

Questions diverses autour de l'indemnisation du passager pour annulation de vol

le 24 octobre 2019

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité

La production d'une copie du billet électronique ainsi que de la carte d'embarquement pour le vol de réacheminement ne suffit pas à établir que les passagers qui réclament une indemnisation pour annulation de vol s'étaient présentés dans les délais impartis à l'enregistrement du vol initialement programmé.

- [Civ. 1^{re}, 10 oct. 2019, FS-P+B+I, n° 18-20.490](#)
- [Civ. 1^{re}, 10 oct. 2019, FS-P+B+I, n° 18-20.491](#)

Le droit des transports aériens de passagers fournit actuellement un contentieux très nourri, qu'il émane de la Cour de justice de l'Union européenne, ou, comme ici, de la Cour de cassation. La plupart du temps, les juges font application du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens et contribuent, arrêt après arrêt, à enrichir l'application de ce texte fondamental.

Ces deux arrêts rendus par la première chambre civile, en date du 10 octobre 2019 reposent tous les deux sur un contexte très similaire. Il est question chaque fois d'un vol au départ de Mulhouse, à destination de Pointe-à-Pitre dans un cas, de Conakry (Guinée) dans l'autre, avec une escale. Dans un cas comme dans l'autre, l'avion arrive avec un retard important. Fort logiquement, des passagers réclament alors au transporteur une indemnisation. C'est même une double indemnisation qu'ils revendiquent. D'abord, au titre d'une annulation du vol, fondée sur l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Rappelons à cet égard, que, au regard du droit à indemnisation, la Cour de justice a assimilé, dans son fameux arrêt *Sturgeon*, le retard important, c'est-à-dire celui de plus de trois heures, à l'annulation de vol (CJCE 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, D. 2010. 1461 [▫](#), note G. Poissonnier et P. Osseland [▫](#) ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack [▫](#) ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. [▫](#) ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque [▫](#) ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [▫](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [▫](#) ; JCP 2009. Actu. 543, F. Picod ; *ibid.* 2010. 201, obs. J. Stuyck). Ensuite, pour défaut de remise de la notice informative sur les règles d'indemnisation et d'assistance prévue par l'article 14 du même règlement en cas de refus d'embarquement ou d'annulation de vol.

Les premiers juges ont à chaque fois donné gain de cause aux demandeurs. Les deux jugements, tous les deux rendus le même jour par le tribunal d'instance de Mulhouse, sont partiellement réformés (v. l'un des jugements, celui rendu à propos du vol vers Conakry, TI Mulhouse, 31 mai 2018, n° 11-17003193, Gaz. Pal. 31 juill. 2018. 20, note P. Dupont et G. Poissonnier).

Défaut de remise de la notice informative

Dans un cas comme dans l'autre, la Cour de cassation confirme la recevabilité de la demande de dommages-intérêts pour défaut de remise de la notice informative, et la condamnation du transporteur à payer une certaine somme (dont le montant ne nous est pas révélé) en réparation du préjudice résultant de ce manquement. En réalité, à propos de ce chef de condamnation, c'est d'une question de prescription dont il était question. Le transporteur estimait l'action en indemnisation prescrite. Il considérait cette action soumise à la prescription biennale et non pas quinquennale, solution retenue par les premiers juges et éminemment favorable aux intérêts des passagers, demandeurs à l'action en indemnisation.

Pour la Cour de cassation, il résulte de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Sousa Rodriguez*, D. 2012. 475, obs. X. Delpéch [▫](#), note G.

Poissonnier [a](#) ; RTD eur. 2012. 531, obs. L. Grard [a](#) ; *ibid.* 666, obs. C. Aubert de Vincelles [a](#) ; Gaz. Pal. 2011. 3552, note S. Piedelièvre ; RD transp. 2012, n° 8, note P. Delebecque), que les prétentions des passagers aériens fondées sur les droits qui leur sont conférés par ledit règlement, ne sauraient être considérées comme relevant d'une indemnisation « complémentaire » au sens de l'article 12 de ce texte.

Pour rappel, il s'agit là d'une indemnisation reposant sur une cause distincte de l'annulation ou du retard important de vol à laquelle le passager peut prétendre, en sus, de l'indemnisation forfaitaire prévue en cas d'annulation ou de retard important (cet article énonce, en effet, que le règl. (CE) n° 261/2004 s'applique « sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire »). La jurisprudence a, en effet, eu l'occasion de préciser que cette indemnisation complémentaire vise un préjudice propre à chaque passager, « et qui a vocation à être apprécié individuellement et *a posteriori*, dans la mesure où le droit national ou le droit international [au premier chef la Convention de Montréal du 28 mai 1999] lui accordent le droit à une telle indemnisation, à condition que celle-ci soit complémentaire à l'indemnisation forfaitaire prévue par ce règlement » (CJUE 29 juill. 2019, aff. C-354/18, *Rusu/SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL*, pt 28, D. 2019. 1605 [a](#)). Sur ce fondement, le passager peut prétendre obtenir par exemple réparation du préjudice, y compris moral, résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien (CJUE 13 oct. 2011, préc.).

La Cour de cassation ajoute, toujours en se fondant sur la jurisprudence de la Cour de justice (v. not. CJUE 22 nov. 2012, aff. C-139/11, *Cuadrench Moré*, D. 2012. 2797, et les obs. [a](#) ; JT 2013, n° 151, p. 13, obs. X.D. [a](#) ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard [a](#)), que « la demande indemnitaire fondée sur l'article 14 du règlement ne constitue pas une demande d'indemnisation complémentaire liée à un préjudice particulier soumis à la convention de Montréal et qu'il s'agit d'une demande autonome entreprise sur le fondement du règlement européen qui se situe en dehors du champ d'application de cette convention ». On pourrait la qualifier de demande *connexe* à l'annulation. Elle n'est donc pas soumise à la prescription biennale prévue par l'article 35 de la Convention de Montréal.

Le règlement (CE) n° 261/2004 est quant à lui silencieux en ce qui concerne le délai pour intenter une action en indemnisation sur le fondement de celui-ci. Ce délai est donc déterminé par les règles de droit national de chaque État membre (CJUE 22 nov. 2012, aff. C-139/11, préc.). En droit français, cette action est donc soumise à la prescription quinquennale de l'article 2224 du code civil. La Cour de cassation a d'ailleurs eu déjà l'occasion de l'affirmer (Civ. 1^{re}, 14 mars 2018, n° 17-15.378, RTD com. 2018. 454, obs. B. Bouloc [a](#)). Le rejet du pourvoi du transporteur sur ce point ne saurait donc surprendre.

Indemnisation pour annulation de vol

La règle est connue. Il résulte de l'article 3, § 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 que le régime d'indemnisation par ce règlement est applicable à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf s'ils ont été informés en amont de l'annulation, à l'enregistrement à l'heure prévue. La charge de la preuve repose sur le passager, conformément au droit commun de la preuve. Il a été jugé le fait, pour le demandeur, de leur réservation électronique, ainsi qu'une attestation de retard, non nominative, signée par celui-ci sont des éléments qui ne démontrent pas qu'il s'était effectivement présenté à l'enregistrement (Civ. 1^{re}, 14 févr. 2018, n° 16-23.205, D. 2018. 461 [a](#) ; *ibid.* 1412, obs. H. Kenfack [a](#) ; RTD com. 2018. 453, obs. B. Bouloc [a](#) ; RTD eur. 2019. 414, obs. A. Jeauneau [a](#) ; JT 2018, n° 208, p. 45, obs. C. Lachière).

Une solution semblable vient d'être réitérée en des termes particulièrement sévères pour le passager dans l'arrêt concernant le vol pour Pointe-à-Pitre. Pour condamner le transporteur à indemniser les passagers du retard de vol, les premiers juges avaient considéré que la production d'une copie du billet électronique ainsi que la carte d'embarquement pour le vol AF3520 au départ de Paris à destination de Pointe-à-Pitre le 17 novembre 2012, correspondant au vol de réacheminement, étaient suffisantes. Pour la Cour de cassation, là encore, les motifs retenus par les premiers juges sont impropres à établir que les passagers s'étaient présentés dans les délais impartis à l'enregistrement du vol initialement programmé. C'est une sorte de *diabolico probatio* que le passager est tenu de rapporter (v. cep. TI Paris, 30 mai 2018, n° 11-17-000719, JT 2019, n°

220, p. 44, obs. C. Lachière ; TI Paris, 7 déc. 2018, n° 11-17-080719, JT 2019, n° 220, p. 44, obs. C. Lachière, le tribunal a ici enjoint la compagnie de produire certains documents qu'elle détient et qui permettent d'attester la présence ou non du demandeur à l'enregistrement ; il s'agit des données dites *Passenger Name Record*, prévues par l'art. R. 232-14, I, a), 10°, du code de la sécurité intérieure que les compagnies aériennes sont *tenuës de détenir* au nom de la lutte contre le terrorisme).

Dans l'arrêt concernant le vol pour Conakry, le litige tournait autour de la qualification d'annulation de vol. Pour condamner le transporteur à indemniser des passagers pour annulation, le jugement avait énoncé que le transporteur avait décidé d'une modification de l'itinéraire par l'ajout d'une escale (à Dakar) et que cette modification unilatérale de l'itinéraire et de la programmation du vol constitue une annulation du vol initialement défini, suivie d'un réacheminement vers la destination finale. Or, s'agissant d'une annulation de vol, l'article 3, § 2, du règlement (CE) n° 261/2004 n'impose pas au passager de rapporter la preuve de sa présence à l'enregistrement pour justifier de son droit à agir sur le fondement dudit règlement. Le jugement s'était appuyé sur la jurisprudence européenne, issue de l'arrêt *Sturgeon*, « qui considère qu'un vol retardé est un vol en retard mais dont la programmation initiale est conservée, alors qu'un vol annulé est celui dont la programmation initiale n'a pas lieu » (P. Dupont et G. Poissonnier, note préc.). Mais pour la Cour de cassation, qui censure le jugement sur ce point, l'ajout d'une escale ne constitue pas une annulation du vol.

La solution peut sembler quelque peu péremptoire. En soi, l'escale est probablement neutre au regard des règles d'indemnisation pour annulation de vol prévues par le règlement (CE) n° 261/2004. Tout dépend, à la vérité, des conséquences de cette escale. Si elle aboutit à allonger substantiellement la durée du vol, aboutissant à ce que le retard à destination finale soit de plus de trois heures (il était ici d'environ 3h30), il faut admettre que l'existence d'une escale inopinée est assimilable à une annulation de vol au regard des règles d'indemnisation. Mais c'est seulement à cette condition.

- [Site de la Cour de cassation](#)

par Xavier Delpech