

LA SEMAINE JURIDIQUE

ENTREPRISE ET AFFAIRES

20 DÉCEMBRE 2018, HEBDOMADAIRE, N° 51-52 ISSN 1290-5119



1657

Droit des sûretés

Chronique par Philippe Simler
et Philippe Delebecque

945 **Droit de la distribution** - 3 questions :
Les interdictions de vente des produits
sélectifs sur les plateformes, Ph. Wilhelm et
É. Dumur

1649 **Procédure collective** - La généralité de
l'article L. 650-1 du Code de commerce : ne
faut-il jamais distinguer entre les créanciers ?
Cass. com., 19 sept. 2018, note G. le Noach

1653 **Transport aérien** - Achat en ligne d'un
billet : en cas d'annulation du vol, qui doit
payer la commission ? CJUE, 12 sept. 2018,
note P. Dupont et G. Poissonnier

1652 **Concurrence** - Les accords visant à
retarder l'entrée des génériques sur le
marché - Du simple cash payment aux
accords plus sophistiqués (non cash payment)
- Vision croisée US-UE, étude O. Ancelin et
M. d'Harcourt

1658 **Marché financier** - Non-respect des
obligations en matière de publication
d'informations privilégiées et sanction des
dirigeants d'une personne morale, Cass.
com., 14 nov. 2018, note Th. Bonneau

TRANSPORT AÉRIEN

1653

Achat en ligne d'un billet d'avion : en cas d'annulation du vol, qui doit payer la commission ?

La compagnie aérienne doit inclure dans le remboursement du prix du vol annulé la commission perçue par l'intermédiaire de voyage. Telle est la solution adoptée par l'arrêt de la CJUE du 12 septembre 2018.



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

CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, Dirk Harms et a. c/ Vueling Airlines SA

Un consommateur allemand achète, sur le site Internet de la société Opodo, des billets d'avion pour son épouse, lui-même et leurs quatre enfants. Les billets portent sur un vol reliant Hambourg (Allemagne) à Faro (Portugal) via Barcelone (Espagne), qui doit être effectué par la compagnie aérienne espagnole Vueling Airlines. Opodo facture au particulier un montant de 1108,88 € au titre de cet achat et lui adresse la confirmation de vol, sur laquelle est indiqué ledit montant, sans précision supplémentaire. En parallèle, Opodo transmet un montant de 1031,88 € à Vueling Airlines.

Le vol devant être emprunté par la famille n'est cependant pas effectué conformément au plan de voyage prévu par Vueling Airlines. Après de vaines réclamations, en vue de se faire rembourser, la famille saisit le tribunal de district de Hambourg, en Allemagne. Ce dernier estime que la famille a été victime d'une annulation de vol au sens du 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 du 11 février 2004 (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 ; Europe 2004, comm. 115, L. Idot). Conformément à ce texte, en

cas d'annulation de vol, les passagers doivent être, soit acheminés à destination sur un autre vol, soit remboursés du prix du billet, le réacheminement ou le remboursement pouvant se combiner, sous certaines conditions, avec une indemnisation (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 5 et 8). Ces obligations pèsent sur le « transporteur aérien effectif » qui était en l'espèce Vueling Airlines (V. sur cette notion de « transporteur aérien effectif » et ses obligations, PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 2 b). - CJUE, 4 juill. 2018, aff. C-532/17, Thomson Airways Ltd : JurisData n° 2018-012585 ; JCP E 2018, act. 574 ; Europe 2018, comm. 336 ; Gaz. Pal. 2 oct. 2018, p. 14, note. P. Dupont et G. Poissonnier).

Dans le cadre de ce litige, la famille allemande soutient que la compagnie aérienne espagnole est tenue, en application du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, de lui rembourser l'intégralité du montant de 1 108,88 € qui lui a été facturé par Opodo. Vueling Airlines ne conteste pas le bien-fondé de cette demande en ce que celle-ci porte sur le montant de 1 031,88 € qui lui a été transmis par Opodo, en indiquant qu'il s'agit du prix des billets achetés par la famille. En revanche, la compagnie aérienne estime ne pas devoir rembourser à la famille la différence entre ce montant et le montant de 1 108,88 € perçu par Opodo, en faisant valoir que cette différence de 77 € ne fait pas partie dudit prix du billet. Le tribunal du district

de Hambourg décide de surseoir à statuer et de poser à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) une question préjudicielle. La juridiction de renvoi demande, en substance, si le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, et notamment son article 8, § 1, a), doit être interprété en ce sens que le prix du billet à prendre en considération pour déterminer le montant du remboursement dû par le transporteur aérien à un passager en cas d'annulation d'un vol inclut la différence entre le montant payé par ce passager et celui reçu par ce transporteur aérien, laquelle correspond à une commission perçue par une personne qui est intervenue comme intermédiaire entre ces deux derniers.

Si ce litige porte sur une somme modique - 77 € -, il n'en a pas moins provoqué une question préjudicielle aux enjeux importants pour les compagnies aériennes et les intermédiaires, appelés communément « voyageurs » (ne sont en revanche pas concernées les « agences de voyages », à qui le règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 ne s'applique pas et dont la responsabilité reste régie par le droit national). En effet, aujourd'hui, le développement de l'achat en ligne de billets d'avion - sur les sites soit de compagnies aériennes, soit d'agences de voyages, soit d'intermédiaires dédiés exclusivement à la vente - est tel qu'une partie importante des billets se vend en ligne. Lorsqu'une commission est perçue par un intermédiaire, il est évident que ni celui-ci, ni le transporteur chargé d'effectuer le vol, ne veut rembourser au consommateur, dont le vol est annulé, le montant de ladite commission.

Dans un arrêt du 12 septembre 2018, la CJUE donne une réponse à la question posée en s'appuyant sur les objectifs du règlement

(CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 qui sont « d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, mais également d'assurer un équilibre entre les intérêts de ces passagers et ceux des transporteurs aériens » (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, *Dirk Harms e.a. c/ Vueling Airlines SA*, pt 15 : Europe 2018, comm. 445 ; JCP E 2018, act. 706. - V. aussi CJCE, 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon et Böck c/ Condor e.a.*, pt 67 : *JurisData* n° 2009-022394 ; D. 2010, p. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland ; D. 2011, p. 1445, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2010, p. 627, obs. Ph. Delebecque ; RTD eur. 2010, p. 195, L. Grand ; RTD eur. 2015,

p. 241, obs. P. Bures ; JCP G 2009, act. 543, obs. F. Picod ; JCP G 2010, 201, note J.-Stuyck ; Rev. dr. transp. 2010, comm. 18, obs. V. Correia ; Rev. dr. transp. 2010, comm. 74, obs. Ph. Delebecque).

1. La commission perçue par un intermédiaire, partie intégrante du prix du titre de transport aérien acquitté par le passager

Lorsqu'à l'occasion de la vente d'un billet d'avion en ligne, un intermédiaire per-

çoit une commission auprès d'un passager, comme dans cette affaire, se pose la question de savoir si et dans quelle mesure cette commission constitue une composante du prix du billet à rembourser par le transporteur aérien concerné à ce passager en cas d'annulation du vol correspondant (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, *préc.*, pt 14).

Le règlement européen ne fournit pas de réponse précise à cette question. L'article 2, f), du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 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 élec-

LA COUR [...]

La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du 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 (JO 2004, L 46, p. 1).
2° Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. et M^{me} Harms ainsi que leurs quatre enfants à Vueling Airlines SA au sujet du remboursement du prix de billets achetés par l'intermédiaire d'Opodo Ltd.

Le cadre juridique

- 3° L'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004 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 ».
- 4° L'article 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », prévoit, à son paragraphe 1 :
« En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :
a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;
[...] »
- 5° L'article 8 dudit règlement, intitulé « Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement », énonce, à son paragraphe 1 :
« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre :
a) le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté [...] ;
- un vol retour vers leur point de départ initial [...] ;
[...] »
- 6° L'article 10 du même règlement, intitulé « Surclassement et déclassement », prévoit, à son paragraphe 2 :
« Si un transporteur aérien effectif place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle le billet a été acheté, il rembourse, dans un délai de sept jours et selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3 :
a) 30 % du prix du billet pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
b) 50 % du prix du billet pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres [...] ainsi que pour tous les autres vols de 1500 kilomètres à 3500 kilomètres, ou

- c) 75 % du prix du billet pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b) [...] »

Le litige au principal et la question préjudicielle

- 7° M. Harms a acheté, sur le site Internet opodo.de, des billets permettant à son épouse, à lui-même et à leurs quatre enfants de relier Hambourg (Allemagne) à Faro (Portugal) via Barcelone (Espagne), au moyen d'un vol effectué par la compagnie aérienne Vueling Airlines. Opodo a facturé un montant de 1108,88 euros à M. Harms au titre de cet achat et lui a adressé la confirmation correspondante, sur laquelle était indiqué ledit montant, sans précision supplémentaire. En parallèle, Opodo a transmis un montant de 1031,88 euros à Vueling Airlines.
- 8° Le vol devant être emprunté par la famille Harms n'a cependant pas été effectué conformément au plan de voyage prévu par Vueling Airlines, une telle situation devant, selon la juridiction de renvoi, être assimilée à une annulation de vol au sens du règlement n° 261/2004.
- 9° Devant la juridiction de renvoi, M. et M^{me} Harms, agissant en leur nom propre et au nom de leurs quatre enfants, soutiennent que Vueling Airlines est tenue, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, de leur rembourser l'intégralité du montant de 1 108,88 euros qui leur a été facturé par Opodo. Vueling Airlines ne conteste pas le bien-fondé de cette demande en ce que celle-ci porte sur le montant de 1 031,88 euros qui lui a été transmis par Opodo, en indiquant qu'il s'agit du prix des billets achetés par M. Harms. En revanche, elle estime ne pas devoir rembourser à ce dernier la différence entre ce montant et le montant de 1 108,88 euros perçu par Opodo, en faisant valoir que cette différence de 77 euros ne fait pas partie dudit prix.
- 10° C'est dans ces circonstances que l'Amtsgericht Hamburg (tribunal du district de Hambourg, Allemagne) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :
« La notion de "remboursement du billet [...]" selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté", [figurant] à l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, doit-elle être interprétée en ce sens qu'elle vise le montant payé par le passager pour le billet en question ou bien convient-il de se baser sur le montant que le transporteur aérien défendeur a effectivement reçu, lorsqu'est intervenu dans le processus de réservation un intermédiaire qui perçoit, sans le divulguer, la différence entre le montant acquitté par le passager et celui reçu par le transporteur aérien ? »
- Sur la question préjudicielle
- 11° Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le règlement n° 261/2004, et notamment son article 8, paragraphe 1, sous a), doit être interprété en ce sens que le prix du billet à prendre

tronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé».

Cependant, le juge européen s'est déjà intéressé à la notion de « billet » (CJUE, 22 juin 2016, aff. C-255/15, Steef Mennens, pt 21 à 23 : Europe 2016, comm. 313 ; D. 2016, p. 2048, note. P. Dupont et G. Poissonnier), mais sous l'angle du lien existant entre les notions de « billet » (V. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 2, f)), de « prix du billet » (V. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 10, § 2) et de « vol » (qui consiste en une opération ou une « unité » de transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire :

cette définition ne résulte pas du règlement européen mais de la jurisprudence (CJCE, 10 juill. 2008, aff. C-173/07, Emirates Airlines c/ Schenkel, pt 40 : Europe 2008, comm. 338, L. Idot ; Rev. dr. transp. 2008, comm. 212, note L. Grard. - CJUE, 13 oct. 2011, aff. C-83/10, Aurora Sousa Rodriguez c/ Air France SA, pt 27 : Europe 2011, comm. 467, note V. Michel ; D. 2011, p. 2591, obs. X. Delpech ; D. 2012, p. 475, note G. Poissonnier ; RTD eur. 2012, p. 513, obs. L. Grard ; RTD eur. 2012, p. 666, obs. C. Aubert de Vincelles)).

Il a indiqué à cette occasion que le « prix du billet » perçu par le transporteur aérien inclut deux composantes distinctes, à savoir le

« tarif » appliqué pour le transport du passager qui a acheté le billet, et les « taxes et redevances » (CJUE, 22 juin 2016, aff. C-255/15, pt 39, préc. - V. aussi Cons. UE, règl. (CE) n° 1008/2008, 24 sept. 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, art. 2, 18 : JOUE n° L 293, 31 oct. 2008, p. 3) destinées aux aéroports. Et il en a déduit, s'agissant d'un vol effectué sur lequel un passager a été placé dans une classe inférieure à celle figurant sur le billet, que « pour déterminer le remboursement (partiel) dû au passager, ne sauraient être prises en considération les composantes du prix du vol telles que les

en considération pour déterminer le montant du remboursement dû par le transporteur aérien à un passager en cas d'annulation d'un vol inclut la différence entre le montant payé par ce passager et celui reçu par ce transporteur aérien, laquelle correspond à une commission perçue par une personne qui est intervenue comme intermédiaire entre ces deux derniers.

12° Aux termes de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 5, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, il incombe au transporteur aérien, en cas d'annulation d'un vol, d'offrir aux passagers concernés une assistance consistant à leur proposer, entre autres, le remboursement de leur billet, au prix auquel il a été acheté, ainsi que, le cas échéant, un vol retour vers leur point de départ initial.

13° Le libellé de l'article 8, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004 établit un lien direct entre la notion de « billet » et l'expression « prix auquel il a été acheté », un tel billet pouvant être acheté par les passagers concernés soit directement auprès du transporteur aérien, soit en passant par un intermédiaire tel que, notamment, un agent agréé visé à l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004.

14° Lorsqu'un tel intermédiaire perçoit à ce titre une commission auprès d'un passager, comme dans l'affaire au principal, se pose la question de savoir si et dans quelle mesure cette commission constitue une composante du prix du billet à rembourser par le transporteur aérien concerné à ce passager en cas d'annulation du vol correspondant.

15° À cet égard, il convient de relever, au plan général, que le règlement n° 261/2004 a pour objectifs, non seulement d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, mais également d'assurer un équilibre entre les intérêts de ces passagers et ceux des transporteurs aériens (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU : C : 2009:716, point 67).

16° À la lumière de ces objectifs, il y a lieu de considérer que, si une commission perçue par un intermédiaire auprès d'un passager, lors de l'achat d'un billet, doit en principe être regardée comme constituant une composante du prix à rembourser à ce passager en cas d'annulation du vol correspondant, cette inclusion doit cependant être soumise à certaines limites, compte tenu des intérêts des transporteurs aériens qu'elle met en cause.

17° À ce dernier égard, il résulte de l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004 qu'un « billet » constitue un document ou un équivalent immatériel, y compris électronique, délivré ou autorisé par un transporteur aérien ou un agent agréé par un tel transporteur. Il découle de cette définition que les différents éléments d'un tel billet, dont son prix, doivent, dans l'hypothèse où ce billet n'est pas délivré par le transporteur aérien lui-même, en tout état de cause être autorisés par celui-ci, et donc ne pas être fixés à son insu.

18° Cette interprétation est corroborée par la jurisprudence de la Cour, dont il découle que le remboursement partiel du « prix du billet » prévu à l'article 10, paragraphe 2, sous a) à c), du règlement n° 261/2004, dans le cas où le transporteur aérien place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle ce dernier a acheté son billet, doit être déterminé en prenant en considération les seules composantes « inévitables » dudit prix, en ce sens qu'il est nécessaire de les payer pour bénéficier, en contrepartie, des services proposés par le transporteur aérien (arrêt du 22 juin 2016, Mennens, C-255/15, EU : C : 2016:472, point 36).

19° En effet, une composante du prix du billet qui est fixée à l'insu du transporteur aérien ne saurait être regardée comme nécessaire pour bénéficier des services proposés par ce dernier.

20° Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que le règlement n° 261/2004, et notamment son article 8, paragraphe 1, sous a), doit être interprété en ce sens que le prix du billet à prendre en considération pour déterminer le montant du remboursement dû par le transporteur aérien à un passager en cas d'annulation d'un vol inclut la différence entre le montant payé par ce passager et celui reçu par ce transporteur aérien, laquelle correspond à une commission perçue par une personne qui est intervenue comme intermédiaire entre ces deux derniers, sauf si cette commission a été fixée à l'insu dudit transporteur aérien, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

Sur les dépens

21° La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) dit pour droit :

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, et notamment son article 8, paragraphe 1, sous a), doit être interprété en ce sens que le prix du billet à prendre en considération pour déterminer le montant du remboursement dû par le transporteur aérien à un passager en cas d'annulation d'un vol inclut la différence entre le montant payé par ce passager et celui reçu par ce transporteur aérien, laquelle correspond à une commission perçue par une personne qui est intervenue comme intermédiaire entre ces deux derniers, sauf si cette commission a été fixée à l'insu dudit transporteur aérien, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

taxes et des redevances lorsque, tout en se rattachant audit vol, celles-ci ne sont pas inhérentes à ce dernier » (CJUE, 22 juin 2016, aff. C-255/15, préc., pt 21 à 23).

À l'inverse, lorsque le vol a été annulé, la compagnie aérienne est tenue de rembourser au passager non seulement le « tarif » mais également les « taxes et redevances » (puisqu'il n'a pas embarqué à bord du vol concerné et n'a donc pas fait usage des services liés à la perception de ces « taxes et redevances »). De même, la CJUE s'est déjà prononcée sur l'achat électronique des titres de transport, mais sous l'angle de la transparence des prix dans le seul cadre du système de réservation mis en place par le transporteur aérien (CJUE, 15 janv. 2015, aff. C-573/13, *Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs* : *JurisData* n° 2015-002929 ; *Comm. com. électr.* 2015, *comm.* 20, *note G. Loiseau* ; *RLDI mars* 2015, n° 3692, *note Fourgoux et Huart*). Elle s'est par ailleurs prononcée sur la composition des tarifs facturés aux passagers et la présence de clauses abusives dans les offres de billets d'avion en ligne (CJUE, 6 juill. 2017, aff. C-290/16, *Air Berlin plc & Co. Luftverkehrs* : *JurisData* n° 2017-013652 ; *Contrats, conc. consom.* 2017, *comm.* 213 ; *JCP G* 2017, 1416, *obs. D. Berlin* ; *JCPE* 2017, 1495, *note P. Dupont et G. Poissonnier*).

Le raisonnement du juge européen pouvait-il ici être utilisé pour trancher la question ? Sans doute non, car la perception d'une commission lors de l'achat d'un vol ne procède que d'un usage commercial et n'est pas intégrée *a priori* dans le « prix du billet ». Cependant, la perception de cette commission n'en fait pas moins partie du « prix du billet » pour le consommateur.

Avec le développement de l'achat en ligne, la majorité des billets d'avion « secs » sont achetés par les consommateurs par voie électronique et de plus en plus sur des sites d'achats distincts de ceux des compagnies aériennes. Ces dernières, tout en procédant à la vente de leurs propres titres de transport à partir de leurs propres sites électroniques ou de leurs agences et comptoirs, vendent également des « blocs-sièges » à ces intermédiaires qui les commercialisent ensuite à des prix souvent plus attractifs que ceux pratiqués par les transporteurs. Néanmoins, ces « voyagistes » - qui opèrent sur des sites spécialisés dans la vente des billets - facturent au consommateur une commission représen-

tant leur coût d'intervention, voire d'autres prestations le plus souvent facultatives. (à la différence de la commission), telles des assurances en cas d'annulation du voyage ou d'autres événements.

Pour le passager, le prix du billet comprend la commission perçue par un intermédiaire auprès de lui lors de l'achat du billet. Il est donc logique que la commission perçue soit regardée comme constituant une composante du prix du billet. Ainsi, en cas d'annulation du vol, elle doit faire partie de la somme globale à lui rembourser. Le recours à un intermédiaire pour acheter un billet faisant partie de l'offre de transport, il serait anormal de priver le passager du remboursement de la commission.

Ainsi, selon les articles 8, § 1, a) et 5, § 1, a) du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, lus de manière combinée, il incombe au transporteur aérien, en cas d'annulation d'un vol, d'offrir aux passagers concernés une assistance consistant à leur proposer, entre autres, le remboursement de leur billet, au prix auquel il a été acheté, ainsi que, le cas échéant, un vol retour vers leur point de départ initial.

Selon la Cour, le libellé de l'article 8, § 1, a) du règlement établit un lien direct entre la notion de « billet » et l'expression « prix auquel il a été acheté » (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 13), un tel billet pouvant être acheté par les passagers concernés soit directement auprès du transporteur aérien, soit en passant par un intermédiaire tel que, notamment, un agent agréé visé à l'article 2, sous f) du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 13. - *V. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 2, f)* qui définit le terme de « billet »).

Ce lien correspond bien à la logique d'ensemble du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 dont l'objectif est « d'assurer un niveau élevé de protection des passagers » (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 15. - *CJCE, 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, Sturgeon c/ Condor Flugdienst GmbH*, pt 67 : *JurisData* n° 2009-022394 ; *JCP G* 2009, 543).

Ainsi, selon les juges européens, il y a lieu de considérer qu'une commission perçue par un intermédiaire auprès d'un passager, lors de l'achat d'un billet, doit en principe être

gardée comme constituant une composante du prix à rembourser à ce passager en cas d'annulation du vol correspondant (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 13).

2. La commission perçue par un intermédiaire peut ne pas faire partie du prix du billet d'avion

Cependant, à la lumière de l'objectif « d'assurer un équilibre entre les intérêts de ces passagers et ceux des transporteurs aériens » (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 15. - *CJUE, 19 nov. 2009, aff. jtes C-402/07 et C-432/07, préc., pt 67*), la CJUE introduit une nuance dans la règle énoncée.

En effet, selon la Cour, l'inclusion de la commission perçue par un intermédiaire auprès d'un passager, lors de l'achat d'un billet d'avion, doit être soumise à certaines limites, compte tenu des intérêts des transporteurs aériens qu'elle met en cause (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 16).

À ce dernier égard, il résulte de l'article 2, f) du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 qu'un « billet » constitue un document ou un équivalent immatériel, y compris électronique, délivré ou autorisé par un transporteur aérien ou un agent agréé par un tel transporteur (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 17).

Il découle de cette définition laconique que les différents éléments d'un tel billet, dont son prix, doivent, dans l'hypothèse où ce billet n'est pas délivré par le transporteur aérien lui-même, en tout état de cause être autorisés par celui-ci, et donc ne pas être fixés à son insu (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 17).

Cette interprétation est corroborée par la jurisprudence de la Cour, selon laquelle le remboursement partiel du « prix du billet » prévu à l'article 10, § 2, a) à c) du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, dans le cas où le transporteur aérien place un passager dans une classe inférieure à celle pour laquelle ce dernier a acheté son billet, doit être déterminé en prenant en considération les seules composantes « inévitables » dudit prix (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 18), en ce sens qu'il est nécessaire de les payer pour bénéficier, en contrepartie, des services proposés par le transporteur aérien

(CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 18. - CJUE, 22 juin 2016, aff. C-255/15, préc., pt 36).

En effet, selon la Cour, une composante du prix du billet qui est fixée à l'insu du transporteur aérien ne saurait être regardée comme nécessaire pour bénéficier des services proposés par ce dernier (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 19).

Ainsi, le prix du billet à prendre en considération pour déterminer le montant du remboursement dû par le transporteur aérien à un passager en cas d'annulation d'un vol inclut la différence entre le montant payé par ce passager et celui reçu par ce transporteur aérien, laquelle correspond à une commission perçue par un intermédiaire entre ces deux derniers, sauf si cette commission a été fixée à l'insu dudit transporteur aérien, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier (CJUE, 12 sept. 2018, aff. C-601/17, préc., pt 20).

La formule « à l'insu » utilisée par la CJUE est un peu énigmatique. Elle n'est pas définie, ni expliquée par l'arrêt. Sans doute vise-t-elle la situation où le transporteur aérien n'a pas eu connaissance de l'existence de la commission. Il est cependant difficile d'en

comprendre exactement le sens. En effet, en pratique, les compagnies aériennes savent que les intermédiaires imposent des commissions aux consommateurs sur la vente de billets d'avion, de sorte que ces opérateurs n'agissent pas véritablement à leur insu, même s'ils fixent unilatéralement le montant de la commission imposée aux passagers.

L'arrêt rendu le 12 septembre 2018 fixe donc la règle suivante : en cas d'annulation du vol, c'est normalement à la compagnie aérienne de rembourser au consommateur le montant de la commission perçue par l'intermédiaire, sauf pour la compagnie aérienne à prouver que la commission a été fixée à son insu. Par conséquent, le transporteur aérien est présumé débiteur d'une obligation de remboursement au passager de la commission perçue - il s'agit du principe -, mais il pourra échapper à son obligation de remboursement s'il produit la convention le liant à l'intermédiaire et dont les termes démontrent que la commission a été fixée sans son accord - il s'agit de l'exception.

Lors des contentieux avec les passagers, il est assez probable que le transporteur aérien préférera sans doute payer le montant de

la commission - qui tourne le plus souvent entre 30 et 100 € - que de produire ce document en audience publique. Cependant, si cette convention est produite et que son contenu permet effectivement au transporteur d'échapper à sa responsabilité, le consommateur devra se tourner vers l'intermédiaire. Il est probable qu'en ce cas, ce dernier mettra alors en avant ses conditions générales de vente pour s'opposer à la demande du passager dans le cadre d'un litige ressortissant davantage du droit de la consommation que du droit aérien européen.

Tout en préservant un certain équilibre entre les parties, il est permis de conclure que la solution retenue par la CJUE est tout à fait adaptée au contentieux des contrats de transport aérien. En effet, les milliers de personnes concernées par les annulations ne peuvent pas se permettre le luxe de se lancer dans de coûteux procès pour quelques dizaines d'euros. Il est donc de bonne pratique que les transporteurs aériens aient la charge de rembourser le montant des commissions perçues par les intermédiaires, à qui ces mêmes compagnies confient la responsabilité de commercialiser leurs billets.

PANORAMA

1654

CONTENTIEUX - Compétence administrative ou judiciaire - Tribunal des conflits - Litige né du refus de réaliser ou de financer des travaux de raccordement au réseau public de collecte - Caractère de travaux publics

Un litige né du refus de réaliser ou de financer des travaux de raccordement au réseau public de collecte, lesquels présentent le caractère de travaux publics, relève de la compétence de la juridiction administrative. Après avoir retenu que la demande des particuliers devait être regardée comme se rattachant à un refus d'exécution et de financement de travaux publics, le Tribunal des conflits en a déduit que le litige relevait de la compétence de la juridiction administrative. Conformément à l'article 11 de la loi du 24 mai 1872 relative au

Tribunal des conflits, cette décision s'impose à toutes les juridictions de l'ordre judiciaire et de l'ordre administratif.

Cass. 1^{re} civ., 28 nov. 2018, n° 17-18.897, P+B+I, Cne Malroy c/ S. : *JurisData* n° 2018-021290 (CA Metz, 30 mars 2017, n° 17/00125)

Cassation sans renvoi

1655

DOUANES - Procédure douanière - Régularité de la procédure (oui) - Contrôle douanier dans les locaux d'une société - Recherche de la preuve de faits susceptibles de constituer le délit d'importation de marchandises sans déclaration - Autorisation judiciaire de visite domiciliaire

Un juge des libertés et de la détention a, sur le fondement de l'article 64 du Code des

douanes, autorisé des agents de l'administration des douanes à procéder à des opérations de visites avec saisies dans les locaux d'une société en vue de rechercher la preuve de faits susceptibles de constituer le délit d'importation de marchandises sans déclaration. À l'issue des opérations et par procès-verbal séparé du même jour, les agents de l'administration des douanes ont procédé à l'audition du directeur général de cette société. La société a formé un recours contre les opérations de visite.

Si les agents de l'administration des douanes, autorisés à effectuer une visite domiciliaire sur le fondement de l'article 64 du Code des douanes, ne peuvent, au cours de cette visite, procéder, en application de l'article 67 F du Code des douanes, à l'audition des per-