

Dalloz actualité 14 octobre 2022

Précisions sur la notion de vol avec correspondances

CJUE 6 oct. 2022, *flightright*, aff. C-436/21

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

Résumé

La notion de « vol avec correspondances » doit être comprise comme visant deux ou plusieurs vols qui constituent un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Tel est le cas, en particulier, lorsque ces vols ont fait l'objet d'une réservation unique.

Encore un litige lié à une demande d'indemnisation d'un passager aérien sur le fondement du règlement 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens ! L'hypothèse est cependant ici plus complexe qu'à l'accoutumée. Dans l'affaire jugée, il est, en effet, question d'une passagère qui a acheté, par l'intermédiaire d'une agence de voyages, un billet d'avion électronique pour un trajet de Stuttgart (Allemagne) à Kansas City (États-Unis) composé de trois vols. Le premier vol reliant Stuttgart à Zurich (Suisse) était opéré par Swiss International Air Lines, alors que les deux vols reliant, respectivement, Zurich à Philadelphie (États-Unis) et Philadelphie à Kansas City étaient opérés par American Airlines. Le numéro de billet électronique était inscrit sur les cartes d'embarquement relatives à ces vols. En outre, ce billet désignait American Airlines en tant que prestataire de services et contenait un numéro de réservation unique relatif à l'ensemble de ce trajet. De plus, l'agence de voyages a émis une facture indiquant un prix total pour l'ensemble dudit trajet, ainsi que pour le retour. Alors que les vols reliant, respectivement, Stuttgart à Zurich et Zurich à Philadelphie se sont déroulés comme prévu, celui reliant Philadelphie à Kansas City a subi un retard de plus de quatre heures à l'arrivée. Devant les juridictions allemandes, *flightright*, une société d'assistance juridique aux passagers aériens à laquelle les droits nés de ce retard ont été cédés (sur la licéité de cette pratique, v. not. CJUE, ord., 20 févr. 2020, aff. C-606/19, *Flightright c. Iberia*, RTD eur. 2021. 454, obs. L. Grard ; D. 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2020, n° 229, p. 10, obs. nos obs.), demande à American Airlines le paiement d'une indemnisation d'un montant de 600 euros en application de l'article 7, § 1^{er}, du règlement 261/2004 (ce texte prévoit, en son point c, que le montant de l'indemnisation prévue en cas d'annulation ou de retard important de vol s'élève à 600 € lorsqu'il s'agit d'un vol extra-communautaire de plus de 3 500 km). La demande d'indemnisation de *flightright* a été rejetée en première instance, ce rejet ayant été confirmé en appel. *Flightright* s'est alors pourvue en révision devant la Cour fédérale de justice allemande, laquelle a préféré surseoir à statuer et interroger la Cour de justice de l'Union européenne par la voie préjudicielle sur l'interprétation de certains points du règlement 261/2004.

La Cour fédérale a essentiellement interrogé la Cour de justice sur le point de savoir si, lorsqu'une agence de voyages combine des segments de vol de différents transporteurs aériens en une opération de transport, facture pour cela un prix total au passager et émet un ticket électronique unique, s'il s'agit déjà de vols avec correspondances, au sens de l'article 2, h), du règlement 261/2004, ou s'il faut, en outre, pour que la qualification de vol par correspondance puisse être retenue, qu'il existe une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs.

Dans son arrêt du 6 octobre 2022, la Cour de justice se prononce en faveur de la première alternative, qui aboutit à retenir une conception extensive de vol avec correspondances : elle juge, en effet, que la notion de « vol avec correspondances » couvre une opération de transport au départ d'un État membre composée de plusieurs vols assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont liés par aucune relation juridique, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix total et émis un billet unique pour cette opération. La Cour rappelle que la notion de « vol avec correspondances » doit être comprise comme visant deux ou plusieurs vols qui constituent un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement 261/2004. Tel est le cas lorsque ces vols ont fait l'objet d'une réservation unique, ce qu'elle a d'ailleurs déjà admis par le passé (CJUE 7 mars 2018, aff. C-274/16, *Wegener*, spéc. pts 18 et 19, Dalloz actualité, 23 mars 2018, obs. F. Melin ; D. 2018. 1366, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 1934, obs. L. d'Avout et S. Bollée ; *ibid.* 2019. 1016, obs. S. Clavel et F. Jault-Seseke ; RTD com. 2018. 518, obs. A. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; RTD eur. 2019. 165, obs. L. Grard ; LPA 23 mai 2018, note V. Legrand ; Procédures 2018, n° 146, obs. C. Nourissat ; RDC 2019. 85 et 90, obs. B. Haffel).

La Cour ajoute que, dans le cas d'espèce, il apparaît que la passagère disposait d'un billet constituant une preuve que la réservation pour l'ensemble de son trajet de Stuttgart à Kansas City a été acceptée et enregistrée par un organisateur de voyages. Une telle opération de transport doit être considérée comme reposant sur une réservation unique et, par conséquent, comme un « vol avec correspondances ». Les vols composant le vol avec correspondances en cause étaient assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts, à savoir Swiss International Air Lines et American Airlines, sans aucune relation juridique entre eux (pt 27). La Cour considère qu'aucune disposition du règlement n° 261/2004 ne fait dépendre la qualification de vol avec correspondances de l'existence d'une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs assurant les vols qui le composent. Une telle condition supplémentaire, ajoute la Cour, serait contraire à l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers, en ce qu'elle serait susceptible de limiter notamment leur droit à indemnisation en cas de retard important de leur vol. Une telle relation juridique particulière pourrait résulter, par exemple, d'une convention de partage de codes (ou *code-sharing* ; sur cette convention, v. not. H. G. Wagué, *Le transporteur de fait. Contribution à la théorie du transport*, PUAM, 2011, p. 83 s.).

Le vol avec correspondance étant considéré comme « constituant un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers » (CJUE 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Folkerts*, pts 17 et 18, Dalloz actualité, 12 mars 2013, obs. X. Delpech ; D. 2013. 638 ; JT 2013, n° 153, p. 14, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2014. 212, obs. L. Grard ; 31 mai 2018, aff. C-537/17, *Wegener*, pt 18, préc.), en d'autres termes en une opération de transport unique, le passager a droit à indemnisation alors même que le vol – annulé ou fortement retardé – déclenchant ce droit s'est totalement déroulé sur le territoire d'un État extérieur à l'Union européenne et a été opéré par un transporteur non titulaire d'une licence communautaire, dès lors que le vol initial était au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne. Cela aboutit, au passage, à une application extraterritoriale du droit de l'Union, ici du règlement 261/2004, ce qui ne devrait pas manquer de susciter des critiques (sur ce débat, v. V. Correia, J.-Cl. Transport, fasc. 930, v° Transport aérien, Protection des droits des passagers, 1^{er} janv. 2014). En cas de vols avec correspondances, pour que le passager victime d'une annulation ou d'un retard important puisse obtenir une indemnisation sur le fondement du règlement 261/2004, encore faut-il cependant que le lien entre l'opération de transport, appréciée globalement, et le territoire de l'Union ne soit pas fortuit. C'est ce qui explique que, en toute logique, la Cour de justice a récemment jugé que le règlement 261/2004 ne s'applique pas à un vol avec correspondance(s) faisant escale sur le territoire de l'Union mais dont ni le lieu de départ ni la destination finale ne se trouve sur le territoire de l'Union (CJUE 24 févr. 2022, aff. C-451/20, *Airhelp c. Austrian Airlines*, Dalloz actualité, 17 mars 2022, obs. P. Dupont et G. Poissonnier ; D. 2022. 460 ; JT 2022, n° 251, p. 12, obs. X. Delpech).

On le voit, la Cour de justice, habitée de longue date par une approche très consumériste (v. déjà, et de manière particulièrement édifiante, 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 , qui considère que, au regard du droit à indemnisation des passagers, il convient d'assimiler le vol ayant subi un retard important – soit plus de trois heures – à un vol annulé), adopte une interprétation téléologique de chacune des dispositions du règlement 261/2004. En d'autres termes, celle-ci est guidée par la finalité dudit règlement, à savoir, comme l'énonce le considérant 1 du règlement « garantir un niveau élevé de protection des passagers ».

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

