

# LA SEMAINE JURIDIQUE

## ENTREPRISE ET AFFAIRES

21 NOVEMBRE 2019, HEBDOMADAIRE, N° 47 ISSN 1290-5119



1528

### Droit bancaire

Chronique sous la direction de  
Nicolas Mathey

755 **Marché financier** - 3 questions :  
L'activisme actionnarial, B. Kanovitch et  
M. Prada

1518 **SAS** - La redoutable efficacité du  
référé-injonction aux fins de publication  
des comptes, T. com., 16 oct. 2019, note  
S. Almaseanu

1519 **Procédure** - Tribunal de commerce et  
conflit d'intérêts, Cass. com., ord. 1<sup>er</sup> prés.,  
25 juill. 2019, note Ch. Delattre

1520 **Données personnelles** - Le décret  
n° 2019-536 du 29 mai 2019 pris en  
application de la nouvelle loi Informatique  
et libertés - Les ultimes précisions ! étude  
M. Bourgeois et M. Moine

1521 **Transport aérien** - Vol annulé dans  
le cadre d'un voyage à forfait : qui doit  
rembourser les billets d'avion ? CJUE, 10 juill.  
2019, note P. Dupont et G. Poissonnier

## TRANSPORT AÉRIEN

## 1521 Vol annulé dans le cadre d'un voyage à forfait : qui doit rembourser les billets d'avion ?

Un passager qui dispose, au titre de la directive concernant les voyages à forfait, du droit de s'adresser à son organisateur de voyages pour obtenir le remboursement de son billet d'avion, ne peut pas demander le remboursement de ce billet au transporteur aérien, sur le fondement du règlement concernant les droits des passagers aériens.

Le règlement (CE) n° 261/2004 ne concerne que les contrats de transport aérien conclus entre les passagers et les compagnies aériennes, c'est-à-dire les billets d'avion. La directive 90/314/CEE ne concerne que les contrats de forfaits touristiques. La CJUE affirme dans la décision commentée l'exclusion du cumul des textes et des remboursements.

Cette décision est semblable à la jurisprudence française.



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

CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, aff. C-163/18, HQ, IP, et JO c/ Aegean Airlines SA : JurisData n° 2019-012305

Le règlement (CE) 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, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004 : JOUE n° L 46, 17 févr. 2004, p. 1 ; JCP E 2004, act. 45) ne concerne que les contrats de transport aérien conclus entre les passagers et les compagnies aériennes, c'est-à-dire les billets d'avion (sans autre prestation), appelés communément « billets secs ».

Les droits des consommateurs ayant souscrit un contrat de voyage avec forfait touristique sont, quant à eux, garantis par la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (Cons. CE, dir. 90/314/CEE, 13 juin 1990 : JOCE n° L 158, 23 juin 1990, p. 59). Cette directive a été abrogée, le 1<sup>er</sup> juillet 2018, par la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2015, relative aux voyages à forfait

et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (PE et Cons. UE, dir. (UE) 2015/2302, 25 nov. 2015 : JOUE n° L 326, 11 déc. 2015, p. 1 ; JCP E 2015, act. 959), conformément à l'article 29 de celle-ci. La directive, qui vise à rapprocher les dispositions des États membres qui leur sont applicables, ne concerne que les contrats de forfaits touristiques (portant sur une prestation globale : voyage, hôtel, voiture, repas, déplacement, excursions, circuit, etc. - V. en ce sens : CA Versailles, 19 déc. 2002, n° 2001-491) conclus entre les consommateurs et les voyageurs.

Pendant, comment ces deux textes - règlement et directive - s'articulent-ils entre eux ? Les consommateurs ayant souscrit un contrat de voyage avec forfait peuvent-ils se prévaloir des droits reconnus à ceux ayant souscrit un contrat de transport aérien ? Peuvent-ils être indemnisés au titre de l'annulation ou du retard d'un vol faisant partie d'un voyage à forfait qu'ils avaient acheté ? La question se pose d'autant plus que la plupart des contrats de voyage avec forfait comportent aujourd'hui au moins un vol aller et retour.

C'est à cette question que la CJUE a répondu dans un arrêt du 10 juillet 2019 (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, aff. C-163/18, préc. : JCP E 2019, act. 501). Les faits de l'espèce permettent de mieux comprendre la solution dégagée par la CJUE.

Le 19 mars 2015, trois personnes achètent pour le mois de juillet, des voyages à forfait, auprès de Hellas Travel, une agence de voyages établie aux Pays-Bas. Les voyages comprennent des vols aller-retour entre Eelde (Pays-Bas) et Corfou (Grèce).

Ceux-ci doivent être effectués par la compagnie aérienne grecque, Aegean Airlines, qui a conclu à cet effet un accord avec G.S. Charter Aviation Services, société établie à Chypre. Aegean Airlines met à la disposition de G.S. Charter Aviation Services un certain nombre de sièges, moyennant le paiement d'un prix d'affrètement. G.S. Charter Aviation Services revend ensuite ces sièges à des tiers, dont Hellas Travel.

Toutefois, quelques jours avant la date de départ convenue, Hellas Travel annonce aux trois voyageurs que leur voyage est annulé. En effet, Aegean Airlines décide, en raison de l'impossibilité d'obtenir le paiement du prix préalablement fixé avec Hellas Travel et du faible nombre de passagers, de ne plus assurer de vols à destination et en provenance de Corfou. Le 3 août 2016, Hellas Travel est déclarée en faillite. Elle ne rembourse pas le prix des billets d'avion aux trois voyageurs, alors qu'elle est pourtant tenue de le faire en vertu de la directive 90/134 applicable aux

faits de l'espèce (la directive 2011/83/UE n'étant applicable qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2018). En effet, l'article 4, § 6, b de la directive 90/314 prévoyait que « [l]orsque [...], pour quelque cause que ce soit, à l'exclusion d'une faute du consommateur, l'organisateur annule le forfait avant la date de départ convenue, le consommateur a droit [...] au remboursement dans les meilleurs délais de toutes les sommes versées par lui en vertu du contrat ».

Les trois consommateurs assignent devant le tribunal de Noord-Nederland, aux Pays-Bas, la compagnie Aegean Airlines, en sa qualité de transporteur aérien et demandant, d'une part, l'indemnisation forfaitaire prévue en cas d'annulation de vol, et, d'autre part, le remboursement du prix du billet d'avion. Par jugement du 14 novembre 2017, le tribunal condamne la compagnie aérienne grecque à leur verser une indemnisation forfaitaire pour l'annulation de leur vol, en vertu du règlement n° 261/2004 concernant les droits des passagers aériens.

En revanche, ce tribunal ne se prononce pas sur leur demande tendant au remboursement des billets d'avion. Par décision du 21 février 2018, il interroge la CJUE sur le point de savoir si un passager qui dispose, au titre de la directive concernant les voyages à forfait, du droit de s'adresser à son organisateur de voyages pour obtenir le remboursement de son billet d'avion, peut demander, sur le fondement du règlement concernant les droits des passagers aériens, le remboursement de ce billet auprès du transporteur aérien. Dans son arrêt du 10 juillet 2019, la CJUE pose la règle de non-cumul de l'action en remboursement du billet d'avion, confortant ainsi une position de la jurisprudence française.

## 1. Le cumul d'actions pour un passager aérien souhaitant obtenir le remboursement de son billet d'avion est exclu...

La bonne compréhension de l'arrêt nécessite de rappeler préalablement ce que prévoit le règlement n° 261/2004 lorsqu'un passager est victime d'une annulation de vol. Le règlement prévoit notamment que le transporteur aérien doit fournir au passager une

« indemnisation » pécuniaire et forfaitaire (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 5, § 1, c et art. 7, sauf si le passager a été informé de l'annulation au moins deux semaines avant le départ), une éventuelle « prise en charge » matérielle (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 5, § 1, b et art. 9 : collation, boissons, téléphone et hébergement si nécessaire), une « assistance » (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 5, § 1, a et art. 8 : droit au remboursement du billet ou au réacheminement) et une « information » délivrée dans l'aéroport sur ses droits (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 14). Lorsque le passager dont le vol est annulé a acheté un billet d'avion hors voyage avec forfait, il appartient au transporteur aérien effectif - et non à l'agence de voyages - d'exécuter vis-à-vis du passager l'ensemble de ces obligations prévues par le règlement (CJUE, 11 mai 2017, aff. C-302/16, Bas Jacob Adriaan Krijgsman c/ Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV : JCP G 2017, 839, P. Dupont et G. Poissonnier).

Conformément à l'article 3, § 5 du règlement, les obligations découlant de celui-ci incombent toujours au transporteur aérien effectif, défini comme « le transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager » (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 2, b). Ce même article 2 établit, sous son alinéa d, une distinction entre le transporteur aérien effectif et l'organisateur de voyages, ce dernier étant défini « à l'exclusion d'un transporteur aérien » comme « un organisateur au sens de l'article 2, point 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ». En d'autres termes, il existe une incompatibilité entre les fonctions d'organisateur de voyages et celles de transporteur aérien.

Dans les faits de l'espèce, l'indemnisation des passagers du préjudice subi du fait de l'annulation du vol avait été ordonnée par le tribunal (400 € par passager pour tous les vols intracommunautaires d'une distance de plus de 1 500 kilomètres, V. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 7, § 1, b), tandis que la prise en charge

des passagers et leur information dans l'aéroport n'avaient pas lieu d'être (l'annulation était intervenue plusieurs jours avant la date du départ). Restait la question de l'assistance. Selon l'article 8, § 1, a, du règlement - qui se lit en combinaison avec son article 5, § 1, a - il incombe au transporteur aérien, en cas d'annulation d'un vol, d'offrir aux passagers concernés une assistance consistant à leur proposer, notamment, le remboursement de leur billet (V. en ce sens, CJUE, 8<sup>e</sup> ch., 12 sept. 2018, aff. C-601/17, Harms, pt 12 : JCP E 2018, 1653, P. Dupont et G. Poissonnier).

Cependant, l'article 8, § 2 du règlement énonce : « Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314/CEE ». C'est cette dernière formulation - qui laisse quelque peu perplexe par son ambiguïté possible - qui suscite l'interrogation du tribunal néerlandais. Interdit-elle aux passagers ayant conclu un voyage avec forfait de réclamer au transporteur aérien le remboursement du billet dont le vol est annulé ?

La Cour est invitée à déterminer si cette disposition signifie que le passager qui a réservé un vol faisant partie d'un voyage à forfait annulé et qui a donc le droit de demander à l'organisateur de son voyage de le rembourser intégralement, en vertu de l'article 4, § 6, b, de la directive 90/314, n'a dès lors pas la possibilité de demander le remboursement de son billet d'avion auprès du transporteur aérien, sur le fondement du règlement n° 261/2004.

Pour la CJUE, il découle du « libellé clair » de l'article 8, § 2 que « la simple existence d'un droit au remboursement, découlant de la directive 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, en vertu du règlement n° 261/2004, auprès du transporteur aérien effectif » (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, aff. C-163/18, préc., pt 31). L'avocat général, dans ses conclusions présentées le 28 mars 2019, considère que le libellé de l'article 8, § 2 « suffit en soi » (Concl. av. gén., 28 mars 2019, aff. C-163/18, pt 36). Il résulte donc de l'article 8, § 2, dudit règlement que le § 1, a, de cet article est applicable à de tels passagers, dans la mesure où il leur permet d'obtenir le

remboursement de leur billet d'avion, mais pour autant que le droit au remboursement ne résulte pas déjà de la directive 90/314, donc seulement dans les cas où les conditions énoncées par celle-ci ne sont pas remplies pour que ce droit naisse (V. *Concl. av. gén.*, 28 mars 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 45). Ainsi, les passagers qui disposent du droit de s'adresser à leur organisateur de voyages pour obtenir le remboursement de leurs billets d'avion n'ont pas la possibilité de demander ce remboursement au transporteur aérien (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 35). Le cumul n'est donc pas possible et l'intérêt principal de cette décision tient dans l'affirmation de cette règle en cas de procédure contentieuse. Il restait à savoir si cette interprétation s'impose également dans l'hypothèse où l'organisateur de voyages serait dans l'incapacité financière d'effectuer le remboursement du billet d'avion et n'aurait pris aucune mesure afin de garantir ce remboursement.

Pour la CJUE, il découle également du « libellé clair » de l'article 8, § 2, du règlement n° 261/2004, qu'il n'est pas pertinent de savoir si l'organisateur de voyages est dans l'incapacité financière d'effectuer le remboursement du billet, s'il a pris ou non une mesure afin de garantir ce remboursement, ou encore si ces circonstances mettent en péril l'exécution de son obligation de rembourser les passagers concernés (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 37). Une telle interprétation de l'article 8, § 2, n'entre pas en contradiction avec l'objectif principal poursuivi par ce règlement qui vise, ainsi qu'il ressort de son considérant 1, à garantir un niveau élevé de protection des passagers (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 38). En effet, le législateur de l'Union a précisément pris en considération le système suffisamment protecteur qui avait été mis en place antérieurement par la directive 90/314 (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 32 et 39). Plus particulièrement, l'article 7 de cette directive, lu à la lumière du considérant 21 de celle-ci, prévoit, notamment, que l'organisateur de voyages doit justifier de garanties suffisantes propres à assurer, en cas d'insolvabilité ou de faillite, le remboursement des fonds déposés (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 40).

La Cour a également relevé que l'article 7 de la directive 90/314 comporte l'obligation de résultat de conférer aux voyageurs à forfait un droit aux garanties de remboursement des fonds déposés en cas de faillite de l'organisateur de voyages et que cette garantie est précisément destinée à prémunir le consommateur contre les conséquences de la faillite, quelles qu'en soient les causes (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 42. - V. en ce sens, CJUE, 15 juin 1999, *aff. C-140/97, Rechberger e.a.*, pt 74. - CJUE, ord., 16 janv. 2014, *ord., aff. C-430/13, Baradics e.a.*, pt 35). La Cour rappelle par ailleurs sa jurisprudence selon laquelle une réglementation nationale ne transpose correctement les obligations prévues par la directive que si elle a pour résultat de garantir effectivement aux passagers le remboursement de tous les fonds qu'ils ont déposés en cas d'insolvabilité de l'organisateur de voyages (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 42. - V. en ce sens, CJUE, 15 juin 1999, *aff. C-140/97, Rechberger e.a.*, *préc.*, pt 64. - CJUE, ord., 16 janv. 2014, *aff. C-430/13, Baradics e.a.*, *préc.*, pt 38). À défaut, le voyageur concerné bénéficie, en tout état de cause, de la faculté d'introduire une action en responsabilité contre l'État membre concerné pour les dommages qui lui sont causés en raison d'une violation du droit de l'Union (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18, préc.*, pt 43. - V. en ce sens, CJUE, 25 nov. 2010, *aff. C-429/09, Fuß*, pt 45 à 48).

Les arguments avancés sont assez convaincants. La Cour souligne que la directive prévoit, notamment, que l'organisateur de voyages doit justifier de garanties suffisantes propres à assurer, en cas d'insolvabilité ou de faillite, le remboursement des fonds déposés. Si ce n'est pas le cas, il s'agit d'une violation de la directive et ce n'est pas au règlement n° 261/2004 sur les droits des passagers de pallier des situations résultant de la violation des obligations fixées d'une directive. Pas plus que c'est à un transporteur aérien de payer les dettes d'un voyageur en faillite. En outre, la Cour met en avant les différents mécanismes qui existent et les voies de recours possibles pour les consommateurs souhaitant se voir rembourser leur billet annulé. Ce faisant, elle a sans doute conscience du fait que son interprétation peut avoir pour effet de rendre impossible l'indemnisation rapide du consommateur et qu'il est nécessaire de

lui rappeler les voies de recours possibles. La Cour poursuit ainsi une recherche d'équilibre entre les intérêts des professionnels du tourisme et ceux des transporteurs aériens - intérêts parfois divergents -, tout en cherchant, dans l'esprit des textes européens, à protéger les passagers aériens de plus en plus assimilés à des consommateurs de biens et de services.

## 2. ...conformément à la position de la jurisprudence française

Le deuxième point saillant de la solution dégagée par la CJUE réside dans sa cohérence avec la jurisprudence française interprétant le dispositif national de transposition de la directive 90/314/CEE (L. n° 92-645, 13 juill. 1992, *fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages et de séjours* : JO 14 juill. 1992, p. 9441. - L. n° 2009-888, 22 juill. 2009, *de développement et de modernisation des services touristiques, dite loi « Novelli »* : JO 24 juill. 2009, p. 12532 ; JCP E 2009, act. 345, G. Notté ; RFDAS 2009, p. 269). Ce dispositif, inséré dans le Code du tourisme, assure une protection renforcée du consommateur tant par le formalisme du contrat qu'il prévoit que par les informations à délivrer avant et lors de la conclusion du contrat (C. tourisme, art. L. 211-8 à L. 211-10 et R. 211-3 à R. 211-6). En outre, il prévoit que l'agence de voyages est responsable de plein droit à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de voyage à forfait (C. tourisme, art. L. 211-16. - V. pour des exemples CA Aix-en-Provence, 11<sup>e</sup> ch., 19 nov. 2010, n° 10/08303. - CA Versailles, 10 nov. 2010, n° 1999-202). Cette responsabilité est caractérisée par l'application du principe de la réparation intégrale s'agissant des dommages subis par les clients. Selon les juridictions françaises, les passagers ne peuvent se prévaloir directement du règlement n° 261/2004 à l'encontre des professionnels du voyage leur ayant vendu un voyage à forfait. En ce cas, elles tendent à retenir la responsabilité de plein droit de l'agence de voyages - à l'exclusion de celle du transporteur aérien fondée sur le règlement n° 261/2004 - en cas d'inexécution des prestations liées au transport aérien prévues par le contrat. Il a été jugé que « l'agence de

voyage, vendeuse de voyages ou de séjours, est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non, et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci » (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2018, n° 17-14.051, P+B : *JurisData* n° 2018-011164 ; *Resp. civ. et assur.* 2018, *comm.* 244). La formule n'est pas nouvelle et se retrouve dans des arrêts plus anciens statuant sur les demandes de consommateurs mécontents ayant souscrit des voyages avec forfait (s'agissant de consommateurs victimes d'un refus d'embarquement du fait de surbooking, V. Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 nov. 2010, n° 09-69.004 : *JurisData* n° 2010-021594 ; *Contrats, conc. consom.* 2011, *comm.* 81, G. Raymond. - S'agissant de consommateurs victimes d'un vol annulé en raison de la fermeture de l'espace aérien, V. Cass. 1<sup>re</sup> civ., 8 mars 2012, n° 10-25.913 : *JurisData* n° 2012-003621 ; *JCP G* 2012, 999, S. Ravenne ; *Rev. dr. transp.* 2012, *comm.* 33, I. Bon-Garcin ; *Gaz. Pal.* 25 avr. 2012, n° GP20120426010, p. 12, G. Poissonnier ; *D.* 2012, p. 1304, C. Lachièze). L'organisateur de voyages doit exécuter les obligations prévues au contrat, y compris celles relatives au transport aérien prévu dans le forfait. Si tel n'est pas le cas, le consommateur doit être indemnisé et c'est l'organisateur du voyage qui doit verser l'indemnisation correspondant au volet aérien du voyage (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 27 juin 2018, n° 17-14.051, *préc.*).

Il ne fait pas de doute que cette position sera toujours la même sous l'empire de l'ordonnance n° 2017-1717 du 20 décembre 2017 (Ord. n° 2017-1717, 20 déc. 2017, portant transposition de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées : JO 21 déc. 2017, *texte* n° 34 ; *JCP E* 2018, *act.* 14 ; *Contrats, conc. consom.* 2018, *alerte* 9 ; *JCP G* 2018, 100, C. Lachièze) et de son décret d'application n° 2017-1871 du 29 décembre 2017 (*D.* n° 2017-1871, 29 déc. 2017, pris pour

l'application de l'ordonnance n° 2017-1717 du 20 décembre 2017 portant transposition de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées : JO 31 déc. 2017, *texte* n° 100 ; *JCP E* 2018, *act.* 14).

Inversement, en dehors de la formule du forfait touristique, c'est bien au transporteur aérien effectif, et uniquement à lui (et non à l'agence de voyages), que le passager doit s'adresser pour obtenir compensation en cas de non-exécution des obligations prévues par le règlement européen (V. aussi en ce sens, Cass., 1<sup>re</sup> civ., 8 mars 2012, n° 11-10.226, FS-P+B+I : *JurisData* n° 2012-003619 ; *Resp. civ. et assur.* 2012, *comm.* 142, L. Bloch).

Le consommateur ayant acheté un voyage à forfait et qui souhaite obtenir le remboursement de son billet d'avion doit donc s'adresser à son voyageur et non au transporteur aérien. Cette solution est loin d'être défavorable au consommateur. En pratique, la législation encadrant les voyages à forfait - tant la directive 90/134 que la législation nationale - est souvent plus protectrice du consommateur que celle relative au transport aérien. Ainsi l'examen des travaux préparatoires du règlement n° 261/2004 montre bien que si le législateur de l'Union n'a pas souhaité exclure totalement les passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait du champ d'application du règlement, il a, toutefois, entendu maintenir à leur égard les effets du système jugé suffisamment protecteur qui avait été mis en place antérieurement par la directive 90/314 (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18*, *préc.*, pt 32. - *Concl. av. gén.*, 28 mars 2019, *aff. C-163/18*, *préc.*, pt 43 et 44). La préoccupation, sur ce point, du législateur européen se retrouve d'ailleurs dans la formule de l'article 3, § 6 du règlement n° 261/2004, suivant laquelle « Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive 90/314/CEE ».

L'interdiction du cumul des droits au remboursement du billet d'avion prévus par le règlement n° 261/2004 et la directive 90/314 - comme le précise l'article 8, § 2 du règle-

ment interprété par la CJUE - doit donc être comprise comme une mesure d'équilibre entre le droit de la consommation et celui du contrat de transport aérien de passager. Un tel cumul serait de nature à conduire à une surprotection excessive et injustifiée du passager concerné. Cette surprotection se ferait au détriment du transporteur aérien effectif, ce dernier risquant en effet, en ce cas, de devoir assumer en partie la responsabilité qui incombe à l'organisateur de voyages à l'égard de ses clients (CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 juill. 2019, *aff. C-163/18*, *préc.*, pt 34. - *Concl. av. gén.*, 28 mars 2019, *aff. C-163/18*, *préc.*, pt 64). Il serait illogique que certains consommateurs zélés puissent jouer sur les deux tableaux et ce au détriment des transporteurs aériens. Une surprotection peut nuire à l'esprit de la législation protectrice mise en place qui est de protéger les consommateurs, pas de leur permettre de s'enrichir sur les dos des professionnels.

Il reste que la solution dégagée par la CJUE, tout en étant conforme à la jurisprudence française, peut s'avérer défavorable aux consommateurs ayant conclu un contrat de voyage avec forfait et dont l'organisateur de voyage devient insolvable, comme en l'espèce. En effet, ces consommateurs ne pourront pas se retourner contre le transporteur aérien effectif pour obtenir le remboursement des billets d'avion en cas d'annulation du vol et il y a fort à parier qu'ils ne l'obtiendront pas au regard de l'insolvabilité de l'agence de voyages. Certes, rien n'interdit à ces consommateurs de solliciter et d'obtenir auprès du transporteur aérien l'indemnisation pour l'annulation ou le retard, comme cela a été le cas dans cette affaire. Mais cela est insuffisant, notamment quand le vol est annulé et qu'il s'agit d'obtenir son remboursement. Il appartient donc bien aux consommateurs de se renseigner sur l'état de santé financière de leur agence de voyages, avant de s'engager dans la conclusion d'un contrat de voyage avec forfait. Une précaution qui n'est pas inutile, non plus, pour le passager envisageant d'acheter un billet d'avion auprès d'un transporteur aérien : il serait également bien inspiré de se renseigner également sur la santé financière de la compagnie aérienne.