

Dalloz actualité 13 octobre 2022






## Indemnisation des passagers aériens en cas de retard ou d'annulation de vol : pouvoir coercitif des États

CJUE 29 sept. 2022, LOT, aff. C-597/20

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial



### Résumé

L'autorité nationale chargée de l'application du règlement 261/2004/CE du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens peut, à la suite de plaintes individuelles, obliger un transporteur à indemniser des passagers, notamment en cas de retard important de vol. Il en est ainsi à condition que l'État membre concerné lui ait conféré une compétence à cet effet.

Cet arrêt du 29 septembre 2022 est amené à traiter une situation inédite en matière de transport aérien de passagers. Certes, les faits à l'origine de l'arrêt ne sortent guère de l'ordinaire. Il est, en effet, question d'un vol au départ de New-York et à destination de Budapest, opéré par la compagnie aérienne LOT. Ce vol a subi un retard de plus de trois heures. Le règlement n° 261/2004/CE du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens a alors vocation à s'appliquer, s'agissant d'un vol au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé dans un État membre de l'Union européenne, le vol étant assuré par un transporteur communautaire, un tel transporteur étant défini comme celui qui possède une licence d'exploitation en cours de validité délivré par un État membre (art. 3, § 1<sup>er</sup>). Et l'on sait que, au regard du droit à indemnisation des passagers, la Cour de justice assimile le vol ayant subi un retard de plus de trois heures à un vol annulé (CJCE 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland  ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack  ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque  ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures ). De prime abord, les passagers d'un tel vol devraient donc facilement obtenir l'indemnisation prévue par le règlement 261/2004/CE (soit en principe 600 € ; Règl. 261/2004/CE, art. 7, § 1<sup>er</sup>, c).

Assez curieusement, les passagers concernés n'ont, semble-t-il, pas réclamé leur dû directement au transporteur aérien (à moins qu'ils l'aient fait de manière purement informelle et sans succès), mais ont préféré s'adresser à la division de la protection des consommateurs, c'est-à-dire l'autorité hongroise chargée de l'application du règlement 261/2004/CE, afin que celle-ci impose à LOT le paiement de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement 261/2004/CE. Par décision du 20 avril 2020, cette division a effectivement constaté une violation, notamment, de l'article 7, § 1<sup>er</sup>, c), du règlement 261/2004/CE et a imposé à LOT le paiement d'une indemnisation d'un montant de 600 € à chaque passager concerné. Mais la compagnie aérienne s'y est refusée. Estimant que la division de la protection des consommateurs n'a pas la compétence d'imposer le paiement d'une telle indemnisation, LOT a contesté cette décision devant la cour de Budapest-Capitale, qui est la juridiction de renvoi dans la présente affaire. Elle fait valoir que la relation entre un transporteur aérien et un passager est de nature civile. Dans ces circonstances, la pratique hongroise permettant à la division de la protection des consommateurs d'imposer aux transporteurs aériens le paiement d'une indemnisation sur le fondement du règlement 261/2004/CE priverait les juridictions civiles hongroises de leur compétence (pt 13). La division de la protection des consommateurs s'estime, en revanche, compétente en vertu de l'article 16, § 1<sup>er</sup> et 2, de ce même règlement (selon le § 1<sup>er</sup> chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du règlement 261/2004/CE, lequel prend, le cas échéant, les « mesures nécessaires au respect des droits des passagers ; quant au § 2, il prévoit que tout passager peut saisir cet organisme ou tout autre organisme compétent d'une plainte concernant une violation du règlement). Selon cette division, la loi hongroise sur la protection des consommateurs prévoit que c'est elle qui est chargée de l'application du règlement (UE) 2017/2394 du 12 décembre 2017 sur la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs en cas de violation des dispositions du règlement 261/2004/CE. Or, dans ce cadre, elle disposerait du pouvoir d'infliger une amende, dite de « protection des consommateurs » (pt 15).

La cour de Budapest-Capitale a alors demandé, par voie préjudicielle, à la Cour de justice de l'Union européenne si, saisi

d'une plainte individuelle d'un passager, un organisme national chargé de l'application du règlement 261/2004/CE peut imposer à un transporteur aérien le paiement d'une indemnisation pour la violation de celui-ci. En réponse, la Cour rappelle que, si le règlement 261/2004/CE n'oblige pas un organisme national chargé de son application d'adopter des mesures coercitives à la suite de plaintes individuelles formées par des passagers aériens, il n'interdit pas aux États membres d'attribuer une telle compétence à cet organisme. Dans ce contexte, la Cour relève que les montants forfaitaires prévus par le règlement constituent une indemnisation « standardisée et immédiate » – selon la formule bien connue à laquelle elle se réfère régulièrement (v. par ex., CJCE 10 janv. 2006, aff. C-344/04, pt 46, AJDA 2006. 247, chron. E. Broussy, F. Donnat et C. Lambert  ; D. 2006. 362, point de vue J.-L. Clergerie ) – qui ne vise à indemniser que des préjudices quasiment identiques pour tous les passagers concernés. Il s'ensuit que tant les passagers et les transporteurs que les organismes désignés sur le fondement de l'article 16, § 1<sup>er</sup>, du règlement 261/2004/CE. peuvent aisément identifier le montant de l'indemnisation due. De plus, l'octroi d'une telle indemnisation a précisément pour but d'éviter les inconvénients inhérents à la mise en œuvre d'actions en dommages et intérêts devant les juridictions compétentes. Par conséquent, les États membres peuvent habiliter l'organisme national chargé de l'application du règlement 261/2004/CE à obliger un transporteur aérien à indemniser des passagers à la suite de plaintes individuelles formées par ceux-ci. À cet égard, la Cour souligne néanmoins que les passagers et les transporteurs aériens doivent pouvoir introduire un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme précité.

Relevons que, en droit français, Il existe depuis une vingtaine d'années (Décr. n° 99-475 du 4 juin 1999, JO 9 juin), en matière de droit aérien, un dispositif identique à celui créé par la loi Hamon du 17 mars 2014 en droit de la consommation, qui prend la forme de sanctions administratives (Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014, art. 76 s., JO 18 mars). Dans le domaine de l'aérien, ce pouvoir de sanction appartient au ministre des Transports, qu'il exerce après consultation de la Direction générale de l'aviation civile (C. aviat., art. R. 330-20, 6, réd. Décr. n° 2007-863 du 14 mai 2007, art. 6, JO 15 mai). Il peut être exercé notamment en cas de contravention par une compagnie aérienne au règlement 261/2004/CE. Le ministre a ainsi infligé, il y a quelques années, des amendes administratives d'un montant de 15 000 € à une compagnie aérienne qui avait refusé d'indemniser des passagers à la suite d'un retard important de vol. Cette sanction a été validée par la cour administrative d'appel de Paris qui a pu estimer qu'elle n'était pas disproportionnée (CAA Paris, 13 nov. 2018, n° 17PA00526, JT 2019, n° 216, p. 11, obs. X. Delpech ). Le dispositif français paraît d'ores et déjà conforme avec les exigences du droit de l'Union européenne.

**Mots clés :**

**AFFAIRES** \* Transport

