

Daloz actualité 19 septembre 2023**Crise sanitaire : litige autour du financement de la prise en charge d'un vol de rapatriement****CJUE 8 juin 2023, Austrian Airlines, aff. C-49/22****Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial****Résumé**

Un passager qui, à la suite de l'annulation de son vol retour, s'inscrit lui-même pour un vol de rapatriement organisé par un État membre dans le contexte d'une mesure d'assistance consulaire, et qui est tenu de verser à ce titre à cet État une participation aux frais obligatoire, ne dispose pas d'un droit au remboursement de ces frais à la charge du transporteur aérien effectif sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens.

Pour la première fois, à notre connaissance, la Cour de justice de l'Union européenne est amenée à appliquer le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la covid-19 (v. déjà, à propos de la dir. [UE] n° 2015/2302 du 25 nov. 2015, dite « directive Travel », CJUE 12 janv. 2023, aff. C-396/21, Daloz actualité, 16 févr. 2023, obs. X. Delpech ; D. 2023. 71 ; JT 2023, n° 260, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD civ. 2023. 391, obs. P.-Y. Gautier ; v. égal., CJUE 8 juin 2023, aff. C-407/21 et C-540/21, Daloz actualité, 11 sept. 2023, obs. X. Delpech ; D. 2023. 1117 ; JT 2023, n° 265, p. 13, obs. X. Delpech).

Les faits de l'espèce sont les suivants. Dans le cadre d'un voyage à forfait, un couple disposait de réservations confirmées pour un vol, du 7 mars 2020, au départ de Vienne (Autriche) à destination de l'île Maurice (vol OS 17), ainsi que pour le vol retour, du 20 mars 2020 (vol OS 18). Ces deux vols devaient être opérés tous les deux par la compagnie Austrian Airlines. Le vol aller a bel et bien été effectué. En revanche, le 18 mars 2020, Austrian Airlines a annulé le vol retour à la suite des mesures prises par le gouvernement autrichien en raison de la pandémie de covid-19. Bien que la compagnie aérienne disposât des coordonnées du couple, elle n'a pas pris la peine de les informer de cette annulation, ni des droits dont ils disposaient au titre de l'article 8, § 1^{er}, du règlement (CE) n° 261/2004. Aux termes de ce texte, les passagers ont, dans certaines circonstances (refus d'embarquement, notamment en cas de *surbooking*, et annulation de vol) le choix entre trois options : (a) soit le remboursement du billet moyennant certaines conditions ainsi que, le cas échéant, l'organisation d'un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais, (b) soit un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, soit, enfin, (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.

Ce n'est que le 19 mars 2020 que ceux-ci ont été avertis, par l'organisateur de leur voyage, de l'annulation de leur vol retour ainsi que de l'organisation d'un vol de rapatriement par le ministère des Affaires étrangères autrichien, prévu le 20 mars 2020, date à laquelle plus aucun vol régulier n'était effectué. Le couple s'est alors inscrit pour ce vol de rapatriement sur le site Internet du ministère des Affaires étrangères. À ce titre, chacun d'eux a dû verser une participation aux frais obligatoire d'un montant de 500 €. Comble du hasard, ce vol de rapatriement a été opéré par Austrian Airlines sous le numéro de vol OS 1024, le même jour et exactement à l'horaire initialement réservé pour le vol OS 18. Par la suite, le couple a saisi une juridiction autrichienne afin d'obtenir la condamnation d'Austrian Airlines à lui payer la somme de 1 000 €, majorée des intérêts, cette somme correspondant à la participation obligatoire que son épouse et lui-même avaient dû payer pour le vol de rapatriement. A l'appui de son action, il a invoqué le fait que la compagnie aérienne aurait non seulement omis d'offrir et d'organiser un réacheminement, mais aurait également facturé des frais pour le transport que le mari aurait lui-même organisé, contrairement à ce que prévoirait l'article 8, § 1^{er}, b), du règlement (CE) n° 261/2004. Dans la mesure où Austrian Airlines aurait ainsi manqué aux obligations que lui impose de droit le règlement (CE) n° 261/2004, ce transporteur aérien serait responsable du préjudice que TW et son épouse ont subi en étant contraints de trouver, à leurs frais, une solution de remplacement au vol retour annulé.

Le juge autrichien a alors saisi la Cour de justice par la voie préjudicielle et lui a demandé d'interpréter diverses dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, en particulier la notion de « réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables », qui est l'une des trois options – celle prévue l'article 8, § 1^{er}, b), du règlement (CE) n° 261/2004 – offerte au passager (notamment) en cas d'annulation de vol. La Cour relève d'abord que le champ d'application de ce règlement ne saurait être étendu à des vols non commerciaux (pt 29) ; dès lors seuls des vols commerciaux sont susceptibles d'intervenir dans la mise en œuvre d'un tel réacheminement (pt 30). Or, un vol de rapatriement « ne revêt pas une nature commerciale, dans la mesure où son organisation s'inscrit, en principe, dans le contexte des mesures d'assistance consulaire d'un État » (pt 31). Il découle de cette circonstance « que les conditions d'un vol de rapatriement peuvent être significativement différentes de celles d'un vol commercial en ce qui concerne tant les conditions d'embarquement que les services à bord. Surtout, les transporteurs aériens effectifs ne sauraient offrir à leurs passagers un vol de rapatriement en tant que "réacheminement", au sens de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004, dès lors qu'ils ne sont pas habilités à conférer à ces passagers un droit à être transportés sur ce vol » (pt 32).

Il en découle qu'« un vol de rapatriement, organisé par un État membre dans le contexte d'une mesure d'assistance consulaire, à la suite de l'annulation d'un vol, ne constitue pas un "réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables", au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), de ce règlement, qui doit être offert par le transporteur aérien effectif au passager dont le vol a été annulé » (pt 33).

Quelles sont les conséquences de cette solution, notamment au regard du droit au remboursement des clients ? La réponse de la Cour de justice est en demi-teinte. Logiquement, elle considère qu'un passager qui, à la suite de l'annulation de son vol retour, s'inscrit lui-même pour un vol de rapatriement organisé par un État membre dans le contexte d'une mesure d'assistance consulaire, et qui est tenu de verser à ce titre à cet État une participation aux frais obligatoire, ne dispose pas d'un droit au remboursement de ces frais à la charge du transporteur aérien effectif sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004. En revanche, un tel passager peut se prévaloir, en application de l'article 8, § 1^{er}, de ce règlement, devant une juridiction nationale, du non-respect par le transporteur aérien effectif, d'une part, de son obligation de rembourser le billet au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées ou devenues inutiles par rapport au plan de voyage initial, ainsi que, d'autre part, de son obligation d'assistance, y compris de son devoir d'information, et ce afin d'obtenir une indemnisation à la charge de ce transporteur aérien effectif. Une telle indemnisation devra néanmoins être limitée à ce qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avère nécessaire, approprié et raisonnable pour pallier la défaillance dudit transporteur aérien effectif.

Le contexte de l'épidémie n'exonère, à cet égard, nullement le transporteur aérien de cette obligation d'indemnisation (pt 46). En effet, comme l'affirme la Cour, le règlement (CE) n° 261/2004 « ne contient aucune indication permettant de considérer qu'il reconnaît, au-delà des « circonstances extraordinaires » mentionnées à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, une catégorie distincte d'événements « particulièrement extraordinaires », telle que la pandémie de covid-19, qui aurait pour conséquence d'exonérer le transporteur aérien effectif de toutes ses obligations, y compris de celles découlant de l'article 8 dudit règlement » (v., par analogie, CJUE 31 janv. 2013, aff. C-12/11, pt 30, Daloz actualité, 12 févr. 2013, obs. C. Demunck ; D. 2013. 361  ; JT 2013, n° 151, p. 14, obs. X.D. ; RTD eur. 2014. 210, obs. L. Grard ; *ibid.* 2015. 171, obs. F. Benoît-Rohmer). Le concept de « circonstances particulièrement extraordinaires » viserait une catégorie distincte d'événements « particulièrement extraordinaires », lesquels auraient pour conséquence d'exonérer le transporteur aérien de toutes ses obligations issues du règlement (CE) n° 261/2004, y compris celle de rembourser le vol annulé. Ce concept n'aurait sans doute vocation à s'appliquer qu'aux hypothèses de fermeture généralisée et prolongée des espaces aériens, ce qui a précisément été le cas dans le contexte de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, à tout le moins en ce qui concerne le transport de passagers. Or, force est de reconnaître que, en droit positif, cette catégorie juridique de « circonstance particulièrement extraordinaire » n'existe pas (CJUE 31 janv. 2013, préc., concl. de l'avocat général du 22 mars 2012 pt 34 : « nous estimons qu'il n'y a pas de place pour une catégorie qui se situerait au-delà des circonstances extraordinaires »). Il n'était pas inutile que la Cour l'affirme explicitement. C'est dire que l'épidémie liée à la covid-19 ne constitue en rien une cause d'exonération des obligations du transporteurs aériens. L'affaire est entendue.

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

