

À la une

Open data des décisions de justice : le décret est publié

Le décret n° 2020-797 du 29 juin 2020 relatif à la mise à la disposition du public des décisions des juridictions judiciaires et administratives a été publié au Journal officiel du 30 juin 2020. Si le texte donne des précisions sur le mode de diffusion, l'occultation et le rôle des magistrats, il laisse encore planer des incertitudes sur la mise en œuvre concrète du dispositif.



© phonlaimaiphoto

Actualité

Activité 2019 et crise sanitaire : le bilan du Conseil d'État

focus

Jurisprudence

Le suicide de l'assuré, faute dolosive ?

note par Antoine TOUZAIN
sous Cass. 2^e civ., 20 mai 2020 (2 arrêts)

Le juge administratif et le contrôle des modalités d'évaluation des étudiants

note par Charles AMSON
sous TA Paris, 5 juin 2020

Chronique de jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme

par Joël ANDRIANTSIMBAZOVINA

Gazette Spécialisée

DROIT DE LA FAMILLE

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• **Élodie MULON**

Avocate au barreau de Paris, associée, Mulon Associés

• **Isabelle REIN-LESCASTÉREYRES**

Avocate au barreau de Paris, associée, BWG Associés

• **Guillaume BARBE**

Avocat au barreau de Paris, associé, Cadiou & Barbe

AVEC LA PARTICIPATION DE

Linda AIT MADI, Béatrice BLOQUEL, Alice BOUISSOU, Philippa BOUVEAU, Coline LE CAM-MAYOU, Aurélia CORDEIRO, Laura DALIBERT, Alice DEPRET, Bérangère DIOT, Bertille DUCENE, Gaëtan ESCUDEY, Soussan FATHI, Priscillia FERNANDES, Julie FLAMENT, Emmanuelle HUBY, Romane LEMAITRE, Juliette LEPAPE, Raluca LOLEV, Camille MARTI, Alice MUNCK-BARRAUD, Rahima NATO-KALFANE, Niamh NÍ GHAIRBHIA, Helen O'NEIL, Paula PELTZMAN, Olga PÉNY-PELTIER, Charlotte ROBBE, Clara SCHLEMMER, Clothilde TORCHY et Agathe WEHBE



TRANSPORTS AÉRIENS

Le passager aérien victime d'un retard, le transporteur effectif et l'agence de voyages : d'utiles précisions sur un ménage à trois ^{382p7}

L'essentiel

Une demande d'indemnisation pour le préjudice subi pour une annulation ou un retard de vol peut être adressée directement au transporteur aérien concerné par un passager ayant conclu un voyage avec forfait. Sa demande relève des règles de compétence du règlement *Bruxelles I ou I bis* mais pas de celles applicables aux contrats conclus par le consommateur contenues dans ce règlement.

CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/ Primera Air Scandinavia* : <https://lext.so/WTJfyZ>

Note par
Pascal DUPONT
Docteur en droit
et Ghislain POISSONNIER
Magistrat

Un consommateur, domicilié à Prague, en République tchèque, conclut avec une agence de voyages tchèque un contrat de voyage à forfait. Ce contrat comporte, en autres prestations,

la fourniture d'un vol entre Prague et Keflavik, en Islande, et un hébergement en Islande. Le vol effectué par Primera Air Scandinavia, société ayant son siège au Danemark, est programmé le 25 avril 2013 à 12 h 40. Il subit un retard de quatre heures par rapport à l'heure de départ programmée.

Le 24 juillet 2013, le consommateur demande à Primera Air Scandinavia de l'indemniser du préjudice subi en raison du retard du vol. Le transporteur aérien s'y oppose, en arguant que ce retard était dû à des circonstances extraordinaires revêtant un caractère imprévisible.

Le 10 octobre 2013, le consommateur saisit le tribunal d'arrondissement de Prague afin d'obtenir que Primera Air Scandinavia soit condamnée à lui verser une indemnité forfaitaire de 400 €. Pour justifier la compétence territoriale du tribunal pragois, il se fonde sur le règlement 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 ⁽¹⁾. Sur le fond, pour justifier sa demande, il s'appuie sur le règlement 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 ⁽²⁾.

Par décision du 1^{er} avril 2014, le tribunal d'arrondissement de Prague décline sa compétence. Le consommateur fait appel mais, par arrêt du 4 août 2014, la cour municipale de Prague confirme la décision. Les juges estiment que les dispositions du règlement n° 44/2001 ne sauraient fonder la compétence internationale des juridictions tchèques, dès lors que les parties à la procédure apparaissent ne pas

être liées par une relation contractuelle ni, en tout état de cause, par un contrat combinant voyage et hébergement ⁽³⁾.

Saisi d'un recours en cassation par le consommateur, la Cour suprême de la République tchèque annule le 15 septembre 2015 les décisions rendues en première instance et en appel, puis renvoie l'affaire devant le tribunal d'arrondissement de Prague, en l'invitant à déterminer si la société Primera Air Scandinavia peut être atraite devant les juridictions tchèques au regard du règlement n° 44/2001 ⁽⁴⁾.

Par décision du 25 janvier 2018, le tribunal décide de surseoir à statuer et d'interroger à titre préjudiciel la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE).

On comprend bien le souci de clarification du juge tchèque face à cet imbroglio juridique comportant, outre son droit national, au moins trois textes européens :

– la directive n° 90/314 du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ⁽⁵⁾, applicable à la date des faits (elle a été remplacée depuis par la directive (UE) n° 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015, relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyages liées ⁽⁶⁾ ;

– le règlement n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens, toujours en vigueur ;

– le règlement n° 44/2001 ⁽⁷⁾ sur la compétence judiciaire, dit *Bruxelles I*, applicable aux faits de l'espèce survenus en 2013 (il a été remplacé depuis 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 ⁽⁸⁾, dit *Bruxelles I bis*).

Cette affaire impose des allers et retours entre ces trois textes :

(3) Comme l'exige l'article 15, § 3, du règlement n° 44/2001.

(4) Not. des articles 5, § 1, et des articles 15 et 16 du règlement n° 44/2001.

(5) JOCEL 158, 23 juin 1990.

(6) JOUE L 326, 11 déc. 2015, p. 1.

(7) Règl. n° 44/2001, art. 16, § 1.

(8) JOUE L 35, 20 déc. 2012, p. 1. L'article 81 du règlement n° 2015/2012 précise qu'il n'entre en vigueur qu'à partir du 10 janvier 2015, soit plus de deux ans après sa publication.

(1) Règl. n° 44/2001, art. 16, § 1 : JOUE L 012, 16 janv. 2001.

(2) JOCE, L 46, 17 févr. 2004.

– le contrat conclu entre le consommateur et le voyageur constitue un voyage avec forfait touristique. De pratique courante dans l'industrie du tourisme, le voyage à forfait porte sur un prix global et implique la combinaison préalable d'au moins deux des éléments suivants : le transport ; le logement ; un autre service touristique non accessoire au transport ou au logement représentant une part significative dans le forfait⁽⁹⁾. Tel est le cas ici avec le contrat conclu avec le voyageur tchèque portant sur une prestation d'ensemble incluant transport aérien vers l'Islande et hébergement sur place ;

– le vol au départ de Prague vers l'Islande est susceptible de relever du règlement n° 261/2004⁽¹⁰⁾. Ce vol, d'une distance d'environ 3 400 km, parvient à destination avec plus de trois heures de retard. En application de ce règlement⁽¹¹⁾, tel qu'interprété par la CJUE dans l'arrêt *Sturgeon*⁽¹²⁾, le consommateur semble en droit d'obtenir une indemnisation forfaitaire de 400 € en réparation du préjudice subi du fait de ce retard ;

– le litige oppose un consommateur domicilié en République tchèque à une compagnie aérienne danoise au sujet de l'exécution d'un contrat conclu avec un voyageur tchèque. Le consommateur demande que soit reconnue la compétence territoriale du tribunal de Prague, à proximité de son domicile. Il ne fait donc pas de doute que le règlement de *Bruxelles I* doit être sollicité pour déterminer la juridiction compétente pour trancher ce litige.

L'arrêt rendu par la CJUE le 26 mars 2020⁽¹³⁾ permet d'apporter des précisions importantes sur les droits du passager-consommateur :

– le recours du consommateur ayant conclu un contrat de voyage à forfait en vue d'obtenir une indemnisation de son retard de vol peut être exercé contre le transporteur aérien sur le fondement du règlement européen « passagers »⁽¹⁾ ;

– ce recours relève du règlement *Bruxelles I* (2) ;

– ce recours échappe aux règles de compétence spéciale en matière de contrats conclus par le consommateur du règlement *Bruxelles I* (3).

I. LE RECOURS DU CONSOMMATEUR AYANT CONCLU UN CONTRAT DE VOYAGE À FORFAIT CONTRE LE TRANSPORTEUR AÉRIEN SUR LE FONDEMENT DU RÈGLEMENT N° 261/2004

L'action en justice d'un passager ayant acquis, entre autres prestations, un billet d'avion auprès d'un voyageur et qui est ensuite victime d'un retard imputable à un transporteur aérien et qui se retourne contre ce dernier est-elle recevable au regard du règlement européen

Passagers ? Cette question sera abordée ici en premier, dans la mesure où elle conditionne la bonne compréhension de l'arrêt rendu par la CJUE le 26 mars 2020.

La question posée par le juge tchèque est tout à fait légitime. Ici, le passager et le transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat entre eux et le vol en cause fait partie d'un voyage à forfait relevant de la directive n° 90/314. Dès lors, le règlement n° 261/2004 autorise-t-il qu'un tel passager victime d'un retard de vol introduise un recours en indemnisation⁽¹⁴⁾ contre le transporteur aérien effectif ?

En d'autres termes, la circonstance que le contrat en cause constitue un voyage à forfait⁽¹⁵⁾ a-t-elle une incidence sur la possibilité pour le passager de se prévaloir des droits découlant du règlement « passagers »⁽¹⁶⁾ en raison d'un vol retardé ?

Le règlement n° 261/2004 s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers⁽¹⁷⁾. Il s'applique aussi au transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager mais qui remplit des obligations découlant de ce règlement. En effet, dans ce cas, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné⁽¹⁸⁾. Ce point a déjà été rappelé par la CJUE dans l'arrêt *Flightright*⁽¹⁹⁾. En l'espèce, le règlement n° 261/2004 peut donc s'appliquer à la compagnie Primera Air Scandinavia.

En outre, ce règlement précise qu'il ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive n° 90/314 et que le droit au remboursement du billet en cas d'annulation du vol 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 n° 90/314⁽²⁰⁾.

Néanmoins, la Cour a considéré dans l'arrêt *Aegean Airlines*⁽²¹⁾ que la simple existence d'un droit au remboursement du billet d'avion, découlant de la directive n° 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 au transporteur aérien effectif sur le fondement du règlement n° 261/2004.

Certes, en l'espèce, le consommateur ne demandait pas le remboursement du billet d'avion mais l'indemnisation du retard de vol⁽²²⁾, tandis que dans l'affaire *Aegean Airlines*, le litige portait sur une demande de remboursement d'un billet acheté auprès d'un voyageur tombé en faillite et les vols prévus ayant été annulés.

Pour autant, reconnaître le droit à indemnisation prévu le règlement n° 261/2004 dans une situation où le vol acheté par un passager fait partie d'un voyage à forfait n'aurait-il pas une incidence sur les droits éventuels découlant de la directive n° 90/314 ? N'y a-t-il pas alors un risque de surprotection du consommateur ?

(9) Selon l'article 2, § 1, de la directive n° 90/314.

(10) Selon l'article 3, § 1, a) du règlement n° 261/2004.

(11) Règl. n° 261/2004, art. 6, § 1, b) (relatif au retard) et art. 7, § 1, b) (relatif à l'indemnisation).

(12) CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07, *Sturgeon*, pt 35 : D. 2010, p. 1461, note Poissonnier G. et Osseland P. ; et D. 2011, p. 1445, obs. Kenfack H. ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. Delpech X. ; RTD com. 2010, p. 627, obs. Delebecque P. ; RTD eur. 2010, p. 195, chron. Grard L. ; et RTD eur. 2015, p. 241, obs. Bures P.

(13) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*.

(14) Sur le fondement des articles 6 et 7 du règlement n° 261/2004.

(15) Au sens de l'article 2, § 1, de la directive n° 90/314.

(16) Not. de ses articles 6 et 7.

(17) Selon l'article 3, § 5 (relatif au champ d'application) du règlement n° 261/2004.

(18) Selon l'article 3, § 5 (relatif au champ d'application) du règlement n° 261/2004.

(19) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pt 62.

(20) Article 3, § 6 et 8, § 2 du règlement n° 261/2004.

(21) CJUE, 10 juill. 2019, n° C-163/18, *Aegean Airlines*, pt 31 : JCP E 2019, 1521, note Dupont P. et Poissonnier G.

(22) Sur le fondement des articles 6 et 7 du règlement n° 261/2004.

Comme le souligne l'avocat général dans ses conclusions présentées le 7 novembre 2019 ⁽²³⁾, il ressort des travaux préparatoires du règlement n° 261/2004 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 n° 90/314.

Or le droit à une indemnisation standardisée et calculée de manière forfaitaire prévue par le règlement n° 261/2004 en cas de retard de vol figure parmi les droits essentiels ayant été conférés aux passagers aériens par ce règlement, à la charge du transporteur aérien effectif. Il ne trouve pas d'équivalent dans le système instauré par la directive n° 90/314, à la charge de l'organisateur de voyages. La protection offerte par le règlement n° 261/2004 est donc, sur ce point, complémentaire des garanties accordées par la directive n° 90/314.

Il en résulte, pour la CJUE, que le passager d'un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation contre le transporteur aérien effectif, même si les deux parties 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 n° 90/314.

II. LE RECOURS DU CONSOMMATEUR AYANT CONCLU UN CONTRAT DE VOYAGE À FORFAIT CONTRE LE TRANSPORTEUR AÉRIEN RELÈVE DU RÈGLEMENT BRUXELLES I

La Cour devait ensuite se prononcer sur l'éventuelle application au litige des règles de compétence applicables en matière contractuelle du règlement n° 44/2001 ⁽²⁴⁾. Sur ce point, il convient de rappeler que devant le silence du règlement n° 261/2004 sur les questions de compétence juridictionnelle, la CJUE a, dans l'affaire *Rehder* ⁽²⁵⁾, décidé que le juge compétent pour trancher les litiges relatifs aux droits des passagers ne pouvait être déterminé en fonction des règles de conflit établies dans la Convention de Montréal ⁽²⁶⁾, mais de celles du droit de l'Union et plus précisément du règlement *Bruxelles I* ⁽²⁷⁾.

Ce règlement prévoit la règle de principe du for du domicile du défendeur ⁽²⁸⁾. La règle permet au passager victime d'une annulation ou d'un retard de vol de saisir le tribunal du domicile du transporteur (ici la juridiction danoise, compte tenu du siège de la compagnie aérienne). Outre cette règle de compétence générale, *Bruxelles I* prévoit une règle de compétence spéciale : « une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attraite,

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 » ⁽²⁹⁾.

Appliquée aux faits de l'espèce, cette disposition permettrait au consommateur de saisir le tribunal pragois, le vol ayant été opéré au départ de Prague, lieu où devait ainsi être exécutée une partie de l'obligation. Cependant, cette disposition propre à la « matière contractuelle » est-elle pour autant applicable en l'espèce, le consommateur ayant conclu un contrat de prestations avec une agence de voyages et non un contrat de transport avec la compagnie ayant réalisé le vol retardé ?

Dans l'arrêt *Flightright* précité, la CJUE a déjà eu l'occasion de se pencher sur « l'action des passagers aériens en indemnisation pour le retard important d'un vol avec correspondance dirigée sur le fondement du règlement n° 261/2004 contre un transporteur aérien effectif qui n'est pas le cocontractant du passager concerné ». Elle a rappelé à cette occasion 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 ⁽³⁰⁾. En effet, la conclusion d'un contrat ne constitue pas une condition d'application de la règle de compétence spéciale du règlement n° 44/2001 ⁽³¹⁾. L'identification d'une obligation est néanmoins indispensable à l'application de ce règlement et la notion de « matière contractuelle » ne saurait être comprise comme visant une situation dans laquelle il n'existe aucun engagement librement assumé d'une partie envers une autre ⁽³²⁾.

La CJUE en déduit qu'un transporteur aérien, tel que celui que la compagnie danoise, peut être qualifié de « transporteur aérien effectif » ⁽³³⁾, 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 tchèque. Or, il ressort du règlement n° 261/2004 ⁽³⁴⁾ 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 ⁽³⁵⁾.

Sur cette base, la Cour considère donc 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 du règlement n° 44/2001, 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 ⁽³⁶⁾.

(23) Pt 72 de ses conclusions.

(24) Not. celles prévues à l'article 5, § 1.

(25) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder* : RTD com. 2009, p. 253, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast A. ; Rev. dr. transp. 2009, comm. 173, note Gard L. ; Europe 2009, comm. 385, note Idot L.

(26) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision n° 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 : JOUE 2001, L 194, p. 38. Elle est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004.

(27) Correia V., JCl. Transport, fasc. 930, Transport aérien – Protection des droits des passagers, n° 131, p. 61.

(28) Règl. n° 44/2001, art. 2, § 1.

(29) Règl. n° 44/2001, art. 5, § 1, a).

(30) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pt 58.

(31) CJUE, 21 avr. 2016, n° C-572/14, *Austro-Mechana*, pt 34.

(32) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 43 ; CJUE, 14 mars 2013, n° C-419/11, *Česká spořitelna*, pt 46.

(33) Au sens de l'article 2 b), du règlement n° 261/2004.

(34) Not. de l'article 3, § 5, du règlement n° 261/2004.

(35) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 46 et 47 ; CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright*, pt 34.

(36) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 52.

III. CE RECOURS ÉCHAPPE NÉANMOINS AUX RÈGLES DE COMPÉTENCE SPÉCIALE EN MATIÈRE DE CONTRATS CONCLUS PAR LE CONSOMMATEUR CONTENUES DANS *BRUXELLES I*

La CJUE devait enfin se prononcer sur le point de savoir si le recours en indemnisation d'un passager contre le transporteur aérien effectif relève du champ d'application des dispositions propres aux contrats conclus par les consommateurs du règlement n° 44/2001, alors même qu'il n'existe pas de contrat entre eux.

Ces dispositions figurent dans la section 4 « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs » du chapitre II du règlement n° 44/2001. Elles contiennent notamment les articles 15 à 17 qui 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. De ce point de vue, ces règles favorables au passager-consommateur constituent une dérogation tant à la règle de compétence générale du règlement, attribuant la compétence aux juridictions de l'État membre sur le territoire duquel le défendeur est domicilié⁽³⁷⁾, qu'à sa règle de compétence spéciale en matière contractuelle⁽³⁸⁾.

Ces articles sont néanmoins d'application stricte⁽³⁹⁾, dans la mesure où ils supposent la réunion de trois conditions cumulatives :

- une partie contractuelle a la qualité de consommateur qui agit dans un cadre pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle ;
- le contrat entre un tel consommateur et un professionnel a été effectivement conclu ;
- un tel contrat relève de l'une des catégories visées au paragraphe 1, sous a) à c), dudit article 15.

En l'espèce, la seconde condition ne semble pas réunie, le consommateur n'ayant pas conclu de contrat avec le transporteur aérien danois qu'il a assigné.

Or, pour la CJUE, il est déterminant pour l'application des règles de compétence qui résultent du chapitre II, section 4, du règlement n° 44/2001 que les parties au litige soient également les parties au contrat⁽⁴⁰⁾.

Ainsi que l'a relevé l'avocat général⁽⁴¹⁾, 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.

La CJUE a, en outre, jugé dans l'arrêt *Schrems* que les règles de compétence établies, en matière de contrats

conclus par les consommateurs, à l'article 16, § 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⁽⁴²⁾.

L'ensemble de ces éléments milite 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⁽⁴³⁾.

De toute évidence, les critères de compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs n'étaient pas remplis en l'espèce⁽⁴⁴⁾.

Aussi, pour la CJUE, 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 des dispositions relatives à la compétence spéciale en matière de contrats conclus par les consommateurs contenue dans le règlement *Bruxelles I*⁽⁴⁵⁾.

L'arrêt du 26 mars 2020 apporte des éclaircissements précieux sur les aspects procéduraux de l'indemnisation des passagers aériens. En effet, si le règlement n° 261/2004 se révèle favorable aux passagers, les règles de compétence juridictionnelle que ces derniers doivent utiliser pour faire valoir leurs droits s'avèrent très complexes dans leur mise en œuvre.

Surtout, il confirme ce qu'avait déjà annoncé l'arrêt *Aegean Airlines*, à savoir que la porte est ouverte aux demandes d'indemnisation des préjudices subis pour annulation ou retard de vol adressées directement au transporteur aérien concerné et émanant de passagers ayant conclu un voyage avec forfait avec un voyageur. Lorsque le voyage à forfait est annulé, le consommateur doit adresser sa demande en remboursement au voyageur et uniquement à lui : il existe ainsi une règle de non-cumul de l'action en remboursement du billet d'avion⁽⁴⁶⁾. En revanche, rien n'interdit au consommateur de demander au transporteur le remboursement du préjudice subi en raison de l'annulation ou du retard de vol.

Il y a donc lieu de prévoir la montée en puissance d'un contentieux de l'indemnisation sur ce fondement. Un moyen de l'éviter serait que les voyageurs indemnisent spontanément les consommateurs victimes d'annulation ou de retard de vol et se retournent contre les transporteurs aériens responsables de ces annulations ou retards. Les consommateurs n'auraient donc pas à saisir la justice et les différends entre professionnels pourraient se régler plus vite, soit à l'amiable, soit devant la justice commerciale. Cela sera-t-il un vœu pieux ?

(37) Règl. n° 44/2001, art. 2, § 1.

(38) Règl., n° 44/2001, art. 5, § 1.

(39) CJUE, 28 janv. 2015, n° C-375/13, Kolassa, pt 23.

(40) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 58.

(41) Pt 57 de ses conclusions.

(42) CJUE, 25 janv. 2018, n° C-498/16, *Schrems*, pt 45.

(43) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 60.

(44) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 64.

(45) CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Libuše Králová c/Primera Air Scandinavia A/S*, pt 65.

(46) CJUE, 10 juill. 2019, n° C-163/18, *Aegean Airlines*, pt 35 : JCP E 2019, 1521, note Dupont P. et Poissonnier G.