, la rémunération de ce dernier, OPL 1ère classe 9ème échelon à cette date, était constituée d'un salaire fixe mensuel de 2 744 €, d'une prime de vol individualisée de 101,72 € et d'un minimum garanti de 8 707 € pour un salaire brut mensuel moyen à temps complet de 12 405 € "au minimum garanti" et de 14 881 € "à la norme travail". M. G... est passé au 10ème échelon en octobre 2011 ce qui a porté son salaire fixe mensuel de 2 744 € à 2 934,60 €. Le salaire de référence à retenir est donc de 15 071,60 €. En cas de nullité de la rupture du contrat de travail, le salarié a droit, à défaut de réintégration dans l'entreprise, à une indemnité réparant l'intégralité du préjudice résultant du caractère illicite du licenciement qui ne peut être inférieure à celle prévue par l'article L. 1235-3 du code du travail. À la date de la rupture, M. G... avait 55 ans et bénéficiait d'une ancienneté de 22 ans et 4 mois au sein de l'entreprise. Il indique qu'il n'a pas pu retrouver d'emploi et qu'il a monté un atelier aéronautique au lycée Villa Pia de Bayonne pendant 2 ans de 2013 à 2015 après avoir passé le CAEA (Certificat d'aptitude à l'Enseignement Aéronautique) à Bordeaux pour lequel il a été rémunéré en « H.S.E (heures supplémentaires effectives) » par l'éducation nationale la 2ème année, après une année de bénévolat à hauteur de 50 heures de cours de septembre à mai, au taux horaire de 37,36 euros €. Au vu de ces éléments, il convient d'octroyer à M. G... la somme de 300 000 € à titre de dommages-intérêts pour licenciement nul ».

ALORS QUE les lois spéciales dérogent aux lois générales ; que selon les articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, qui s'appliquent en principe à tous les salariés, l'examen médical de reprise a pour objet d'apprécier l'aptitude médicale du salarié à reprendre son ancien emploi et sauf dans le cas où le maintien du salarié à son poste de travail entraîne un danger immédiat pour sa santé ou sa sécurité ou celles des tiers, le médecin du travail ne peut constater l'inaptitude médicale du salarié à son poste de travail qu'après avoir réalisé deux examens espacés de deux semaines ; que ces deux articles du code du travail prévoient donc des règles à respecter s'agissant de l'inaptitude du salarié à occuper son précédent emploi ; qu'aux termes de l'article L.6511-4 du code des transports, les conditions d'aptitude médicale du personnel navigant technique, c'est-à-dire des pilotes sont attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire ; que l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur, précise quant à lui, que le conseil médical de l'aéronautique civile se prononce sur le caractère définitif des inaptitudes déclarées lors des renouvellements d'aptitude par les différents centres d'expertise de médecine aéronautique à l'égard des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique, c'est-à-dire des pilotes ; qu'enfin, l'article L.6521-6 du code des transports énonce que « le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le présent titre » ; que ces dispositions spéciales issues du code des transports et du code de l'aviation civile qui prévoient des règles spécifiques pour les pilotes s'agissant du constat de leur aptitude ou de leur inaptitude définitive à occuper leur métier de pilote (compétence exclusive du CMAC) dérogent à la loi générale prévue par le code du travail en matière d'inaptitude définitive des salariés à occuper leur ancien emploi (compétence du médecin du travail) ; que ces règles particulières doivent donc exclusivement s'appliquer ; qu'en jugeant que la

résiliation judiciaire du contrat de travail produisait les effets d'un licenciement nul aux motifs que les dispositions du code de l'aviation civile et du code des transports en matière d'aptitude ne dérogeaient pas aux dispositions du code du travail et n'exonéraient pas la société Air France de son obligation de respecter les dispositions impératives de l'article R.4624-31 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, les articles L.6511-4 et L.6521-6 du code des transports et l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur.

ET ALORS, en toute hypothèse, QU'aux termes des articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique, un pilote déclaré inapte définitivement à exercer son métier par le conseil médical de l'aéronautique civile peut être reclassé dans un emploi au sol ; qu'aux termes de l'article 3.1 de la convention collective PNC intitulé « reclassement au sol au sein de l'entreprise ou reconversion externe » après « inaptitude définitive déclarée par le CMAC » applicable, le reclassement au sol peut intervenir à la suite de l'avis du médecin du travail relatif à l'aptitude du salarié navigant à occuper un emploi au sol ; que ces dispositions conventionnelles qui prévoient seulement la possibilité d'un reclassement au sol du pilote inapte et l'intervention du médecin du travail pour déterminer l'aptitude du salarié à occuper un emploi au sol ne rendent pas applicables au pilote dont l'inaptitude définitive à piloter relève de la compétence exclusive du conseil médical de l'aéronautique civile les dispositions générales du code du travail relatives au constat de l'inaptitude des salariés à exercer leur ancien emploi par le médecin du travail ; qu'en décidant que les articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail devaient s'appliquer aux motifs que la société Air France avait l'obligation conventionnelle de mettre en œuvre une procédure de reclassement au sol pour le pilote inapte, bien que la procédure conventionnelle de reclassement dans un emploi au sol du pilote inapte n'imposait nullement à l'employeur de respecter les articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles R.4624-22 et R.4624-31 du code du travail dans leur rédaction en vigueur, les articles L.6511-4 et L.6521-6 du code des transports et l'article D 424-2 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction en vigueur, ensemble les articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique et l'article 3.1 de la convention d'entreprise du personnel navigant commercial.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué ;

D'AVOIR condamné la société Air France à verser à M. G... les sommes de 89 457,20 euros à titre de rappel de salaire pour la période du 27 juillet 2011 au 24 janvier 2012 soit après déduction de la somme allouée en première instance, un solde de 31 512,71 euros et de 10 619,28 euros au titre des congés payés afférents soit après déduction de la somme allouée en première instance, un solde de 4 824,84 euros ;

AUX MOTIFS PROPRES QUE « M. G... invoque les dispositions de l'article L. 1226-11 du code du travail selon lesquelles lorsque, à l'issue d'un délai d'un mois à compter de la date de l'examen médical de reprise du travail, le salarié déclaré inapte n'est pas reclassé dans l'entreprise ou s'il n'est pas licencié, l'employeur lui verse, dès l'expiration de ce délai, le salaire correspondant à l'emploi que celui-ci occupait avant la suspension de son contrat de travail. Il rappelle que la SA Air France n'a pas organisé la seconde visite de reprise et qu'elle aurait dû en application de ce texte reprendre le paiement de son salaire à l'expiration du délai d'un mois. La SA Air France se réfère à

l'article L.6526-1 du code des transports qui prévoit qu'en cas d'incapacité de travail, résultant de blessures ou de maladies non imputables au service, d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'employeur lui assure jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L. 6511-4, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite : 1° Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants ; 2° La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période. Elle invoque également l'article L.6526-2 du même code, selon lequel, en cas d'incapacité résultant d'un accident du travail, d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par la commission mentionnée à l'article L. 6511-4, l'intéressé perçoit, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à la décision de cette commission, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite, son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité. Elle déduit de ces deux textes que M. G... ne peut être rémunéré après la décision du CMAC l'ayant déclaré inapte. Cela étant, l'obligation faite à la SA Air France par la Convention d'Entreprise du Personnel Navigant Technique de mettre en œuvre une procédure de reclassement au sol du personnel navigant déclaré inapte par le CMAC et de ne procéder au licenciement du salarié qu'en cas d'échec rend applicable les dispositions de l'article L. 1226-11 du code du travail lorsque l'inaptitude prononcée par le CMAC s'accompagne d'un avis d'inaptitude rendu par le médecin du travail. Ainsi, sur la base d'un salaire de référence mensuel brut de 15 071,60 €, la SA Air France sera condamnée à verser à M. G... un rappel de salaire de 89 457,20 € pour la période du 27 juillet 2011 au 24 janvier 2012, soit après déduction de la somme allouée en première instance, un solde de 31 512,71 €. Le calcul des congés payés afférents ne sera pas fait sur la base du 1/10 mais selon les dispositions plus favorables de la convention d'entreprise telles qu'appliquées par la SA Air France sur les bulletins de paie par l'affectation d'un taux journalier de 442,47 €. Il revient donc à M. G... à ce titre une somme de 10 619,28 €, pour un solde de 4 824,84 € après déduction de la somme allouée en première instance ».

ET AUX MOTIFS éventuellement adoptés QUE « les parties ne contestent pas que Monsieur Q... G... n'a manifestement pas été rémunéré du 27 juillet 2011 au 23 janvier 2012, date de la notification de son licenciement ; que le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) qui est un organisme indépendant de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), a notifié le 28 juillet 2011, l'inaptitude physique définitive de Monsieur Q... G... pour exercer un emploi de navigant, (cf. la pièce n° 4 de la partie demanderesse); que le CMAC a reconnu l'imputabilité au service aérien de l'arrêt maladie de Monsieur Q... G... sur la période de février au 23 avril 2011, (cf. la pièce n°10 de la partie demanderesse) ; que la SA société Air France ne conteste pas dans sa plaidoirie et dans ses conclusions que l'arrêt maladie résulte d'une rechute de l'état de santé du requérant, liée à l'accident du travail survenu le 18 mai 2008 ; que la SA société Air France a notifié le 19 août 2011, à Monsieur Q... G... sa décision de le placer « en situation d'attente non rémunérée », à compter du 27 juillet 2011, date de la déclaration d'inaptitude physique définitive à un emploi de navigant par le CMAC, (cf. la pièce N° 5 de la partie demanderesse); que la SA société Air France invoque dans sa plaidoirie et dans ses conclusions, pour justifier la privation de salaire de Monsieur Q... G..., la conséquence juridique de sa perte de licence de vol prononcée par un organisme

extérieur de puissance publique et qui rend impossible la poursuite de la prestation de travail comme navigant. Elle considère cette impossibilité à exercer sa prestation d'officier pilote de ligne, qui s'impose à la société Air France par la décision du CMAC, comme un cas de force majeure. Elle qualifie dès lors, juridiquement la conséquence de la perte de licence comme une résiliation de plein droit du contrat de travail du « fait du prince » ; que dans son arrêt n° 00-42.370 du 7 mai 2002, la chambre sociale de la Cour de Cassation définit « le fait du prince en matière de rupture de contrat de travail comme une intervention ou un acte de l'administration imprévisible ayant pour effet de rendre impossible pour l'un ou l'autre contractant l'exécution du contrat de travail, puisque réunissant les conditions de la force majeure. Le retrait d'agrément, qui s'imposait à l'employeur de congédier sans délai le salarié, constitue un cas de force majeure privatif des indemnités de rupture » ; Le Conseil relève que la jurisprudence citée par la société Air France au soutien, de son raisonnement, se rapporte au retrait d'une habilitation administrative à un croupier de casino pour exercer dans un casino municipal et non pas à une inaptitude physique d'origine médicale pour exercer un emploi donné et consécutive d'un accident de travail. Le Conseil juge que ce moyen jurisprudentiel est inopérant ; qu'au soutien de son argument du fait du prince, la SA société Air France cite dans sa plaidoirie et dans ses conclusions l'article L. 6526-2 du code des transports qui formule : « En cas d'incapacité résultant d'un accident du travail, d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par la commission mentionnée à l'article L. 6511-4, l'intéressé perçoit, jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant, ou jusqu'à la décision de cette commission, ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite, son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité. Ce dernier étant proche de l'article L.424-2 du code de l'aviation civile aux dires de la société Air France. Le conseil constate que si l'article L. 424-2 du code de l'aviation civile n'impose pas le maintien du salaire après la décision du CMAC, il n'interdit pas formellement sous peine de sanction pénale, le versement du salaire. De plus, que l'article 1.2.1 a) du chapitre 7 de la convention d'Entreprise du PNT intitulé « Situations permettant le reclassement au sol » stipule : « Le reclassement au sol, dans les conditions définies à l'article 1.2.2., est offert de droit aux officiers navigants ayant perdu leur licence, avant l'âge d'ouverture du droit à la retraite tel que défini par les dispositions en vigueur du code de l'aviation civile pour inaptitude physique définitive résultant d'un accident ou d'une maladie reconnue imputable au service par le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile ; toutefois, les intéressés peuvent refuser le principe du reclassement et opter pour le régime d'indemnisation prévu dans cette même convention » ; que l'article 2.2.2. du chapitre 7 de la convention d'entreprise du PNT intitulé « Licenciement pour inaptitude physique définitive » stipule dans son alinéa 2.2.2.1 sur les « Conditions générales » : « Le licenciement peut être prononcé pour inaptitude physique définitive à l'exercice de la profession de navigant. Conformément aux dispositions de l'article 1.2.1, si l'intéressé n'a pas demandé à être reclassé au sol ou refuse le reclassement ou si un reclassement ne peut lui être proposé, il est licencié ... » ; Le Conseil relève à la lecture de ces deux articles que la déclaration d'inaptitude physique définitive, ne conduit pas automatiquement à la rupture du contrat de travail du personnel navigant concerné, puisque la Convention d'Entreprise du PNT prévoit une option de reclassement à un emploi au sol. En outre, que l'article L.1226-11 du code du travail dispose : « lorsque, à l'issue d'un délai d'un mois à compter de la date de

l'examen médical de reprise du travail, le salarié déclaré inapte n'est pas reclassé dans l'entreprise ou s'il n'est pas licencié, l'employeur lui verse, dès l'expiration de ce délai, le salaire correspondant à l'emploi que celui-ci occupait avant la suspension de son contrat de travail. Ces dispositions s'appliquent également en cas d'inaptitude à tout emploi dans l'entreprise constatée par le médecin du travail." Le Conseil fait remarquer que le code du travail ne considère pas l'inaptitude physique à un emploi qui doit être aussi impérativement déclaré et extérieur, et en l'occurrence la médecine du travail, comme constitutive d'un cas de force majeure rompant le contrat de travail pour fait du prince. Le Conseil fait également remarquer que l'inaptitude définitive de Monsieur Q... G... est la conséquence de son accident de travail survenu lors l'exercice de sa mission et causé par la chute de la cabine d'un simulateur de vol qui appartient à la SA société Air France. Celle-ci devait en principe légalement veiller à la maintenance et à la sécurité de la cabine pour son personnel. La société Air France portant un certain niveau de responsabilité sur la situation à l'origine de l'inaptitude définitive comme navigant du requérant, le Conseil juge qu'elle ne saurait alors se retrancher derrière la décision du CMAC pour assimiler la situation à un cas de force majeure et priver du fait du prince, le salarié de sa rémunération ; que le personnel navigant technique déclaré inapte à un emploi en vol par le CMAC et n'ayant pas choisi d'être reclassé au sol et dès lors licencié, se voit verser une indemnité compensatrice d'un préavis qu'il ne peut pas exécuter; Le Conseil ne comprend pas dans le prolongement du raisonnement de la société Air France pour quelle raison, le fait du prince ne s'appliquerait pas également pour l'indemnisation du préavis ; que dans sa plaidoirie et dans ses conclusions, la SA société Air France n'a pas montré l'énoncé d'un article du code de l'aviation civile ou du code du transport ou de la convention d'entreprise du personnel navigant technique, stipulant explicitement que les dispositions de l'article L. 1226-11 du code du travail ne s'appliqueraient pas au personnel navigant de la SA société Air France ; que la SA société Air France ne produit aucun moyen de droit dérogeant au principe d'ordre public, du versement d'un salaire en contrepartie de l'existence ou du maintien d'une relation contractuelle de travail; Le Conseil déclare que si la perte de la licence du requérant par suite de la décision par le CMAC de prononcer son inaptitude physique définitive, met nécessairement un terme à sa prestation de travail, elle n'implique pas légalement tout aussi nécessairement l'interruption de la rémunération, après l'expiration du délai d'un mois défini dans l'article L.1226-11 du code du travail; Le Conseil juge () parce qu'elle n'avait pas appliqué avec succès la procédure de reclassement de la convention d'entreprise du personnel navigant à Monsieur Q... G... à un emploi au sol, et aussi parce qu'elle ne l'avait pas licencié durant ce mois, la société Air France devait reprendre et maintenir jusqu'au licenciement effectif, le versement de sa rémunération correspondant à l'emploi d'officier pilote de ligne que Monsieur Q... G... occupait avant la suspension de son contrat de travail ».

ALORS QUE les lois spéciales dérogent aux lois générales ; qu'aux termes de l'article L.1226-11 du code du travail, qui en principe s'applique à tous les salariés, lorsque, à l'issue d'un délai d'un mois à compter de la date de l'examen médical de reprise du travail, le salarié déclaré inapte par le médecin du travail n'est pas reclassé dans l'entreprise ou s'il n'est pas licencié, l'employeur lui verse, dès l'expiration de ce délai, le salaire correspondant à l'emploi que celui-ci occupait avant la suspension de son contrat de travail ; que cependant, selon l'article L.6526-1 du code des transports, en cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service

d'un pilote en cours d'exécution du contrat, l'employeur lui assure jusqu'à la reprise de ses fonctions ou jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L.6511-4 du même code (commission médicale saisie en cas de recours contre la décision médicale d'inaptitude du pilote à exercer ses fonctions prise par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative), son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité et pendant les trois mois suivants et la moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période ; que selon l'article L.6526-2 du code des transports, en cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies imputables au service, le pilote perçoit jusqu'à la décision de la commission mentionnée à l'article L.6511-4 son salaire pendant les six premiers mois d'incapacité et la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité ; que l'article L.6521-6 du code des transports énonce que « le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve des dispositions particulières fixées par le présent titre » ; que les dispositions spéciales du code des transports qui dérogent aux règles générales prévues par le code du travail en matière de garanties salariales d'un pilote déclaré inapte à exercer ses fonctions, doivent seules être appliquées ; qu'en faisant application des dispositions de l'article L.1226-11 du code du travail, non applicables, pour condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents, la cour d'appel a violé l'article L.1226-11 du code du travail et les articles L.6526-1, L.6526-2 et L.6521-6 du code des transports.

ET ALORS QUE si les articles 1 et 2 du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique prévoient la possibilité pour un pilote déclaré inapte définitivement par le conseil médical de l'aéronautique civile à exercer ses fonctions de pilote d'être reclassé dans un emploi au sol, ces dispositions conventionnelles ne prévoient pas le versement d'un salaire au profit du pilote non reclassé ni licencié un mois après le constat de son inaptitude jusqu'au prononcé de son licenciement ; qu'en jugeant que la mise en œuvre conventionnelle d'une procédure de reclassement au sol du pilote rendait applicable l'article L.1226-11 du code du travail, la cour d'appel a violé les articles 1 et 2 et du chapitre 7 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique application au sein de la société Air France, ensemble l'article L.1226-11 du code du travail et les articles L.6526-1, L.6526-2 et L.6521-6 du code des transports.

ALORS, à titre infiniment subsidiaire, QU' à supposer même que l'article L.1226-11 du code du travail soit applicable, la cour d'appel ne pouvait pas condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents à compter du 27 juillet 2011, date de l'examen médical par le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) au terme duquel le salarié a été déclaré inapte à exercer ses fonctions de pilote, jusqu'à son licenciement du 23 janvier 2012 ; que la cour d'appel pouvait seulement condamner la société Air France au paiement d'un rappel de salaire à compter du 27 août 2011 à l'issue du délai d'un mois ayant couru à compter de cet examen médical ; qu'en condamnant la société Air France au paiement d'un rappel de salaire et de congés payés afférents pour la période du 27 juillet 2011 au 24 janvier 2012, la cour d'appel a violé l'article L.1226-11 du code du travail.

TROISIEME MOYEN DE CASSATION

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué ;

D'AVOIR condamné la société Air France à verser à M. G... la somme de 49 114 euros à

titre de reliquat de congés payés non pris ;

AUX MOTIFS QUE « M. G... indique qu'au moment de son licenciement, il bénéficiait de 111 jours de congés payés acquis et non pris, soit un reliquat de 81 jours auquel s'ajoutaient 30 jours de congés dus du 11 novembre 2011 au 31 mars 2012 mais qu'Air France ne lui a payé, au moment du solde de tout compte, qu'une indemnité compensatrice de congés payés de 5 309 6 correspondant aux congés payés sur préavis, soit 12 jours. La SA Air France réplique que l'allégation de M. G... sur un solde de congés payés d'une centaine de jours est aussi infondée qu'injustifiée. Mais, M. G... produit des demandes de congés informatiques faisant état d'un reliquat de 30 jours et de 81 jours. En conséquence, il sera fait droit à sa demande dans les conditions précisées dans le dispositif ».

ALORS QUE tout jugement doit être motivé à peine de nullité ; que pour condamner la société Air France à verser à M. G... la somme de 49 114 euros à titre de reliquat de congés payés non pris au moment de son licenciement, la cour d'appel s'est bornée à affirmer que le salarié a produit des demandes de congés informatiques faisant état d'un reliquat de 30 jours (période du 11 novembre 2011 au 31 mars 2012 qui correspond en réalité à la saison hiver) et de 81 jours ; qu'en statuant ainsi par des motifs qui ne permettent pas à la Cour de cassation d'exercer son contrôle sur les périodes visées, en tout cas, pour le reliquat de 81 jours et sur la somme allouée (modalités de calcul de la somme due), la cour d'appel a entaché sa décision d'un vice de motivation et a violé l'article 455 du code de procédure civile. Moyens produits au pourvoi n° C 18-10.401 par la SCP Lyon-Caen et Thiriez, avocat aux Conseils, pour M. G....

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir prononcé la résiliation judiciaire du contrat de travail de Monsieur G... à la date du 23 janvier 2012 et de l'avoir en conséquence débouté de ses demandes à titre de rappel de salaire du 23 avril 2012 au prononcé de la résiliation judiciaire du contrat de travail, des congés payés y afférents et des sommes versées au titre de la retraite complémentaire (PERE et article 83) ;

AUX MOTIFS QUE « La résiliation judiciaire du contrat de travail de M. G... produit [] les effets d'un licenciement nul. Pour autant, cette circonstance ne déroge pas au principe selon lequel, lorsque le salarié n'est plus au service de l'employeur au moment où la juridiction prud'homale statue, la résiliation judiciaire du contrat de travail prend effet à la date du licenciement, soit en l'espèce, le 23 janvier 2012. [] Sur les rappels de salaire pour la période postérieure au 23 avril 2012 et les congés payés afférents M. G... sollicite un rappel de salaire sur la base d'une rémunération brute mensuelle de 15 071,60 € pour la période allant de l'expiration de son préavis jusqu'à la date de l'audience, soit le 30 juin 2017, ainsi que les congés payés afférents. Mais la résiliation judiciaire du contrat de travail de M. G... prenant effet à la date du licenciement comme rappelé ci-dessus, M. G... devra être débouté de ces demandes. [] Sur la demande du paiement et de la souscription par l'employeur à la retraite complémentaire (PERE et Art. 83 CGI) M. G... sollicite le paiement des sommes dues au titre de la retraite complémentaire à laquelle il pouvait prétendre entre le licenciement et la date de résiliation judiciaire de son contrat de travail. Mais, comme justement relevé par la SA Air France, la résiliation judiciaire du contrat de travail de M. G... prenant effet à la date du licenciement, M. G... ne peut solliciter le paiement de sommes au titre de la retraite supplémentaire auxquelles il aurait pu prétendre sur la période postérieure à la rupture du contrat de travail. Il sera débouté de cette demande ».

ALORS QUE si, lorsqu'un salarié demande la résiliation de son contrat de travail en raison de faits qu'il reproche à son employeur, tout en continuant à travailler à son service et que ce dernier le licencie ultérieurement, le juge doit rechercher si la demande était justifiée et, dans l'affirmative, fixer la date de la rupture à la date d'envoi de la lettre de licenciement, il ne saurait en être de même lorsqu'il apparaît que le licenciement prononcé par l'employeur est entaché de nullité et donc, privé d'effet ; que, dans une telle hypothèse, la prise d'effet de la résiliation judiciaire du contrat de travail doit être fixée à la date de la décision judiciaire la prononçant ; qu'en l'espèce, la Cour d'appel après avoir retenu, à juste titre, que la rupture du contrat de travail d'un salarié déclaré inapte à son poste à l'issue d'une seule visite médicale de reprise était nulle, ce dont il se déduisait que le licenciement de Monsieur G..., intervenu dans de telles circonstances, était lui-même entaché de nullité, a néanmoins considéré que la résiliation judiciaire de son contrat de travail devait prendre effet à la date de son licenciement, soit le 23 janvier 2012 et non à la date de son arrêt, ainsi que le demandait Monsieur G..., et a, en conséquence, débouté le salarié de ses demandes subséquentes à titre de rappel de salaire du 23 avril 2012 au prononcé de la résiliation judiciaire du contrat de travail, de congés payés afférents et des sommes versées au titre de la retraite complémentaire ; qu'en statuant ainsi, la Cour d'appel a violé les dispositions de l'article 1184 du Code civil dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 ensemble celles des articles L. 1132-1 et R. 4624-31 du Code du travail.

SECOND MOYEN DE CASSATION

Il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir débouté Monsieur G... de sa demande de dommages et intérêts réparant l'intégralité du préjudice tant corporel que moral résultant du caractère brutal, illicite, discriminatoire et vexatoire du licenciement ;

AUX MOTIFS QUE « à l'appui de cette demande, M. G... invoque : - le caractère brutal du licenciement en ce que la lettre de convocation à l'entretien préalable a été envoyée 2 jours après la date de convocation à la visite médicale du travail du 3 janvier 2012 et 5 jours après la fin de la période de protection au titre de son statut de représentant syndical et en ce qu'il a été licencié sans qu'il n'ait été tenu aucun compte des observations formulées par lui lors de son entretien préalable de licenciement le 17 janvier 2012, notamment sur le caractère professionnel de son inaptitude et sur les obligations d'Air France qui y sont attachées, - le caractère vexatoire et discriminatoire du licenciement dont les motifs du licenciement sont volontairement abstraction du caractère professionnel de l'inaptitude, pourtant parfaitement connu par Air France, qui est intervenu après l'audience de référé devant le conseil de prud'hommes de Bayonne, condamnant Air France au paiement des salaires, et, au surplus, en violation du statut protecteur auquel l'accident du travail assorti d'une incapacité permanente de travail de 10 % lui donnait droit, - son préjudice corporel résultant de l'accident du travail du 18 mai 2008 dont il a été victime qui lui a laissé un taux d'invalidité initial de 10 %, réactualisé aujourd'hui à 15 %, - la perte de chance d'avoir pu conserver un emploi au sein d'Air France jusqu'à l'âge de la retraite en raison de l'accident, - le caractère discriminatoire du licenciement en ce qu'il a été licencié en raison de son état de santé dans le mois ayant suivi la fin de son dernier mandat de représentant syndical. Cela étant, comme justement relevé par la SA Air France, la demande en dommages-intérêts de M. G... se heurte, pour partie, à la prohibition de la double réparation d'un même préjudice en ce que l'intéressé sollicite l'indemnisation des conséquences de son licenciement qui ont déjà été réparées par l'octroi de dommages et intérêts pour

licenciement et, pour partie, aux dispositions d'ordre public régissant l'indemnisation d'un accident du travail que la juridiction prud'homale saisie d'un litige né à l'occasion d'un contrat de travail ne peut connaître. Il sera également débouté de cette demande » ;

ALORS QU'en cas de comportement fautif de l'employeur dans les circonstances de la rupture du contrat de travail, le salarié dont le licenciement est nul ou sans cause réelle et sérieuse, peut prétendre, en réparation du préjudice occasionné par ce comportement fautif, à des dommages-intérêts distincts de ceux alloués au titre de la nullité ou de l'absence de cause réelle et sérieuse de son licenciement ; qu'en conséquence, lorsqu'un salarié sollicite des dommages-intérêts en raison des circonstances de la rupture de son contrat de travail, les juges du fond sont tenus de rechercher si, comme le soutient l'intéressé, les conditions de la rupture ont été abusives ou vexatoires, peu important l'appréciation qui est faite par ailleurs du bien-fondé de cette rupture ; qu'en l'espèce, après avoir rappelé que Monsieur G... invoquait notamment, au soutien de sa demande de dommages et intérêts, le caractère brutal ainsi que le caractère vexatoire et discriminatoire de son licenciement, la Cour d'appel a débouté le salarié de sa demande à ce titre au motif que celle-ci se heurtait, pour partie, à la prohibition de la double réparation d'un même préjudice en ce que l'intéressé sollicitait l'indemnisation des conséquences de son licenciement qui avaient déjà été réparées par l'octroi de dommages et intérêts pour licenciement nul ; qu'en statuant ainsi, sans rechercher si, ainsi que le faisait valoir Monsieur G..., les circonstances de la rupture de son contrat de travail ne caractérisaient pas un comportement fautif de la société Air France justifiant l'allocation de dommages et intérêts distincts de ceux alloués au titre de la nullité de son licenciement, la Cour d'appel a violé les dispositions de l'article 1147 du Code civil dans sa rédaction antérieure à l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016.

Cour de cassation

(1^{ère} chambre civile)

Arrêt du 5 février 2020

Mme W... c/ Go Voyages & Easyjet

TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS. CIRCULATION DES PERSONNES AU SEIN DE L'UNION. DOCUMENTS DE VOYAGE OBLIGATOIRES. DROIT APPLICABLE. ACCORD EUROPEEN (OUI). DIRECTIVE (CE) DU CONSEIL ET DU PARLEMENT (NON).

ARRET DE LA COUR DE CASSATION, première chambre civile, du 5 Février 2020

1°/ Mme D... W...,

2°/ Q... S... W..., représenté par sa mère Mme W...,

domiciliés tous deux [...],

ont formé le pourvoi n° C 18-15.300 contre le jugement rendu le 14 février 2018 par le tribunal d'instance de Paris 9°, dans le litige les opposant :

1°/ à la société Go voyages, dont le siège est [...],

2°/ à la société EasyJet Airline Company Limited, dont le siège est [...],

défenderesses à la cassation.

Les demandeurs invoquent, à l'appui de leur pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Le Gall, conseiller référendaire, les observations de la SCP Rousseau et Tapie, avocat de Mme W... et de S... W..., l'avis écrit de M. Chaumont, avocat général, et l'avis oral de M. Lavigne, avocat général, après débats en l'audience publique du 7 janvier 2020 où étaient présents Mme Batut, président, Mme Le Gall, conseiller référendaire rapporteur, Mme Kamara, conseiller doyen, M. Girardet, Mmes Duval-Arnould, Teiller, MM. Avel, Mornet, conseillers, Mme Canas, M. Vitse, Mmes Dazzan, Kloda, M. Serrier, Mmes Champ, Comte, Robin-Raschel, conseillers référendaires, M. Lavigne, avocat général, et Mme Randouin, greffier de chambre, la première chambre civile de la Cour de cassation, composée, en application de l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon le jugement attaqué (tribunal d'instance de Paris 9e, 14 février 2018) et les productions, le 21 juin 2016, Mme W... a acquis, pour elle-même et son fils alors âgé de neuf ans, tous deux ressortissants français, un séjour touristique en Grèce comprenant le vol et l'hébergement, de la société Go voyages (l'agence de voyages), le vol étant assuré par la société EasyJet Airline Company Limited (le transporteur aérien).
2. Le 9 juillet 2016, ils se sont présentés au départ. Le transporteur aérien a refusé l'embarquement de l'enfant, au motif que son passeport était périmé depuis le mois de mai 2013.
3. Le 13 juin 2017, Mme W..., agissant en son nom et en celui de son fils mineur, a assigné l'agence de voyages et le transporteur aérien en indemnisation.

Examen du moyen

Sur le moyen relevé d'office

4. Après avis donné aux parties conformément à l'article 1015 du code de procédure civile, il est fait application de l'article 620, alinéa 2, du code de procédure civile.

Vu l'accord européen du 13 décembre 1957 sur le régime de la circulation des personnes entre les pays membres du Conseil de l'Europe, et la directive 2004/38/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leurs familles de circuler et de séjourner librement sur le territoire des Etats membres :

5. Selon le point 1 de l'article 1er de cet accord, les ressortissants des Parties contractantes, quel que soit le pays de leur résidence, peuvent entrer sur le territoire des autres Parties et en sortir par toutes les frontières sous le couvert de l'un des documents énumérés à l'annexe audit accord, qui fait partie intégrante de celui-ci.
6. Pour rejeter les demandes de Mme W..., le jugement retient qu'en application de la directive 2004/38/CE du 29 avril 2004, une carte d'identité ou un passeport en cours de validité est obligatoire pour se rendre et séjourner trois mois maximum sur le territoire d'un Etat membre et que ces dispositions sont applicables de droit dans chaque Etat membre.
7. En statuant ainsi, alors que l'accord du 13 décembre 1957, ratifié par la France et par

la Grèce, doit recevoir application nonobstant la directive 2004/38/CE, et que, pour la France, les documents mentionnés à l'annexe de l'accord sont le passeport national de la République française, en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans, et la carte nationale d'identité de la République française, en cours de validité, le tribunal d'instance a violé les textes susvisés.

PAR CES MOTIFS, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le moyen du pourvoi, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, le jugement rendu le 14 février 2018, entre les parties, par le tribunal judiciaire de Paris 9^e ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet jugement et les renvoie devant le tribunal judiciaire de Paris ;

Condamne la société Go voyages et la société EasyJet Airline Company Limited aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, condamne *in solidum* la société Go voyages et la société EasyJet Airline Company Limited à payer à Mme W..., tant en son nom personnel qu'en qualité de représentante légale de son fils Q... S... W..., la somme de 3 000 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite du jugement cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, première chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du cinq février deux mille vingt.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Rousseau et Tapie, avocat aux Conseils, pour Mme W... et Q... S... W....

Il est reproché au jugement attaqué d'avoir débouté Mme W... et son fils représenté par sa mère de leurs demandes indemnitaires contre l'agence de voyages Go Voyages et la Compagnie Easy Jet Airline Company Limited ;

AUX MOTIFS QUE des pièces versées aux débats, il ressortait qu'en application de la directive communautaire n°2004/38/CE, une carte d'identité ou un passeport en cours de validité était obligatoire pour se rendre et séjourner trois mois au maximum sur le territoire d'un Etat membre, ces dispositions étant de droit applicables dans chaque Etat ; que par ailleurs, seules les cartes d'identité étaient concernées par la prorogation de validité et non les passeports ; que l'argumentaire selon lequel la Grèce reconnaissait la prorogation de la durée des passeports de dix à quinze ans depuis le 1^{er} janvier 2014 et l'accord européen du 13 décembre 1957 prévoyait le droit de circulation des personnes des pays membres avec un passeport en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans devait être écarté, Q... S... W... ne respectant pas les conditions administratives du passage des frontières du pays de destination et des pays en transit ; que le refus d'embarquement était donc légitime ; que concernant l'absence d'information quant aux formalités relatives au passage des frontières, la société Go Voyages justifiait avoir apporté toute information utile à ce sujet et Mme W... avait certifié en ligne être en règle avec les autorités compétentes du pays de destination ; qu'elle était donc seule responsable du refus d'embarquement opposé le 9 juillet 2016 à son fils mineur dont le passeport était périmé depuis mai 2013 ; que Mme W... serait aussi déboutée de ses demandes d'indemnisation consécutive à un défaut d'information quant aux conditions de circulation des passagers ;

ALORS 1°) QUE selon l'annexe à l'Accord européen sur le régime de la circulation des personnes entre les pays membres du Conseil de l'Europe, tout Français peut se rendre dans un Etat membre muni d'un passeport national de la République française en cours de validité ou périmé depuis moins de cinq ans ; qu'en énonçant que seules les cartes d'identité étaient concernées par la prorogation de validité de cinq ans et non les passeports, le tribunal a violé l'article premier de l'Accord européen sur le régime de la circulation des personnes entre les pays membres du Conseil de l'Europe et son annexe ;

ALORS 2°) et subsidiairement QUE l'agence de voyages engage sa responsabilité lorsqu'elle fournit une information erronée à ses clients ; qu'à défaut d'avoir recherché, comme il y était invité, si les conditions particulières de vente de forfaits touristiques délivrées par la société Go Voyages à Mme W... ne stipulaient pas (p. 11) que l'enfant mineur pouvait voyager avec un passeport périmé depuis moins de cinq ans, information engageant sa responsabilité vis-à-vis de Mme W..., le tribunal a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 211-9 du code du tourisme ;

ALORS 3°) et subsidiairement QUE le professionnel tenu d'une particulière obligation d'information doit rapporter la preuve écrite qu'il a satisfait à son obligation ; qu'en s'étant borné à énoncer que la société Go Voyage « justifiait avoir apporté toute information » quant aux formalités relatives au passage des frontières, sans apporter de précision sur cette information prétendument délivrée, le tribunal a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1147 du code civil, devenu l'article 1231-1.

Décision attaquée : Tribunal d'instance de Paris 9^{ème}, du 14 février 2018

Cour de cassation

1^{ère} chambre civile

Arrêt du 5 février 2020

M. B... c/ Air India

TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS. MALADIE OU INDISPONIBILITE SOUDAINE DU PILOTE. ANNULATION DU VOL. INDEMNISATION FORFAITAIRE. REGLEMENT (CE) N°261/2004. CIRCONSTANCE EXTRAORDINAIRE (NON)

ARRET DE LA COUR DE CASSATION, DEUXIEME CHAMBRE CIVILE, du 5 mars 2020

La société Axa Corporate Solutions Assurances, société anonyme, dont le siège est [...], a formé le pourvoi n° F 18-26.826 contre l'arrêt rendu le 10 octobre 2018 par la cour d'appel de Grenoble (2e chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société MAIF, dont le siège est [...],

2°/ à M. D... O..., domicilié [...],

3°/ à M. H... T..., domicilié le [...],

4°/ à la caisse primaire d'assurance maladie de la Drôme, dont le siège est [...],
défendeurs à la cassation.

M. T... a formé un pourvoi incident contre le même arrêt ;

La demanderesse au pourvoi principal et le demandeur au pourvoi incident invoquent, à l'appui de leur recours, le moyen unique de cassation commun annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Bouvier, conseiller, les observations de la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat de la société Axa Corporate Solutions Assurances, de Me Le Prado, avocat de la société MAIF, de la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat de M. T..., et l'avis de Mme Nicolétis, avocat général, après débats en l'audience publique du 29 janvier 2020 où étaient présents M. Pireyre, président, Mme Bouvier, conseiller rapporteur, Mme Gelbard-Le Dauphin, conseiller doyen, et Mme Cos, greffier de chambre, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Grenoble, 10 octobre 2018), M. O..., assuré auprès de la société MAIF au titre d'un contrat "risque autre que le véhicule à moteur", a été blessé le 5 avril 2008, lors de la chute d'un parapente biplace dont il était le passager et qui était piloté par M. T..., moniteur diplômé d'Etat, assuré auprès de la société Axa Corporate Solutions Assurances (la société Axa).

2. Après une expertise amiable contradictoire réalisée le 21 avril 2009, la société Axa a adressé à M. O..., qui l'a refusée, une offre d'indemnisation d'un certain montant, puis lui a proposé le 18 juin 2010 le versement d'un acompte de 8 000 euros correspondant à la moitié de son offre précédente. Cet acompte, dont le versement avait été accepté par M. O... le 1^{er} août 2010, a été réglé le 28 novembre 2011.

3. M. O... a saisi en février 2011 un juge des référés afin d'obtenir la désignation d'un expert médical, instance radiée le 23 mars 2011, puis a assigné en mars 2014 M. T..., la société Axa et la société MAIF en indemnisation de ses préjudices, en présence de la caisse primaire d'assurance maladie de la Drôme ; M. T... et la société Axa ont invoqué la prescription extinctive de l'action, engagée plus de deux ans après la date de l'accident.

Examen des moyens

Sur le moyen unique du pourvoi principal et le moyen unique du pourvoi incident, réunis

Enoncé des moyens

4. La société Axa et M. T... font grief à l'arrêt de déclarer les demandes formées par M. O... à leur encontre recevables, et de les condamner en conséquence *in solidum* à lui payer la somme totale de 30 843 euros, outre intérêts au taux légal, sous déduction des provisions déjà versées, alors :

« 1°/ que la renonciation tacite à la prescription ne peut résulter que de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de celle-ci ; qu'en affirmant, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que la proposition de versement d'un acompte de 8 000 euros à titre d'avance sur indemnité qu'elle avait émise le 18 juin 2010 manifestait sans équivoque sa volonté de renoncer à la prescription, tout en constatant que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait joint à cette offre un protocole d'acompte stipulant que l'indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité », ce dont il résultait que cette offre s'inscrivait dans le cadre d'une simple proposition amiable de règlement du litige et ne caractérisait pas la volonté sans équivoque de l'assureur de renoncer à la prescription, la cour d'appel a violé l'article 2251 du code civil ;

2°/ qu'en retenant encore, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que cette dernière lui avait payé le 28 novembre 2011 la somme de 8 000 euros correspondant à l'avance sur indemnité qu'elle lui avait proposée le 18 juin 2010, tout en constatant que la société Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soulevé la prescription de l'action, ce qui rendait équivoque toute volonté de renoncer à cette prescription, la cour d'appel a violé derechef l'article 2251 du code civil. »

Réponse aux moyens

Vu l'article 2251 du code civil :

5. La renonciation à la prescription est expresse ou tacite. La renonciation tacite résulte de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de la prescription.

6. Pour déclarer recevables les demandes de M. O... formées contre M. T... et la société Axa, l'arrêt retient qu'en ayant, le 18 juin 2010, soit deux mois et demi après l'expiration du délai pour agir, offert à M. O..., par l'intermédiaire de son assureur, la MAIF, le versement d'un acompte de 8 000 euros à titre d'avance sur indemnité, la société Axa a manifesté sans équivoque sa volonté de renoncer à se prévaloir de la prescription, peu important à cet égard que le protocole d'acompte joint, préimprimé, contienne une mention type selon laquelle l'indemnité est allouée « sans reconnaissance de responsabilité » alors que l'application de la Convention de Varsovie entraîne une responsabilité de plein droit. Il relève, encore, que cette renonciation est confirmée par le paiement de la somme correspondante, le 28 novembre 2011, alors que la société Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soit quelques mois auparavant, soulevé la prescription de l'action, ce qui signifie qu'elle savait que celle-ci était acquise.

7. En statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser la renonciation non équivoque de la société Axa et de M. T... à se prévaloir de la prescription dès lors qu'elle avait constaté que le protocole prévoyant le règlement, à titre d'acompte, de la somme de 8 000 euros stipulait que cette indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité » et que la société Axa avait invoqué la prescription dès l'instance en référé, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 10 octobre 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Grenoble ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Lyon ;

Condamne M. O... et la société MAIF aux dépens ;

Rejette la demande formée par la société MAIF en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, condamne *in solidum* la société MAIF et M. O... à payer à la société Axa Corporate Solutions Assurances et à M. T... la somme globale de 3 000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du cinq mars deux mille vingt.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen commun produit par la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat aux Conseils, pour la société Axa Corporate Solutions Assurances, demanderesse au pourvoi principal, et pour M. T..., demandeur au pourvoi incident.

La société Axa Corporate Solutions Assurances fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir déclaré les demandes formées par M. D... O... à son encontre ainsi qu'à l'encontre de M. H... T... recevables, et de l'avoir en conséquence condamnée *in solidum* avec M. H... T... à payer à M. D... O... la somme totale de 30.843 euros, outre intérêts au taux légal, sous déduction des provisions déjà versées ;

AUX MOTIFS QUE sur les demandes dirigées contre M. T... et la SAS Axa, () sur la prescription de l'action, en application de l'article 29 de la convention de Varsovie, l'action en responsabilité se prescrit par deux ans à compter du jour où l'aéronef aurait dû arriver ce qui correspond, en l'espèce, au jour de l'accident ; qu'en l'espèce, il s'est écoulé plus de deux années entre cette date (5 avril 2008) et la saisine du juge des référés les 5 et 7 février 2011 ; qu'or, le bénéficiaire d'une prescription peut y renoncer lorsqu'elle est acquise, en application des dispositions des articles 2250 et 2251 du code civil, cette renonciation pouvant être tacite, si elle résulte de circonstances permettant d'établir sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de la prescription, supposant des actes accomplis en connaissance de cause ; qu'en l'espèce, la SA Axa a, le 18 juin 2010, soit deux mois et demi après l'expiration du délai pour agir, offert à M. O... par l'intermédiaire de la MAIF, assureur de ce dernier, le versement d'un acompte de 8.000 euros à titre d'avance sur indemnité, cet acte manifestant la volonté non équivoque de l'assureur de renoncer à se prévaloir de la prescription, étant relevé que contrairement à ce qui est soutenu, cette offre n'est pas intervenue dans le cadre de la garantie « responsabilité civile admise » puisqu'elle porte en référence « risque RC » ; que par ailleurs, il importe peu que le protocole d'acompte joint, préimprimé, contienne une mention type selon laquelle l'indemnité est allouée « sans reconnaissance de responsabilité » alors que l'application de la convention de Varsovie entraîne une responsabilité de plein droit ; qu'est tout aussi inopérante, contrairement à ce qu'a retenu le tribunal, la circonstance que cette offre aurait pris place dans le cadre de discussions engagées avant l'expiration du délai pour agir, dès lors que l'acte de l'assureur offrant le paiement le 18 juin 2010 est, quant à lui, intervenu une fois la prescription acquise, manifestant sans ambiguïté possible l'intention du bénéficiaire de la prescription de renoncer à s'en prévaloir, cette renonciation étant confirmée par le paiement de la somme correspondante intervenu le 28 novembre 2011, alors même que la SA Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011 soit quelques mois auparavant, soulevé la prescription de l'action, ce qui signifie qu'elle savait celle-ci acquise ; que le jugement sera donc infirmé en ce qu'il a jugé prescrite et par conséquent irrecevable l'action dirigée par M. O... contre la SA Axa et M. T... ;

1°) ALORS QUE la renonciation tacite à la prescription ne peut résulter que de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de celle-ci ; qu'en affirmant, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que la proposition de

versement d'un acompte de 8.000 euros à titre d'avance sur indemnité qu'elle avait émise le 18 juin 2010 manifestait sans équivoque sa volonté de renoncer à la prescription, tout en constatant que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait joint à cette offre un protocole d'acompte stipulant que l'indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité », ce dont il résultait que cette offre s'inscrivait dans le cadre d'une simple proposition amiable de règlement du litige et ne caractérisait pas la volonté sans équivoque de l'assureur de renoncer à la prescription, la cour d'appel a violé l'article 2251 du code civil ;

2°) ALORS QU'en retenant encore, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que cette dernière lui avait payé le 28 novembre 2011 la somme de 8.000 euros correspondant à l'avance sur indemnité qu'elle lui avait proposée le 18 juin 2010, tout en constatant que la société G... avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soulevé la prescription de l'action, ce qui rendait équivoque toute volonté de renoncer à cette prescription, la cour d'appel a violé derechef l'article 2251 du code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel de Grenoble, du 10 octobre 2018

Cour de cassation
(2^{ème} chambre civile)

Arrêt du 5 mars 2020

Axa Corporate c/ M. O... et autres

AVIATION GENERALE. ACCIDENT DE PARAPENTE. PASSAGER BLESSE. OFFRE D'INDEMNISATION DE L'ASSUREUR DU PILOTE. REFUS. ACTION EN RESPONSABILITE. CONDAMNATION. RENONCIATION A LA PRESCRIPTION DE L'ACTION (NON). CASSATION

ARRET DE LA COUR DE CASSATION, DEUXIEME CHAMBRE CIVILE, du 5 mars 2020

La société Axa Corporate Solutions Assurances, société anonyme, dont le siège est [...], a formé le pourvoi n° F 18-26.826 contre l'arrêt rendu le 10 octobre 2018 par la cour d'appel de Grenoble (2e chambre civile), dans le litige l'opposant :

1°/ à la société MAIF, dont le siège est [...],

2°/ à M. D... O..., domicilié [...],

3°/ à M. H... T..., domicilié le [...],

4°/ à la caisse primaire d'assurance maladie de la Drôme, dont le siège est [...],
défendeurs à la cassation.

M. T... a formé un pourvoi incident contre le même arrêt ;

La demanderesse au pourvoi principal et le demandeur au pourvoi incident invoquent, à l'appui de leur recours, le moyen unique de cassation commun annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Bouvier, conseiller, les observations de la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat de la société Axa Corporate Solutions Assurances, de Me Le Prado, avocat de la société MAIF, de la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat de M. T..., et l'avis de Mme Nicolétis, avocat général,

après débats en l'audience publique du 29 janvier 2020 où étaient présents M. Pireyre, président, Mme Bouvier, conseiller rapporteur, Mme Gelbard-Le Dauphin, conseiller doyen, et Mme Cos, greffier de chambre, la deuxième chambre civile de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Grenoble, 10 octobre 2018), M. O..., assuré auprès de la société MAIF au titre d'un contrat "risque autre que le véhicule à moteur", a été blessé le 5 avril 2008, lors de la chute d'un parapente biplace dont il était le passager et qui était piloté par M. T..., moniteur diplômé d'Etat, assuré auprès de la société Axa Corporate Solutions Assurances (la société Axa).

2. Après une expertise amiable contradictoire réalisée le 21 avril 2009, la société Axa a adressé à M. O..., qui l'a refusée, une offre d'indemnisation d'un certain montant, puis lui a proposé le 18 juin 2010 le versement d'un acompte de 8 000 euros correspondant à la moitié de son offre précédente. Cet acompte, dont le versement avait été accepté par M. O... le 1^{er} août 2010, a été réglé le 28 novembre 2011.

3. M. O... a saisi en février 2011 un juge des référés afin d'obtenir la désignation d'un expert médical, instance radiée le 23 mars 2011, puis a assigné en mars 2014 M. T..., la société Axa et la société MAIF en indemnisation de ses préjudices, en présence de la caisse primaire d'assurance maladie de la Drôme ; M. T... et la société Axa ont invoqué la prescription extinctive de l'action, engagée plus de deux ans après la date de l'accident.

Examen des moyens

Sur le moyen unique du pourvoi principal et le moyen unique du pourvoi incident, réunis

Enoncé des moyens

4. La société Axa et M. T... font grief à l'arrêt de déclarer les demandes formées par M. O... à leur encontre recevables, et de les condamner en conséquence *in solidum* à lui payer la somme totale de 30 843 euros, outre intérêts au taux légal, sous déduction des provisions déjà versées, alors :

« 1°/ que la renonciation tacite à la prescription ne peut résulter que de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de celle-ci ; qu'en affirmant, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que la proposition de versement d'un acompte de 8 000 euros à titre d'avance sur indemnité qu'elle avait émise le 18 juin 2010 manifestait sans équivoque sa volonté de renoncer à la prescription, tout en constatant que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait joint à cette offre un protocole d'acompte stipulant que l'indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité », ce dont il résultait que cette offre s'inscrivait dans le cadre d'une simple proposition amiable de règlement du litige et ne caractérisait pas la volonté sans équivoque de l'assureur de renoncer à la prescription, la cour d'appel a violé l'article 2251 du code civil ;

2°/ qu'en retenant encore, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que cette dernière lui avait payé le 28 novembre 2011 la somme de 8 000 euros correspondant à l'avance sur indemnité qu'elle lui avait proposée le 18 juin 2010, tout en constatant que la société Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soulevé la

prescription de l'action, ce qui rendait équivoque toute volonté de renoncer à cette prescription, la cour d'appel a violé derechef l'article 2251 du code civil. »

Réponse aux moyens

Vu l'article 2251 du code civil :

5. La renonciation à la prescription est expresse ou tacite. La renonciation tacite résulte de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de la prescription.

6. Pour déclarer recevables les demandes de M. O... formées contre M. T... et la société Axa, l'arrêt retient qu'en ayant, le 18 juin 2010, soit deux mois et demi après l'expiration du délai pour agir, offert à M. O..., par l'intermédiaire de son assureur, la MAIF, le versement d'un acompte de 8 000 euros à titre d'avance sur indemnité, la société Axa a manifesté sans équivoque sa volonté de renoncer à se prévaloir de la prescription, peu important à cet égard que le protocole d'acompte joint, préimprimé, contienne une mention type selon laquelle l'indemnité est allouée « sans reconnaissance de responsabilité » alors que l'application de la Convention de Varsovie entraîne une responsabilité de plein droit. Il relève, encore, que cette renonciation est confirmée par le paiement de la somme correspondante, le 28 novembre 2011, alors que la société Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soit quelques mois auparavant, soulevé la prescription de l'action, ce qui signifie qu'elle savait que celle-ci était acquise.

7. En statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser la renonciation non équivoque de la société Axa et de M. T... à se prévaloir de la prescription dès lors qu'elle avait constaté que le protocole prévoyant le règlement, à titre d'acompte, de la somme de 8 000 euros stipulait que cette indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité » et que la société Axa avait invoqué la prescription dès l'instance en référé, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 10 octobre 2018, entre les parties, par la cour d'appel de Grenoble ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Lyon ;

Condamne M. O... et la société MAIF aux dépens ;

Rejette la demande formée par la société MAIF en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, condamne *in solidum* la société MAIF et M. O... à payer à la société Axa Corporate Solutions Assurances et à M. T... la somme globale de 3 000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, deuxième chambre civile, et prononcé par le président en son audience publique du cinq mars deux mille vingt.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen commun produit par la SCP Potier de La Varde, Buk-Lament et Robillot, avocat aux Conseils, pour la société Axa Corporate Solutions Assurances, demanderesse au pourvoi principal, et pour M. T..., demandeur au pourvoi incident.

La société Axa Corporate Solutions Assurances fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'avoir déclaré les demandes formées par M. D... O... à son encontre ainsi qu'à l'encontre de M. H... T... recevables, et de l'avoir en conséquence condamnée *in solidum* avec M. H... T... à payer à M. D... O... la somme totale de 30.843 euros, outre intérêts au taux légal, sous déduction des provisions déjà versées ;

AUX MOTIFS QUE sur les demandes dirigées contre M. T... et la SAS Axa, () sur la prescription de l'action, en application de l'article 29 de la convention de Varsovie, l'action en responsabilité se prescrit par deux ans à compter du jour où l'aéronef aurait dû arriver ce qui correspond, en l'espèce, au jour de l'accident ; qu'en l'espèce, il s'est écoulé plus de deux années entre cette date (5 avril 2008) et la saisine du juge des référés les 5 et 7 février 2011 ; qu'or, le bénéficiaire d'une prescription peut y renoncer lorsqu'elle est acquise, en application des dispositions des articles 2250 et 2251 du code civil, cette renonciation pouvant être tacite, si elle résulte de circonstances permettant d'établir sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de la prescription, supposant des actes accomplis en connaissance de cause ; qu'en l'espèce, la SA Axa a, le 18 juin 2010, soit deux mois et demi après l'expiration du délai pour agir, offert à M. O... par l'intermédiaire de la MAIF, assureur de ce dernier, le versement d'un acompte de 8.000 euros à titre d'avance sur indemnité, cet acte manifestant la volonté non équivoque de l'assureur de renoncer à se prévaloir de la prescription, étant relevé que contrairement à ce qui est soutenu, cette offre n'est pas intervenue dans le cadre de la garantie « responsabilité civile admise » puisqu'elle porte en référence « risque RC » ; que par ailleurs, il importe peu que le protocole d'acompte joint, préimprimé, contienne une mention type selon laquelle l'indemnité est allouée « sans reconnaissance de responsabilité » alors que l'application de la convention de Varsovie entraîne une responsabilité de plein droit ; qu'est tout aussi inopérante, contrairement à ce qu'a retenu le tribunal, la circonstance que cette offre aurait pris place dans le cadre de discussions engagées avant l'expiration du délai pour agir, dès lors que l'acte de l'assureur offrant le paiement le 18 juin 2010 est, quant à lui, intervenu une fois la prescription acquise, manifestant sans ambiguïté possible l'intention du bénéficiaire de la prescription de renoncer à s'en prévaloir, cette renonciation étant confirmée par le paiement de la somme correspondante intervenu le 28 novembre 2011, alors même que la SA Axa avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011 soit quelques mois auparavant, soulevé la prescription de l'action, ce qui signifie qu'elle savait celle-ci acquise ; que le jugement sera donc infirmé en ce qu'il a jugé prescrite et par conséquent irrecevable l'action dirigée par M. O... contre la SA Axa et M. T... ;

1°) ALORS QUE la renonciation tacite à la prescription ne peut résulter que de circonstances établissant sans équivoque la volonté de ne pas se prévaloir de celle-ci ; qu'en affirmant, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que la proposition de versement d'un acompte de 8.000 euros à titre d'avance sur indemnité qu'elle avait émise le 18 juin 2010 manifestait sans équivoque sa volonté de renoncer à la prescription, tout en constatant que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait joint à cette offre un protocole d'acompte stipulant que l'indemnité était allouée « sans reconnaissance de responsabilité », ce dont il résultait que cette offre s'inscrivait dans le cadre d'une simple proposition amiable de règlement du litige et ne caractérisait pas la volonté sans équivoque de l'assureur de renoncer à la prescription, la cour d'appel a violé l'article 2251 du code civil ;

2°) ALORS QU'en retenant encore, pour juger que la société Axa Corporate Solutions Assurances avait renoncé à se prévaloir de la prescription de l'action de M. O..., que cette dernière lui avait payé le 28 novembre 2011 la somme de 8.000 euros correspondant à l'avance sur indemnité qu'elle lui avait proposée le 18 juin 2010, tout en constatant que la société G... avait, au cours de la procédure de référé initiée en février 2011, soulevé la prescription de l'action, ce qui rendait équivoque toute volonté de renoncer à cette prescription, la cour d'appel a violé derechef l'article 2251 du code civil.

Décision attaquée : Cour d'appel de Grenoble, du 10 octobre 2018

Jurisprudence de l'Union européenne

ORDONNANCE DE LA COUR (sixième chambre)

13 février 2020

RENOI PREJUDICIEL – ARTICLE 99 DU REGLEMENT DE PROCEDURE DE LA COUR – ESPACE DE LIBERTE, DE SECURITE ET DE JUSTICE – COMPETENCE JUDICIAIRE, RECONNAISSANCE ET EXECUTION DES DECISIONS EN MATIERE CIVILE ET COMMERCIALE – REGLEMENT (UE) N° 1215/2012 – ARTICLE 7, POINT 1, SOUS B), SECOND TIRET – COMPETENCE SPECIALE EN MATIERE CONTRACTUELLE – NOTION DE “LIEU D'EXECUTION” – CONTRAT DE FOURNITURE DE SERVICES – TRANSPORT AERIEN – REGLEMENT (CE) N° 261/2004 – DROIT A INDEMNISATION DES PASSAGERS AERIENS EN CAS D'ANNULATION OU DE RETARD IMPORTANT D'UN VOL – VOL A RESERVATION UNIQUE CONFIRMEE ET EFFECTUE EN PLUSIEURS SEGMENTS PAR DEUX TRANSPORTEURS AERIENS DISTINCTS – ANNULATION DU DERNIER SEGMENT DE VOL – RECOURS EN INDEMNISATION DIRIGE CONTRE LE TRANSPORTEUR AERIEN CHARGE DU DERNIER SEGMENT DE VOL DEVANT LA JURIDICTION DANS LE RESSORT DE LAQUELLE SE TROUVE LE POINT DE DEPART DU PREMIER SEGMENT DE VOL

Dans l'affaire C-606/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne), par décision du 31 juillet 2019, parvenue à la Cour le 12 août 2019, dans la procédure

Flightright GmbH

contre

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. M. Safjan (rapporteur), président de chambre, MM. L. Bay Larsen et N. Jääskinen, juges,

avocat général : M. H. Saugmandsgaard Øe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée, conformément à l'article 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

Ordonnance

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2012, L 351, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant flightright GmbH, une entreprise établie à Potsdam (Allemagne), à la compagnie aérienne Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (ci-après « Iberia »), établie à Madrid (Espagne), au sujet d'une demande d'indemnisation formée sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

Le cadre juridique

Le règlement n° 1215/2012

3 La section 2 du chapitre II du règlement n° 1215/2012, intitulée « Compétences spéciales », contient l'article 7 de ce dernier, qui dispose, à son point 1 :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite dans un autre État membre :

- 1) a) en matière contractuelle, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande ;
b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :
 - pour la vente de marchandises, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées,
 - pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;
- c) le point a) s'applique si le point b) ne s'applique pas ».

Le règlement n° 261/2004

4 L'article 2 du règlement n° 261/2004, intitulé « Définitions », prévoit :

« [...] »

- b) «transporteur aérien effectif», un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ;

[...] »

5 L'article 3 de ce règlement, intitulé « Champ d'application », dispose, à son paragraphe 5 :

« Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations

découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné. »

6 L'article 5 dudit règlement, intitulé « Annulations », énonce, à son paragraphe 1, sous c) :

« En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils ne soient informés de l'annulation du vol :

i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée. »

7 L'article 7 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », dispose, à son paragraphe 1, sous a) :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ».

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Le litige au principal a pour origine un vol avec correspondances qui était prévu le 25 août 2018 et qui a fait l'objet d'une réservation unique confirmée, effectuée par deux passagers (ci-après les « passagers en cause »).

9 Ce vol, au départ de Hambourg (Allemagne) et à destination de Saint-Sébastien (Espagne), comprenait trois segments. Le premier segment, reliant Hambourg à Londres (Royaume-Uni), a été opéré par la compagnie aérienne British Airways, tandis qu'Iberia a été chargée des deux autres segments, à savoir ceux reliant respectivement Londres à Madrid (Espagne) et Madrid à Saint-Sébastien.

10 Si les deux premiers segments de vol se sont déroulés sans incident, le troisième a, en revanche, fait l'objet d'une annulation, sans que les passagers en cause en soient informés en temps utile.

11 En raison de cette annulation, flightright, à laquelle les passagers en cause avaient cédé leurs droits à indemnisation éventuels, a introduit devant la juridiction de renvoi, l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne), un recours en indemnisation pour un montant total de 500 euros, soit 250 euros par passager, contre Iberia, sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, la distance entre Hambourg et Saint-Sébastien étant d'environ 1 433 km.

12 La juridiction de renvoi éprouve des doutes, d'une part, quant à sa compétence internationale pour connaître du litige au principal et, d'autre part, quant à la possibilité

pour les passagers en cause d'attirer en justice les deux transporteurs aériens étant intervenus dans la réalisation du vol avec correspondances à l'origine du litige au principal.

13 En particulier, cette juridiction s'interroge sur le point de savoir si elle est compétente pour connaître du litige au principal s'agissant du segment de vol qui a fait l'objet d'une annulation, en dépit du fait que le lieu de départ et le lieu d'arrivée de ce segment de vol, à savoir, respectivement, Madrid et Saint-Sébastien, se situent en dehors de son ressort.

14 En outre, ladite juridiction fait observer que la Cour, dans l'arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), a jugé que, dans le cadre d'un vol avec correspondances ayant donné lieu à une réservation unique, le transporteur aérien qui a opéré le premier segment de ce vol, dont le point de départ était situé dans le ressort de la juridiction saisie, pouvait être attiré en justice pour l'ensemble des segments dudit vol, aux fins d'un recours en indemnisation introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004.

15 Eu égard à cet arrêt, la juridiction de renvoi s'interroge sur le point de savoir si le transporteur aérien chargé du dernier segment d'un tel vol peut également être attiré dans le cadre d'un recours en indemnisation sur ce fondement.

16 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) La juridiction de céans est-elle internationalement compétente lorsque, s'agissant d'un vol avec correspondances, chacun des segments est opéré par un transporteur aérien différent et qu'elle ne jouit d'une compétence internationale que pour le segment qui n'est pas concerné par l'annulation ?

2) Les deux transporteurs aériens impliqués dans le vol avec correspondances peuvent-ils être attirés en justice, lorsque ces deux transporteurs aériens qui ont opéré les segments du vol sont des transporteurs communautaires ? »

Sur les questions préjudicielles

17 En vertu de l'article 99 de son règlement de procédure, la Cour peut, notamment, lorsque la réponse à la question posée à titre préjudiciel peut être clairement déduite de la jurisprudence ou lorsque la réponse à une telle question ne laisse place à aucun doute raisonnable, décider, à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée.

18 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans la présente affaire.

19 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises. En outre, la Cour peut être amenée à prendre en considération des normes du droit de l'Union auxquelles le juge national n'a pas fait référence dans l'énoncé de sa question [arrêt du 5 décembre 2019, *Centraal Justitieel Incassobureau* (Reconnaissance et exécution des sanctions pécuniaires), C-671/18, EU:C:2019:1054, point 26 et jurisprudence citée].

20 En l'occurrence, la juridiction de renvoi ne vise aucune disposition dans l'énoncé de ses questions préjudicielles. Il ressort néanmoins clairement de la décision de renvoi que cette juridiction s'interroge sur sa compétence pour connaître du recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol et pendant devant elle.

21 Par conséquent, il y a lieu d'examiner ces questions à la lumière des dispositions relatives à la compétence judiciaire du règlement n° 1215/2012.

22 Dans ces conditions, lesdites questions, qu'il convient d'examiner conjointement, doivent être comprises comme consistant, pour la juridiction de renvoi, à demander à la Cour, en substance, si l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012 doit être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

23 À cet égard, il convient de rappeler que l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012 dispose que, en matière contractuelle, aux fins d'attirer une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre dans un autre État membre, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est, aux fins de l'application de cette disposition et sauf convention contraire, s'agissant de la fourniture de services, constitué par le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis.

24 À ce titre, il convient également de relever que, dans la mesure où le règlement n° 1215/2012 abroge et remplace le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1), l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne les dispositions de ce dernier règlement vaut également pour le règlement n° 1215/2012 lorsque les dispositions de ces deux instruments du droit de l'Union peuvent être qualifiées d'équivalentes (arrêt du 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, point 19 et jurisprudence citée).

25 Par conséquent, l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 vaut également pour l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012, dès lors que ces dispositions peuvent être qualifiées d'équivalentes (arrêt du 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, point 20 et jurisprudence citée).

26 En ce qui concerne l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001, la Cour a jugé, s'agissant de vols directs, que tant le lieu de départ que le lieu d'arrivée de l'avion doivent être considérés, au même titre, comme les lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien, conférant ainsi à l'auteur d'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, le choix d'introduire son recours devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve, soit le lieu de départ soit le lieu d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat (voir, en ce sens, arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, points 43 et 47).

27 À cet égard, la Cour a précisé que la notion de « lieu d'exécution », telle qu'interprétée dans l'arrêt du 9 juillet 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), bien que faisant référence à un vol direct, vaut également, *mutatis mutandis*, en ce qui concerne une situation dans laquelle le vol avec correspondances caractérisé par une réservation unique pour l'ensemble du trajet comporte deux segments (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 69 ainsi que 71).

28 Il s'ensuit que, lorsqu'un vol est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comporte deux segments, l'auteur d'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a également le choix d'introduire son recours soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de départ du premier segment de vol, soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu d'arrivée du second segment de vol.

29 Ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi, dans l'affaire au principal, le vol en cause comportait trois segments. Toutefois, dans la mesure où un contrat de transport aérien est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet, ce contrat établit l'obligation, pour un transporteur aérien, de transporter un passager d'un point A à un point D. Une telle opération de transport constitue un service dont l'un des lieux de fourniture principale se trouve au point A (voir, par analogie, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 71).

30 Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que, dans le cas d'un vol avec correspondances caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comprenant plusieurs segments, le lieu d'exécution de ce vol, au sens de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, en tant que l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien.

31 Étant donné que ce lieu présente un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige et, partant, assure le rattachement étroit, voulu par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012, entre le contrat de transport aérien et la juridiction compétente, il satisfait à l'objectif de proximité soutenant ces règles (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 74 ainsi que jurisprudence citée).

32 Cette solution est également conforme au principe de prévisibilité, dont lesdites règles visent le respect, dans la mesure où elle permet tant au demandeur qu'au défendeur d'identifier la juridiction du lieu de départ du premier segment de vol, tel qu'il est inscrit dans ce contrat de transport, en tant que juridiction susceptible d'être saisie (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 75 et 77 ainsi que jurisprudence citée).

33 S'agissant de la possibilité, dans une affaire telle que celle au principal, d'attirer le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le point de départ du premier segment, il y a lieu de relever que, s'il est vrai qu'il ne ressort pas de la décision de renvoi qu'Iberia était le cocontractant des passagers en cause, la règle de compétence spéciale en matière contractuelle, prévue à l'article 7, point 1, du règlement n° 1215/2012, exige non pas la conclusion d'un contrat entre deux personnes, mais l'existence d'une obligation juridique librement consentie par une personne à l'égard d'une autre et sur laquelle se fonde le recours du demandeur (voir, en ce sens, arrêt

du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 60 ainsi que jurisprudence citée).

34 À cet égard, l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement n° 261/2004 précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif, au sens de l'article 2, sous b), de ce règlement, qui n'a pas conclu de contrat avec le passager, remplit des obligations découlant de ce règlement, ce transporteur est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

35 Ainsi, ledit transporteur doit être considéré comme remplissant des obligations librement consenties à l'égard du cocontractant de ce passager. Ces obligations trouvent leur source dans le contrat de transport aérien (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 63).

36 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement n° 1215/2012 doit être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

Sur les dépens

37 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs, la Cour (sixième chambre) dit pour droit :

L'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, doit être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

ARRET DE LA COUR
huitième chambre
12 mars 2020

RENOI PREJUDICIEL – TRANSPORT AERIEN – REGLEMENT (CE) N° 261/2004 – ARTICLES 5 ET 7 – DROIT A INDEMNISATION EN CAS DE RETARD OU D’ANNULATION D’UN VOL – DROIT A INDEMNISATION A PLUSIEURS REPRISES EN CAS DE RETARD OU D’ANNULATION FRAPPANT NON SEULEMENT LA RESERVATION D’ORIGINE, MAIS AUSSI LA RESERVATION SUIVANTE FAITE DANS LE CADRE D’UN REACHEMINEMENT – PORTEE – EXONERATION DE L’OBLIGATION D’INDEMNISATION – NOTION DE “CIRCONSTANCES EXTRAORDINAIRES” – PIECE DITE “ON CONDITION” – DEFAILLANCES TECHNIQUES INHERENTES A L’ENTRETIEN D’UN AVION

Dans l’affaire C-832/18,
ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Helsingin hovioikeus (cour d’appel de Helsinki, Finlande), par décision du 20 décembre 2018, parvenue à la Cour le 21 décembre 2018, dans la procédure

A e.a.

contre

Finnair Oyj,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M^{me} L. S. Rossi, présidente de chambre, MM. J. Malenovský (rapporteur) et F. Biltgen, juges,

avocat général : M. E. Tanchev,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour Finnair Oyj, par M^e T. Väättäinen, asianajaja,

– pour le gouvernement finlandais, par M. J. Heliskoski, en qualité d’agent,

– pour le gouvernement allemand, par MM. J. Möller et M. Hellmann ainsi que par M^{me} A. Berg, en qualité d’agents,

– pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d’agent, assistée de M^{me} G. Natale, avvocato dello Stato,

– pour le gouvernement autrichien, initialement par M^{me} J. Schmoll et M. G. Hesse, puis par M^{me} J. Schmoll, en qualité d’agents,

– pour la Commission européenne, par M^{me} N. Yerrell et M. I. Koskinen, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de juger l’affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation des articles 5 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004,

établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant huit passagers aériens à la compagnie aérienne Finnair Oyj au sujet d'une demande d'indemnisation consécutive au retard d'un vol de réacheminement proposé par cette dernière.

Le cadre juridique

3 Aux termes des considérants 1 et 2 ainsi que 12 à 15 du règlement n° 261/2004 :

« 1) L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

[...]

12) Il convient également d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

13) Les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité de se faire rembourser leur billet ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires 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.

15) Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. »

4 L'article 2, sous 1), de ce règlement dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

l) “annulation”, le fait qu’un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n’a pas été effectué. »

5 Aux termes de l’article 3, paragraphes 1 et 2, dudit règlement :

« 1. Le présent règlement s’applique :

- a) aux passagers au départ d’un aéroport situé sur le territoire d’un État membre soumis aux dispositions du traité ;
- b) aux passagers au départ d’un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d’un aéroport situé sur le territoire d’un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d’une indemnisation et d’une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

2. Le paragraphe 1 s’applique à condition que les passagers :

- a) disposent d’une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d’annulation visée à l’article 5, à l’enregistrement :
 - comme spécifié et à l’heure indiquée à l’avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l’organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé,
 - ou, en l’absence d’indication d’heure,
 - au plus tard quarante-cinq minutes avant l’heure de départ publiée, ou
- b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l’organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu’en soit la raison. »

6 L’article 5 du règlement n° 261/2004, intitulé « Annulations », prévoit :

« 1. En cas d’annulation d’un vol, les passagers concernés :

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l’article 8 ;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l’article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d’un réacheminement lorsque l’heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l’assistance prévue à l’article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l’article 7, à moins qu’ils ne soient informés de l’annulation du vol :
 - i) au moins deux semaines avant l’heure de départ prévue, ou
 - ii) de deux semaines à sept jours avant l’heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l’heure de départ prévue et d’atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l’heure d’arrivée prévue, ou
 - iii) moins de sept jours avant l’heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l’heure de départ prévue et d’atteindre leur destination finale moins de deux heures après l’heure prévue d’arrivée.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.
3. 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 est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.
4. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait. »
- 7 Aux termes de l'article 7 de ce règlement, intitulé « Droit à indemnisation » :
 - « 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :
 - a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;
 - b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;
 - c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

 2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :
 - a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
 - b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou
 - c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.
 3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.
 4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique ».- 8 L'article 8, paragraphe 1, dudit règlement prévoit :
 - « Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre :
 - a) – le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,
 - un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais ;
 - b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

- c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

9 Les requérants au principal ont effectué, auprès de Finnair, une réservation pour un vol direct au départ de Helsinki (Finlande) et à destination de Singapour.

10 Ce vol était prévu le 11 octobre 2013, à 23 h 55. Il a toutefois été annulé en raison d'un problème technique survenu sur l'appareil.

11 Après avoir accepté l'offre proposée par Finnair, les requérants au principal ont été réacheminés sur le vol avec correspondance Helsinki-Singapour via Chongqing (Chine) au départ prévu le lendemain, le 12 octobre 2013, à 17 h 40, avec une arrivée prévue à Singapour le 13 octobre, à 17 h 25.

12 Finnair était le transporteur aérien effectif pour le vol de réacheminement Helsinki-Chongqing-Singapour.

13 Toutefois, en raison de la défaillance d'une servocommande de gouverne de l'appareil en cause, leur réacheminement a été retardé. Ils sont, par conséquent, arrivés à Singapour le 14 octobre 2013, à 00 h 15.

14 Les requérants au principal ont formé un recours contre Finnair devant le Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance de Helsinki, Finlande) tendant à la condamnation de la compagnie aérienne à leur verser un montant de 600 euros chacun, majoré des intérêts, en raison de l'annulation du vol initial Helsinki-Singapour. En outre, ils ont demandé que Finnair soit également condamnée à leur verser un montant de 600 euros chacun, majoré des intérêts, en raison du retard de plus de trois heures à l'arrivée du vol de réacheminement Helsinki-Chongqing-Singapour.

15 Finnair a accordé une indemnisation de 600 euros à chacun des requérants au principal au titre de l'annulation du vol initial Helsinki-Singapour. En revanche, la compagnie a refusé de faire droit à leur seconde demande d'indemnisation. Finnair a considéré que cette demande n'était pas fondée, au motif que le règlement n° 261/2004 n'impose pas au transporteur aérien l'obligation de verser au passager dont le vol a été annulé une indemnité en cas de retard du vol de réacheminement qui lui a ensuite été proposé. De plus, Finnair a invoqué le fait que le vol de réacheminement qui a été accepté par les requérants au principal avait été retardé en raison de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement.

16 Par jugement du 21 juin 2017, le Helsingin käräjäoikeus (tribunal de première instance de Helsinki) a rejeté les conclusions indemnitaires présentées par les requérants au principal au titre du retard du vol de réacheminement, estimant que le règlement n° 261/2004 n'ouvrait pas droit à une indemnisation à ce titre. Partant, cette juridiction ne s'est pas prononcée sur le point de savoir si la défaillance technique à l'origine du retard du vol de réacheminement constituait une circonstance extraordinaire, au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement.

17 Les requérants au principal ont interjeté appel de ce jugement devant le Helsingin hovioikeus (cour d'appel de Helsinki, Finlande) et ont demandé que Finnair soit condamnée à les indemniser d'un montant de 600 euros chacun, majoré des intérêts, en raison du retard du vol de réacheminement Helsinki-Chongqing-Singapour.

18 Finnair a conclu au rejet du recours, au motif, d'une part, que les requérants au principal ne pouvaient prétendre à une seconde indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004 et, d'autre part, que le vol de réacheminement avait été retardé en raison de « circonstances extraordinaires », au sens de ce règlement. Elle fait valoir que l'une des trois servocommandes de gouverne permettant le pilotage de l'avion effectuant ce vol était tombée en panne, précisant à cet égard que cet avion était un Airbus A 330, dont le constructeur avait annoncé (*Technical Follow-up*) que plusieurs appareils de ce type étaient atteints d'un vice caché de fabrication ou de planification qui affectait les servocommandes de gouverne. En outre, la servocommande de gouverne serait une pièce dite « on condition », qui ne serait remplacée par une nouvelle pièce qu'en raison de la défaillance de la précédente.

19 Dans ces conditions, le Helsingin hovioikeus (cour d'appel de Helsinki) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) Convient-il d'interpréter le règlement n° 261/2004 en ce sens que le droit à une nouvelle indemnisation du passager aérien est ouvert conformément à l'article 7, paragraphe 1, de celui-ci lorsque le passager a été indemnisé en raison d'un vol annulé et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé, alors que le vol de réacheminement a été retardé, par rapport à l'heure d'arrivée prévue, d'un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation ?
- 2) Dans l'affirmative, le transporteur aérien peut-il faire valoir des circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, si, à l'issue du suivi technique opéré par le constructeur concernant des aéronefs déjà utilisés, la pièce examinée dans le document en question est considérée en réalité comme une pièce dite « on condition », c'est-à-dire comme une pièce qui est utilisée jusqu'à ce qu'elle soit défaillante et lorsque le transporteur aérien s'est préparé à la changer en gardant toujours disponible une pièce de rechange ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

20 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le règlement n° 261/2004, et notamment son article 7, paragraphe 1, doit être interprété en ce sens qu'un passager aérien, qui a bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation d'un vol et a accepté le vol de réacheminement qui lui a été proposé, peut prétendre à l'octroi d'une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement, lorsque ce retard atteint un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé.

21 À cet égard, il convient de rappeler que, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, lu conjointement avec l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement, en cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés se voient proposer, par le transporteur aérien effectif, trois formes d'assistance différentes, à savoir soit le remboursement du billet, assorti le cas échéant d'un vol retour vers leur point de départ initial, soit un réacheminement vers leur destination finale dans les meilleurs délais, soit un tel réacheminement à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité des sièges.

22 Dans l'affaire au principal, à la suite de l'annulation du vol réservé par les passagers en cause, Finnair leur a versé une indemnisation en application de l'article 7 du

règlement n° 261/2004 et leur a proposé, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement, une offre de réacheminement qu'ils ont acceptée. En raison d'une panne technique de l'appareil effectuant le vol de réacheminement, ils sont toutefois arrivés à leur destination finale avec un retard de plus de six heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue dans l'offre qu'ils avaient acceptée.

23 La Cour a dit pour droit que les passagers de vols qui ont été retardés doivent être regardés comme étant titulaires du droit à indemnisation prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, de celui-ci, lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61, ainsi que du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 38).

24 Dans une affaire telle que celle au principal, se pose dès lors la question de savoir si le droit à indemnisation dont sont titulaires les passagers des vols retardés, évoqué au point précédent, peut également être invoqué par les passagers qui, à la suite de l'annulation de leur vol, au titre de laquelle ils ont été indemnisés, ont accepté un vol de réacheminement offert par le transporteur aérien, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, et ont atteint leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée prévue par le transporteur aérien pour ce vol de réacheminement.

25 À cet égard, il y a lieu de relever que l'article 3 du règlement n° 261/2004, qui détermine le champ d'application de ce dernier, énonce, à son paragraphe 2, que ledit règlement s'applique à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné ou aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.

26 Il découle de cette disposition que le règlement n° 261/2004 est notamment applicable à une situation dans laquelle un passager aérien a été transféré par le transporteur aérien, à la suite de l'annulation de son vol réservé, sur un vol de réacheminement vers sa destination finale.

27 Or, il y a lieu de constater que le règlement n° 261/2004 ne contient aucune disposition visant à limiter les droits des passagers se trouvant en situation de réacheminement, telle que celle en cause au principal, y compris une éventuelle limitation de leur droit à indemnisation.

28 Il s'ensuit que, en vertu de la jurisprudence citée au point 23 du présent arrêt, le passager aérien qui, après avoir accepté le vol de réacheminement offert par le transporteur aérien à la suite de l'annulation de son vol a atteint sa destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par ce transporteur aérien pour le vol de réacheminement, bénéficie du droit à indemnisation.

29 Cette interprétation est corroborée, en particulier, par deux autres considérations.

30 D'une part, il ressort du considérant 2 du règlement n° 261/2004 que celui-ci vise à remédier aux difficultés et aux désagréments sérieux qu'entraînent le refus d'embarquement, l'annulation ou le retard important d'un vol.

31 Or, des passagers qui ont été exposés à des annulations ou à des retards importants, tels que ceux en cause au principal, ont subi de tels désagréments, tant en relation avec l'annulation de leur vol initialement réservé, qu'ultérieurement, en raison du retard

important de leur vol de réacheminement. Par conséquent, il s'avère conforme à l'objectif consistant à remédier à ces désagréments sérieux d'octroyer à ces passagers un droit à indemnisation au titre de chacun de ces désagréments successifs.

32 D'autre part, dans une telle situation, si le transporteur aérien n'était pas soumis à l'obligation d'indemniser, dans les conditions prévues, les passagers concernés, la méconnaissance de son obligation d'assistance imposée par l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 demeurerait sans conséquence. Dans la mesure où l'obligation d'indemnisation a incontestablement des effets incitatifs sur ledit transporteur quant à la mise en œuvre effective de cette assistance, l'absence de telles conséquences aurait pour effet que le respect du droit au réacheminement des passagers serait compromis, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de protection élevée énoncé au considérant 1 de ce règlement.

33 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que le règlement n° 261/2004, et notamment son article 7, paragraphe 1, doit être interprété en ce sens qu'un passager aérien, qui a bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation d'un vol et a accepté le vol de réacheminement qui lui a été proposé, peut prétendre à l'octroi d'une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement, lorsque ce retard atteint un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé.

Sur la seconde question

34 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien peut invoquer, aux fins de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, des « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, tenant à la défaillance d'une pièce dite « on condition », à savoir une pièce qui n'est remplacée qu'en raison de la défaillance de la pièce précédente, dès lors qu'il conserve toujours une pièce de rechange en stock.

35 À titre liminaire, il convient de relever que, ainsi qu'il a été rappelé au point 11 des recommandations de la Cour à l'attention des juridictions nationales, relatives à l'introduction de procédures préjudicielles (JO 2018, C 257, p. 1), si, pour rendre sa décision, la Cour prend nécessairement en compte le cadre juridique et factuel du litige au principal, tel qu'il a été défini par la juridiction de renvoi dans sa demande de décision préjudicielle, elle n'applique pas, elle-même, le droit de l'Union à ce litige. Lorsqu'elle se prononce sur l'interprétation ou la validité du droit de l'Union, la Cour s'efforce de donner une réponse utile pour la solution du litige au principal, mais c'est à la juridiction de renvoi qu'il revient d'en tirer les conséquences concrètes.

36 C'est au regard de ces recommandations que la Cour s'efforcera de donner à la juridiction de renvoi les éléments utiles à la solution du litige dont elle est saisie.

37 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, aux termes de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de ce dernier, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de cet article, le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 de ce règlement s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ou, en cas de survenance d'une telle circonstance, 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 ne conduise à l'annulation ou au retard important du vol concerné (arrêt du 26 juin 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, point 15 et jurisprudence citée).

38 Selon une jurisprudence constante, peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, 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 cumulatives (arrêts du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 20, et du 26 juin 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, point 16).

39 Cela étant, des défaillances techniques inhérentes à l'entretien des aéronefs ne sauraient, en principe, constituer, en tant que telles, des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 25).

40 En effet, la Cour a considéré que les transporteurs aériens se trouvent régulièrement confrontés à de telles défaillances, compte tenu des conditions particulières dans lesquelles s'effectue le transport aérien et du degré de sophistication technologique des aéronefs (arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 22 et jurisprudence citée).

41 Plus particulièrement, ne constitue pas une circonstance extraordinaire la défaillance prématurée même inopinée de certaines pièces d'un aéronef dès lors qu'elle est, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil (voir, en ce sens, arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 21 et jurisprudence citée).

42 Or, il apparaît que la défaillance d'une pièce dite « on condition », telle que celle en cause au principal, que le transporteur aérien s'est préparé à changer en conservant toujours une pièce de rechange en stock, constitue, conformément à la jurisprudence de la Cour rappelée au point 38 du présent arrêt, un événement qui, par sa nature ou son origine, est inhérent à l'exercice normal de l'activité dudit transporteur aérien concerné et n'échappe pas à la maîtrise effective de celui-ci, à moins qu'une telle défaillance ne soit pas intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

43 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la seconde question que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien ne peut pas invoquer, aux fins de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, des « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, tenant à la défaillance d'une pièce dite « on condition », à savoir une pièce qui n'est remplacée qu'en raison de la défaillance de la pièce précédente, alors même qu'il conserve toujours une pièce de rechange en stock, sauf dans l'hypothèse où, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, une telle défaillance constitue un événement qui, par sa nature ou son origine, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci, étant toutefois considéré que, dans la mesure où cette défaillance demeure, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil, elle ne doit pas être regardée comme un tel événement.

Sur les dépens

44 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) dit pour droit :

1) Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, et notamment son article 7, paragraphe 1, doit être interprété en ce sens qu'un passager aérien, qui a bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation d'un vol et a accepté le vol de réacheminement qui lui a été proposé, peut prétendre à l'octroi d'une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement, lorsque ce retard atteint un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé.

2) L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien ne peut pas invoquer, aux fins de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, des « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, tenant à la défaillance d'une pièce dite « on condition », à savoir une pièce qui n'est remplacée qu'en raison de la défaillance de la pièce précédente, alors même qu'il conserve toujours une pièce de rechange en stock, sauf dans l'hypothèse où, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, une telle défaillance constitue un événement qui, par sa nature ou son origine, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci, étant toutefois considéré que, dans la mesure où cette défaillance demeure, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil, elle ne doit pas être regardée comme un tel événement.

ARRET DE LA COUR
première chambre
26 mars 2020

RENOI PREJUDICIEL – ESPACE DE LIBERTE, DE SECURITE ET DE JUSTICE – COMPETENCE JUDICIAIRE ET EXECUTION DES DECISIONS EN MATIERE CIVILE ET COMMERCIALE – REGLEMENT (CE) n° 44/2001 – ARTICLE 5, POINT 1 – COMPETENCE EN MATIERE CONTRACTUELLE – ARTICLES 15 A 17 – COMPETENCE EN MATIERE DE CONTRATS CONCLUS PAR LES CONSOMMATEURS – REGLEMENT (CE) n° 261/2004 – ARTICLES 6 ET 7 – DROIT A INDEMNISATION EN CAS DE RETARD IMPORTANT D’UN VOL – CONTRAT DE TRANSPORT COMBINANT VOYAGE ET HEBERGEMENT CONCLU ENTRE LE PASSAGER ET UNE AGENCE DE VOYAGES – RECOURS EN INDEMNISATION DIRIGE CONTRE LE TRANSPORTEUR AERIEN NON PARTIE A CE CONTRAT – DIRECTIVE 90/314/CEE – VOYAGE A FORFAIT

Dans l’affaire C-215/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par l’Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d’arrondissement de Prague 8, République tchèque), par décision du 25 janvier 2018, parvenue à la Cour le 26 mars 2018, dans la procédure

Libuše Králová

contre

Primera Air Scandinavia A/S,

LA COUR (première chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot, président de chambre, MM. M. Safjan (rapporteur), L. Bay Larsen, M^{me} C. Toader et M. N. Jääskinen, juges,

avocat général : M. H. Saugmandsgaard Øe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour le gouvernement tchèque, par MM. M. Smolek et J. Vlácil, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M^{mes} M. Šimerdová et M. Heller, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 7 novembre 2019,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation de l’article 5, point 1, et des articles 15 à 17 du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l’exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1), ainsi que du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles

communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Mme Libuše Králová à Primera Air Scandinavia A/S, une société commerciale de transport aérien établie au Danemark (ci-après « Primera »), au sujet d'un recours en indemnisation au titre du règlement n° 261/2004 en raison du retard important sur un vol de Prague (République tchèque) à Keflavík (Islande) opéré par Primera.

Le cadre juridique

Le règlement n° 44/2001

3 Le règlement n° 44/2001 a été abrogé par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2012, L 351, p. 1). Cependant, ce dernier règlement n'est applicable, en vertu de son article 81, qu'à partir du 10 janvier 2015. En conséquence, compte tenu de la date des faits du litige au principal, celui-ci demeure régi par le règlement n° 44/2001.

4 Les considérants 11 à 13 du règlement n° 44/2001 énonçaient :

« (11) Les règles de compétence doivent présenter un haut degré de prévisibilité et s'articuler autour de la compétence de principe du domicile du défendeur et cette compétence doit toujours être disponible, sauf dans quelques cas bien déterminés où la matière en litige ou l'autonomie des parties justifie un autre critère de rattachement. S'agissant des personnes morales, le domicile doit être défini de façon autonome de manière à accroître la transparence des règles communes et à éviter les conflits de juridictions.

(12) Le for du domicile du défendeur doit être complété par d'autres fors autorisés en raison du lien étroit entre la juridiction et le litige ou en vue de faciliter une bonne administration de la justice.

(13) S'agissant des contrats d'assurance, de consommation et de travail, il est opportun de protéger la partie la plus faible au moyen de règles de compétence plus favorables à ses intérêts que ne le sont les règles générales. »

5 Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, de ce règlement :

« Sous réserve des dispositions du présent règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre. »

6 L'article 5 dudit règlement faisait partie du chapitre II, section 2, de celui-ci, intitulée « Compétences spéciales ». Le point 1 de cet article prévoyait :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attirée, dans un autre État membre :

1) a) en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée ;

b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :

- pour la vente de marchandises, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées,
- pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;
- c) le point a) s'applique si le point b) ne s'applique pas ».

7 L'article 15 du même règlement, qui faisait partie du chapitre II, section 4, de celui-ci, intitulée « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs », disposait :

« 1. En matière de contrat conclu par une personne, le consommateur, pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, la compétence est déterminée par la présente section, sans préjudice des dispositions de l'article 4 et de l'article 5, point 5 :

[...]

c) lorsque, dans tous les autres cas, le contrat a été conclu avec une personne qui exerce des activités commerciales ou professionnelles dans l'État membre sur le territoire duquel le consommateur a son domicile ou qui, par tout moyen, dirige ces activités vers cet État membre ou vers plusieurs États, dont cet État membre, et que le contrat entre dans le cadre de ces activités.

2. Lorsque le cocontractant du consommateur n'est pas domicilié sur le territoire d'un État membre, mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un État membre, il est considéré pour les contestations relatives à leur exploitation comme ayant son domicile sur le territoire de cet État.

3. La présente section ne s'applique pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement. »

8 L'article 16 du règlement n° 44/2001, qui figurait dans cette section 4, était libellé comme suit, à son paragraphe 1 :

« L'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée soit devant les tribunaux de l'État membre sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant le tribunal du lieu où le consommateur est domicilié. »

9 Aux termes de l'article 17 de ce règlement :

« Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions :

- 1) postérieures à la naissance du différend, ou
- 2) qui permettent au consommateur de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la présente section, ou
- 3) qui, passées entre le consommateur et son cocontractant ayant, au moment de la conclusion du contrat, leur domicile ou leur résidence habituelle dans un même État membre, attribuent compétence aux tribunaux de cet État membre, sauf si la loi de celui-ci interdit de telles conventions. »

Le règlement n° 261/2004

10 L'article 1^{er} du règlement n° 261/2004, intitulé « Objet », énonce, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimums aux passagers dans les situations suivantes :

- a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté ;
- b) en cas d'annulation de leur vol ;
- c) en cas de vol retardé. »

11 L'article 2 de ce règlement, intitulé « Définitions », prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

- b) "transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ;

[...] »

12 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application », dispose :

« 1. Le présent règlement s'applique :

- a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

[...]

2. Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers :

- a) disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5, à l'enregistrement :
 - comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé,

ou, en l'absence d'indication d'heure,

- au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée, ou

[...]

5. Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

6. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la [directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO 1990, L 158, p. 59)]. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé pour des raisons autres que l'annulation du vol. »

13 L'article 6 du même règlement, intitulé « Retards », prévoit :

« 1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

- a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
- b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou
- c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b), les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

- i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et
- ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol. »

14 L'article 7 du règlement n° 261/2004, intitulé « Droit à indemnisation », dispose, à son paragraphe 1, sous b) :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

[...]

- b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ».

15 L'article 8 de ce règlement, intitulé « Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement », prévoit, à son paragraphe 2 :

« Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314/CEE. »

La directive 90/314

16 La directive 90/314, qui était applicable à la date des faits au principal, disposait, à l'article 2, paragraphe 1 :

« Aux fins de la présente directive, on entend par :

- 1) forfait : la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants, lorsqu'elle est vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris et lorsque cette prestation dépasse vingt-quatre heures ou inclut une nuitée :
 - a) transport ;
 - b) logement ;
 - c) autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait.

La facturation séparée de divers éléments d'un même forfait ne soustrait pas l'organisateur ou le détaillant aux obligations de la présente directive ».

Le litige au principal et les questions préjudicielles

17 M^{me} Králová, domiciliée à Prague, a conclu avec l'agence de voyages FIRO-tour a.s. un contrat de voyage à forfait comprenant, d'une part, un transport aérien entre Prague et Keflavík, assuré par Primera, et, d'autre part, un hébergement en Islande.

18 Le vol au départ de Prague et à destination de Keflavík le 25 avril 2013, pour lequel M^{me} Králová disposait d'une réservation confirmée, a accusé un retard de plus de quatre heures. De ce fait, M^{me} Králová a introduit un recours en indemnisation contre Primera devant l'Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d'arrondissement de Prague 8, République

tchèque) pour un montant de 400 euros, au titre de l'article 6, paragraphe 1, et de l'article 7 du règlement n° 261/2004.

19 Par ordonnance du 1^{er} avril 2014, l'Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d'arrondissement de Prague 8) s'est déclaré incompétent pour connaître dudit recours au motif que le règlement n° 44/2001 ne s'appliquait pas au Royaume de Danemark, État membre dans lequel Primera a son siège. Ce tribunal a ajouté que sa compétence ne découlait pas non plus du chapitre II, section 4, de ce règlement, M^{me} Králová ayant conclu le contrat de transport non pas avec Primera, mais avec l'agence de voyages FIRO-tour. Si l'existence d'un contrat entre les parties au litige devait être constatée, celui-ci, en tout état de cause, ne concernerait pas un contrat combinant voyage et hébergement, tel qu'exigé à l'article 15, paragraphe 3, dudit règlement.

20 M^{me} Králová a interjeté appel de cette ordonnance devant le Městský soud v Praze (cour municipale de Prague, République tchèque), qui l'a rejeté par une ordonnance du 4 août 2014. Cette dernière juridiction a constaté que le règlement n° 44/2001 s'appliquait au Royaume de Danemark depuis le 1^{er} juillet 2007, mais qu'il ne permettait pas de fonder la compétence des juridictions tchèques dans l'affaire au principal.

21 À la suite d'un recours en cassation introduit par M^{me} Králová devant le Nejvyšší soud (Cour suprême, République tchèque), cette juridiction, par décision du 15 septembre 2015, a annulé les ordonnances de l'Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d'arrondissement de Prague 8) et du Městský soud v Praze (cour municipale de Prague) et a renvoyé l'affaire devant l'Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d'arrondissement de Prague 8), en jugeant que ce tribunal devait examiner la qualité de Primera à être atraite en justice à la lumière de l'article 5, point 1, et des articles 15 et 16 du règlement n° 44/2001.

22 La juridiction de renvoi indique qu'elle ne peut pas déduire d'emblée de ce règlement si, dans les rapports entre un transporteur aérien et un consommateur, lorsque le transport aérien est négocié en tant qu'élément d'un voyage à forfait, sont compétentes les juridictions du lieu d'exécution de l'obligation contractuelle, au sens de l'article 5, point 1, sous b), dudit règlement, ou les juridictions du domicile du consommateur, au sens de l'article 16, paragraphe 1, du même règlement.

23 Par ailleurs, la juridiction de renvoi éprouve des doutes quant à la qualité pour être atraite en justice, aux fins de l'exercice des droits découlant du règlement n° 261/2004, de Primera, qui était tenue de se conformer aux obligations prévues par ce règlement, ainsi qu'à l'articulation entre la responsabilité qui découle dudit règlement et celle qui résulte de la directive 90/314.

24 Dans ces circonstances, l'Obvodní soud pro Prahu 8 (tribunal d'arrondissement de Prague 8) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) Existait-il entre la requérante et la défenderesse un rapport contractuel au sens de l'article 5, [point] 1, du [règlement n° 44/2001] bien qu'elles n'aient pas conclu de contrat et que le vol faisait partie de services à forfait fournis sur la base d'un contrat conclu entre la requérante et une tierce personne (agence de voyages) ?
- 2) Ce rapport peut-il être qualifié de rapport relevant d'un contrat conclu par un consommateur au sens des [...] articles 15 à 17 du [règlement n° 44/2001] ?

- 3) La défenderesse a-t-elle qualité pour être atraite en justice aux fins de l'exercice des droits découlant du [règlement n° 261/2004] ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la troisième question

25 Par sa troisième question, qu'il convient d'examiner en premier lieu, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation au titre des articles 6 et 7 de ce règlement contre le transporteur aérien effectif, même si ce passager et ce transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat entre eux et que le vol en cause fait partie d'un voyage à forfait relevant de la directive 90/314.

26 À cet égard, premièrement, cette question porte sur le point de savoir si le règlement n° 261/2004 s'applique à un transporteur aérien qui a réalisé le vol retardé au nom de la personne ayant conclu le contrat avec le passager et sans avoir lui-même conclu de contrat avec ce passager.

27 L'article 2, sous b), de ce règlement contient une définition de la notion de « transporteur aérien effectif », prévoyant que c'est un transporteur aérien qui réalise ou à l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager.

28 En vertu de l'article 3, paragraphe 5, du même règlement, ce dernier s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. La même disposition précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 62).

29 Il résulte desdites dispositions que le passager d'un vol retardé peut se prévaloir du règlement n° 261/2004 contre le transporteur aérien effectif, même si le passager et le transporteur aérien effectif n'ont pas conclu de contrat entre eux.

30 Deuxièmement, la troisième question porte sur le point de savoir si la circonstance que le contrat en cause au principal constitue un voyage à forfait, au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 90/314, a une incidence sur la possibilité pour le passager de se prévaloir des droits découlant des articles 6 et 7 du règlement n° 261/2004 en raison d'un vol retardé.

31 Quant à l'articulation du règlement n° 261/2004 avec la directive 90/314, il convient, tout d'abord, de relever qu'il découle de l'article 3, paragraphe 6, de ce règlement, que celui-ci ne porte pas atteinte aux droits que les passagers, ayant acheté un voyage à forfait, tirent de ladite directive.

32 À cet égard, l'article 8, paragraphe 2, dudit règlement énonce que le droit au remboursement du billet s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait, hormis le cas où un tel droit découle de la directive 90/314.

33 Dans ce contexte, la Cour a jugé qu'il découle de ce libellé clair dudit article 8, paragraphe 2, que la simple existence d'un droit au remboursement, découlant de la directive 90/314, suffit pour exclure qu'un passager, dont le vol fait partie d'un voyage

à forfait, puisse réclamer le remboursement de son billet, en vertu du règlement n° 261/2004, auprès du transporteur aérien effectif (arrêt du 10 juillet 2019, Aegean Airlines, C-163/18, EU:C:2019:585, point 31).

34 Toutefois, les articles 6 et 7 du règlement n° 261/2004, au titre desquels la passagère en cause au principal a introduit son recours en indemnisation, ne prévoient pas de dérogation équivalente à celle qui est prévue pour le remboursement du billet à l'article 8, paragraphe 2, de ce règlement en cause dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 10 juillet 2019, Aegean Airlines (C-163/18, EU:C:2019:585).

35 Ainsi, il apparaît que le droit à indemnisation prévu à l'article 7 dudit règlement est applicable dans une situation où le vol acheté par un passager fait partie d'un voyage à forfait, sans que cela ait une incidence sur les droits éventuels découlant de la directive 90/314.

36 Cette interprétation est corroborée par les travaux préparatoires du règlement n° 261/2004. En effet, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 72 de ses conclusions, il ressort de ces travaux préparatoires que le législateur de l'Union a eu l'intention non pas d'exclure les passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait du champ d'application de ce règlement, mais de les faire bénéficier des droits accordés par celui-ci, sans préjudice de la protection que leur confère la directive 90/314.

37 À cet égard, le droit à une indemnisation standardisée et calculée de manière forfaitaire, qui découle de l'article 7 du règlement n° 261/2004, figure parmi les droits essentiels ayant été conférés aux passagers aériens par ce règlement, à la charge du transporteur aérien effectif, et ne trouve pas d'équivalent dans le système instauré par la directive 90/314, à la charge de l'organisateur de voyages.

38 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la troisième question que le règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation au titre des articles 6 et 7 de ce règlement contre le transporteur aérien effectif, même si ce passager et ce transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat entre eux et que le vol en cause fait partie d'un voyage à forfait relevant de la directive 90/314.

Sur la première question

39 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit en vertu du règlement n° 261/2004 par un passager contre le transporteur aérien effectif relève de la notion de « matière contractuelle », au sens de cette disposition, même si aucun contrat n'a été conclu entre ces parties et que le vol opéré par ce transporteur aérien était prévu par un contrat de voyage à forfait, incluant également un hébergement, conclu avec un tiers.

40 Il convient de relever, à titre liminaire, que l'article 5 du règlement n° 44/2001 prévoyait, à son point 1, qu'une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être atraite, dans un autre État membre, en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée.

41 Il ressort de la jurisprudence de la Cour que la notion de « matière contractuelle » doit être interprétée de manière autonome en vue d'assurer l'application uniforme de celle-ci dans tous les États membres (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, flightright

e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 58 ainsi que jurisprudence citée).

42 À cet égard, la Cour a déjà jugé que la conclusion d'un contrat ne constitue pas une condition d'application de l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 (arrêt du 21 avril 2016, *Austro-Mechana*, C-572/14, EU:C:2016:286, point 34 et jurisprudence citée).

43 Si l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 n'exige pas la conclusion d'un contrat, il est de jurisprudence constante que l'identification d'une obligation est néanmoins indispensable à l'application de celui-ci, étant donné que la compétence juridictionnelle en vertu de cette disposition est établie en fonction du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée. Ainsi, la notion de « matière contractuelle », au sens de ladite disposition, ne saurait être comprise comme visant une situation dans laquelle il n'existe aucun engagement librement assumé d'une partie envers une autre (arrêt du 14 mars 2013, *Česká spořitelna*, C-419/11, EU:C:2013:165, point 46 et jurisprudence citée).

44 Il s'ensuit que la règle de compétence spéciale en matière contractuelle prévue à l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 repose sur la cause de l'action et non pas sur l'identité des parties (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 61 ainsi que jurisprudence citée).

45 En l'occurrence, il y a donc lieu d'examiner, à la lumière de la jurisprudence rappelée au point 43 du présent arrêt, s'il peut être considéré qu'un transporteur aérien, qui n'a pas conclu un contrat de transport avec le passager et qui a opéré un vol prévu par un contrat de voyage à forfait conclu par un tiers, remplit une obligation librement consentie à l'égard d'une autre partie et sur laquelle se fonde l'action du demandeur.

46 En premier lieu, il convient de considérer qu'un transporteur aérien, tel que celui en cause au principal, peut être qualifié de « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, étant donné que celui-ci a réalisé un vol au nom d'une personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec le passager concerné, à savoir, en l'occurrence, l'agence de voyages.

47 En second lieu, il ressort de l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement n° 261/2004 que, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant de ce règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné (ordonnance du 13 février 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, point 34).

48 Ainsi, ce transporteur doit être considéré comme remplissant des obligations librement consenties à l'égard du cocontractant du passager concerné. Ces obligations trouvent leur source dans le contrat de voyage à forfait que le passager a conclu avec l'agence de voyages (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 63).

49 Par conséquent, un recours en indemnisation pour le retard important d'un vol introduit par ce passager contre ledit transporteur aérien effectif, qui n'est pas le cocontractant dudit passager, doit néanmoins être considéré comme étant introduit en matière contractuelle, au sens de l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001.

50 La circonstance qu'un contrat de transport aérien fait partie d'un voyage à forfait, au sens de l'article 2, point 1, de la directive 90/314, incluant un hébergement, n'est pas de nature à infirmer cette constatation.

51 En effet, cette particularité ne modifie ni la nature contractuelle des obligations juridiques dont se prévaut le passager ni la cause de son action, qui peut, dès lors, être portée devant l'une ou l'autre juridiction du lieu d'exécution des obligations contractuelles (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 68 et 69, ainsi que ordonnance du 13 février 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, points 26 et 27).

52 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question que l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001 doit être interprété en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit en vertu du règlement n° 261/2004 par un passager contre le transporteur aérien effectif relève de la notion de « matière contractuelle », au sens de cette disposition, même si aucun contrat n'a été conclu entre ces parties et que le vol opéré par ce transporteur aérien était prévu par un contrat de voyage à forfait, incluant également un hébergement, conclu avec un tiers.

Sur la deuxième question

53 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 15 à 17 du règlement n° 44/2001 doivent être interprétés en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit par un passager contre le transporteur aérien effectif, avec lequel ce passager n'a pas conclu de contrat, relève du champ d'application de ces articles relatifs à la compétence spéciale en matière de contrats conclus par les consommateurs.

54 À titre liminaire, il importe de rappeler que les règles de compétence mentionnées au chapitre II, section 4, du règlement n° 44/2001, qui comprend les articles 15 à 17 de ce règlement, permettent à un consommateur de choisir de porter son action soit devant le tribunal de son domicile, soit devant les tribunaux de l'État membre sur le territoire duquel est domiciliée l'autre partie au contrat.

55 Ces règles constituent une dérogation tant à la règle générale de compétence édictée à l'article 2, paragraphe 1, dudit règlement, attribuant la compétence aux juridictions de l'État membre sur le territoire duquel le défendeur est domicilié, qu'à la règle de compétence spéciale en matière contractuelle, énoncée à l'article 5, point 1, du même règlement. Ainsi, lesdites règles figurant à cette section 4 doivent nécessairement faire l'objet d'une interprétation stricte (voir, en ce sens, arrêt du 14 mars 2013, *Česká spořitelna*, C-419/11, EU:C:2013:165, point 26 et jurisprudence citée).

56 La compétence judiciaire est déterminée par ladite section 4 dans l'hypothèse où les trois conditions prévues à l'article 15, paragraphe 1, du règlement n° 44/2001 sont remplies, à savoir, premièrement, une partie contractuelle a la qualité de consommateur qui agit dans un cadre pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, deuxièmement, le contrat entre un tel consommateur et un professionnel a été effectivement conclu et, troisièmement, un tel contrat relève de l'une des catégories visées au paragraphe 1, sous a) à c), dudit article 15. Ces conditions doivent être remplies de manière cumulative, de sorte que, si l'une des trois conditions fait défaut, la compétence ne saurait être déterminée selon les règles en matière de contrats conclus par les consommateurs (voir, en ce sens, arrêt du 28 janvier 2015, *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, point 23 et jurisprudence citée).

57 En l'occurrence, l'interrogation de la juridiction de renvoi porte sur le point de savoir si les trois conditions mentionnées au point précédent peuvent être considérées comme

étant réunies à l'égard de la relation juridique entre un passager et le transporteur aérien, lorsqu'ils n'ont pas conclu de contrat entre eux.

58 À cet égard, il convient, premièrement, de relever que, à la différence des conditions requises pour l'application des règles de compétence spéciale qui découlent de l'article 5, point 1, du règlement n° 44/2001, il est déterminant pour l'application des règles de compétence qui résultent du chapitre II, section 4, de ce règlement que les parties au litige soient également les parties au contrat.

59 En effet, ainsi que l'ont relevé M. l'avocat général au point 48 de ses conclusions et le gouvernement tchèque dans ses observations écrites, les articles de ladite section 4 font référence au « contrat conclu par [...] le consommateur », au « cocontractant du consommateur », à « l'autre partie au contrat » conclu par le consommateur, ou encore aux conventions de for passées « entre le consommateur et son cocontractant ».

60 Ces références militent en faveur d'une interprétation selon laquelle, pour l'application de la même section 4, un recours introduit par un consommateur doit être dirigé contre le cocontractant de celui-ci.

61 Ainsi, la Cour a jugé que les règles de compétence établies, en matière de contrats conclus par les consommateurs, à l'article 16, paragraphe 1, du règlement n° 44/2001 s'appliquent, conformément au libellé de cette disposition, seulement à l'action intentée par le consommateur contre l'autre partie au contrat, ce qui implique nécessairement la conclusion d'un contrat par le consommateur avec le professionnel mis en cause (arrêt du 25 janvier 2018, Schrems, C-498/16, EU:C:2018:37, point 45 et jurisprudence citée).

62 Deuxièmement, une interprétation selon laquelle les règles de compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs, établies au chapitre II, section 4, du règlement n° 44/2001, ne s'appliquent pas dans une situation dans laquelle un contrat entre le consommateur et le professionnel fait défaut est conforme à l'objectif, exposé au considérant 11 de ce règlement, d'assurer un haut degré de prévisibilité quant à l'attribution de compétence.

63 En effet, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 57 de ses conclusions, la possibilité pour le consommateur d'attirer le professionnel devant le tribunal dans le ressort duquel se trouve le domicile de ce consommateur est contrebalancée par l'exigence de la conclusion d'un contrat entre eux, dont découle ladite prévisibilité pour le défendeur.

64 En outre, la Cour a, certes, relevé que la notion d'« autre partie au contrat », prévue à l'article 16, paragraphe 1, du règlement n° 44/2001, doit être interprétée en ce sens qu'elle désigne également le cocontractant de l'opérateur avec lequel le consommateur a conclu ce contrat (voir, en ce sens, arrêt du 14 novembre 2013, Maletic, C-478/12, EU:C:2013:735, point 32). Cependant, cette interprétation repose sur des circonstances spécifiques, dans lesquelles le consommateur était d'emblée contractuellement lié, de manière indissociable, à deux cocontractants (arrêt du 28 janvier 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, point 33).

65 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la deuxième question que les articles 15 à 17 du règlement n° 44/2001 doivent être interprétés en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit par un passager contre le transporteur aérien effectif, avec lequel ce passager n'a pas conclu de contrat, ne relève

pas du champ d'application de ces articles relatifs à la compétence spéciale en matière de contrats conclus par les consommateurs.

Sur les dépens

66 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit :

1) Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation au titre des articles 6 et 7 de ce règlement contre le transporteur aérien effectif, même si ce passager et ce transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat entre eux et que le vol en cause fait partie d'un voyage à forfait relevant de la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

2) L'article 5, point 1, du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, doit être interprété en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit en vertu du règlement n° 261/2004 par un passager contre le transporteur aérien effectif relève de la notion de « matière contractuelle », au sens de cette disposition, même si aucun contrat n'a été conclu entre ces parties et que le vol opéré par ce transporteur aérien était prévu par un contrat de voyage à forfait, incluant également un hébergement, conclu avec un tiers.

3) Les articles 15 à 17 du règlement n° 44/2001 doivent être interprétés en ce sens qu'un recours en indemnisation introduit par un passager contre le transporteur aérien effectif, avec lequel ce passager n'a pas conclu de contrat, ne relève pas du champ d'application de ces articles relatifs à la compétence spéciale en matière de contrats conclus par les consommateurs.

Signatures

ORDONNANCE DE LA COUR
sixième chambre
26 mars 2020¹

RENOI PREJUDICIEL – ENVIRONNEMENT – SYSTEME D’ECHANGE DE QUOTAS D’EMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE – DIRECTIVE 2003/87/CE – AMENDE SUR LES EMISSIONS EXCEDENTAIRES – ABSENCE DE CAUSE EXONERATOIRE EN CAS DE DISPOSITION EFFECTIVE DES QUOTAS NON RESTITUÉS, SAUF FORCE MAJEURE – IMPOSSIBILITE DE MODULATION DU MONTANT DE L’AMENDE – PROPORTIONNALITE – ARTICLES 20, 41, 47 ET ARTICLE 49, PARAGRAPHE 3, DE LA CHARTE DES DROITS FONDAMENTAUX DE L’UNION EUROPEENNE – PRINCIPE DE PROTECTION DE LA CONFIANCE LEGITIME

Dans l’affaire C-113/19,
ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par la Cour administrative (Luxembourg), par décision du 7 février 2019, parvenue à la Cour le 12 février 2019, dans la procédure

Luxaviation SA

contre

Ministre de l’Environnement,

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. M. Safjan, président de chambre, M. J.-C. Bonichot (rapporteur), président de la première chambre, et Mme C. Toader, juge,

avocat général : Mme J. Kokott,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Luxaviation SA, par Mes N. Bannasch et M. Zins, avocats,
- pour le gouvernement luxembourgeois, par Mme D. Holderer et M. T. Uri, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement néerlandais, par Mme M. K. Bulterman et M. J. Langer, en qualité d’agents,
- pour le Parlement européen, par Mmes L. Darie et C. Ionescu Dima ainsi que par M. A. Tamás, en qualité d’agents,
- pour le Conseil de l’Union européenne, par Mmes K. Michoel et A. Westerhof Löfflerová, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M. J.-F. Brakeland et Mme A. C. Becker, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocate générale entendue, de statuer par voie d’ordonnance motivée, conformément à l’article 99 du règlement de procédure de la Cour,

¹ Langue de procédure : le français.

rend la présente

Ordonnance

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 2003, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO 2003, L 275, p. 32), telle que modifiée par la directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009 (JO 2009, L 140, p. 63) (ci-après la « directive 2003/87 »).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Luxaviation SA au ministre de l'Environnement (Luxembourg) au sujet du respect par Luxaviation de ses obligations en matière de restitution de quotas d'émission de CO₂ au titre de l'année 2015.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

La directive 2003/87

3 Les considérants 5 à 7 de la directive 2003/87 énoncent :

« (5) La Communauté et ses États membres sont convenus de remplir conjointement leurs engagements de réduire les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto. [...] La présente directive contribue à réaliser les engagements de la Communauté européenne et de ses États membres de manière plus efficace, par le biais d'un marché européen performant de quotas d'émission de gaz à effet de serre et en nuisant le moins possible au développement économique et à l'emploi.

(6) La décision 93/389/CEE du Conseil du 24 juin 1993 relative à un mécanisme de surveillance des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre dans la Communauté [JO 1993, L 167, p. 31] a établi un mécanisme pour la surveillance des émissions de gaz à effet de serre et l'évaluation des progrès réalisés pour garantir le respect des engagements relatifs à ces émissions. Ce mécanisme aidera les États membres à déterminer la quantité totale de quotas à allouer.

(7) Il est nécessaire d'adopter des dispositions communautaires relatives à l'allocation de quotas par les États membres, afin de contribuer à préserver l'intégrité du marché intérieur et d'éviter des distorsions de concurrence. »

4 L'article 4 de cette directive est libellé comme suit :

« Les États membres veillent à ce que, à partir du 1^{er} janvier 2005, aucune installation n'exerce une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément aux articles 5 et 6 [...] »

5 Aux termes de l'article 6, paragraphe 2, de ladite directive :

« L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

[...]

e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II,

correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée [...] »

6 L'article 11, paragraphe 2, de la même directive dispose :

« Au plus tard le 28 février de chaque année, les autorités compétentes délivrent la quantité de quotas allouée pour l'année concernée [...] »

7 L'article 12 de la directive 2003/87, relatif aux transferts, aux restitutions et aux annulations des quotas, dispose, à son paragraphe 3 :

« [...] Les États membres s'assurent que, le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée [...], et que ces quotas soient ensuite annulés. [...] »

8 Le manquement à cette obligation est sanctionné, outre par la publication du nom des exploitants défaillants prévue au paragraphe 2 de l'article 16 de la directive 2003/87, par une amende prévue au paragraphe 3 du même article, aux termes duquel :

« Les États membres s'assurent que tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, soit tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »

9 Aux termes de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2003/87 :

« Les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celui-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. [...] »

Le règlement (UE) n° 389/2013

10 L'article 67 du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission, du 2 mai 2013, établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87 et aux décisions n° 280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission (JO 2013, L 122, p. 1), énonce, à ses paragraphes 1 et 2 :

« 1. Un exploitant ou un exploitant d'aéronef restitue des quotas en proposant au registre de l'Union :

- a) de transférer un certain nombre de quotas créés à des fins de conformité au cours de la même période d'échanges, du compte de dépôt de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef concerné vers le compte de suppression de quotas de l'Union ;
- b) d'enregistrer le nombre et le type de quotas transférés en tant que quotas restitués pour couvrir les émissions de l'installation de l'exploitant ou les émissions de l'exploitant d'aéronef durant la période en cours.

2. Seuls les exploitants d'aéronef peuvent restituer des quotas aviation. »

Le droit luxembourgeois

11 La directive 2003/87 a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 décembre 2004, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre [...] (Mémorial A 2004, p. 3792).

12 L'article 13 de cette loi, dans sa version applicable à l'arrêté du 31 octobre 2016 en cause au principal (Mémorial A 2012, p. 4410) (ci-après la « loi du 23 décembre 2004 »), dispose, à son paragraphe 2 bis :

« Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

13 L'article 15 de cette loi énonce :

« Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions produites par son installation ou, à compter du 1er janvier 2010, par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément au règlement (UE) n 601/2012 précité. »

14 Aux termes de l'article 20, paragraphes 3 et 7, de la même loi :

« 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

[...]

7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié ».

Le litige au principal et les questions préjudicielles

15 Luxaviation appartient à un groupe de transport aérien qui affirme disposer d'une flotte de 260 aéronefs et employer environ 1700 personnes. Elle a commencé ses activités en 2013 et fait partie du système d'échanges de quotas d'émission de gaz à effet de serre depuis cette année sous le numéro d'identification 234154. Il ressort de la décision de renvoi qu'elle a correctement restitué ses quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les années 2013 et 2014, et que la présente affaire porte sur l'année 2015.

16 S'agissant de cette année, Luxaviation a établi son rapport d'émission de gaz à effet de serre le 5 février 2016.

17 Le 30 mars suivant, elle s'est vu notifier la vérification de ce rapport par voie électronique à partir de l'adresse « CLIMA-EU-ETS-REGISTRY-PROD@ec.europa.eu » en ces termes :

« Subject : Emissions approved

The emissions entered for :
23415 (Monitoring Plan for Annual Emissions)
Year(s) 2015
.. have been VERIFIED ».

18 Luxaviation déclare avoir, le 19 avril 2016, procédé à l'enregistrement des quotas au sein du registre luxembourgeois avant d'en assurer le transfert, après avoir réalisé les vérifications requises. Ce même jour, elle se serait acquittée des paiements exigés et aurait libéré les certificats afférents sur le compte européen EU-100-5023942.

19 Luxaviation soutient avoir ainsi eu la certitude d'avoir achevé la procédure de restitution des quotas correspondant aux émissions pour l'année 2015, certitude qui aurait été renforcée par la réception, le 19 avril 2016, d'un courrier électronique en provenance de l'adresse « CLIMA-EU-ETS-REGISTRY-PROD@ec.europa.eu », libellé :

« The transaction EU341482 of type 10-00 Internal Transfer between :
EU-100-5023709

And :

EU-100-5023942

Involving :

Unit Type : Aviation, Unit Amount : 6428

...has ended with a status Completed. »

20 Toutefois, ainsi qu'en atteste sans être contredite la Commission européenne dans ses observations écrites, cette confirmation électronique d'achèvement était, en réalité, afférente à une acquisition de quotas par Luxaviation auprès d'une société slovène, et non à un transfert de quotas au profit du registre de l'Union.

21 Par courrier du 27 juin 2016, le ministre de l'Environnement a indiqué à Luxaviation qu'elle n'avait pas procédé à la restitution requise dans les délais impartis, à savoir avant le 30 avril de la même année, l'a invitée à formuler ses éventuelles observations et a joint une proposition d'arrêté exposant le nombre de quotas d'émission supposés non restitués pour l'année 2015 ainsi que le montant de l'amende infligée à ce titre.

22 En réponse, Luxaviation a affirmé n'avoir découvert ce retard que par le courrier du ministre de l'Environnement. Elle s'est défendue d'avoir eu l'intention d'échapper sciemment à ses obligations et a invoqué « un manquement émanant de l'un de ses salariés respectivement un dysfonctionnement informatique ». Elle a déclaré s'être fiée au courrier électronique du 19 avril 2016 et avoir été intimement convaincue, à l'époque, d'avoir correctement accompli la procédure de restitution. Elle a ajouté que, en tout état de cause, elle n'a pas porté atteinte à l'environnement.

23 Par arrêté du 31 octobre 2016, le ministre de l'Environnement a infligé à Luxaviation une amende de 100 euros par quota non restitué à l'échéance légale, soit 642800 euros à payer avant le 30 novembre 2016. La même décision ordonne la publication du nom de Luxaviation sur le site Internet de l'administration de l'Environnement.

24 Luxaviation a formé un recours contre cet arrêté le 29 novembre 2016 devant le tribunal administratif (Luxembourg), qui a été rejeté par jugement du 28 février 2018, puis a interjeté appel devant la Cour administrative (Luxembourg) le 6 avril 2018.

25 Devant cette juridiction, Luxaviation soutient notamment avoir été, de bonne foi, convaincue d'avoir achevé la procédure de restitution. Elle fait par ailleurs valoir que l'amende menace sa survie économique.

26 Elle invoque également une violation des principes d'égalité et de libre concurrence, au motif que les exploitants français bénéficieraient d'un accompagnement de la part des autorités nationales compétentes dans l'accomplissement de leur obligation restitutive.

27 Elle soulève enfin la question de la conformité de l'amende forfaitaire au principe de proportionnalité. L'absence de mécanismes d'avis, de relances et de restitution anticipée en droit luxembourgeois serait contraire au principe de proportionnalité, en ce qu'aucune étape intermédiaire ne serait mise en place par les autorités luxembourgeoises afin d'accompagner les exploitants dans leurs obligations, et en ce que la sanction forfaitaire est appliquée de manière « automatique, immédiate et sans examen des circonstances propres » à l'origine de la non-restitution des quotas.

28 C'est dans ces conditions que la Cour administrative a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) L'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87, qui dispose que les États membres doivent s'assurer de la restitution des quotas émis par leurs exploitants, doit-il être interprété en combinaison avec l'article 41 de la [charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »)], qui consacre le principe de bonne administration, comme instituant, dans le chef de l'autorité nationale compétente, une obligation de mise en place d'un suivi individuel des obligations de restitution, avant la date limite du 30 avril de l'année concernée, lorsque cette même administration est compétente pour la surveillance d'un nombre réduit d'opérateurs, en l'occurrence 25 exploitants au niveau national ?
- 2) a) Convient-il d'interpréter une opération de restitution des quotas inachevée, comme celle en l'espèce, où l'exploitant s'est fié à la réception d'une confirmation électronique attestant de la finalisation de la procédure de transfert, comme ayant pu raisonnablement générer dans l'esprit de l'exploitant de bonne foi une confiance légitime dans le fait qu'il avait finalisé l'opération de restitution prévue à l'article 6, paragraphe 2, sous e), de la directive 2003/87 ?
- b) Compte tenu de la réponse apportée à la deuxième question, le caractère légitime de cette confiance peut-il être supposé davantage établi dans l'esprit d'un exploitant de bonne foi lorsque, durant l'exercice de restitution antérieur, il a été spontanément contacté par l'administration nationale pour lui rappeler, à quelques jours de l'expiration des délais prévus à l'article 6, paragraphe 2, sous e), de la directive 2003/87, que la procédure de restitution des quotas n'avait pas encore été finalisée, lui permettant dès lors de raisonnablement présumer qu'il était en conformité avec ses obligations de restitution pour l'année en cours en l'absence d'une prise de contact directe de cette même administration l'année subséquente ?
- c) Au regard des réponses apportées aux deux questions précédentes, qu'elles soient analysées individuellement ou conjointement, le principe de protection de la confiance légitime peut-il être interprété comme constituant un cas de force majeure permettant d'exonérer partiellement ou intégralement l'exploitant de bonne foi de la sanction visée à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 ?

- 3) a) L'article 49, paragraphe 3, de la Charte, qui consacre le principe de proportionnalité, s'oppose-t-il à la fixation forfaitaire de l'amende sanctionnant le défaut de restitution des quotas d'émission, prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, lorsque cette disposition ne permet pas d'imposer une sanction proportionnée par rapport à l'infraction commise par l'exploitant ?
- b) En cas de réponse négative à la question précédente, le principe d'égalité consacré à l'article 20 de la Charte [ainsi que] le principe général de bonne foi et celui de 'fraus omnia corrumpit' doivent-ils être interprétés comme s'opposant à ce que, pour ce qui concerne la sanction forfaitaire, à prononcer en application de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, à laquelle s'ajoute de manière automatique la publication prévue à l'article 20, paragraphe 7, [de la loi du 23 décembre 2004], l'opérateur de bonne foi simplement négligent, ayant pour le surplus cru avoir rempli ses obligations de restitution de droits d'émission à la date butoir du 30 avril pertinent, soit traité de la même manière qu'un exploitant au comportement frauduleux ?
- c) En cas de réponse négative à la question précédente, l'application de la sanction forfaitaire, sans modulation possible par le juge national, hormis les cas de force majeure, [de même que] la sanction automatique de publication, est-elle conforme à l'article 47 de la Charte qui garantit l'existence d'un recours effectif ?
- d) En cas de réponse négative à la question précédente, est-ce que l'entérinement d'une sanction pécuniaire fixée sur la base d'une volonté ainsi mise en avant du législateur européen, [de même que] la sanction automatique de publication, sans intervention du principe de proportionnalité, sauf le cas de force majeure strictement entrevu, ne revient pas à une abdication du juge national devant une volonté supposée du législateur européen et à une absence induite de contrôle judiciaire au regard des articles 47 et 49, paragraphe 3, de la Charte ?
- e) Compte tenu de la réponse apportée à la question précédente, l'absence de contrôle judiciaire du juge national, concernant la sanction forfaitaire prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, [de même que] la sanction automatique de publication prévue à [l']article 20, paragraphe 7, [de la loi du 23 décembre 2004] ne reviennent-elles pas à rompre le dialogue essentiellement fructueux engagé entre la [Cour] et les juridictions suprêmes nationales sous l'effet d'une solution préfixe entérinée par la [Cour], sauf le cas de force majeure strictement entrevu, équivalant à une impossibilité de dialogue effectif pour le juge suprême national auquel il ne reste qu'à entériner la sanction, dès lors qu'il est établi qu'il n'y a pas cas de force majeure en l'espèce ?
- 4) Compte tenu des réponses apportées aux questions précédentes, la notion de force majeure peut-elle être interprétée comme prenant en compte la rigueur subjective de l'exploitant de bonne foi lorsque le paiement de la sanction forfaitaire, visée à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, [de même que] la sanction automatique de publication prévue à [l']article 20, paragraphe 7, [de la loi du 23 décembre 2004] constituent un risque financier et une perte de crédit considérables pouvant conduire au licenciement de son personnel voire à sa propre faillite ? »

Sur les questions préjudicielles

29 En vertu de l'article 99 du règlement de procédure de la Cour, lorsque la réponse à la question posée à titre préjudiciel peut être clairement déduite de la jurisprudence ou

lorsque la réponse à la question posée à titre préjudiciel ne laisse place à aucun doute raisonnable, la Cour peut, à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, statuer par voie d'ordonnance motivée.

30 Il convient de faire application de cette disposition dans la présente affaire.

31 Il y a lieu, à titre liminaire, de rappeler l'interprétation retenue par la Cour dans son arrêt du 17 octobre 2013, *Billerud Karlsborg et Billerud Skärblacka* (C-203/12, ci-après l'« arrêt Billerud », EU:C:2013:664).

32 La Cour a considéré, au point 32 de cet arrêt, que l'article 16, paragraphes 3 et 4, de la directive 2003/87 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'échappe à l'infliction de l'amende sur les émissions excédentaires qu'il prévoit l'exploitant qui n'a pas restitué au plus tard le 30 avril de l'année en cours les quotas d'équivalent-dioxyde de carbone correspondant à ses émissions de l'année écoulée, alors même qu'il dispose à cette date d'un nombre suffisant de quotas. Cette interprétation tient notamment au fait que l'obligation imposée par la directive 2003/87 doit être regardée non pas comme une simple obligation de détention des quotas couvrant les émissions de l'année écoulée à la date du 30 avril de l'année en cours, mais comme une obligation de restitution desdits quotas au plus tard le 30 avril, afin qu'ils soient annulés dans le registre de l'Union destiné à garantir une comptabilisation précise des quotas (arrêt Billerud, point 30), l'économie générale de la directive 2003/87 reposant sur une stricte comptabilité des quotas délivrés, détenus, transférés et annulés qui appelle la mise en place d'un système de registres normalisé par la voie d'un règlement distinct de la Commission (arrêt Billerud, point 27).

33 Compte tenu de ces particularités, la Cour a estimé que l'amende forfaitaire sur les émissions excédentaires prévue par la directive 2003/87 ne saurait être regardée comme étant contraire au principe de proportionnalité en ce que son montant n'est assorti d'aucune possibilité de modulation par le juge national. En effet, dans un contexte d'urgence à faire face à de graves préoccupations environnementales, l'obligation de restitution, prévue à l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87, et l'amende forfaitaire qui la sanctionne à l'article 16, paragraphe 3, de cette directive ont paru nécessaires au législateur de l'Union, dans la poursuite de l'objectif d'établissement d'un système performant d'échanges de quotas d'équivalent-dioxyde de carbone, pour éviter que certains exploitants ou intermédiaires de marché soient tentés de contourner ou de manipuler le système en jouant abusivement sur les prix, les quantités, les délais ou les produits financiers complexes dont tout marché suscite la création. Par ailleurs, il résulte de la directive 2003/87 que les exploitants disposent d'une période de quatre mois pour se mettre en mesure de restituer les quotas correspondant à l'année écoulée, ce qui leur laisse un délai raisonnable pour se conformer à leur obligation restitutive (arrêt Billerud, points 38 à 40).

34 C'est à l'aune de cette jurisprudence que doivent être abordées les questions posées dans la présente affaire.

Sur la troisième question

35 Par sa troisième question, qu'il convient d'examiner tout d'abord, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 20 et 47 ainsi que l'article 49, paragraphe 3, de la Charte doivent être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à ce que l'amende forfaitaire prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 ne soit assortie d'aucune possibilité de modulation par le juge national.

36 S'agissant, tout d'abord, de l'article 20 de la Charte, il convient de rappeler que l'égalité en droit qui y est énoncée est un principe général du droit de l'Union qui exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'une différenciation ne soit objectivement justifiée (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2006, *Franz Egenberger*, C-313/04, EU:C:2006:454, point 33).

37 Selon la jurisprudence de la Cour, une différence de traitement est justifiée dès lors qu'elle est fondée sur un critère objectif et raisonnable, c'est-à-dire lorsqu'elle est en rapport avec un but légalement admissible poursuivi par la législation en cause, et que cette différence est proportionnée au but poursuivi par le traitement concerné (arrêt du 16 décembre 2008, *Arcelor Atlantique et Lorraine e.a.*, C-127/07, EU:C:2008:728, point 47).

38 Or, ainsi qu'il a été rappelé au point 33 de la présente ordonnance, l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 établit une distinction, objective et raisonnable au regard de l'objectif consistant à instituer un système commun performant de quotas, entre, d'une part, les exploitants ayant satisfait à leur obligation de restitution et, d'autre part, ceux qui s'y sont soustraits.

39 Ainsi, permettre au juge national de moduler le montant de l'amende sanctionnant les exploitants relevant de cette seconde catégorie et, partant, de traiter différemment des exploitants étant tous objectivement placés dans une même situation de non-respect de leur obligation de restitution, non seulement ne découle nullement du principe d'égalité en droit, mais irait même à l'encontre de celui-ci.

40 S'agissant, ensuite, de l'article 47 de la Charte, à supposer que la juridiction de renvoi considère qu'il devrait permettre de remettre en cause la validité de la directive 2003/87 en ce qu'elle ferait obstacle à la contestation par les personnes concernées du montant de l'amende qui leur est infligée, il y a lieu de rappeler que la Cour s'est déjà prononcée sur cette question dans l'arrêt *Billerud*, puis dans l'ordonnance du 17 décembre 2015, *Bitter* (C-580/14, EU:C:2015:835), et a jugé que le système de sanction conçu à l'article 16 de cette directive n'était pas contraire au principe de proportionnalité.

41 S'agissant, enfin, de l'article 49, paragraphe 3, de la Charte, selon lequel l'intensité des peines ne doit pas être disproportionnée à l'infraction, il suffit, là encore, de renvoyer, en tout état de cause, à l'appréciation au regard du principe de proportionnalité déjà effectuée par la Cour dans l'arrêt *Billerud*.

42 Ainsi, il convient de répondre à la troisième question que les articles 20 et 47 ainsi que l'article 49, paragraphe 3, de la Charte doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à ce que l'amende forfaitaire prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 ne soit assortie d'aucune possibilité de modulation par le juge national.

Sur la première question

43 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 41 de la Charte doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce que constitue une simple faculté pour les États membres, et non une obligation pour ceux-ci, le fait d'instituer des mécanismes d'avis, de relances et de restitution anticipée permettant aux exploitants de bonne foi d'être parfaitement informés de leur obligation de restitution et de ne courir ainsi aucun risque d'amende au titre de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87.

44 Il convient de rappeler d'emblée que l'article 41 de la Charte, intitulé « Droit à une bonne administration », énonce, à son paragraphe 1, que toute personne a le droit de voir ses affaires traitées impartialement, équitablement et dans un délai raisonnable par les institutions, les organes et les organismes de l'Union.

45 Il résulte clairement du libellé de cet article qu'il s'adresse non pas aux États membres, mais uniquement aux institutions, aux organes et aux organismes de l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2011, Cicala, C-482/10, EU:C:2011:868, point 28).

46 Partant, l'exploitant faisant l'objet d'une amende prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 ne saurait, en tout état de cause, tirer de l'article 41, paragraphe 2, de la Charte un droit d'être accompagné dans ses démarches administratives en vue de la restitution annuelle des quotas (voir, en ce sens, arrêt du 17 juillet 2014, YS e.a., C-141/12 et C-372/12, EU:C:2014:2081, point 67).

47 Certes, le droit à une bonne administration, consacré à cette disposition, reflète un principe général du droit de l'Union (arrêt du 8 mai 2014, N., C-604/12, EU:C:2014:302, point 49). Toutefois, par sa première question, la juridiction de renvoi ne sollicite pas une interprétation de ce principe général, mais cherche à savoir si l'article 41 de la Charte peut instituer pour l'autorité compétente d'un État membre une obligation de mise en place d'un suivi individuel des obligations de restitution.

48 Le point 41 de l'arrêt Billerud a, toutefois, précisé qu'il est loisible aux États membres d'instituer des mécanismes d'avis, de relances et de restitution anticipée permettant aux exploitants de bonne foi d'être parfaitement informés de leur obligation restitutive et de ne courir ainsi aucun risque d'amende. Comme cela ressortait du dossier soumis à la Cour dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt Billerud, certaines législations nationales prévoient de tels mécanismes et confient aux autorités compétentes la charge d'accompagner les exploitants dans leurs démarches vis-à-vis du système d'échange de quotas de gaz à effet de serre.

49 Il convient, par suite, de répondre à la première question que l'article 41 de la Charte doit être interprété en ce sens qu'il ne s'applique pas à la situation consistant à déterminer si les États membres ont une obligation, et non pas une simple faculté, d'instituer des mécanismes d'avis, de relances et de restitution anticipée permettant aux exploitants de bonne foi d'être parfaitement informés de leur obligation restitutive et de ne courir ainsi aucun risque d'amende au titre de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87.

Sur la deuxième question

50 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le principe de protection de la confiance légitime doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à l'infliction de l'amende prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 dans une situation où les autorités compétentes n'ont pas averti l'exploitant avant l'expiration du délai de restitution, alors qu'elles l'avaient fait, sans y être tenues, l'année précédente.

51 Il convient, à cet égard, de rappeler que le principe de protection de la confiance légitime est un corollaire du principe de sécurité juridique, lequel exige, notamment, que les règles de droit soient claires, précises et prévisibles dans leurs effets, en particulier lorsqu'elles peuvent avoir sur les individus et les entreprises des conséquences défavorables. Un particulier peut se prévaloir de ce corollaire lorsqu'une

autorité compétente, en lui fournissant des assurances précises, a fait naître chez lui des espérances fondées (voir, en ce sens, arrêt du 17 octobre 2018, Klohn, C-167/17, EU:C:2018:833, points 50 et 51).

52 Or, il ne ressort pas du dossier soumis à la Cour que les autorités luxembourgeoises aient fourni à la requérante au principal des assurances précises au sens de la jurisprudence rappelée au point précédent. À cet égard, le fait que, l'année précédente, lesdites autorités ont, comme il leur était loisible de le faire, rappelé à l'exploitant qu'il n'avait pas encore restitué ses quotas alors que le délai de restitution était sur le point d'expirer ne saurait, en lui-même, être de nature à constituer de telles assurances précises.

53 Par suite, il convient de répondre à la deuxième question que le principe de protection de la confiance légitime doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à l'infliction de l'amende prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87 dans une situation où les autorités compétentes n'ont pas averti l'exploitant avant l'expiration du délai de restitution, alors qu'elles l'avaient fait, sans y être tenues, l'année précédente.

Sur la quatrième question

54 Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la notion de « cas de force majeure », au sens du point 31 de l'arrêt Billerud, s'applique à une situation telle que celle en cause au principal.

55 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, même en l'absence de disposition spécifique, la reconnaissance d'un cas de force majeure est possible lorsqu'une cause extérieure invoquée par des sujets de droit a des conséquences irrésistibles et inévitables au point de rendre objectivement impossible pour les personnes concernées le respect de leurs obligations (arrêt Billerud, point 31).

56 La Cour a également précisé, à ce point 31, qu'il appartient au juge national d'apprécier si l'exploitant, malgré toutes les diligences qu'il aurait pu déployer afin de respecter les délais prescrits, a été confronté à des circonstances étrangères à lui, anormales et imprévisibles, allant au-delà d'un simple dysfonctionnement interne.

57 Il incombe donc à la juridiction de renvoi de procéder, dans l'affaire pendante devant elle, à une telle appréciation. Toutefois, il y a lieu de relever, afin de fournir à la juridiction de renvoi une réponse utile, que les circonstances dont fait état Luxaviation, et qui sont rappelées au point 22 de la présente ordonnance, ne sauraient, à elles seules, suffire pour constituer un cas de force majeure.

58 Il convient, par suite, de répondre à la quatrième question qu'il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier si la notion de « cas de force majeure », au sens du point 31 de l'arrêt Billerud, s'applique à une situation telle que celle en cause au principal.

Sur les dépens

59 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (sixième chambre) dit pour droit :

1) Les articles 20 et 47 ainsi que l'article 49, paragraphe 3, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à ce que l'amende forfaitaire prévue à l'article 16, paragraphe 3, de

la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 2003, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, telle que modifiée par la directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, ne soit assortie d'aucune possibilité de modulation par le juge national.

2) L'article 41 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne doit être interprété en ce sens qu'il ne s'applique pas à la situation consistant à déterminer si les États membres ont une obligation, et non pas une simple faculté, d'instituer des mécanismes d'avis, de relances et de restitution anticipée permettant aux exploitants de bonne foi d'être parfaitement informés de leur obligation de restitution et de ne courir ainsi aucun risque d'amende au titre de l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, telle que modifiée par la directive 2009/29.

3) Le principe de protection de la confiance légitime doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à l'infliction de l'amende prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87, telle que modifiée par la directive 2009/29, dans une situation où les autorités compétentes n'ont pas averti l'exploitant avant l'expiration du délai de restitution, alors qu'elles l'avaient fait, sans y être tenues, l'année précédente.

4) Il appartient à la juridiction de renvoi d'apprécier si la notion de « cas de force majeure », au sens du point 31 de l'arrêt du 17 octobre 2013, *Billerud Karlsborg et Billerud Skärblacka* (C-203/12, EU:C:2013:664), s'applique à une situation telle que celle en cause au principal.

Communiqué - Communication

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PRECISIONS CONCERNANT LA GESTION DE LA SECURITE DE L'ESPACE AERIEN

Montréal, le 13 janvier 2020 – Compte tenu des inexactitudes qui circulent à propos de son rôle dans la fermeture ou la restriction de l'espace aérien mondial, l'OACI souhaite préciser qu'en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, il incombe aux États membres de l'Organisation d'assurer la coordination appropriée des activités susceptibles de mettre en péril l'aviation civile sur leurs territoires et de diffuser les publications connexes.

En outre, les autorités nationales devraient diffuser les publications avertissant des dangers suffisamment à l'avance pour permettre à tous les aéronefs de l'aviation civile internationale de planifier leur itinéraire afin d'éviter ces zones.

Les compagnies aériennes sont tenues de réaliser des évaluations périodiques des risques dans leur réseau de routes en fonction de toutes les informations disponibles.

Des normes et des éléments indicatifs importants de l'OACI, destinés aux administrations comme aux exploitants des compagnies aériennes, ont été mis à jour ou publiés récemment, compte tenu des enseignements tirés de l'accident du vol MH17 en 2014, notamment dans les Annexes à la Convention et d'autres documents indiqués ci-après.

Annexes à la Convention ayant fait l'objet d'amendements :

Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions*

Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*

Annexe 17 – *Sûreté*

Manuels et éléments indicatifs de l'OACI amendés ou nouveaux :

- Doc 9756, *Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Partie I*
- Doc 9859, *Manuel de gestion de la sécurité*
- Doc 9962, *Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents*
- Doc 9971, *Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien*
- Doc 10084, *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit*
- Doc 10108 (Diffusion restreinte), *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile*

Autres amendements prévus en 2020

Adoption des amendements à l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*

Adoption des amendements à l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions*

- Doc 9554, *Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils et orientations sur la coopération civilo-militaire en matière de gestion du trafic aérien*

LE POINT SUR LA PARTICIPATION DE L'OACI A LA RIPOSTE INTERNATIONALE A L'EPIDEMIE DE CORONAVIRUS

Montréal, le 30 janvier 2020 – L'OACI continue d'appuyer la coordination de la riposte internationale à la flambée épidémique du nouveau coronavirus (2019-nCoV) dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile ou réseau « CAPSCA » de l'OACI qui regroupe des gouvernements et des organisations internationales.

En outre, l'OACI transmet directement à ses États membres des bulletins électroniques, qui sont également accessibles au public à l'adresse du site web du CAPSCA.

Étant donné que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) considère désormais la flambée de coronavirus comme une urgence de santé publique de portée internationale (USPPI) et que le transport aérien civil constitue le moyen de déplacement international le plus largement utilisé, l'OACI prie instamment ses États membres de consulter régulièrement le site web de l'OMS pour obtenir des informations à jour, et de suivre les recommandations et les orientations fournies par l'OMS.

L'OACI appelle aussi les gouvernements à se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation relatives à la préparation aux urgences de santé publique et à leur gestion. Ces SARP sont décrites en détail dans le premier bulletin électronique de l'OACI daté du 24 janvier.

Par ailleurs, il est conseillé aux États de mettre en place une communication multisectorielle et de collaborer avec toutes leurs parties prenantes concernées, à l'échelle nationale et internationale, pour se tenir au courant des faits nouveaux dans les secteurs de l'aviation et de la santé publique.

« L'OACI est consciente de la nécessité urgente et importante de coopérer, de coordonner les actions et de disposer d'informations fiables pour contribuer à endiguer la propagation internationale de virus contagieux comme le coronavirus », a souligné Mme Fang Liu, Secrétaire générale de l'institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine de l'aviation.

« Le réseau CAPSCA est conçu à cette fin et ses informations sont promptement mises à la disposition des principales organisations mondiales des secteurs de l'aviation, de la médecine et du voyage, et elles sont publiées en ligne pour être rapidement et facilement accessibles à tous dans le monde. »

Outre l'OMS et d'autres organismes d'intervention en matière de santé publique comme les *Centers for Disease Control and Prevention* (centres de prévention et de lutte contre les maladies, CDC) des États-Unis, les membres du CAPSCA comprennent aussi des organismes essentiels intervenant dans la circulation internationale des personnes et des marchandises, tels que l'Association du transport aérien international (IATA) qui représente les entreprises de transport aérien commercial régulier, et le Conseil international des aéroports (ACI) qui regroupe les aéroports du monde.

Les recommandations de l'OACI et de l'OMS concernant la flambée épidémique, auxquelles s'ajoutent les conseils de voyage et de santé distincts des membres du

CAPSCA comme les CDC des États-Unis, l'IATA, l'ACI et l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), sont aussi mises à disposition gratuitement aux fins de consultation par tout gouvernement, toute compagnie aérienne ou tout membre du grand public directement à partir de la section consacrée au coronavirus du site web du CAPSCA.

L'OACI LANCE DE NOUVEAUX APPELS A LA COORDINATION DE LA RIPOSTE AU COVID-19

Montréal, le 14 février 2020 – L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a émis à l'intention de ses États membres un nouvel avis dans lequel elle les invite instamment à examiner et à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées applicables de l'aviation civile qui sont pertinentes pour la riposte aux maladies transmissibles.

L'Organisation a aussi rappelé aux gouvernements nationaux l'existence des conseils de voyage et de santé (recommandations en ligne relatives aux voyages et à la santé), accessibles au public et à l'échelle mondiale, qui ont été publiées en rapport avec la flambée épidémique de COVID-19 par l'OACI, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les *Centers for Disease Control and Prevention* (centres de prévention et de lutte contre les maladies, CDC) des États-Unis et d'autres organismes aéronautiques et internationaux.

Dans sa dernière lettre, l'institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine de l'aviation presse les États de mettre en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 – *Facilitation* à la Convention de Chicago, de prendre des mesures pour officialiser leur adhésion à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) de l'OACI, de créer effectivement un Comité national de facilitation du transport aérien, et de mieux définir les rôles et les responsabilités des autorités de santé publique et d'aviation civile pendant les épidémies, afin d'appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens dans le monde.

« Nous encourageons vivement les États membres de l'OACI à collaborer et à coordonner leur préparation et leur riposte au niveau national et régional, ainsi qu'à envisager d'apporter au programme CAPSCA un soutien financier ou en nature, notamment sous forme de détachement de personnel, afin qu'il puisse renforcer son efficacité dans ces circonstances », a indiqué Mme Fang Liu, la Secrétaire générale de l'OACI. « L'accroissement du financement est essentiel à la durabilité de ce mécanisme clé de coordination mondiale de la santé et des voyages, qui est important en cas d'épidémies contagieuses. »

« La flambée de COVID-19 et ses incidences sur les opérations aéroportuaires à l'échelle mondiale renforcent le rôle important que jouent les autorités de santé publique aux frontières aériennes et la nécessité d'un cadre de politique nationale efficace sur la facilitation du transport aérien afin d'établir les rôles et les responsabilités clairs de divers ministères, organismes et organisations qui participent à la facilitation du transport aérien ou en sont responsables », a affirmé Mme Liu.

La lettre invite aussi les États membres de l'OACI à renforcer leurs plans de préparation pour la gestion des risques liés aux flambées de maladies transmissibles en mettant en œuvre des stratégies de collaboration et de coordination efficaces avec toutes les parties

prenantes, attire l'attention des gouvernements sur la formation dispensée par l'OMS et par le mécanisme CAPSCA de l'OACI, et souligne l'appui de l'Organisation à l'appel de l'OMS à la solidarité internationale dans le cadre de la riposte à la flambée de COVID-19.

Afin de recueillir auprès des États des informations sur la mise en œuvre des normes et dispositions de l'OACI relatives à des sujets comme la conformité au Règlement sanitaire international de l'OMS et le degré d'avancement de leurs plans nationaux de lutte contre les flambées de maladies transmissibles posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale, l'OACI mettra également en place un sondage en ligne pour évaluer les niveaux actuels de préparation des États à l'échelle mondiale.

DECLARATION CONJOINTE OACI-OMS SUR LA COVID-19

Montréal, Siège de l'OACI, le 6 mars 2020 – L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont publié ce jour une déclaration conjointe fournissant les derniers conseils en ce qui a trait à la COVID-19 et à l'aviation civile.

Signée par le Directeur général de l'OMS, le Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus, et par la Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu, la déclaration réaffirme l'engagement de ces institutions spécialisées des Nations Unies de promouvoir une plus grande coopération internationale afin de contenir le virus et de protéger la santé des voyageurs.

La déclaration souligne l'importance pour les États de se conformer aux normes de l'OACI et de l'OMS relatives à la prévention de la propagation des maladies transmissibles et de respecter le Règlement sanitaire international (2005).

Pour sa part, l'OACI a collaboré étroitement avec les gouvernements et les partenaires de l'industrie, parmi lesquels l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI), en vue de fournir des orientations aux autorités de l'aviation, aux transporteurs aériens et aux aéroports, et des conseils au public, concernant les mesures appropriées qui protégeront la santé des voyageurs et réduiront le risque de transmission.

L'OACI a publié deux bulletins électroniques et une lettre invitant instamment les États membres à suivre les recommandations et orientations fournies par l'OMS, et soulignant le rôle de l'Organisation, d'une part, dans la diffusion d'informations relatives à l'aviation liées à la COVID-19, et d'autre part, à titre de facilitateur principal pour les États et les organisations membres du programme OACI d'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) afin de mettre en œuvre une collaboration et une coordination efficaces avec toutes les parties prenantes.

La lettre de l'OACI enjoignait les gouvernements nationaux à appliquer les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et les encourageait vivement à devenir membres du CAPSCA, à financer davantage la préparation à la lutte contre les maladies transmissibles, et à établir un Comité national de facilitation du transport aérien.

Compte tenu de l'importance d'examiner les informations détaillées en matière de santé et de maladie en regard des politiques et procédures relatives à l'aviation civile dans le

contexte de la flambée de COVID-19, l'OACI et l'OMS ont travaillé main dans la main au cours des dernières semaines afin d'élaborer des conseils éclairés et d'assurer une action mondiale coordonnée.

La déclaration publiée ce jour insiste sur la nécessité d'accroître la coopération entre les secteurs public et privé, ainsi que le dialogue entre les institutions et, par conséquent, prie instamment les États et les organisations concernées d'adhérer à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA).

Il a été aussi rappelé aux fonctionnaires de l'aviation et de la santé de renforcer la collaboration intersectorielle sur le plan national et de créer des Comités nationaux de facilitation, comme l'exigent les normes de l'OACI.

La nouvelle déclaration conjointe, qui s'inscrit dans le cadre d'une coopération internationale accrue visant à coordonner une réponse plus efficace à la COVID-19, a été accueillie favorablement par les groupes du secteur de l'aviation.

« L'arrêt de la propagation du virus est au premier rang des priorités », a souligné M. Alexandre de Juniac, Directeur général et Chef de la direction de l'IATA.

« L'IATA et les entreprises de transport aérien travaillent en étroite collaboration avec l'OMS, l'OACI et l'ACI pour veiller à ce que des procédures harmonisées et actualisées soient mises à disposition afin de maintenir la sécurité des passagers, d'assurer que le monde reste connecté et de contenir le virus. Il convient de rassurer les voyageurs sur le fait que l'industrie est préparée à faire face aux maladies transmissibles grâce à l'expérience acquise dans la gestion de cas de flambées précédents. Le Règlement sanitaire international de l'OMS constitue la pierre d'assise de l'effort mondial coordonné qui sera exigé de la part de toutes les parties intéressées. »

Mme Angela Gittens, Directrice générale de l'ACI, a aussi constaté avec satisfaction la communication multi-secteurs et multi-institutions qui ressort de la déclaration.

« La flambée de COVID-19 et ses incidences sur l'aviation ont fait ressortir la nécessité d'une coordination efficace et d'une réponse proportionnée des États. L'ACI salue le rôle moteur de l'OACI et de l'OMS à cet égard et prie instamment les États de suivre les conseils de l'OMS. La santé et le bien-être des voyageurs, des personnels et du public ainsi que la limitation de la propagation de maladies transmissibles sont les priorités du secteur de l'aviation : il est donc de notre intérêt à tous d'adopter une démarche commune et claire pour contribuer à prévenir la propagation de la maladie. Nous nous félicitons également des mesures pratiques suggérées par l'OMS qui peuvent aider les voyageurs à se protéger eux-mêmes », a-t-elle ajouté.

La déclaration conjointe complète les efforts continus déployés par l'OACI et l'OMS en réaction à la COVID-19.

L'OACI a publié une nouvelle page web qui servira de source unique pour obtenir des informations relatives à l'aviation civile liées à la COVID-19. Des statistiques quotidiennes sur l'évolution de la flambée de COVID-19 et sur ses incidences sur l'aviation sont aussi publiées sur cette page.

L'OACI ADOPTE LA DECLARATION RELATIVE A LA COVID-19

Montréal, siège de l'OACI, le 9 mars 2020 – Affirmant la nécessité urgente de réduire les risques que constitue la propagation de la COVID-19 par le transport aérien et de protéger la santé des passagers aériens et du personnel aéronautique, le Conseil de l'OACI a adopté aujourd'hui, à la quatrième séance de sa 219e session, une Déclaration spéciale relative à la COVID-19.

Le Conseil :

A rappelé en particulier les dispositions des articles 14 et 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;

A affirmé la nécessité urgente de réduire le risque pour la santé publique que constitue la propagation de la COVID-19 par le transport aérien et de protéger la santé des passagers aériens et du personnel aéronautique ;

A souligné l'importance :

- a) de veiller à ce que la riposte et les mesures d'intervention soient fondées sur des données scientifiques et des faits ;
- b) de faire appel à la collaboration intersectorielle et aux principes du multilatéralisme, ainsi qu'à une coopération et à une coordination solides à l'échelle internationale entre toutes les entités prenant part à l'action commune face à cette urgence de santé publique de portée internationale (USPPI) ;
- c) de fournir des informations fiables et actualisées aux autorités de l'aviation, aux transporteurs aériens et autres exploitants d'aéronefs, aux aéroports et au public, pour faciliter l'endigement de la propagation du virus ;

A résolument appuyé les demandes formulées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) aux États, afin qu'ils réalisent leurs propres évaluations des risques et adaptent leurs mesures d'intervention en conséquence, en tenant compte du Règlement sanitaire international (RSI, 2005) ;

S'est inquiété des incidences économiques de la flambée de COVID-19 sur le transport aérien et l'aviation civile ;

A salué la coopération des transporteurs aériens, des aéroports et d'autres parties prenantes du secteur, qui collaborent avec les gouvernements et les organisations internationales pour faciliter la mise en œuvre des mesures d'intervention ;

A prié instamment les États membres et les parties prenantes de l'OACI :

- d) de suivre la réglementation et les orientations existantes, en particulier les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 (Facilitation) et les autres normes internationales pertinentes figurant dans les autres Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en cas de flambées de maladies transmissibles constituant une urgence de santé publique de portée internationale ;
- e) de suivre les recommandations et les orientations actuelles fournies par l'OMS, selon l'évaluation des risques et les caractéristiques propres à chaque pays ;
- f) de promouvoir et d'instaurer une culture de la collaboration et du partage d'informations entre les autorités de santé publique et d'aviation civile grâce à la création de Comités nationaux de facilitation réunissant toutes les entités concernées, conformément aux dispositions de l'OACI ;

g) d'adhérer, de contribuer et d'apporter leur concours de façon proactive à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;

h) de prendre les mesures nécessaires au maintien de la durabilité du transport aérien et du niveau de sécurité le plus élevé ;

A réaffirmé que l'OACI continuera d'appuyer le secteur de l'aviation en collaborant avec les États membres, et en coopérant avec l'OMS et les autres institutions compétentes du système des Nations Unies, ainsi qu'avec les partenaires de l'industrie, dont l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) ;

A également réaffirmé que le Conseil continuera de suivre de près l'évolution de la situation, qu'il appuie les États membres dans leurs mesures d'intervention, selon qu'il convient, et qu'il se tient prêt à prendre d'autres mesures en fonction des faits nouveaux.

Le Président du Conseil de l'OACI, M. Salvatore Sciacchitano, et la Secrétaire générale de l'OACI, Mme Fang Liu, ont insisté sur le ferme engagement de l'OACI à appuyer ses États membres dans la mise en œuvre de mesures d'intervention et ont exprimé toute leur gratitude à l'OMS pour sa collaboration avec l'Organisation sur les questions relatives à la COVID-19 depuis le début de cette urgence de santé publique de portée internationale (USPPI).

COMMISSION EUROPEENNE

ORIENTATIONS INTERPRETATIVES RELATIVES AUX REGLEMENTS DE L'UE SUR LES DROITS DES PASSAGERS AU REGARD DE L'EVOLUTION DE LA SITUATION EN CE QUI CONCERNE LE COVID-19

Bruxelles, le 18.3.2020
C(2020) 1830 final

L'épidémie de Covid-19 a durement touché les passagers et le secteur européen des transports. En raison des mesures prises par les autorités pour endiguer la maladie, telles que la limitation des déplacements, les confinements et les zones de quarantaine, le secteur des transports pourrait subir plus que d'autres le contrecoup de cette pandémie. La situation est stressante pour de nombreux voyageurs dont les prestations de voyage ont été annulées et/ou qui ne souhaitent plus voyager ou n'y sont plus autorisés.

L'Union européenne (UE) est la seule région au monde où les voyageurs sont protégés par un ensemble complet de droits, que ce soit pour l'avion, le train, l'autobus, l'autocar ou le bateau.

Compte tenu de la situation sans précédent que l'épidémie de Covid-19 a créée en Europe, la Commission européenne estime qu'il serait utile de préciser, dans ces circonstances, les droits des passagers voyageant par avion, par chemin de fer, par autobus ou autocar ou par bateau, ainsi que les obligations correspondantes incombant aux transporteurs.

1. OBJET

Les présentes orientations interprétatives ont pour objet de préciser comment certaines dispositions de la législation de l'UE relative aux droits des passagers s'appliquent dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, notamment en ce qui concerne les annulations et les retards.

Les présentes orientations s'ajoutent à celles publiées précédemment par la Commission¹ et sont sans préjudice de l'interprétation de la Cour de justice.

- règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91² ;
- règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires³ ;
- règlement (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004⁴ ;
- règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004⁵.

Les présentes orientations ne concernent pas la directive (UE) 2015/2302 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées⁶.

2. ORIENTATIONS POUR TOUS LES MODES DE TRANSPORT

2.1. Droit de choisir entre le remboursement et le réacheminement

Les quatre règlements prévoient des dispositions spécifiques concernant ce droit en cas d'annulation ou de certains retards.

En ce qui concerne le réacheminement⁷, les circonstances de l'épidémie de COVID-19 peuvent avoir une incidence sur le droit de choisir un réacheminement dans « les meilleurs délais »⁸. Les transporteurs peuvent se trouver dans l'impossibilité de réacheminer le passager à bref délai vers la destination prévue. De plus, il peut être difficile pendant un certain temps de savoir à quel moment le réacheminement sera possible. Cette situation peut se produire, par exemple, lorsqu'un État membre suspend les vols ou arrête les trains, bus, autocars ou navires en provenance de certains pays. Selon le cas, « les meilleurs délais » de réacheminement peuvent dès lors s'allonger

¹ Communication de la Commission — Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 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 règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil, JO C 214 du 15.6.2016, p. 5 ; communication de la Commission — Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, JO C 220 du 4.7.2015, p. 1.

² JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

³ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

⁴ JO L 334 du 17.12.2010, p. 1.

⁵ JO L 55 du 28.2.2011, p. 1.

⁶ Directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil, JO L 326 du 11.12.2015, p. 1.

⁷ Certains instruments font également référence à une « poursuite du voyage ».

⁸ Article 8, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (CE) n° 261/2004; article 16, points a) et b), du règlement (UE) n° 1371/2007; article 18, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) n° 1177/2010; article 19, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) n° 181/2011.

considérablement et/ou être soumis à une incertitude considérable. Le remboursement du prix du billet ou le réacheminement à une date ultérieure à la « meilleure convenance du passager » pourrait donc être préférable pour le passager. Des informations détaillées sont données ci-dessous pour chaque mode de transport.

2.2. Situations dans lesquelles les passagers ne peuvent pas voyager ou souhaitent annuler un voyage

La réglementation de l'UE relative aux droits des passagers ne traite pas des situations dans lesquelles les passagers ne peuvent pas voyager ou souhaitent annuler un voyage de leur propre initiative. En pareil cas, la question du remboursement dépend du type de billet (remboursable, modifiable), tel que spécifié dans les conditions générales du transporteur.

Il apparaît que plusieurs transporteurs proposent des bons aux passagers qui ne souhaitent plus voyager en raison de l'épidémie de Covid-19, ou ne sont plus autorisés à le faire. Les passagers peuvent utiliser ces bons pour effectuer un autre voyage avec le même transporteur dans un délai fixé par celui-ci.

Il convient de distinguer cette situation des circonstances dans lesquelles le transporteur annule le voyage et ne propose qu'un bon au lieu d'offrir le choix entre un remboursement et un réacheminement. Si le transporteur propose un bon, cette offre ne peut pas affecter le droit du passager d'opter plutôt pour un remboursement.

2.3. Règles nationales spécifiques dans le contexte de l'épidémie de Covid-19

Dans certains cas, il est possible qu'aient été adoptées, dans le contexte de l'épidémie de Covid-19, des règles nationales spécifiques obligeant les transporteurs à rembourser les passagers ou à leur offrir un bon au cas où ils ne pourraient pas prendre un vol qui a été assuré.

Les mesures nationales de ce type ne relèvent pas du champ d'application des règlements de l'UE relatifs aux droits des passagers. Elles ne seront pas abordées dans les présentes lignes directrices, qui ne traitent que de l'interprétation des règles relatives aux droits des passagers adoptées par l'Union.

3. DROITS DES PASSAGERS AERIENS (REGLEMENT (CE) N° 261/2004)

3.1. Informations aux passagers

Hormis les règles relatives aux informations sur les droits des passagers, le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient pas de dispositions spécifiques concernant les informations sur les perturbations dans les transports. Toutefois, dans le cas d'une annulation, les passagers ont droit à une indemnisation si le transporteur ne les a pas informés suffisamment à l'avance. Cet aspect est donc couvert par les considérations ci-après relatives aux droits à une indemnisation.

3.2. Droit au remboursement ou au réacheminement

En cas d'annulation d'un vol par une compagnie aérienne (quelle qu'en soit la cause), l'article 5 oblige le transporteur aérien effectif à offrir aux passagers le choix entre :

- a) le remboursement ;
- b) le réacheminement dans les meilleurs délais, ou
- c) le réacheminement à une date ultérieure à la convenance du passager.

En ce qui concerne le remboursement, lorsque le passager a réservé le vol aller et le vol retour séparément et que le vol aller est annulé, le passager a uniquement droit au remboursement du vol annulé, c'est-à-dire le vol aller.

Toutefois, si le vol aller et le vol retour font partie de la même réservation, même s'ils sont assurés par des transporteurs aériens différents, les passagers devraient se voir proposer deux options si le vol aller est annulé : le remboursement de l'intégralité du billet (c'est-à-dire pour les deux vols) ou un réacheminement sur un autre vol pour le vol aller (lignes directrices interprétatives, point 4.2).

En ce qui concerne le réacheminement, et ainsi qu'on l'a expliqué précédemment, la notion de « meilleurs délais » peut, dans le contexte de l'épidémie de COVID-19, impliquer un retard considérable, et cela peut aussi être le cas pour la disponibilité d'informations concrètes sur ces « délais » eu égard au niveau élevé d'incertitude qui entoure le trafic aérien.

Il pourra être nécessaire de tenir compte de ce type de circonstances aux fins de l'application de l'article 5 du règlement (CE) n° 261/2004. Cependant, en tout état de cause :

premièrement, il conviendrait d'informer les passagers des retards et/ou des incertitudes inhérents à leur choix s'ils optent pour un réacheminement plutôt que pour un remboursement.

Deuxièmement, si un passager choisit tout de même le réacheminement dans les meilleurs délais, il convient de considérer que le transporteur s'est acquitté de son obligation d'information vis-à-vis du passager s'il a communiqué de sa propre initiative, dès que possible et en temps utile, le vol disponible pour le réacheminement.

3.3. Droit à une prise en charge

En vertu de l'article 9 du règlement, qui fournit toutes les informations utiles, les passagers concernés par une annulation de vol doivent également se voir proposer une prise en charge gratuite de la part du transporteur aérien effectif. Cela comprend des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente, un hébergement à l'hôtel, le cas échéant, et le transport jusqu'au lieu d'hébergement. En outre, les aéroports sont tenus de fournir une assistance aux passagers handicapés et aux passagers à mobilité réduite conformément au règlement (CE) n° 1107/2006⁹.

Il convient de rappeler que, lorsque le passager opte pour le remboursement intégral du billet, le droit à la prise en charge prend fin. Il en va de même lorsque le passager opte pour un réacheminement à une date ultérieure, à la convenance du passager [article 5, paragraphe 1, point b), en liaison avec l'article 8, paragraphe 1, point c)].

Le droit à une prise en charge ne subsiste qu'aussi longtemps que le passager doit attendre pour son réacheminement, qui doit se faire dans les meilleurs délais [article 5, paragraphe 1, point b), en liaison avec l'article 8, paragraphe 1, point b)].

L'objectif du règlement est que les besoins des passagers en attente d'un vol retour ou d'un réacheminement soient traités de manière adéquate. L'adéquation de la prise en charge devra être appréciée au cas par cas, en tenant compte des besoins des passagers dans les circonstances données et du principe de proportionnalité (c'est-à-dire en fonction du temps d'attente). Le prix payé pour le billet ou la durée des désagréments subis ne devraient pas influencer sur le droit à une prise en charge (point 4.3.2 des orientations interprétatives).

⁹ Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

En vertu du règlement, le transporteur aérien est tenu de satisfaire à l'obligation de prise en charge même lorsque l'annulation d'un vol est due à des circonstances extraordinaires, c'est-à-dire à des circonstances qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Le règlement ne contient aucun élément reconnaissant, au-delà des « circonstances extraordinaires » visées à son article 5, paragraphe 3, une catégorie distincte d'événements « particulièrement extraordinaires ». Le transporteur aérien n'est donc pas exonéré de toutes ses obligations, y compris celles visées à l'article 9 du règlement, même pendant une longue période. Les passagers sont particulièrement vulnérables dans de telles circonstances et lors de tels événements¹⁰. En cas d'événements exceptionnels, le règlement a pour objet de garantir qu'une prise en charge adéquate soit fournie, en particulier aux passagers en attente d'un réacheminement en vertu de son article 8, paragraphe 1, point b).

3.4. Droit à indemnisation

Le règlement (CE) n° 261/2004 prévoit aussi, dans certaines circonstances, des indemnisations forfaitaires. Cela ne s'applique pas aux annulations effectuées plus de 14 jours avant le vol, ni aux annulations dues à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Les détails de cette disposition figurent à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 7 du règlement.

La Commission considère que, lorsque les pouvoirs publics prennent des mesures destinées à contenir la pandémie de Covid-19, ces mesures, de par leur nature et leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité des transporteurs et échappent à leur maîtrise effective.

L'article 5, paragraphe 3, prévoit une dérogation au droit à une indemnisation, à la condition que l'annulation en question soit « due » à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Cette condition devrait être considérée comme remplie lorsque les pouvoirs publics interdisent purement et simplement certains vols, ou interdisent la circulation de personnes d'une manière qui, de fait, exclut que le vol ait lieu.

Cette condition peut aussi être remplie lorsque l'annulation de vol survient dans des circonstances où la circulation de personnes correspondante n'est pas totalement interdite, mais limitée aux personnes bénéficiant de dérogations (par exemple aux ressortissants ou aux résidents de l'État concerné).

Si aucune de ces personnes ne devait prendre un vol donné, celui-ci, s'il n'était pas annulé, resterait vide. Dans une telle situation, il peut être légitime, pour le transporteur, de ne pas attendre jusqu'au dernier moment, mais d'annuler le vol en temps utile (et même sans être certain du droit de voyager des différents passagers), afin que des mesures organisationnelles appropriées puissent être prises, y compris en ce qui concerne la prise en charge qu'il doit aux passagers. Dans des situations de ce type, et selon les circonstances, l'annulation peut encore être considérée comme « due » aux mesures prises par les pouvoirs publics. Et toujours selon les circonstances, cela peut également être le cas pour les vols

¹⁰ Affaire C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, point 30, et point 4.3.3 des orientations interprétatives.

allant dans la direction opposée aux vols directement concernés par l'interdiction de circulation des personnes.

Lorsque la compagnie aérienne décide d'annuler un vol et prouve que cette décision était justifiée par des motifs de protection de la santé de l'équipage, cette annulation devrait également être considérée comme « due » à des circonstances extraordinaires.

Les considérations exposées ci-dessus ne sont pas et ne sauraient être exhaustives, dans la mesure où d'autres circonstances particulières liées au Covid-19 pourraient également entrer dans le champ d'application de l'article 5, paragraphe 3.

4. DROITS DES VOYAGEURS FERROVIAIRES (REGLEMENT (CE) N° 1371/2007)

4.1. Droit à l'information

Avant de vendre un billet, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets doivent fournir au voyageur, sur demande, des informations préalables au voyage, y compris sur toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services. Les entreprises ferroviaires doivent aussi fournir des informations au voyageur pendant le voyage, y compris sur les retards et les questions relatives à la sécurité et à la sûreté. En outre, si les entreprises ferroviaires et les autorités compétentes responsables de contrats de service public ferroviaire décident d'interrompre un service ferroviaire, elles doivent rendre cette décision publique, et ce avant de la mettre en œuvre. Les détails relatifs au droit à l'information sur les voyages figurent à l'article 8 et à l'annexe II du règlement (CE) n° 1371/2011.

4.2. Droit au remboursement ou à la poursuite du voyage / au réacheminement

L'article 16 du règlement (CE) n° 1371/2007 définit les droits relatifs à cette question. En résumé, on retiendra les points suivants. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale, les voyageurs ont le choix entre soit le remboursement du prix du billet, soit la poursuite du voyage ou le réacheminement. En particulier :

- a) le droit au remboursement concerne le coût du billet pour la partie ou les parties du trajet qui n'ont pas été effectuées et pour les parties du trajet déjà effectuées si le voyage n'est plus conforme à la finalité pour laquelle le passager l'a planifié, accompagné (le cas échéant) d'un service de retour au premier point de départ ;
- b) la poursuite du voyage ou le réacheminement doivent avoir lieu dans des conditions de transport comparables. Au choix du passager, ils doivent avoir lieu soit dans les meilleurs délais, soit à un autre moment à sa meilleure convenance.

En ce qui concerne la poursuite du voyage/ le réacheminement, et ainsi qu'on l'a expliqué précédemment, la notion de « meilleurs délais » peut, dans le contexte de l'épidémie de COVID-19, impliquer un retard considérable, et cela peut aussi être le cas pour la disponibilité d'informations concrètes sur ces « délais » eu égard au niveau élevé d'incertitude qui entoure le trafic ferroviaire.

Il conviendrait premièrement d'informer les passagers des retards et/ou des incertitudes au moment de leur offrir le choix entre les deux possibilités.

Deuxièmement, si un passager opte néanmoins pour la poursuite de son voyage ou son réacheminement dans les meilleurs délais, il y a lieu de considérer que le transporteur a rempli son obligation d'information à l'égard du passager s'il a communiqué de sa propre initiative, au plus vite et en temps utile, le train lui permettant d'assurer la poursuite de son voyage ou son réacheminement.

4.3. Droit à une assistance

En cas de retard à l'arrivée ou au départ, les passagers ont le droit de recevoir des informations sur la situation et l'heure estimée de départ ou d'arrivée dès que cette information est disponible. Si le retard dépasse 60 minutes, ils ont également droit aux prestations suivantes : des repas et des rafraîchissements dans des limites raisonnables ; l'hébergement si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire lorsque c'est matériellement possible ; si le train est bloqué sur la voie, le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, l'autre point de départ ou la destination finale du service, lorsque c'est matériellement possible. Les détails de cette obligation figurent à l'article 18, paragraphe 2, du règlement (UE) no 1371/2007.

En vertu du règlement, l'entreprise ferroviaire est tenue de remplir les obligations ci-dessus même si le retard du train est dû à des circonstances telles que l'épidémie de Covid-19. Le règlement ne contient aucun élément qui permettrait de conclure que, dans des circonstances particulières, l'entreprise ferroviaire serait dispensée de son obligation d'assistance au titre de l'article 18, paragraphe 2, du règlement, même si elle devait couvrir, le cas échéant, une longue période. Le règlement a pour objet de garantir qu'une assistance adéquate soit fournie, en particulier aux passagers en attente d'un réacheminement dans les meilleurs délais en vertu de l'article 16. Le règlement (CE) n° 1371/2007 prévoit que l'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite doit être adaptée aux besoins de ces passagers, y compris en ce qui concerne les informations visées ci-dessus.

4.4. Droit à une indemnisation

Lorsque les passagers n'ont pas opté pour le remboursement mais demandent la poursuite du voyage ou le réacheminement, ils ont également droit à une indemnisation. En ce qui concerne les retards de 60 à 119 minutes, l'indemnisation s'élève à 25 % du prix du billet, tandis que pour les retards de 120 minutes et plus, l'indemnisation est de 50 % du prix du billet. Les détails de cette obligation figurent à l'article 17 du règlement (UE) no 1371/2007.

Contrairement à d'autres modes de transport, l'existence de circonstances extraordinaires, le cas échéant, n'affecte pas le droit à une indemnisation en cas de retard (y compris les retards causés par des annulations)¹¹.

5. DROITS DES PASSAGERS DANS LE TRANSPORT PAR AUTOBUS ET AUTOCAR [REGLEMENT (UE) n° 181/2011]¹²

5.1. Droit d'être informé

En application de l'article 24 du règlement, les transporteurs et les entités qui gèrent les stations doivent, dans leurs domaines respectifs de compétence, fournir aux passagers des informations adéquates tout au long du voyage. L'article 20 du règlement contient des dispositions détaillées relatives aux informations à fournir en cas d'annulation ou de départ retardé.

¹¹ Voir l'arrêt dans l'affaire C-509/11, ÖBB Personenverkehr, ECLI:EU:C:2013:613.

¹² Les droits au réacheminement ou au remboursement (point 4.2), le droit à une prise en charge (point 4.3) et le droit à une indemnisation (point 4.4) ne s'appliquent pas aux services nationaux en Croatie, en Estonie, en Hongrie, en Lettonie, au Portugal, en Slovaquie, en Slovénie ni aux services dont une part importante (y compris au moins un arrêt prévu) est effectuée en dehors de l'Union européenne dans le cas de la Croatie, de l'Estonie, de la Grèce, de la Finlande, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Slovaquie et de la Slovénie.

5.2. Droit à la poursuite du voyage / au réacheminement ou au remboursement

Pour ce qui concerne les services réguliers par autobus dans le cadre desquels la distance prévue à parcourir est supérieure ou égale à 250 km, le règlement (UE) n° 181/2011 prévoit le réacheminement ou le remboursement dans certains cas précisés à l'article 19. Ainsi, notamment, lorsqu'un transporteur peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un service régulier soit annulé ou à ce que son départ d'une station soit retardé de plus de cent vingt minutes, les passagers ont le droit de choisir entre, d'une part, la poursuite du voyage ou le réacheminement vers la destination finale, sans coût supplémentaire dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais et, d'autre part, le remboursement de la totalité du prix du billet. Le droit au remboursement peut être assorti, s'il y a lieu, d'un service de transport de retour gratuit dans les meilleurs délais, jusqu'au point de départ initial établi dans le contrat de transport. Le passager dispose du même choix en cas d'annulation ou de retard au départ d'un arrêt d'autobus.

En ce qui concerne la poursuite du voyage/ le réacheminement, et ainsi qu'on l'a expliqué précédemment, la notion de « meilleurs délais » peut, dans le contexte de l'épidémie de COVID-19, impliquer un retard considérable, et cela peut aussi être le cas pour la disponibilité d'informations concrètes sur ces « délais » eu égard au niveau élevé d'incertitude qui entoure le trafic par autobus et autocar.

Il conviendrait premièrement d'informer les passagers des retards et/ou des incertitudes au moment de leur offrir le choix entre la poursuite du voyage / le réacheminement et le remboursement.

Deuxièmement, si un passager choisit tout de même le réacheminement dans les meilleurs délais, il convient de considérer que le transporteur s'est acquitté de son obligation d'information envers le passager s'il a communiqué de sa propre initiative, dès que possible et en temps utile, le service disponible pour la poursuite du voyage ou le réacheminement.

5.3. Droit à une assistance

L'article 21 du règlement (UE) n° 181/2011 définit les droits à l'assistance ; en résumé, on retiendra les éléments suivants. Lorsqu'un service de longue distance dont la durée prévue excède trois heures est annulé ou retardé de plus de quatre-vingt-dix minutes, les passagers ont droit à des collations, des repas ou des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, pour autant qu'il y en ait à bord du bus ou dans la station ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés. Un hébergement doit être proposé si les passagers doivent passer la nuit – jusqu'à 2 nuits, à un tarif maximal de 80 EUR par nuit – et le transport doit être assuré dans les deux sens entre la station et le lieu d'hébergement.

Ce règlement ne contient aucun élément qui permettrait de conclure que le transporteur peut être exempté de toutes ses obligations, y compris de ses obligations d'assistance. Il a pour objet de garantir qu'une prise en charge adéquate soit fournie, en particulier aux passagers en attente d'un réacheminement en vertu de l'article 21.

5.4. Droit à une indemnisation

Pour ce qui concerne les services de transport par autobus et autocar, le passager a droit à une indemnisation dans les conditions énoncées à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 181/2011. Cette indemnisation, qui équivaut à 50 % du prix du billet

en cas d'annulation du service, n'est proposée que si le transporteur n'offre pas au passager le choix entre le remboursement et le réacheminement.

6. DROITS DES PASSAGERS VOYAGEANT PAR MER OU PAR VOIE DE NAVIGATION INTERIEURE [Reglement (UE) n° 1177/2010)]

6.1. Droit d'être informé

Ainsi que l'article 16 du règlement (UE) n° 1177/2010 l'énonce en détail, les passagers doivent être informés de la situation dans les plus brefs délais et, en tout état de cause, au plus tard trente minutes après l'heure prévue de départ, ainsi que de l'heure estimée de départ et de l'heure estimée d'arrivée, dès que ces informations sont disponibles.

6.2. Droit au réacheminement ou au remboursement

Lorsqu'il peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un service de transport de passagers soit annulé ou à ce que son départ d'un terminal portuaire soit retardé de plus de quatre-vingt-dix minutes, le transporteur doit offrir aux passagers le choix entre deux possibilités :

- un réacheminement vers la destination finale, telle qu'établie dans le contrat de transport, sans aucun supplément, dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais, ou
- le remboursement du prix du billet et, s'il y a lieu, un service de transport de retour gratuit dans les meilleurs délais jusqu'au point de départ initial, tel qu'établi dans le contrat de transport.

Les modalités détaillées sont énoncées à l'article 18 du règlement (UE) n° 1177/2010.

En ce qui concerne la poursuite du voyage ou le réacheminement, et ainsi qu'on l'a expliqué précédemment, la notion de « meilleurs délais » peut, dans le contexte de l'épidémie de COVID-19, impliquer un retard considérable, et cela peut aussi être le cas pour la disponibilité d'informations concrètes sur ces « délais » eu égard au niveau élevé d'incertitude qui entoure les voyages par mer ou par voie de navigation intérieure.

Il conviendrait premièrement d'informer les passagers des retards et/ou des incertitudes au moment où leur est offert le choix entre un réacheminement et un remboursement.

Deuxièmement, si un passager choisit tout de même le réacheminement dans les meilleurs délais, il conviendrait de considérer que le transporteur s'est acquitté de son obligation d'information vis-à-vis du passager s'il a communiqué de sa propre initiative, dès que possible et en temps utile, le service disponible pour le réacheminement.

Les dispositions en matière de réacheminement et de remboursement, ainsi qu'en matière d'indemnisation, ne s'appliquent pas aux navires de croisière [article 2, paragraphe 1, point c)].

6.3. Droit à une assistance

Dans les conditions prévues à l'article 17 du règlement (UE) n° 1177/2010, les passagers ont droit à 1) une assistance sous la forme de collations, de repas ou de rafraîchissements en proportion du délai d'attente, sous réserve que ceux-ci soient disponibles ou qu'ils puissent raisonnablement être livrés et 2) un hébergement, pour un maximum de trois nuits et à un montant maximal de 80 EUR par nuit, si un séjour d'une nuit ou plus devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire par rapport à celui prévu par le passager s'impose et 3) le transport dans les deux sens entre le terminal portuaire et le lieu d'hébergement.

6.4. Droit à une indemnisation

Les passagers qui subissent un retard à l'arrivée à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport peuvent, sans perdre leur droit au transport, demander une indemnisation au transporteur. Les indemnisations minimales doivent être équivalentes à 25 % du prix du billet pour des retards de longueur variable, selon la durée prévue du voyage. Si le retard est supérieur au double de cette longueur, l'indemnisation doit être portée à 50 % du prix du billet. Les modalités détaillées sont énoncées à l'article 19 du règlement (UE) n° 1177/2010.

L'article 20, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1177/2010 prévoit certaines exclusions du droit à une indemnisation, notamment dans des circonstances extraordinaires.

La Commission considère que, dès lors que les pouvoirs publics prennent des mesures destinées à contenir la pandémie de Covid-19, ces mesures, par leur nature et leur origine, ne relèvent pas de l'exercice normal de l'activité des transporteurs et échappent de fait à leur contrôle.

L'article 20, paragraphe 4, exclut le droit à une indemnisation dans la condition où l'annulation « est due » à des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Il conviendrait de considérer que cette condition est remplie lorsque les pouvoirs publics interdisent totalement certains services de transport ou interdisent la circulation des personnes d'une manière générale qui exclut, de fait, l'exécution du service en question.

Cette condition peut également être remplie lorsque l'annulation se produit dans des circonstances où la circulation correspondante des personnes n'est pas totalement interdite, mais limitée aux personnes bénéficiant de dérogations (par exemple, les ressortissants ou les résidents de l'État concerné).

Si aucune de ces personnes ne devait voyager, le navire ou le bâtiment demeurerait vide si le service n'est pas annulé. Dans une telle situation, il peut être légitime, pour le transporteur, de ne pas attendre jusqu'au dernier moment, mais d'annuler le service de transport en temps utile (et même sans être certain du droit de voyager des différents passagers), afin que des mesures organisationnelles appropriées puissent être prises, y compris en ce qui concerne la prise en charge qu'il doit aux passagers. Dans des situations de ce type, et selon les circonstances, l'annulation peut encore être considérée comme « due » aux mesures prises par les pouvoirs publics. Selon les circonstances, cela peut également être le cas pour les services de transport allant dans la direction opposée aux services directement concernés par l'interdiction de circulation des personnes.

Lorsque le transporteur décide d'annuler un service de transport et prouve que cette décision était justifiée par des motifs de protection de la santé de l'équipage, cette annulation devrait également être considérée comme « due » à des circonstances extraordinaires.

Les considérations exposées ci-dessus ne sont pas et ne sauraient être exhaustives, dans la mesure où d'autres circonstances particulières liées au Covid-19 pourraient également entrer dans le champ d'application de l'article 20, paragraphe 4.