

→ RLDC 6343

# LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU TRANSPORTEUR AÉRIEN



Par **Guilhem ARGUEYROLLES**<sup>(\*)</sup>  
Avocat à la Cour, Gide, Loyrette, Nouel



Et **Jonathan RUBINSTEIN**<sup>(\*)</sup>  
Avocat Of Counsel, Gide, Loyrette, Nouel

Ce panorama couvre la période de mai 2015 à juin 2017. Sont analysées les principales décisions de jurisprudence de la Cour de cassation et de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) qui sont venues, sur cette période, préciser l'interprétation des Conventions de Montréal du 28 mai 1999 et de Varsovie du 12 octobre 1929 (I), du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 (JOCE 17 févr. 2004, n° L 46) 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 (II), et le contenu de l'obligation d'information de droit commun du transporteur aérien (III).

## I – CHAMP D'APPLICATION DES CONVENTIONS DE VARSOVIE ET DE MONTRÉAL

### A – Qualification de contrat de transport aérien

Par un arrêt du 15 juin 2016 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juin 2016, n° 14-28.141) rappelant l'inapplicabilité de la Convention de Varsovie à un vol dont l'objet principal est la réalisation d'un travail aérien, la Cour de cassation confirme sa position antérieure, et refuse de s'aligner sur l'avis de la CJUE rendu un an plutôt sur la même question.

Pour rappel, la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ne s'applique qu'à condition que soit caractérisée l'existence d'un « transport aérien », qu'il soit international, ou même interne (en application de C. aviation, art. 322-3, ancien, devenu C. transp., art. L. 6421-4). La notion de *transport aérien* est définie à l'article L. 6400-1 du Code des transports (C. aviation, art. L. 310-1, ancien) comme le transport qui « consiste à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, des marchandises ou du courrier ».

La jurisprudence française, constante à cet égard, décide que le déplacement dans l'espace aérien doit être l'objet principal du contrat pour qu'il puisse être qualifié de contrat de transport aérien : ainsi, les baptêmes de l'air et les promenades en circuit fermé sont habituellement considérés comme des contrats de transport aérien ; ainsi, à l'inverse, les vols de

formation au pilotage et les vols ayant pour but un travail aérien se voient-ils généralement refuser la qualification de contrat de transport aérien.

Par un arrêt *Wucher Helicopter* du 26 février 2015 (CJUE, 26 févr. 2015, aff. C-6/14, *Wucher Helicopter*), la Cour de justice de l'Union européenne était pourtant venue troubler la clarté de cette bipartition : alors que le vol concerné avait pour but le déclenchement d'avalanches par largage d'explosifs, la CJUE, saisie sur question préjudicielle, avait considéré que la convention de Montréal était applicable au motif : (i) que la victime devait être considérée comme un passager en ce qu'elle ne participait pas aux opérations de conduite de l'hélicoptère, et (ii) que « l'objectif du vol en cause au principal a été le transport aérien d'employés (...) sur les lieux où ils étaient tenus d'effectuer leur travail aérien ».

Saisie d'une affaire similaire (si ce n'est que la Convention applicable était Varsovie et non Montréal, ce qui semble ici indifférent puisque toutes deux ne s'appliquent qu'en présence d'un transport aérien), la Cour de cassation renonce à élargir le champ des conventions aux vols de travail aérien.

À l'occasion d'une mission de reconnaissance de feux de forêt, un avion de l'association Aéro-club d'Orange, qui transportait deux sapeurs-pompiers professionnels du Centre de secours de la commune d'Avignon s'est écrasé au sol, provoquant la mort du pilote et blessant grièvement les passagers. La cour d'appel d'Aix-en-Provence avait considéré les actions engagées contre l'aéroclub prescrites, car soumises au délai de prescription de deux ans de la Convention de Varsovie applicable aux transports internes en vertu de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile (devenu C. transp., art. L. 6421-4).

La Cour de cassation casse au motif « qu'en statuant ainsi, après avoir constaté (...) que le vol en cause, dont l'objet principal était la réalisation d'un travail aérien et non un simple déplacement d'un point à un autre, n'avait pu donner lieu à la conclusion d'un contrat de transport aérien avec l'association, la cour d'appel a violé les textes susvisés » (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juin 2016, n° 14-28.141, précité).

Les vols dont l'objet principal est la réalisation d'un travail aérien sont donc maintenus par la Cour de cassation hors du champ d'application des Conventions de Montréal et Varsovie.

<sup>(\*)</sup> Les auteurs tiennent à remercier chaleureusement Clothilde HERNOUST, Avocate collaboratrice du cabinet Gide, pour sa contribution essentielle à la préparation de ce panorama.

## B – Application de la Convention de Varsovie à l'action de l'employeur du passager ayant subi un retard contre le transporteur aérien

Par un arrêt du 17 février 2016 (CJUE, 17 févr. 2016, aff. C-429/14, *Air Baltic Corporation AS*), la Cour de justice de l'Union européenne se prononce sur la délicate question de l'applicabilité de la Convention de Montréal à une action introduite par un non-passager (en l'espèce, l'employeur des passagers victimes d'un retard).

Dans cette affaire, le service des enquêtes spéciales de Lituanie avait pris des billets d'avions pour deux de ses agents en vue de la réalisation d'une mission professionnelle. Les deux salariés étant arrivés à leur destination finale avec un retard de plus de 14 heures, leur employeur avait dû prolonger leur mission officielle et par conséquent, conformément à la réglementation lituanienne, leur verser des indemnités journalières et des cotisations sociales pour un montant total aux alentours de 340 euros. Le service des enquêtes spéciales de Lituanie a donc demandé à Air Baltic, responsable du retard, d'être indemnisé de ce montant. Les juges de première instance ayant accordé cette indemnité, la compagnie aérienne s'est pourvue en cassation devant la Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Cour suprême de Lituanie), laquelle a saisi la CJUE d'une question préjudicielle sur l'application de la Convention de Montréal à l'action de l'employeur du passager ayant subi un retard contre le transporteur aérien.

La Cour répond que « la Convention (de) Montréal (...), et notamment ses articles 19, 22 et 29, doit être interprétée en ce sens qu'un transporteur aérien qui a conclu un contrat de transport international avec un employeur de personnes transportées en tant que passagers, tel que celui en cause au principal, est responsable, à l'égard de cet employeur, du dommage résultant du retard de vols effectués par les employés de celui-ci en application de ce contrat et tenant aux frais supplémentaires exposés par ledit employeur ».

Les vols dont l'objet principal est la réalisation d'un travail aérien sont maintenus hors du champ d'application des Conventions de Montréal et de Varsovie.

Faisant fi de la version française de l'article 22 de ladite Convention, qui circonscrit la notion de dommage résultant d'un retard aux fins de limiter la responsabilité du transporteur aérien aux seuls dommages « subis par les passagers », la Cour explique d'une part que les versions anglaises, espagnoles et russes ne précisent pas cette restriction aux dommages subis par les passagers, et d'autre part, explique qu'il convient d'interpréter l'article 1<sup>er</sup>, sur le champ d'application de la Convention, à la lumière du troisième alinéa du préambule de cette Convention, « qui souligne l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international, étant entendu que la notion de "consommateur", au sens de cette convention, ne se confond pas nécessairement avec celle de "passager", mais comprend, selon les cas, des personnes qui ne sont pas elles-mêmes transportées et ne sont donc pas des passagers ».

## II – MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT CE N° 261/2004

### A – Compétence juridictionnelle

Par un arrêt du 25 mars 2015 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 mars 2015, n° 13-24.431, Bull. civ. I, n° 75), la Cour de cassation avait déjà confirmé le principe d'autonomie du règlement n° 261/2004/CE par rapport aux Conventions de Varsovie et Montréal, en matière de compétence pour les actions en réparation du retard d'un vol de plus de trois heures. Il en résultait la nécessaire application des dispositions du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 (devenu Règl. (CE) n° 1215/2012, 12 déc. 2012) pour déterminer la compétence juridictionnelle, au détriment des dispositions de la Convention de Montréal.

Par un arrêt du 22 février 2017 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017, n° 15-27.809, publié au *Bulletin*), la Cour de cassation vient confirmer ce point, en refusant l'argumentation d'Air France, selon lequel l'article 2 du règlement (CE) n° 44/2001, qui donne compétence en matière civile et commerciale aux juridictions de l'État membre du domicile du défendeur, renvoie, pour la détermination de la juridiction territorialement compétente, aux règles de compétence interne de l'État membre considéré, c'est-à-dire celles du Code des transports et du Code de l'aviation civile, lesquelles renvoient à la Convention de Montréal.

Elle précise dans le même arrêt qu'un consommateur ne saurait justifier la compétence du tribunal de son domicile sur le fondement de l'article L.141-5 du Code de la consommation (devenu C. consom., R. 631-3), alors que l'article 15 du règlement (CE) n° 44/2001, applicable en l'espèce, dispose que « les règles de compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ne s'appliquent pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement ».

### B – Délai de prescription

La Cour de justice de l'Union européenne était venue préciser en 2012 dans un arrêt *Cuadrench More* (CJUE, 22 nov. 2012, aff. C-139/11) que « 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, doit être interprété en ce sens que le délai dans lequel les actions ayant pour objet d'obtenir le versement de l'indemnité prévue aux articles 5 et 7 de ce règlement doivent être intentées est déterminé conformément aux règles de chaque État membre en matière de prescription d'action ».

Dans un arrêt du 17 mai 2017 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 17 mai 2017, n° 16-13.352), la Cour de cassation fait application de cette décision, et casse une décision de juridiction de proximité qui avait retenu l'application du délai de prescription de la Convention de Montréal au motif « qu'en statuant comme elle l'a fait, alors que l'action en paiement de l'indemnité forfaitaire était soumise à la prescription quinquennale de droit commun prévue à l'article 2224 du Code civil, la juridiction de proximité a violé les textes susvisés ».

Dans une autre affaire sur ce même sujet, jugée un mois plus tard par la Cour de cassation (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 15 juin 2017, n° 16-19.375),

les compagnies aériennes défenderesses avaient exposé un raisonnement plus complexe en fondant leur argumentation en faveur du délai de prescription biennal exclusivement sur des textes nationaux, sans référence directe à la Convention de Montréal.

La Cour de cassation écarte toutefois cet argumentation au motif que « le règlement (CE) n° 261/2004 instaure un régime de réparation standardisée et immédiate des préjudices que constituent les désagréments dus aux retards, lequel s'inscrit en amont de la Convention de Montréal, et, partant, est autonome par rapport au régime issu de celle-ci ; que, dès lors c'est à bon droit que le tribunal d'instance a retenu que l'article L. 6422-5 du Code des transports, auquel renvoient les articles R. 322-2 et R. 321-1 du Code de l'aviation civile, n'avait pas vocation à s'appliquer à une demande fondée sur ce règlement ; que le moyen n'est pas fondé ».

Ces deux arrêts devraient mettre un terme définitif au débat sur le délai de prescription applicable aux actions fondées sur les dispositions du règlement (CE) n° 261/2004 et sur l'exclusion de ces actions du champ d'application de la Convention de Montréal.

Il pourrait sembler étonnant, à tout le moins pour les réclamations faisant suite à un retard, que la Cour de cassation considère que les dispositions de la Convention de Montréal, et notamment la prescription biennale et la compétence, ne soient pas applicables. En effet, s'il est possible de justifier que les dispositions de la Convention de Montréal ne s'appliquent pas en cas d'annulation car cette dernière ne contient aucune disposition à cet égard, il en est autrement pour la responsabilité du transporteur en cas de retard qui est prévue par l'article 19 de la Convention de Montréal et qui, compte tenu du principe d'exclusivité du régime prévu par l'article 29, avait vocation à s'appliquer.

Ces arrêts sont cependant dans la lignée de la position prise par la Cour de cassation en matière de compétence (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 25 mars 2015, n° 13-24.431, Bull. civ. I, n° 75 ; Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017, n° 15-27.809, publié au *Bulletin*) et, plus tôt, par la CJCE, qui avait considéré que les réclamations fondées sur le règlement n° 261/2004 devaient respecter les chefs de compétence prévus par le règlement n° 44/2001 et non ceux prévus par la Convention de Montréal au motif que « les droits fondés respectivement sur lesdites dispositions du règlement n° 261/2004 et de la Convention de Montréal relèvent ainsi de cadres réglementaires différents » (CJCE, 4 juill. 2009, aff. C-204/08, *Peter Rehder c/ Air Baltic*).

### C – Notion de circonstances extraordinaires

L'indemnisation du passager étant quasiment automatique en cas d'annulation, de retard ou de refus d'embarquement, la preuve de *circonstances extraordinaires* est le seul moyen pour les compagnies aériennes de s'exonérer. La Cour de justice de l'Union européenne et la Cour de cassation interprètent de façon très restrictive cette notion de *circonstances extraordinaires* du règlement (CE) n° 261/2004.

Dans un arrêt du 17 septembre 2015, la Cour de justice de l'Union européenne est ainsi venue préciser qu'un problème technique soudain ne constituait pas une circonstance extraordinaire, alors même qu'il n'était pas imputable à un entretien défectueux : « l'article 5, § 3, 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 4 février 1991), doit être interprété en ce sens qu'un problème technique, tel que celui en cause au principal, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de circonstances extraordinaires, au sens de cette disposition » (CJUE, 17 sept. 2015, aff. C-257-14, *Corina van der Lans c/ Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*).

La preuve de circonstances extraordinaires est le seul moyen pour les compagnies aériennes de s'exonérer.

Plus récemment, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu un arrêt admettant que la collision entre un avion et un oiseau constitue une circonstance extraordinaire qui peut exempter le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation en cas de retard important de vol, alors même que l'avocat général, Monsieur Yves Bot, s'y était opposé. La CJUE ajoute qu'« il revient au juge national de déterminer si, s'agissant de la partie du retard dont il est allégué par le transporteur aérien qu'elle est due à une circonstance extraordinaire, il a été rapporté la preuve, par celui-ci, que ladite partie du retard était due à une circonstance extraordinaire (...) le juge national devra ainsi prendre en considération uniquement le retard imputable à la circonstance ne présentant pas un caractère extraordinaire, lequel ne pourra faire l'objet d'une indemnisation que s'il est égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée du vol concerné » (CJUE, 4 mai 2017, aff. C-315/15, *Marcela Pešková e.a.*).

### D – Obligation d'information en cas d'annulation d'un vol

Par arrêt en date du 11 mai 2017 (CJUE, 11 mai 2017, aff. C-302/16, *Bas Jacob Adriaan Krigisman c/ Surinaamse Luchtvaart Maatschappij*) la CJUE précise le sens de l'obligation d'information contenue à l'article 5 du règlement n° 261/2004, qui dispose qu'« il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait ».

Une compagnie aérienne avait informé l'agence de voyage, et non le passager, plus de deux semaines avant le départ du vol, que le vol en question était décalé. L'agence de voyage n'a relayé l'information aux passagers que onze jours avant le départ. Elle a décliné toute responsabilité, en précisant que son mandat se limitait à la conclusion de contrats entre passagers et transporteurs aériens et qu'elle n'était pas responsable des modifications d'horaires effectués par un transporteur aérien.

Le passager a alors assigné la compagnie aérienne devant les tribunaux compétents afin d'obtenir sa condamnation à lui verser l'indemnisation forfaitaire.

Saisie d'une question préjudicielle, la Cour de justice de l'Union européenne énonce que « l'article 5, § 1, sous c), et l'article 7 (du règlement (CE) n° 261/2004), doivent être interprétés en ce sens que le transporteur aérien effectif est tenu de verser l'indemnité prévue par ces dispositions en cas d'annulation de vol n'ayant pas

fait l'objet d'une information du passager au moins deux semaines avant l'heure du départ prévue, y compris lorsque ce transporteur a informé de cette annulation, au moins deux semaines avant cette heure, l'agent de voyage par l'intermédiaire duquel le contrat de transport a été conclu avec le passager concerné et que ce dernier n'a pas été informé par cet agent dans ce délai » (CJUE, 11 mai 2017, aff. C-302/16, *Bas Jacob Adriaan Krigjsman c/ Surinaamse Luchtvaart Maatschappij*).

### III – INAPPLICABILITÉ DE L'OBLIGATION GÉNÉRALE D'INFORMATION AU TRANSPORTEUR AÉRIEN VENDEUR DE BILLET

Par un attendu de principe lapidaire, pris sur le fondement des articles 1147 (aujourd'hui C. civ., art. 1231-1) du Code civil et L. 211-3 du Code du tourisme, la Cour de cassation juge, par un arrêt du 10 septembre 2015 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 10 sept. 2015, n° 14-22.223, Bull. civ. I, n° 206), que le transporteur aérien n'est pas tenu à l'obligation d'informer son client des conditions de franchissement des frontières.

Dans cette affaire, trois personnes physiques d'une même famille n'avaient pas été autorisées à embarquer à bord d'un vol Paris-Phnom Penh, en raison de l'absence de réservation d'un vol retour, d'un défaut de visa et d'un passeport non valide. La juridiction de proximité saisie d'une action de ces personnes physiques avait condamné la compagnie aérienne Malaysia Airlines au motif que sa qualité de vendeur de billets d'avion lui imposait, comme tout vendeur professionnel, de respecter une obligation d'information et de conseil à l'égard de ses clients.

↳ **Le transporteur aérien n'est pas tenu à l'obligation d'informer son client des conditions de franchissement des frontières.**

La Cour de cassation vient casser ce jugement en précisant que le transporteur aérien, qui n'est pas un vendeur professionnel, ni une agence de voyage, n'est soumis ni à l'obligation d'information incombant au vendeur professionnel, ni à l'obligation d'information incombant à l'agent de voyage prévue par les articles L. 211-1 et suivants du Code du tourisme (précisément, l'article L. 211-8 qui dispose que « le vendeur informe les intéressés, par écrit préalablement à la conclusion du contrat, du contenu des prestations proposées relatives au transport et au séjour, du prix et des modalités de paiement, des conditions d'annulation du contrat ainsi que des conditions de franchissement des frontières »).

Si la qualification juridique ne souffre aucune critique (Malaysia Airlines est bien un transporteur aérien, ce qui exclut la qualification de vendeur professionnel, et celle d'opérateur de vente de voyage et de séjour), la décision a tout de même de quoi surprendre.

Tout d'abord, le fait que certaines obligations d'informations incombent effectivement au vendeur professionnel en vertu de l'article L. 211-8 du Code du tourisme n'en exonère pas nécessairement le transporteur aérien, qui est lui aussi tenu de délivrer certaines informations en vertu de textes spéciaux (ou plus simplement en

vertu des règles du droit commun des contrats). Par exemple, le transporteur aérien qui est un professionnel, est en vertu de l'article L. 111-1 du Code de consommation débiteur d'une information précise sur : « 1° les caractéristiques essentielles du bien ou du service, compte tenu du support de communication utilisé et du bien ou service concerné ; 2° le prix du bien ou du service, en application des articles L. 112-1 à L. 112-4 ; 3° en l'absence d'exécution immédiate du contrat, la date ou le délai auquel le professionnel s'engage à livrer le bien ou à exécuter le service ; 4° les informations relatives à son identité, à ses coordonnées postales, téléphoniques et électroniques et à ses activités, pour autant qu'elles ne ressortent pas du contexte ; 5° s'il y a lieu, celles relatives aux garanties légales, aux fonctionnalités du contenu numérique et, le cas échéant, à son interopérabilité, à l'existence et aux modalités de mise en œuvre des garanties et aux autres conditions contractuelles ». Son obligation d'information concernant le prix du billet est même largement renforcée par l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 (« les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables (...) le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication »).

Ensuite, concernant plus particulièrement l'information sur les conditions de franchissement des frontières, on peut s'interroger sur les raisons pour lesquelles le transporteur aérien ne serait pas tenu de la fournir en vertu de l'obligation d'information de droit commun, tirée de l'obligation de bonne foi des cocontractants. La jurisprudence constante prévoit, en effet, l'obligation pour un cocontractant de faire connaître les informations dont il dispose, et sans lesquelles l'autre cocontractant n'aurait vraisemblablement pas contracté, ou alors à des conditions différentes (v. par ex. Cass. 1<sup>re</sup> civ., 10 sept. 2015, n° 14-22.223, Bull. civ. I, n° 206). Cette obligation d'information précontractuelle est d'ailleurs aujourd'hui inscrite dans la loi, à l'article 1112-1 du Code civil : « celle des parties qui connaît une information dont l'importance est déterminante pour le consentement de l'autre doit l'en informer dès lors que, légitimement, cette dernière ignore cette information ou fait confiance à son cocontractant ». En l'espèce, il fait peu de doute que Malaysia Airlines connaissait l'information dont la non-délivrance lui était reprochée, et il est certain que les clients n'auraient pas contracté s'ils l'avaient eue.

Dans son premier moyen de cassation, Malaysia Airlines présentait une argumentation permettant de justifier que le transporteur aérien ne peut être tenu à une obligation d'information de droit commun : « toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, à l'encontre du transporteur aérien de personnes ne peut être exercée que dans les conditions et limites de la Convention de Varsovie, laquelle ne prévoit pas la responsabilité du transporteur aérien pour manquement à une éventuelle obligation d'information ou de conseil envers le passager ; qu'en conséquence, la juridiction de proximité ne pouvait retenir la responsabilité de la société Malaysia Airlines Système pour un prétendu manquement à l'obligation d'information sans violer outre l'article L. 6421-4 du Code des transports, la Convention de Varsovie ». Pour une raison que l'on ignore, la Cour de cassation a préféré se passer de ce fondement. ■