

# LA SEMAINE JURIDIQUE

## ENTREPRISE ET AFFAIRES

22 JUILLET 2021, HEBDOMADAIRE, N° 29 ISSN 1290-5119



### La transformation numérique du commerce

Les nouvelles problématiques juridiques d'aujourd'hui et de demain

Étude par Matthieu Bourgeois,  
Laurent Badiane  
et Jean-François Davené

539 **Concurrence** - 3 questions : Rupture de relation commerciale : un double régime de responsabilité ? M. de Guillenchmidt

1368 **Société** - Comment engager la responsabilité pénale d'une personne morale pour corruption active d'agents publics étrangers ? Cass. crim., 16 juin 2021, note E. Dreyer

1376 **Cautionnement** - Validité du cautionnement : faute intentionnelle de la caution et devoir de mise en garde, Cass. com., 5 mai 2021, note D. Legeais

1367 **Société** - Droit pénal de l'entreprise, chronique R. Salomon

1379 **Transport aérien** - Vol dérouté et retardé vers un autre aéroport desservant la même ville : quelles conséquences pour le passager et le transporteur ? CJUE, 22 avr. 2021, note P. Dupont et G. Poissonnier

1382 **Protection sociale** - Un inspecteur, dans le cadre d'un contrôle URSSAF sur place, peut-il copier des documents numériques sur une clé USB ? CA Grenoble, ch. soc., 20 mai 2021, note F. Taquet

## TRANSPORT AÉRIEN

1379

## Vol dérouté et retardé vers un autre aéroport desservant la même ville : quelles conséquences pour le passager et le transporteur ?

**Solution.** - La CJUE estime qu'un vol dérouté vers un aéroport de substitution n'entraîne pas automatiquement l'indemnisation du passager, notamment lorsque cet aéroport est situé dans la même ville, agglomération ou région que l'aéroport de destination initialement prévu. Toutefois, si le passager parvient, à l'issue de son transfert, à l'aéroport de destination initialement prévu avec un retard égal ou supérieur à trois heures, il doit être indemnisé par le transporteur aérien effectif.

**Impact.** - Outre l'indemnisation éventuelle à verser en cas de retard, le transporteur aérien effectif est tenu, pour réparer le désagrément causé par une arrivée à un aéroport de substitution, à une prise en charge renforcée du passager, qui l'oblige à proposer son transfert et qui fait naître, en cas de défaillance, un droit au remboursement de sommes éventuellement exposées. Ce contentieux est donc de nature à se développer, en particulier dans les capitales où se trouvent plusieurs aéroports.



**PASCAL DUPONT,**  
docteur en droit  
et **GHISLAIN POISSONNIER,**  
magistrat

CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19 :  
JurisData n° 2021-006161

Un passager réserve auprès d'Austrian Airlines deux vols programmés le 21 mai 2018. Le premier relie Klagenfurt à Vienne, avec un départ prévu à 18 h 35, et le second Vienne à Berlin, avec une arrivée prévue à 22 h 20 à l'aéroport de Berlin Tegel. L'avion est dérouté vers l'aéroport de Berlin Schönefeld, situé dans le Land de Brandebourg, à proximité de Berlin, et y atterrit à 23 h 18. Le passager saisit alors un tribunal de district autrichien pour obtenir la condamnation d'Austrian Airlines à lui verser 250 € à titre d'indemnisation pour annulation de vol. Cette demande est fondée sur le retard du vol à l'arrivée à destination (23 h 18 au lieu de 22 h 20) et sur le fait qu'Austrian Airlines a manqué à son obligation de proposer un transport complémentaire de l'aéroport de Berlin Schönefeld vers l'aéroport Berlin Tegel. En défense, Austrian Airlines conclut au rejet de la demande, en faisant valoir que le passager a atteint sa destination finale avec

un retard de seulement 58 minutes, que le passager aurait pu aisément rejoindre son domicile, distant de 24 km de l'aéroport de Berlin Schönefeld, en empruntant un moyen de transport supplémentaire, et que le retard était dû à des circonstances extraordinaires, à savoir des problèmes météorologiques importants survenus lors de l'avant-avant-dernière rotation de l'aéronef.

Par jugement du 24 juin 2019, le tribunal de district rejette le recours en considérant, d'une part, que le déroutement du vol en cause au principal ne constitue pas une modification importante de l'itinéraire du vol, de sorte que celui-ci doit être regardé comme ayant été retardé, et non annulé, et, d'autre part, que le retard n'atteint pas une durée égale ou supérieure à 3 heures. Le passager interjette appel de ce jugement devant un tribunal régional, qui décide de saisir à titre préjudiciel la Cour de justice de l'Union européenne.

Dans son arrêt du 22 avril 2021, la Cour de justice se livre à une interprétation détaillée de l'articulation de différents articles du

règlement n° 261/2004 (PE et Cons. UE, règl. (CE) 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 n° L 46, 17 févr. 2004, p. 1 ; JCP E 2004, act. 45). Elle propose ainsi une interprétation conjuguée de ses articles relatifs aux « Annulations » (art. 5), « Retards » (art. 6), « Droit à indemnisation » (art. 7), « Assistance » (art. 8), et « Droit à une prise en charge » (art. 9). Elle répond aux huit questions posées par le tribunal régional en six points, qui ont trait à la qualification d'un vol retardé et dérouté et aux modalités des obligations d'assistance et de prise en charge des passagers par le transporteur.

### 1. Un vol dérouté vers un aéroport de substitution n'entraîne pas automatiquement l'indemnisation du passager

Un vol dérouté vers un aéroport distinct de l'aéroport initialement prévu, mais situé à proximité de ce dernier, doit-il être compris comme ayant été annulé ou comme étant retardé ?

L'enjeu derrière cette question est d'ordre indemnitaire, l'annulation de vol donnant lieu dans tous les cas à indemnisation des passagers, alors que le retard de vol n'y donne droit que si le retard atteint une durée égale ou supérieure à 3 heures, conformément à l'arrêt *Sturgeon e.a.* (CJCE, 4<sup>e</sup> ch., 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07 : *JurisData* n° 2009-022394 ; *JCl. Transport, Synthèse* 50 ; *JCl. Europe Traité, Synthèse* 280).

En l'espèce, le vol litigieux est effectué en deux segments (Klagenfurt-Vienne puis Vienne-Berlin-Schönefeld et non Berlin-Tegel). Ce sont les conditions météorologiques survenues lors de la mise en place de l'aéronef à Vienne qui ont généré un retard qui a ensuite été répercuté sur les vols ultérieurs effectués par cet aéronef sur la ligne reliant Vienne à Berlin. Par la suite, le vol à destination de Berlin Tegel initialement réservé par le passager ayant dépassé l'horaire d'interdiction de vol de nuit en vigueur à cet aéroport, le transporteur aérien a dérouteré le vol concerné vers l'aéroport de Berlin Schönefeld, situé en dehors de la ville de Berlin, dans le Land de Brandebourg.

Cet enchaînement de circonstances entraîne un triple préjudice pour le passager : le vol atterrit à 23 h 18 au lieu de 22 h 20 ; le lieu d'atterrissage est plus éloigné de son domicile (24 km au lieu de 8 km), d'où un temps de parcours plus important (41 minutes pour relier son domicile depuis l'aéroport de Berlin Schönefeld au lieu de 15 minutes depuis l'aéroport de Berlin Tegel) ; la compagnie ne lui propose pas de transport de substitution entre les aéroports de Berlin Schönefeld et de Berlin Tegel.

Comment prendre en compte le préjudice subi par le passager dans un tel cas sans pour autant ouvrir une brèche béante aux indemnisations de confort ?

La Cour de justice rappelle (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 33 et 34) qu'un vol consiste, en substance, en une opération réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire (CJCE, 4<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2008, aff. C-173/07, *Emirates Airlines*, pt 40), lequel constitue un élément essentiel du vol effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon e.a.*, pt 30). Elle ajoute que pour qu'un vol puisse être considéré comme effectué, il ne suffit pas que l'avion soit parti

conformément à l'itinéraire prévu, mais encore faut-il qu'il ait atteint sa destination telle que figurant dans l'itinéraire (CJCE, 3<sup>e</sup> ch., 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Sousa Rodriguez e.a.*, pt 28). Ainsi, un vol ne saurait être considéré comme ayant été effectué lorsqu'il a été dérouteré vers un aéroport distinct de l'aéroport de destination initialement prévu, de sorte que ce vol doit, en principe, être regardé comme annulé (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 35 et 36).

Toutefois, dans le cas particulier où l'aéroport vers lequel le vol a été dérouteré dessert la même ville, agglomération ou région que l'aéroport de destination initialement prévu, il ne serait conforme ni à la finalité dudit règlement, ni au principe d'égalité de traitement d'assimiler le dérouterement du vol à une annulation du vol (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 37). En effet, comme l'avait relevé l'Avocat général, Priit Pikamaä, dans ses conclusions (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 59 et 60), une telle assimilation reviendrait à reconnaître au passager de ce vol un droit à indemnisation, y compris lorsque, à l'issue du transfert, le passager arrive à l'aéroport initialement prévu ou à toute autre destination convenue avec un retard de moins de 3 heures, tout en refusant ce droit à indemnisation au passager d'un vol ayant atterri à l'aéroport initialement prévu avec un retard de moins de 3 heures, alors même que ce dernier passager aurait subi un désagrément similaire à celui du premier passager (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 42).

Ainsi, un vol dérouteré vers un aéroport de substitution desservant la même ville, agglomération ou région ne s'analyse pas comme un vol annulé ouvrant droit à indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004.

Une nuance est aussitôt apportée par la Cour : toute autre est l'hypothèse dans laquelle le passager subit un retard important à l'arrivée et atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à 3 heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue. Dans ce cas, en application de l'arrêt *Sturgeon* (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 43), il doit être indemnisé. Ce qui ne semble pas le cas en l'espèce (le retard subi est ici de 58 minutes et non de 3 heures) et devrait être confirmé par la juridiction de renvoi.

La solution est donc défavorable au passager qui pensait trouver dans la qualification d'annulation de vol la source de son indemnisation. Pour autant, la Cour de justice offre au passager une possibilité d'indemnisation tirée d'un retard éventuel. Elle précise d'ailleurs que pour déterminer l'ampleur du retard subi à l'arrivée par un passager d'un vol dérouteré qui a atterri à un aéroport distinct de celui initialement prévu mais qui dessert la même ville, agglomération ou région, il convient de se référer à l'heure à laquelle le passager parvient, à l'issue de son transfert, à l'aéroport initialement prévu ou, le cas échéant, à une autre destination proche convenue avec le transporteur aérien effectif (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 48), comme elle avait déjà eu l'occasion de le préciser dans deux affaires relatives à la détermination de l'heure d'arrivée (CJUE, gr. ch., 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Folkerts*, pt 33 : *JurisData* n° 2013-006549 ; *JCl. Droit international, Synthèse* 220. - CJUE, ord., 1<sup>er</sup> oct. 2020, aff. C-654/19, *FP Passenger Service GmbH Observation*, pt 25). Une telle analyse ouvre donc la voie à des possibilités d'indemnisation fondées sur le retard de vol, dans la mesure où les temps de sortie des aéroports puis de transferts en bus vers l'aéroport d'arrivée initialement prévu dépassent en pratique souvent les 3 heures, *a fortiori* si un retard a déjà été constaté à l'arrivée à l'aéroport de dérouterement.

Par ailleurs, la Cour de justice, dans la lignée de sa jurisprudence habituelle, exclut ici la qualification de circonstance extraordinaire quant aux événements météorologiques survenus lors de l'avant-avant-dernière rotation de cet aéronef. Ce faisant, elle conforte l'analyse faite dans un arrêt récent (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 11 juin 2020, aff. C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, pt 53 : *JurisData* n° 2020-011054 ; *JCP E* 2020, act. 445 ; *D.* 2020, p. 2223, note P. Dupont et G. Poissonnier) pour estimer qu'un transporteur aérien doit pouvoir, en vue de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important ou d'annulation d'un vol, se prévaloir d'une circonstance extraordinaire ayant affecté un vol précédent opéré par lui-même au moyen du même aéronef dans le cadre de l'avant-avant-dernière rotation de cet aéronef (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 55). Dans une affaire présentant des similitudes, le juge français de

cassation a considéré que l'atterrissage sur un autre aéroport en raison de la fermeture de nuit réglementaire de l'aéroport de destination initiale ne constitue pas une circonstance exceptionnelle privant le passager d'indemnisation pour annulation ou retard de vol au titre de la législation européenne (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 17 févr. 2021, n° 19-21.362 : *JurisData* n° 2021-002303 ; *JCP E* 2021, 1259, note L. Siguoirt ; *D.* 2021, p. 1115, note P. Dupont et G. Poissonnier).

## 2. Les obligations d'assistance et de prise en charge du passager d'un vol dérouté et retardé

Le présent litige oppose un passager à un transporteur aérien au sujet d'une demande d'indemnisation des désagréments résultant du déroutement d'un vol vers un aéroport de destination distinct de celui initialement prévu mais situé dans une même zone géographique. Or, l'hypothèse du déroutement d'un vol est expressément envisagée dans le règlement n° 261/2004 dans son volet « Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement ». Il prévoit que « [d]ans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports, si le transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager » (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 8, § 3).

Cependant, à la suite de l'atterrissage, dans le cas où un vol est dérouté vers un aéroport desservant la même ville que l'aéroport initialement prévu, la prise en charge des frais de transfert des passagers entre les deux aéroports, est-elle subordonnée à la condition que le premier aéroport soit situé sur le territoire de la même ville, de la même agglomération ou de la même région que le second aéroport ? Lorsqu'un vol dérouté atterrit à un aéroport distinct de l'aéroport initialement prévu mais qui dessert la même ville, agglomération ou région, le transporteur aérien effectif est-il tenu de proposer

de sa propre initiative au passager la prise en charge des frais de transfert vers l'aéroport de destination initialement prévu ou, le cas échéant, une autre destination proche convenue avec ce passager ? La violation des obligations d'assistance et de prise en charge qui incombent au transporteur aérien effectif est-elle susceptible de conférer un droit à une indemnisation forfaitaire ?

C'est sur ces aspects pratiques que la Cour de justice apporte sans nul doute une contribution essentielle à l'interprétation du règlement n° 261/2004. Car si les faits de l'espèce sont pour partie envisagés par le législateur européen, ses aspects pratiques ne sont pas clairement explicités et requièrent une interprétation de l'articulation des dispositions du règlement pour déterminer les obligations mises à la charge d'un transporteur dont le vol a été non seulement dérouté mais retardé.

Après avoir rappelé les objectifs du règlement n° 261/2004 visant à renforcer la protection des passagers-consommateurs et leurs droits lorsqu'ils sont confrontés à des difficultés et des désagréments sérieux en même temps que celui de permettre aux transporteurs aériens d'exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, cons. 1, 2 et 4), la Cour retient une conception extensive des dispositions précitées :

- dans le cas où un vol est dérouté vers un aéroport desservant la même ville que l'aéroport initialement prévu, la prise en charge des frais de transfert des passagers entre les deux aéroports n'est pas subordonnée à la condition que le premier aéroport soit situé sur le territoire de la même ville, de la même agglomération ou de la même région que le second aéroport (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 30) ;
- lorsqu'un vol dérouté atterrit à un aéroport distinct de l'aéroport initialement prévu mais qui dessert la même ville, agglomération ou région, le transporteur aérien est tenu de proposer de sa propre initiative au passager la prise en charge des frais de transfert vers l'aéroport de destination initialement prévu ou, le cas échéant, une autre destination proche convenue avec le passager (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 66). En effet, le déroutement d'un vol vers un aéroport distinct de l'aéroport initialement prévu mais qui dessert la même

ville, agglomération ou région est susceptible d'engendrer des désagréments pour les passagers concernés lorsque, notamment, le transfert vers l'aéroport initialement prévu peut s'avérer onéreux et complexe à organiser soit parce que l'aéroport de substitution est en tant que tel moins bien desservi que l'aéroport de destination initialement prévu, soit parce que l'horaire tardif d'atterrissage du vol dérouté a pour effet de restreindre l'offre de transport permettant d'assurer le transfert (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 64) ;

- si la violation de cette obligation par le transporteur aérien effectif ne confère pas au passager un droit à indemnisation forfaitaire (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 7, § 1), elle fait naître, au profit dudit passager, un droit au remboursement des sommes exposées par celui-ci et qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avèrent nécessaires, appropriées et raisonnables afin de pallier la défaillance du transporteur (CJUE, 4<sup>e</sup> ch., 22 avr. 2021, aff. C-826/19, pt 73).

Ainsi, si un vol dérouté vers un territoire abritant des aéroports suffisamment proches les uns des autres - ce qui n'est pas rare dans les grandes capitales - n'entraîne pas un droit automatique à l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement n° 261/2004, du moins ce type de désagrément est-il assorti de contreparties suffisantes pour les passagers sous la forme d'une prise en charge renforcée par les transporteurs. Reste à savoir en pratique comment les passagers pourront solliciter et obtenir le remboursement des sommes exposées, en l'espèce des frais de transport : bus, métro, train de banlieue, taxi, qui, en ce dernier, peuvent être comparables au prix d'un vol à bas coût. Plus prometteuse semble être l'obligation pour le transporteur de proposer ce transfert. En cas de contentieux, il appartiendra au transporteur de prouver qu'il a effectivement proposé au passager la prise en charge des frais de transfert. Faute de quoi, il devra alors indemniser le passager. Tout comme lorsqu'il ne prouve pas avoir informé le passager sur ses droits (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 14 : « Obligation d'informer les passagers de leurs droits »).