Gazette du Palais

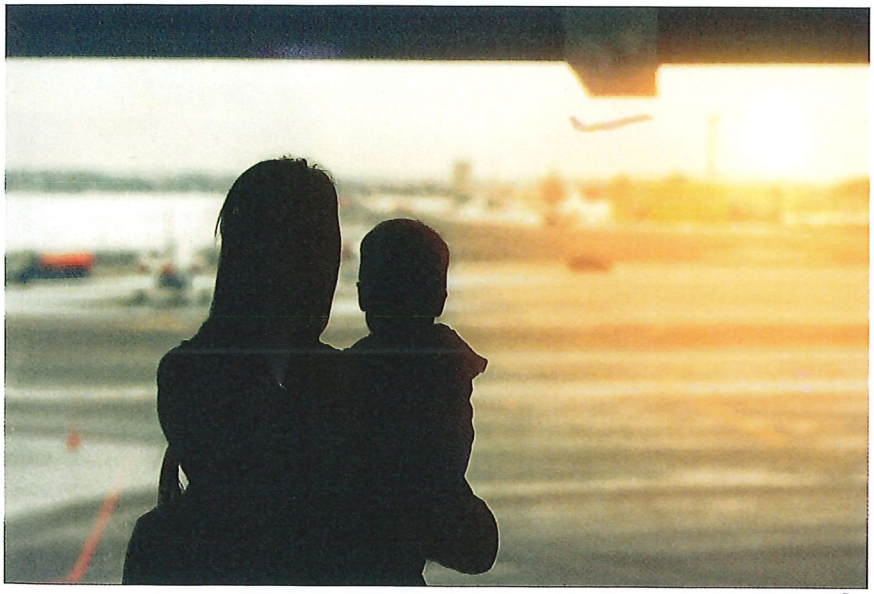
2 MARS 2021 141e ANNÉE · N° 9 · HEBDOMADAIRE ·

À la une

Le bébé voyageur peut-il être indemnisé d'un retard ou d'une annulation de vol ?

note par Pascal DUPONT et Ghislain POISSONNIER
sous Cass. 1re civ., 6 janv. 2021

Tous les passagers aériens sont susceptibles d'être indemnisés en cas de retard ou d'annulation de vol, à l'exception de ceux voyageant gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.



© Kirill Gorlov

Actualité

Commission *Mattéi* : entre consensus et divisions

focus

Technique

Difficultés en collaboration libérale : quelle protection ?

par Gabriel DI CHIARA
et Carole PAINBLANC

Jurisprudence

Seul le tribunal de commerce est compétent en matière de cession de titres d'une société commerciale

note par Frédérik AZOULAY
et Philippe ZAGURY
sous Cass. com., 6 janv. 2021

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

par Joël ANDRIANTSIMBAZOVINA

Gazette Spécialisée

DROIT DES ASSURANCES

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• David NOGUÉRO
Professeur à l'université de Paris (IDS – UMR-INSERM 1145)

• Xavier LEDUCQ
Avocat au barreau de Paris, cabinet CRTD & Associés

AVEC LA PARTICIPATION DE

Caroline CERVEAU-COLLIARD, Michel EHRENFELD, Philippe GIRAUDEL et Bélinda WALTZ-TERACOL

Votre revue OFFERTE sur tous vos écrans
KIOSQUE Lextenso

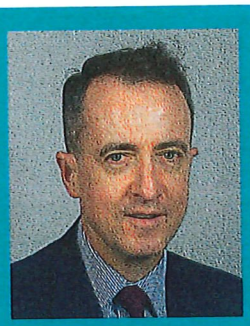
TRANSPORTS AÉRIENS

Le bébé voyageur peut-il être indemnisé d'un retard ou d'une annulation de vol ? 398r2

L'essentiel

Tous les passagers aériens sont couverts par le règlement n° 261/2004, et donc susceptibles d'être indemnisés en cas de retard ou d'annulation de vol, mais à l'exception de ceux voyageant gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Un enfant de moins de 2 ans voyageant gratuitement sans billet sur les genoux d'un de ses parents relève bien de cette exception.

Cass. 1re civ., 6 janv. 2021, n° 19-19940, P. L. et a. c/ Transavia France, sté par actions simplifiée (rejet pourvoi c/ TI Ivry-Sur-Seine, 20 mai 2019), Mme Batut, prés., M. Chevalier, rapp. ; SCP Boré, Salve de Bruneton et Mégret – SCP Gatineau, Fattaccini et Rebeyrol, av.



Note par
Pascal Dupont
Docteur en droit

et Ghislain Poissonnier
Magistrat

Un couple dispose, avec leurs trois enfants mineurs, d'une réservation délivrée par la société Transavia France pour un vol reliant Agadir (Maroc) à Paris prévu le 4 mai 2018. Ce vol est toutefois annulé et les passagers parviennent à destination avec un retard de 22 heures et 28 minutes.

Le couple demande à la compagnie aérienne de lui verser les indemnités prévues par le règlement n° 261/2004 [1] en cas d'annulation du vol. Le transporteur aérien leur verse une indemnité de 400 € pour chaque parent et deux de leurs enfants. La compagnie refuse cependant au couple le versement de cette indemnité pour son troisième enfant. En effet, ce dernier, âgé de moins de 2 ans, voyage à titre gratuit, comme c'est fréquemment l'usage dans le transport aérien.

Par acte du 3 octobre 2018, le couple assigne la société Transavia France devant le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine [2] afin d'obtenir, en qualité de représentants légaux de leur enfant, le paiement de l'indemnité de 400 € pour le compte de celui-ci, ainsi que des dommages et intérêts pour résistance abusive. Par jugement du 20 mai 2019 rendu en dernier ressort, le tribunal d'instance rejette leur demande. Le jugement se fonde sur la première phrase de l'article 3, § 3, du règlement n° 261/2004 selon laquelle il « ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public ». Le jugement écarte la seconde phrase de l'article selon laquelle le règlement « s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux ».

Le couple se pourvoit en cassation et la haute assemblée rend le 6 janvier 2021 un arrêt de rejet [3]. Cet arrêt inédit fournit l'occasion de revenir sur la règle de l'indemnisation de tous les passagers victimes d'un vol annulé ou retardé en droit européen (I), laquelle comporte une exception pour les passagers voyageant gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public (II).

I. EN PRINCIPE, TOUS LES PASSAGERS SONT COUVERTS PAR LE RÈGLEMENT N° 261/2004

Si, littéralement, le passager aérien est celui ou celle qui accomplit un passage à bord d'un aéronef et qui voyage au titre d'un contrat de transport, il n'est défini ni par les conventions internationales, ni par les règlements de l'Union européenne [4]. Ces textes veillent en revanche à lui conférer toute une série de droits. Tel est le cas du règlement n° 261/2004, à l'objectif consumériste affirmé. Il vise à ce que les compagnies aériennes assurent la prise en charge [5], l'assistance [6] et l'indemnisation [7] des passagers dont le vol a été annulé ou retardé. Le règlement s'inscrit dans une logique de protection des passagers contre les aléas du transport aérien (vols annulés ou

(1) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 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 et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 : JOUE L 46, 17 févr. 2004, p. 1.

(2) Il s'agit du tribunal territorialement compétent pour les vols dont le lieu de départ ou d'arrivée est l'aéroport d'Orly.

(3) Cass. 1re civ., 6 janv. 2021, n° 19-19940.

(4) O. Cachard, *Le transport aérien international de passagers*, 2015, Martinus Nijhoff, Académie de droit de La Haye, n° 21, p. 36.

(5) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 9.

(6) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 8

(7) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 7.

retardés, refus d'embarquement et surréservation). Il s'applique à l'ensemble des passagers, y compris ceux qui ne sont pas montés à bord d'un avion dès lors qu'ils sont titulaires d'une réservation [8], ainsi qu'à ceux en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux [9].

Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, le principe et le montant de l'indemnisation ne font guère de doute : le vol annulé est au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers (le Maroc) à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre (la France) et opéré par Transavia France, une compagnie communautaire [10]. Les passagers bénéficient d'un vol de réacheminement vers leur destination finale, mais le vol parvient à Paris avec un retard de plus de 3 heures par rapport à l'heure du vol réservé (un retard de 22 heures et 28 minutes en l'espèce). La distance du vol Agadir-Paris est de 2 286 km, soit une distance comprise entre 1 500 et 3 500 km. Les conditions sont donc réunies pour que tous les passagers du vol annulé reçoivent chacun une indemnisation de 400 € [11]. La compagnie aérienne refuse cependant de verser l'indemnité de 400 € au titre du troisième enfant du couple en raison de son jeune âge – moins de 2 ans – et de ses conditions de voyage – l'enfant voyage gratuitement, sur les genoux de l'un de ses parents, sans disposer d'un siège dont l'attribution, sous la forme d'un chiffre (la rangée) et d'une lettre (correspondant au nombre de sièges par rangée), figure expressément sur le titre de transport. Le juge d'instance donne raison à la compagnie.

Le pourvoi estime que le jugement d'Ivry-sur-Seine statue de manière contradictoire et en violation des articles 2 et 3, § 3, du règlement, en retenant que l'enfant âgé de moins de 2 ans ne justifie d'aucun billet d'avion, alors qu'il dispose d'une réservation et a volé à destination. En l'espèce, l'enfant ne dispose certes ni d'un billet d'avion [12], ni de carte d'embarquement, documents qui impliquent l'attribution d'un siège. Cependant, il figure sur la réservation établie par la compagnie sous le nom de sa mère et, en conséquence, est répertorié sur le vol en cause. La mention INF accolée au nom de sa mère permet de savoir que celle-ci voyage avec un enfant de moins de 2 ans [13]. L'enfant ne peut-il pas dès lors être considéré comme un « passager » ? Le règlement n° 261/2004 ne fixe en effet aucune condition relative à l'âge du passager, de même que le transport aérien ne distingue pas les passagers en fonction de leur âge, qu'il soit puéril ou canonique. L'argumentation développée par le pourvoi semble donc assez convaincante.

La consultation de la jurisprudence ne permet pas forcément de se faire une opinion, le voyage gratuit de l'enfant en bas âge étant un point peu traité. À notre connaissance, la doctrine n'a pas non plus abordé la question au regard du règlement n° 261/2004. Tout au plus peut-on noter que des auteurs relèvent que « si une compagnie aérienne fait la promotion de certains de ses vols en les qualifiant de gratuits, cela ne prive pas les passagers des droits dont ils bénéficient dans le cadre du règlement ». Selon eux, « ces vols ne sont pas gratuits, puisqu'ils donnent toujours lieu au paiement d'une somme, même si celle-ci est symbolique, ainsi qu'au paiement des taxes d'aéroport ; au contraire, ils rentrent dans le cadre de la politique commerciale des compagnies qui les pratiquent » [14]. Un autre auteur s'intéresse à la question des passagers qui voyagent à des tarifs réduits offerts aux employés de certaines entreprises pour noter qu'elle « reste incertaine au regard de la formulation retenue dans le règlement, même s'il est probable que les compagnies les traiteront de la même manière que les passagers qui se sont acquittés d'un billet au tarif normal » [15].

Pour la Cour de cassation, si la seconde phrase de l'article 3, § 3, dudit règlement énonce que l'exclusion (de l'application du règlement) ne concerne pas les passagers en possession d'un billet émis dans le cadre d'un programme commercial, cette disposition ne concerne pas un très jeune enfant qui voyage sans billet sur les genoux de ses parents. Il s'ensuit que, en retenant que l'enfant en question, âgé de moins de 2 ans, ne peut bénéficier de l'indemnisation forfaitaire réclamée au transporteur aérien, le tribunal fait une application exacte de cette disposition.

> *« Le geste commercial fait par les compagnies pour les enfants en bas âge n'entre-t-il pas dans le cadre des programmes commerciaux ? »*

On regrettera que la Cour n'explique pas davantage pourquoi la seconde phrase de l'article 3, § 3, ne peut pas concerner un enfant de moins de 2 ans voyageant sans billet. Cette partie de l'arrêt commenté ne semble pas répondre à l'argumentation développée par le pourvoi. Le juriste restera donc quelque peu sur sa faim, avec plusieurs questions à éclaircir : qu'est-ce qu'un passager au sens du règlement ? Y a-t-il un âge du passager à partir duquel le règlement est applicable ? Dans l'affirmative, quel est cet âge et sur quel critère légal repose-t-il ? Faut-il que l'enfant bénéficie d'un billet individuel pour être « protégé » par le règlement ? Le geste commercial fait par les compagnies pour les enfants en bas âge n'entre-t-il pas dans le cadre des « programmes commerciaux » ? Dans la mesure où la Cour de cassation n'émet pas de réponse à ces interrogations, il aurait sans doute été utile qu'elle saisisse la CJUE, sans attendre le prochain contentieux. Et ce d'autant plus que certaines

(8) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 2, g), définit le terme « réservation » comme « le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ».

(9) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 3, § 3 (seconde phrase).

(10) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 3, § 1, b).

(11) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 7, § 1, b).

(12) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 2, f), définit le terme « billet » comme « un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé ».

(13) Un tel dispositif a été mis en place par les compagnies aériennes afin de permettre à un parent, à titre commercial, de faire voyager gratuitement sur ses genoux un enfant de moins de 2 ans.

(14) A. Garde et M. Haravon, « De nouveaux droits pour les passagers aériens en Europe », Rev. UE 2006, p. 670.

(15) JCl. Transport, fasc. 930, « Transport aérien. Protection des droits des passagers », V. Correia.

compagnies aériennes n'offrent pas la gratuité de transport à un enfant de moins de 2 ans, mais un billet réduit à 30 % de sa valeur, ce qui, clairement, pose une nouvelle série de questions. Un autre choix a été effectué, puisque l'arrêt du 6 janvier 2021 mentionne qu'en l'absence de doute raisonnable quant à l'interprétation de ladite disposition du droit de l'Union européenne, il n'y a pas lieu de saisir la CJUE d'une question préjudicielle.

Néanmoins, force est de constater que ce point a sans doute été estimé secondaire par rapport à la question principale posée par cette affaire qui était celle de la détermination de la catégorie des passagers bénéficiant de tarifs spéciaux non accessibles au public.

II. L'EXCEPTION DES PASSAGERS VOYAGEANT GRATUITEMENT OU À UN TARIF RÉDUIT NON DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT ACCESSIBLE AU PUBLIC

Conformément au règlement n° 261/2004, les passagers « qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public » [16] sont exclus du champ d'application du règlement. Pour autant, un enfant voyageant gratuitement avec ses parents entre-t-il dans cette catégorie de passagers exclus de la protection conférée par le texte ? Il s'agit, selon nous, du point principal à trancher dans cette affaire. Les requérants estiment que leur enfant n'entre pas dans cette catégorie. Ils avancent que la première phrase de l'article 3, § 3, du règlement doit être interprétée restrictivement afin de limiter l'exclusion qu'il prévoit, interprétation qui doit se faire à la lumière de l'objectif du règlement tendant à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Or, observent-ils, la faveur accordée aux parents voyageant avec un enfant en bas âge est accessible au public, étant souvent mentionnée sur les sites internet des compagnies et dans leurs conditions générales de vente.

Le jugement du 20 mai 2019 ne retient pas une telle interprétation. Selon le juge d'instance, l'enfant bénéficie de la gratuité totale traditionnellement mise en place par les compagnies aériennes dans des cas particuliers. En effet, souligne le juge, la compagnie Transavia France autorise à un parent, à titre commercial, de faire voyager gratuitement sur ses genoux l'enfant de moins de 2 ans. Dès lors, l'enfant ne peut prétendre à l'indemnisation forfaitaire due aux passagers aériens en cas d'annulation de leur vol. Pour trancher le point soulevé, la Cour de cassation reprend une partie de la méthode de raisonnement utilisée par la CJUE en droit aérien des passagers. Elle procède par étapes en s'attachant au libellé du texte, pour ensuite développer son objet rapporté au contexte, relativement ancien, dans lequel il a été adopté en 2004. Selon la Cour de cassation, il ressort du libellé de la première phrase de l'article 3, § 3, du règlement que la proposition « non directement ou indirectement accessible au public » se rapporte exclusivement aux termes « tarif réduit ». Le fait que la gratuité accordée à l'enfant en bas âge soit accessible au public est donc indifférent. D'après la Haute assemblée, cette analyse se vérifie dans d'autres versions linguistiques de ce règlement, telles que les versions en langues allemande, anglaise, italienne et espagnole. Il s'ensuit que, pour la Cour, l'article 3, § 3, du règlement n° 261/2004 exclut du champ d'application de celui-ci les passagers qui voyagent à titre gratuit, même si cette gratuité est prévue dans une offre accessible au public, ce qui était le cas en l'espèce.

Le raisonnement mené est corroboré par « l'économie et l'objectif » de ce règlement, visant à garantir mais également à renforcer les droits des passagers. En faisant allusion à « l'économie et l'objectif » du règlement, la Cour se réfère au fait que le règlement n° 261/2004, ainsi qu'il ressort de son quatrième considérant, a pour but de renforcer les droits des passagers par rapport à ceux conférés par le règlement n° 295/91 [17]. Ainsi, relève-t-elle, alors que le règlement n° 295/91 ne couvrait que les hypothèses de refus d'embarquement, le règlement n° 261/2004 prévoit des droits particuliers en faveur des personnes à mobilité réduite [18], la reconnaissance d'un droit des passagers à l'information [19], le droit au remboursement en cas de déclassement [20], ainsi qu'un éventail de mesures différenciées en cas de refus d'embarquement de passagers contre leur volonté, d'annulation de leur vol et de vol retardé. Or, en comparaison avec le règlement n° 295/91, le règlement n° 261/2004 a non seulement accordé des droits nouveaux aux passagers, mais a également étendu son champ d'application. Certes l'article 3, § 3, reprend, en sa première phrase, la restriction énoncée à l'article 7 du règlement n° 295/91, aux termes duquel « le transporteur aérien n'est pas tenu au paiement d'une compensation de refus d'embarquement lorsque le passager voyage gratuitement ou à des tarifs non disponibles directement ou indirectement au public. » Ainsi, cette exclusion du champ d'application du règlement est maintenue. En revanche, l'article 3, § 3, élargit, en sa seconde phrase, ce champ d'application du règlement, qui concerne désormais les « passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux ».

Cet élargissement a été relevé par le Comité économique et social européen dans son avis sur la proposition de règlement qui a abouti au règlement n° 261/2004. Selon cette institution consultative, « la proposition s'applique aux passagers payants, y compris les passagers en possession d'un billet émis dans le cadre d'un programme de fidélisation » [21]. De son côté, la Commission a indiqué dans ses orientations interprétatives relatives au règlement n° 261/2004, que, « conformément à son article 3,

(16) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 3, § 3, 1re phrase.

(17) PE et Cons. CE, règl. n° 295/91, 4 févr. 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers : JOCE L 36, 8 févr. 1991, p. 5 à 7. Il a été abrogé par l'entrée en vigueur du règlement n° 261/2004.

(18) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 11.

(19) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 14.

(20) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 10, § 2.

(21) Avis du Comité économique et social sur la « proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol » : JOCE C 241, 7 oct. 2002.

paragraphe 3, le règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Les tarifs réduits proposés par les transporteurs aériens à leur personnel relèvent de cette disposition. En revanche, conformément à son article 3, § 3, le règlement s'applique aux passagers en possession d'un billet émis dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux » [22].

Mais surtout, la Cour de cassation précise que cette interprétation de l'article 3, § 3, du règlement n° 261/2004 a déjà été retenue par une Cour suprême d'un autre État membre. Dans un arrêt rendu en 2015 [23], la Cour fédérale d'Allemagne a en effet jugé qu'un nourrisson transporté gratuitement n'avait pas droit à une indemnisation au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004, même si l'absence de somme à payer pour l'enfant résultait d'un tarif accessible au public. Elle a également estimé que cette interprétation de l'article 3, § 3, de ce règlement ne donnait lieu à aucun doute raisonnable au vu du libellé de ce texte en langue allemande ainsi qu'en langues française et anglaise, de l'économie dudit règlement et de son objectif.

Pour conclure, malgré les précisions qu'elle apporte sur la notion de passager aérien, il est fort probable que la solution ainsi dégagée ne soit pas transposable dans d'autres domaines du droit de la responsabilité aérienne. Par comparaison, le règlement n° 2027/97 [24] fixe, selon son article 1er, les obligations des transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne leur responsabilité à l'égard des voyageurs pour les préjudices subis lors d'accidents en cas de décès, de blessure, ou de toute autre lésion corporelle d'un voyageur dès lors que l'accident à l'origine dudit préjudice a eu lieu à bord d'un aéronef ou pendant toute opération d'embarquement ou de débarquement. Or il définit la « personne ayant droit à indemnisation » comme le voyageur ou toute personne pouvant prétendre à réparation au titre dudit voyageur conformément au droit applicable [25]. De même, la convention de Varsovie ou la convention de Montréal, que l'on retient pour un vol international, décide que ses dispositions s'appliquent également aux personnes transportées gratuitement à condition que ce soit par une entreprise de transport aérien (art. 1, § 1). La notion de passager est donc plus large dans le droit international privé aérien issu des conventions de Varsovie et de Montréal [26].

(22) JOUE C 214, 15 juin 2016, n° 5.
(23) Cour fédérale d'Allemagne, 17 mars 2015, n° X ZR 35/14, Bundesgerichtshof.
(24) PE et Cons. CE, 9 oct. 1997, n° 2027/97, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident : JOCE L 285, 17 oct. 1997, p. 1 à 3.
(25) PE et Cons. CE, 9 oct. 1997, n° 2027/97, art. 2, c).
(26) JCl. Transport, fasc. 915, « Transport aérien. Contrat de transport des passagers et de leurs bagages », L. Peyrefitte.