

# LA SEMAINE JURIDIQUE

## ENTREPRISE ET AFFAIRES

31 MAI 2018, HEBDOMADAIRE, N° 22 ISSN 1290-5119

1287

Actualité du dessin et modèle  
communautaire non enregistré  
Le DIMCNE a 16 ans et il s'émancipe  
Étude par A. Le Corroncq et L. Desquand

416 **Société** - 3 questions : Le RGPD, c'est aujourd'hui et cela n'est que le début, M. Bourgeois

1276 **EIRL** - L'action en réunion de patrimoines en cas de défaillance du débiteur, Cass. com., 7 févr. 2018, note Ch. Lebel

1282 **Droit économique** - Droit du commerce international, chronique G. Bourdeaux, M. Menjucq et C. Nourissat

1281 **Transport aérien** - L'indemnisation des préjudices des passagers aériens en pleines turbulences, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018 (deux arrêts), note P. Dupont et G. Poissonnier

1285 **Cautionnement** - Dettes futures et fusion-absorption de sociétés, Cass. com., 28 févr. 2018, note R. Marty

1290 **Comité d'entreprise** - Sans BDES point de salut, Cass. soc., 28 mars 2018, note J.-J. Jarry et J. Tournaire

## TRANSPORT AÉRIEN

1281

# L'indemnisation des préjudices des passagers aériens en pleines turbulences

La Cour de cassation a rendu le même jour deux arrêts relatifs à l'indemnisation des préjudices subis par les passagers aériens victimes de retards de vols.



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

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018, n° 16-20.354, P+B, P. c/ Sté Ryanair DAC : JurisData n° 2018-002023

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018, n° 16-23.205, Madelin c/ Sté XL Airways France : JurisData n° 2018-002040

La Cour de cassation a rendu le même jour deux arrêts relatifs à l'indemnisation des préjudices subis par les passagers aériens victimes de retards de vols : l'un est favorable aux passagers, l'autre est défavorable à ces derniers. Y aurait-il des trous d'air dans l'interprétation par le juge français du règlement communautaire n° 261/2004 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 (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004*) ?

## 1. Une avancée vers une meilleure indemnisation

Dans la première affaire, une passagère embarque avec sa fille mineure, le 29 juin 2011, à bord d'un vol Marrakech-Beauvais assuré par Ryanair qui parvient à destination avec un retard supérieur à 7 heures. Dès le 5 juillet 2011, la passagère demande à plusieurs reprises à la compagnie aérienne l'indemnisation du retard subi. À chaque fois, le transporteur se retranche derrière des raisons supposées établir les « circonstances extraordinaires » pour refuser de l'indemniser. Le 26 juin 2013, la passagère saisit la juridiction de proximité de Beauvais afin de voir condamner Ryanair à lui payer notamment les sommes de 400 € pour elle et 400 € pour sa fille ainsi que 47,90 € de frais d'hébergement. En effet, la passagère et sa fille ont loué

une nuit d'hôtel après l'arrivée en pleine nuit de leur avion à l'aéroport de Beauvais.

Par jugement du 6 novembre 2014, le juge de proximité constate que les conditions d'indemnisation prévues dans le règlement européen de 2004 sont remplies (retard de 7 heures imputable au transporteur) et accorde la somme de 400 € pour elle et de 400 € pour sa fille mais rejette sa demande au titre des frais d'hébergement au motif que l'article 6, paragraphe 1, sous i) et ii), du règlement précité prévoit que le remboursement de frais d'hébergement ne peut se faire que lorsque le vol est retardé jusqu'au lendemain, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, l'intéressée étant parvenue au terme de son voyage.

La passagère forme alors un pourvoi. Par arrêt du 14 février 2018, la Cour de cassation casse la décision du juge de proximité au motif que la demande d'indemnisation au titre des frais d'hébergement était fondée sur l'article 19 de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999, dite convention de Montréal (*D. n° 2004-578, 17 juin 2004, portant publication de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999 : JO 22 juin 2004, p. 11205*), et que n'était pas invoqué le bénéfice du droit à la prise en charge d'un hébergement prévu, en cas de vol retardé, aux articles 6, paragraphe 1, sous ii), et 9, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004. Si la cassation était inévitable (le juge n'ayant pas répondu à l'argument présenté), cet arrêt constitue cependant un rappel utile sur les fondements possibles que les passagers peuvent invoquer pour obtenir l'indemnisation de leurs divers postes de préjudice lié à un retard ou une annulation de vol.

L'objectif du règlement de 2004 étant « de garantir un niveau élevé de protection des passagers » (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., cons. 1<sup>er</sup>*), des règles communes ont été établies en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

Ainsi, le transporteur aérien est tenu à plusieurs obligations : indemnisation pécuniaire fixée en fonction de la distance du vol à parcourir (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 7*), assistance sous la forme de remboursement du billet ou d'un réacheminement (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 8*), prise en charge prévoyant la restauration, l'hébergement et des appels téléphoniques gratuits (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 9*), information aux passagers de leurs droits (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 14*).

Outre les règles standardisées ci-dessus évoquées, qui visent à réparer les préjudices communs subis par tous les passagers d'un vol retardé ou annulé, le règlement communautaire prévoit que chaque passager est en droit de réclamer une indemnisation complémentaire (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 12*).

Par ailleurs, selon l'article 19 de la convention de Montréal, le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers.

Comment ces règles s'articulent-elles ? Comment le préjudice (les frais d'hébergement constitués par le prix d'une nuit d'hôtel à l'arrivée) de la requérante peut-il être indemnisé ? Pour répondre à cette question, la Cour de cassation se réfère à la jurisprudence européenne (*CJUE, 13 oct. 2011, aff. C-83/10, Aurora Sousa Rodriguez et a. c/ Air France : D. 2011, p. 2591, obs. X. Delpech ; D. 2012, p. 475 note G. Poissonnier ; RTD eur. 2012, p. 531, obs. L. Grand ; RTD eur. 2012, p. 666, obs. C. Aubert de Vincelles ; Rev. dr. transp. 2012, comm. 8, Ph. Delebecque ; Rev. dr. transp. 2012, comm. 202, V. Correia*).

Dans cet arrêt, la CJUE a dit que l'indemnisation accordée aux passagers aériens sur

le fondement de l'article 12 du règlement de 2004 a vocation à compléter les mesures standardisées et immédiates prévues par ce règlement, de sorte que les passagers puissent être indemnisés de la totalité du préjudice qu'ils ont subi en raison du manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles.

Cette disposition permet ainsi au juge national de condamner le transporteur aérien à indemniser le préjudice résultant, pour les passagers, de l'inexécution du contrat de transport aérien sur un fondement juridique distinct du règlement de 2004, notamment, dans les conditions prévues par la convention de Montréal ou par le droit national.

Enfin, la CJUE a, de même, énoncé que les dispositions des articles 19, 22 et 29 de cette

convention précisent les conditions dans lesquelles, postérieurement au retard d'un vol, peuvent être engagées par les passagers concernés les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts de la part des transporteurs responsables d'un dommage résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien.

Cependant, cette notion d'« indemnisation complémentaire » prévue par l'article 12 du règlement européen ne saurait servir de fondement juridique au juge national pour condamner le transporteur aérien à rembourser aux passagers les dépenses que ces derniers ont dû exposer en raison du manquement de ce transporteur à ses obligations d'assistance et de prise en charge prévues aux

articles 8 et 9 de ce règlement en cas d'annulation ou de retard de vol.

En l'espèce, le préjudice subi par la passagère et sa fille pouvait le cas échéant relever de l'article 12, puisque l'hébergement à l'arrivée n'est pas prévu au titre de la prise en charge standardisée mise en place par le règlement (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 6 et 9). Cependant, la requérante ne se fondait ni sur une interprétation extensive des articles 6 et 9 (manquement du transporteur aérien à son obligation de prise en charge), ni sur l'article 12 du règlement (indemnisation complémentaire), mais sur la convention de Montréal. Le juge de proximité semble avoir considéré que le règlement de 2004 est d'application exclusive pour évaluer l'indemnisation des préjudices causés par un

## LA COUR [...]:

• Attendu, selon le jugement attaqué, rendu en dernier ressort, qu'ayant embarqué avec sa fille mineure, le 29 juin 2011, à bord du vol FR 5212 Marrakech-Beauvais de la société Ryanair Ltd parvenu à destination avec un retard supérieur à sept heures, M<sup>me</sup> Y. a saisi une juridiction de proximité aux fins d'indemnisation de leurs préjudices,

### Sur le moyen unique, pris en sa première branche, ci-après annexé :

• Attendu que ce grief n'est manifestement pas de nature à entraîner la cassation ;

### Sur la troisième branche du moyen :

• Attendu que M<sup>me</sup> Y. fait grief au jugement de rejeter sa demande en dommages-intérêts pour manquement de la société Ryanair Ltd à ses obligations contractuelles, alors, selon le moyen, qu'en cas de retard ou d'annulation d'un vol, une obligation d'information ainsi qu'une obligation d'assistance aux passagers pèsent sur la compagnie aérienne, que M<sup>me</sup> Y. avait fait valoir que la société Ryanair Limited avait manqué à ces deux obligations puisqu'aucune information sur la conduite à mener ne lui avait été délivrée, qu'elle avait dû payer de ses propres deniers boissons et nourriture sans avoir la possibilité d'obtenir des reçus et, qu'enfin, la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou autres ne lui avait pas été offerte, que tous ces manquements lui avaient causé un préjudice aussi bien financier que moral pour lequel elle réclamait 300 euros de dommages-intérêts ; que, pour la débouter de sa demande, la juridiction de proximité s'est contentée de relever que M<sup>me</sup> Y. n'aurait apporté aucune preuve d'un préjudice moral ; qu'en statuant ainsi, sans rechercher si M<sup>me</sup> Y. avait subi un préjudice matériel, la juridiction de proximité a privé sa décision de base légale au regard des articles 14 et 9 du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 ;

• Mais attendu que le jugement, en dépit de la formule générale du dispositif qui « rejette toute demande plus ample ou contraire », n'a pas statué sur le chef de demande relatif au préjudice qualifié de financier par M<sup>me</sup> Y., dès lors qu'il ne résulte pas des motifs de la décision que la juridiction de proximité l'ait examiné ; que l'omission de statuer pouvant être réparée par la procédure prévue à l'article 463 du code de procédure civile, le moyen n'est pas recevable ;

### Mais sur la deuxième branche du moyen :

Vu les articles 1<sup>er</sup>, § 1, sous c), 6, paragraphe 1, sous ii), 9, § 1, sous b), et 12, § 1, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement et du Conseil du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indem-

nisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et l'article 19 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ;

• Attendu qu'il résulte des trois premiers textes que le règlement n° 261/2004 reconnaît aux passagers, en cas de vol dont le départ est retardé par rapport à l'heure prévue, le droit à la prise en charge d'un hébergement à l'hôtel dans l'hypothèse où un séjour d'attente est nécessaire, et du quatrième que le même règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire, notamment au titre de préjudices par lui subis à l'arrivée ; que, selon le dernier texte, le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers ;

• Attendu que, par arrêt du 13 octobre 2011 (Sousa C., C-83/10), la Cour de justice de l'Union européenne a dit pour droit que l'indemnisation accordée aux passagers aériens sur le fondement de l'article 12 du règlement n° 261/2004 a vocation à compléter les mesures prévues par ce règlement, de sorte que les passagers soient indemnisés de la totalité du préjudice qu'ils ont subi en raison du manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles, qu'elle a ajouté que cette disposition permet ainsi au juge national de condamner le transporteur aérien à indemniser le préjudice résultant, pour les passagers, de l'inexécution du contrat de transport aérien sur un fondement juridique distinct du règlement n° 261/2004, notamment, dans les conditions prévues par la Convention de Montréal ou par le droit national ;

Qu'elle a également considéré, dans le même arrêt, que les mesures standardisées et immédiates prises au titre du règlement n° 261/2004 ne font pas obstacle à ce que les passagers concernés, dans le cas où le même manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles leur causerait en outre des dommages ouvrant droit à indemnisation, puissent intenter des actions en réparation de ces dommages dans les conditions prévues par la Convention de Montréal ;

Que la Cour de justice a, de même, énoncé que les dispositions des articles 19, 22 et 29 de cette Convention précisent les conditions dans lesquelles, postérieurement au retard d'un vol, peuvent être engagées par les passagers concernés les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts de la part des transporteurs responsables d'un dommage résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien ;

• Attendu que, pour rejeter la demande de M<sup>me</sup> Y. en réparation du préjudice résultant des frais d'hébergement, constitués par le prix d'une chambre d'hôtel, que celle-ci avait engagés après son arrivée à destination, le jugement retient que l'article 6, § 1, sous i) et ii), du règlement



vol ayant subi un retard, alors que le règlement européen et la convention de Montréal prévoient des mécanismes d'indemnisation compatibles et complémentaires. Si les frais d'hôtel engagés par la passagère et sa fille après l'atterrissage ne relèvent pas des mesures standardisées envisagées par le règlement, le juge de proximité devait à tout le moins examiner si les frais occasionnés par le vol retardé ont causé un préjudice individualisé distinct de ceux qui sont indemnisés par le règlement précité et s'ils donnaient droit à un remboursement sur le fondement de l'article 19 de la convention de Montréal. La notion d'indemnisation complémentaire est connue de la jurisprudence. Elle permet de couvrir tous les postes d'indemnisation non couverts par le règlement. Dans son ar-

rêt Air France contre Folkerts (CJUE, 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Air France SA c/ Folkerts*, pt 29 : *JurisData* n° 2013-006549, *RTD eur.* 2014, p. 212, obs. L. Grard ; *RD transp.* 2013, comm. 27, note N. Rouissi), la CJUE a rappelé que la référence, dans le règlement de 2004, à différentes situations de retard s'avère compatible avec l'article 19 de la convention de Montréal, laquelle fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union. En réalité, deux types de préjudices causés par le retard important d'un vol aérien doivent être distingués et peuvent être réparés :

- les préjudices que tous les passagers subissent à l'identique qui sont réparés par les mesures standardisées et immédiates d'indemnisation forfaitaire, d'assistance et de prise en charge prévues au règlement ;

- les préjudices personnels subis par les passagers inhérents au motif de leur déplacement ou tenant aux modalités particulières de ce déplacement, dont la réparation exige une appréciation au cas par cas et qui conduit à une indemnisation individualisée et *a posteriori* du retard (CJCE, 10 janv. 2006, aff. C-344/04, *International Air Transport Assoc. & European Low Fares Airline Assoc.*, pt. 43 : *Europe* 2006, comm. 72, obs. D. Simon ; *D.* 2006, p. 362, point de vue J.-L. Clergerie ; *AJDA* 2006, p. 247, chron. E. Broussy, F. Donnat et C. Lambert. - CJUE, 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez et a. c/ Air France*, préc.).

L'indemnisation de ces préjudices individuels peut se faire dans le cadre de l'indemnisation complémentaire prévue par

n° 261/2004 prévoit que le remboursement de frais d'hébergement ne peut se faire que lorsque le vol est retardé jusqu'au lendemain, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, l'intéressée étant parvenue au terme de son voyage ;

Qu'en statuant ainsi, alors que la demande d'indemnisation était fondée sur l'article 19 de la Convention de Montréal et que n'était pas invoqué le bénéfice du droit à la prise en charge d'un hébergement prévu, en cas de vol retardé, aux articles 6, § 1, sous ii), et 9, § 1, sous b), du règlement n° 261/2004, la juridiction de proximité a violé les textes susvisés ;

**Par ces motifs : casse et annule, [...].**

M<sup>me</sup> Batut, prés., SCP Alain Bénabent, SCP Boutet et Hourdeaux, av

**Cass. 1<sup>re</sup> civ., 14 févr. 2018, n° 16-23.205, Madelin c/ Sté XL Airways France : *JurisData* n° 2018-002040**

## LA COUR [...] :

**Sur le moyen unique :**

- Attendu, selon le jugement attaqué (juridiction de proximité d'Aulnay-sous-Bois, du 26 février 2016), rendu en dernier ressort, que M. et M<sup>me</sup> X... et leur fils (les consorts X...) ont acheté trois billets d'avion auprès de la société XL Airways France pour un vol aller-retour Paris-Miami, que, le vol retour étant arrivé à destination avec un retard supérieur à cinq heures, les consorts X... ont saisi la juridiction de proximité d'une demande d'indemnisation dirigée sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 ;

- Attendu que les consorts X... font grief au jugement de rejeter leur demande, alors, selon le moyen

1°/ que, s'il incombe à chaque partie de prouver les faits nécessaires au succès de sa prétention, cette preuve doit être apportée conformément à la loi, c'est-à-dire en suivant les règles de preuve de l'article 1315 du Code civil, qu'en application de l'alinéa 2 de ce texte, c'est au transporteur aérien qu'il appartient de justifier de ce que le vol ayant subi un important retard pour lequel des passagers prouvent avoir réservé une ou plusieurs places s'est effectué sans que ces passagers soient présents à bord de l'avion, qu'en déboutant les consorts X... de leur demande d'indemnisation au motif, après avoir relevé que les billets électroniques qu'ils produisaient établissaient le droit au transport avec une réservation qui a été acceptée et enre-

gistrée par la défenderesse, qu'ils ne produisent pas d'éléments de preuve tangibles attestant qu'ils aient embarqué et subi le retard de cinq heures à l'arrivée à destination du vol XLF59 prévu le 25 juillet 2014 à 22 heures 35, la juridiction de proximité a inversé la charge de la preuve et violé l'article 1315 du Code civil ;

2°/ que l'article 3 du règlement communautaire (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 qui définit son champ d'application ne contient aucune indication sur le mode de preuve de la présentation d'un passager à l'enregistrement, seule condition requise avec la détention d'un titre de transport ou d'une réservation pour l'application de ses dispositions ; que la preuve de l'embarquement et de la présence à bord du passager, qui ne peut résulter que de l'enregistrement électronique de la carte d'embarquement ou du billet électronique du passager par le personnel de la compagnie aérienne aux portes de l'avion, que seul le transporteur aérien détient le listing informatique résultant de cet enregistrement, qu'en déboutant les consorts X... de leur demande d'indemnisation pour le retard subi par le vol XLF59 au motif qu'ils ne produisent pas d'éléments de preuve tangibles attestant qu'ils aient embarqué et subi le retard prétendu de cinq heures à l'arrivée à destination du vol XLF59 prévu le 25 juillet 2014 à 22 heures 35, la juridiction de proximité a exigé une preuve impossible et violé l'article 1315 du Code civil ;

- Mais attendu qu'il résulte de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 que le régime énoncé par ce règlement est applicable à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5, à l'enregistrement ; qu'aux termes de l'article 1315, devenu 1353 du Code civil, celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver et, réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation, qu'ayant relevé que les consorts X... versaient aux débats une demande d'indemnisation adressée à la société XL Airways France, leur réservation électronique, ainsi qu'une attestation de retard, non nominative, signée par celle-ci, et estimé que ces éléments ne démontraient pas que ceux-ci s'étaient présentés à l'enregistrement, la juridiction de proximité, qui a caractérisé l'absence de preuve par eux rapportée de l'obligation d'indemnisation dont ils réclamaient l'exécution, a, sans inverser la charge de la preuve ni exiger une preuve impossible, rejeté à bon droit la demande d'indemnisation, que le moyen n'est pas fondé ;

**Par ces motifs : rejette le pourvoi ; [...]**

M<sup>me</sup> Batut, prés., SCP Gadiou et Chevallier, SCP Rocheteau et Uzan-Sarano, av.

l'article 12 du règlement européen, soit sur le fondement de la convention de Montréal, soit sur le fondement d'une disposition du droit national (par exemple, l'article 1147 du Code civil). Cette solution, reprise ici par la Cour de cassation, a le mérite de couvrir l'ensemble des préjudices possibles et contribue indéniablement à renforcer la protection des passagers, dans la droite ligne de la lettre et de l'esprit du règlement de 2004.

## 2. Un recul dans le droit des passagers à l'indemnisation de leur préjudice

Il en va autrement du second arrêt rendu le même jour par la Cour de cassation (*Cass. 1<sup>re</sup> civ.*, 14 févr. 2018, n° 16-23.205, *préc.*). Dans cette affaire, une famille achète trois billets d'avion auprès de la société XL Airways France pour un vol aller-retour Paris-Miami. Le vol retour du 26 juillet 2014 parvient à destination avec un retard supérieur à 5 heures. En application du règlement européen de 2004 (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 7*), le retard subi lors d'un vol de cette distance ouvre droit à une indemnisation forfaitaire de 600 € par passager. Faute d'obtenir l'indemnisation du retard subi par la compagnie, la famille saisit le juge de proximité d'Aulnay-sous-Bois qui, dans un jugement du 26 février 2016, rejette sa demande d'indemnisation fondée sur le règlement de 2004, au motif que la famille ne rapportait pas la preuve de sa présence à bord de l'avion lors du trajet retour Miami-Paris. Les passagers déboutés saisissent la Cour de cassation qui rend un arrêt de rejet.

L'arrêt combine le règlement européen (dont le régime, fixé par son article 3, « *est applicable à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent [...] à l'enregistrement* ») avec une règle du droit commun de la preuve fixée par le Code civil (« *celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver et, réciproquement, celui qui se prétend libéré doit justifier le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obligation* »). Au regard de ces deux règles qu'il faudrait ici mettre en perspective, la Cour de cassation vient confirmer la décision de première instance. Le juge d'Aulnay-sous-Bois avait relevé que les passagers versaient aux débats une demande d'indemnisation adressée à la société XL Airways France, leur réservation électronique, ainsi qu'une attestation de retard, non nominative, signée par celle-ci. Selon la Cour de cassation, en estimant « que ces éléments ne démontraient

pas que ceux-ci s'étaient présentés à l'enregistrement, la juridiction de proximité, qui a caractérisé l'absence de preuve par eux rapportée de l'obligation d'indemnisation dont ils réclamaient l'exécution, a, sans inverser la charge de la preuve ni exiger une preuve impossible, rejeté à bon droit la demande d'indemnisation ».

La solution retenue ne serait déjà pas très heureuse en pur logique civiliste. En effet, il appartient autant au juge de respecter les règles de la charge de la preuve (*C. civ., art. 1353*. - *CPC, art. 6 et 9*) que de rechercher la vérité (*CPC, art. 7, 8, 10 et 11*). Il appartient au juge civil, qui n'est pas un arbitre passif, de prendre des initiatives pour mieux connaître les faits et les éléments de preuve qui lui sont soumis. Ici, il devait rechercher si les requérants étaient ou non à bord, en demandant cette information à la compagnie aérienne et au besoin en lui demandant de produire la liste des passagers. Le juge est resté passif et a attendu que les consommateurs demandent à la compagnie de produire un tel document. L'attitude du juge dans un contentieux de cette nature - qui oppose un particulier à un professionnel dans le cadre d'un contrat d'adhésion - revient à donner un avantage procédural considérable au professionnel. L'attitude est d'autant plus surprenante que la compagnie aérienne ne semblait pas vraiment contester la présence à bord des trois requérants.

Mais surtout, la solution retenue révèle une méconnaissance de la nature du règlement de 2004. Il s'agit avant tout d'un texte d'essence consumériste ayant pour but de protéger les passagers en assurant une indemnisation rapide et standardisée de leur préjudice. Le juge de proximité d'Aulnay-sous-Bois applique à ce contentieux le droit processuel de la preuve dans sa plus grande rigueur, sans en atténuer les effets négatifs par l'exercice de l'office du juge. En droit de la consommation, le juge jouit d'un office renforcé afin de rétablir l'équilibre entre les parties (*C. consom., art. R. 632-1, al. 1*). Or, le droit des passagers aériens, tel qu'il est régi par le règlement de 2004, relève du droit de la consommation. La jurisprudence de la Cour de Luxembourg sur l'office du juge en droit de la consommation invite le juge national à tenir un rôle actif dans le procès, notamment lorsque les règles de droit applicables risquent d'être méconnues par l'une des parties (par ex. *CJCE, 4 juin 2009, aff. C-243/08, Pannon GSM : JurisData n° 2009-007422 ; JCP G 2009, p. 336 ; D. 2009, p. 2312, note G. Poissonnier ; D. 2010, p. 169, obs. N. Fricero ; D. 2010, p. 790, obs. E. Poillot ; RTD*

*civ. 2009, p. 684, obs. P. Remy-Corlay ; RTD com. 2009, p. 794, obs. D. Legeais*). Cela aurait dû inciter le juge du fond à ne pas retenir, et la Cour de cassation à ne pas valider, cette solution très défavorable au consommateur. En la matière, l'office du juge en droit de la consommation aurait dû le conduire à rétablir une inégalité procédurale flagrante entre le passager-consommateur et la compagnie. Cette décision est d'autant plus injuste qu'elle impose aux passagers-consommateurs victimes d'un retard de produire en justice le reçu de dépôt de bagages afin de pouvoir être indemnisé, reçu qui est rarement conservé une fois franchis les contrôles de l'aéroport d'arrivée. En outre, lorsqu'un passager vole sans bagage en soute, il lui est en général impossible de prouver son embarquement effectif, autrement que par son titre de transport, lequel est de plus en plus dématérialisé. Cela revient à lui imposer de produire une preuve impossible, alors que dans le même temps, la compagnie aérienne dispose du listing informatique des passagers embarqués. Enfin, la solution retenue privilégie pour les besoins de la cause les dispositions du règlement relatives à son champ d'application (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 3*) au détriment de celles relatives au titre de transport aérien (*PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, préc., art. 2*). La dématérialisation des titres de transport est consacrée tant par ce dernier article que par la convention de Montréal, notamment son article 3. De nombreuses compagnies proposent ainsi aux passagers de s'enregistrer en ligne ou via une application mobile, au moyen d'un billet qu'ils impriment eux-mêmes, ce qui, selon l'arrêt du 14 février 2018, ne suffirait pas à prouver la présence des passagers à bord, alors que ceux-ci sont dûment enregistrés par le transporteur aérien lors de leur embarquement.

Il est pour le moins surprenant qu'une famille de trois personnes ayant subi un retard de cinq heures à l'arrivée d'un vol transatlantique et produit devant le juge de proximité une réservation électronique ainsi qu'une attestation de retard, même non nominative, visée par la compagnie, ne puisse pas bénéficier de l'indemnisation pour retard prévue par le règlement n° 261/2004. Faudra-t-il que désormais les passagers apportent eux-mêmes la preuve de leur présence effective à bord de l'aéronef ? Voilà donc un arrêt de la Cour de cassation - pourtant publié au Bulletin - mal inspiré, qui valide une solution injuste et une vision de l'office du juge à rebours des règles consuméristes.