

Recueil Dalloz

> hebdomadaire
196^e année
6 février 2020
n° 4 / 7849^e
pages 209 à 272

CHRONIQUES / Intelligence artificielle

Comment construire une intelligence artificielle responsable et inclusive ?

> Céline Castets-Renard

225

Éthique et droit de l'intelligence artificielle. Osmose ou symbiose ?

> Lêmy Godefroy

231

ÉDITORIAL

209 Greenwar, Fabrice Defferrard

ACTUALITÉS

- 215 Construction (réécriture des règles et recodification) : publication d'une ordonnance
- 216 Sécurité privée et polices municipales : présentation d'une proposition de loi
- 217 Parquet européen et justice pénale spécialisée : présentation d'un projet de loi
- 217 Détention (traitement inhumain et dégradant) : condamnation de la France
- 218 Protection de l'environnement et de la santé : conciliation avec la liberté d'entreprendre
- 219 Impôt sur le revenu (prestation compensatoire) : inconstitutionnalité du régime de 2004

POINT DE VUE

223 Contentieux civil *Helvet Immo.* De quelques questions toujours sans réponse..., Xavier Henry

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

- 237 **Panorama** : Droit de la presse, Emmanuel Dreyer
- 252 **Notes** : Résiliation pour non-paiement des primes vs garantie subséquente d'un contrat d'assurance en « base réclamation », note sous Civ. 2^e, 12 déc. 2019, Antoine Touzain
- 257 Le régime général des obligations au service du droit du tourisme, note sous Civ. 1^{re}, 14 nov. 2019, Jean-Denis Pellier
- 262 Indemnisation des passagers aériens : vie et mort de la jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018*, note sous Civ. 1^{re}, 10 oct. 2019 [2 arrêts], Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier
- 267 Autorité de la chose jugée et fait nouveau : quand l'exécution d'une décision justifie sa révision..., note sous Civ. 1^{re}, 29 mai 2019, Rebecca Legendre

ENTRETIEN

272 Sandrine Zientara-Logeay – La mixité des professions du droit en question

DALLOZ

Au demeurant, la liberté contractuelle, sur laquelle est fondée la possibilité de conclure une dation en paiement, est également consacrée par l'article 1102 du code civil, lui aussi issu de l'ordonnance du 10 février 2016³³.

La suppression du fondement textuel de la solution commentée ne devrait donc pas prêter à conséquences. Le droit du tourisme, comme les autres branches du droit, pourront ainsi

continuer à compter sur les ressources du régime général des obligations.

(33) C. civ., art. 1102 : « Chacun est libre de contracter ou de ne pas contracter, de choisir son cocontractant et de déterminer le contenu et la forme du contrat dans les limites fixées par la loi. La liberté contractuelle ne permet pas de déroger aux règles qui intéressent l'ordre public ».

/ Contrat de transport

Indemnisation des passagers aériens : vie et mort de la jurisprudence de la Saint-Valentin 2018

par Pascal Dupont, Docteur en droit
et Ghislain Poissonnier, Magistrat

Sommaire des décisions > L'ajout d'une escale ne constitue pas une annulation du vol (1^{re} espèce). Pour condamner la société Air France à indemniser les consorts Y-X du retard de vol, le tribunal avait retenu que ceux-ci produisent une copie de leur billet électronique ainsi que leur carte d'embarquement pour le vol AF3520 au départ de Paris à destination de Pointe-à-Pitre le 17 novembre 2012, correspondant au vol de réacheminement. En se déterminant ainsi, par des motifs impropres à établir que les consorts Y-X s'étaient présentés dans les délais impartis à l'enregistrement du vol initialement programmé, au départ de Mulhouse le 16 novembre 2012, le tribunal d'instance n'a pas donné de base légale à sa décision au regard des articles 3, § 2, sous a), et 7 du règlement CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 (2^e espèce).

Cour de cassation, Civ. 1^{re}, 10 oct. 2019 [2 arrêts]

Le texte intégral de ces arrêts est disponible sur le site www.dalloz.fr.

18-20.490 et 18-20.491 (n° 812 et n° 813 FS-P+B+I) - Décision attaquée : Tribunal d'instance de Mulhouse (3^e sect. civ.), 31 mai 2018 (Cassation partielle)

Mots-clés : CONTRAT DE TRANSPORT * Responsabilité * Transport aérien * Retard * Indemnisation * Escale - TRANSPORT AÉRIEN * Responsabilité * Transporteur * Retard * Escale * Indemnisation * Prescription quinquennale * Preuve

Note

Les procédures contentieuses visant à obtenir l'indemnisation des passagers victimes d'annulation ou de retard de vol prévue par le règlement européen CE 261/2004¹ comportent bien des rebondissements, comme l'illustrent deux affaires récentes.

Dans une première affaire, une passagère achète un billet d'avion Air France pour un vol Mulhouse-Conakry (Guinée)

via Paris, programmé le 19 avril 2014, avec une arrivée prévue à Conakry à 16h55². L'itinéraire de vol est modifié avec l'ajout d'une escale à Dakar (Sénégal), de sorte que l'avion atterrit à Conakry à 20h31, avec plus de 3h30³ de retard. Le 20 octobre 2016, la passagère saisit le tribunal d'instance (TI) de Mulhouse en formant une demande d'indemnisation au titre d'une annulation du vol, fondée sur les articles 5 et 7 du règlement CE 261/2004, ainsi qu'une demande d'indemnisation pour défaut de remise d'une notice informative, fondée sur l'article 14 dudit règlement. Le

(1) Régl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 févr. 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement CEE 295/91. (2) L'arrêt de la Cour de cassation évoque une arrivée prévue à 15h55. Il semble bien que l'arrivée était prévue à 16h55, tel que cela ressort du jugement du TI de Mulhouse et des conclusions des parties. C'est un point sur lequel le TI de Thann devra statuer. (3) Ou 4h30 de retard, si l'heure d'arrivée initialement prévue était à 15h55 comme le mentionne l'arrêt de la Cour de cassation. C'est également un point sur lequel le TI de Thann devra statuer. La durée du retard est susceptible d'avoir un effet sur le montant de l'indemnisation.

jugement rendu le 31 mai 2018⁴ par le tribunal d'instance condamne Air France à lui payer les sommes de 300 € au titre de l'annulation de vol, 300 € en réparation du préjudice subi du fait de l'absence de remise de la notice d'information et 600 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile. Le vol ayant été effectué au départ d'un aéroport d'un État membre de l'Union européenne, le règlement européen s'applique⁵. Il prévoit que l'annulation d'un vol donne lieu au versement d'une indemnité forfaitaire d'un montant équivalant à celle versée en cas de retard de plus de trois heures à l'arrivée pour un vol extracommunautaire de plus de 3 500 km, en l'espèce 600 €, la distance entre Mulhouse et Conakry étant d'environ 6 300 km⁶. Cette indemnité peut cependant être réduite de 50 % en cas de réacheminement rapide⁷. Le jugement qui attribue 300 € au titre de l'annulation de vol est donc sur ce point conforme au règlement.

Dans une deuxième affaire, un père de famille et sa fille mineure acquièrent deux billets auprès de la même compagnie pour un vol au départ de Mulhouse et à destination de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) *via* Paris, prévu le 16 novembre 2012. Le trajet Mulhouse-Paris étant retardé, les passagers du vol se rendant à Pointe-à-Pitre arrivent à destination avec vingt-quatre heures de retard. Le 20 octobre 2016, le passager, agissant en son nom et en celui de sa fille, saisit le tribunal d'instance de Mulhouse en formant une demande d'indemnisation au titre du retard de vol, fondée sur les articles 6 et 7 du règlement CE 261/2004, ainsi qu'une demande d'indemnisation pour défaut de remise d'une notice informative fondée sur l'article 14 dudit règlement. Le jugement rendu le 31 mai 2018⁸ par le tribunal d'instance condamne le transporteur aérien à payer à chacun des deux passagers les sommes de 400 € au titre du retard de vol, 300 € en réparation du préjudice subi du fait de l'absence de remise de la notice d'information et 600 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile. La ville de Pointe-à-Pitre est située dans les Antilles, à La Guadeloupe, à environ 7 000 km de Mulhouse. Cependant, les départements d'outre-mer (DOM) comme La Guadeloupe sont considérés comme faisant partie de l'espace communautaire. Ils entrent de ce fait dans le champ d'application territorial du règlement CE 261/2004⁹. Les vols reliant l'hexagone aux DOM présentent ainsi un caractère intracommunautaire au sens de l'article 7, § 1, *b*), du règlement, ouvrant droit à une indemnisation de 400 € en cas d'annulation de vol ou de retard important. C'est donc à juste titre, en vertu du règlement, que le jugement attribue cette somme à chacun des deux passagers pour le retard de vol d'environ vingt-quatre heures.

Air France forme un pourvoi contre les deux décisions rendues en dernier ressort. Le 10 octobre 2019¹⁰, la Cour de cassation réforme partiellement les deux jugements et renvoie les deux affaires devant le tribunal d'instance de Thann. Ces deux arrêts donnent l'occasion de faire le point sur trois aspects du contentieux de l'indemnisation des passagers aériens, à savoir la notion d'annulation de vol (I), la preuve de l'embarquement du passager en cas de retard de vol (II), et l'obligation d'information des passagers en cas d'annulation ou de retard de vol (III).

I – La notion d'annulation de vol

Dans la première affaire¹¹, concernant le vol Mulhouse-Paris-Conakry, la compagnie contestait que le vol en question ait été annulé et arguait de ce que le juge d'instance de Mulhouse avait improprement interprété la notion d'annulation de vol. En l'espèce, pour condamner Air France à payer la somme de 300 € à la passagère en application de l'article 7 du règlement CE 261/2004, le jugement avait énoncé que le transporteur aérien a décidé d'une modification de l'itinéraire par l'ajout d'une escale. En effet, il a ajouté une escale non prévue à Dakar (Sénégal) et annulé celle prévue à Nouakchott (Mauritanie). Selon le jugement, cette modification unilatérale de l'itinéraire et de la programmation du vol constitue une annulation du vol initialement défini, suivie d'un réacheminement vers la destination finale. Le jugement s'était appuyé, sur ce point, sur la jurisprudence européenne issue de l'arrêt *Sturgeon*¹², qui établit une distinction entre un vol retardé, qui est un vol réalisé avec retard mais dont la programmation initiale est conservée, et un vol annulé, qui est un vol dont la programmation initiale n'a pas lieu. L'itinéraire constituant un élément essentiel du vol, ce dernier doit être effectué conformément à la programmation fixée par avance par le transporteur¹³.

La question à trancher portait donc sur la qualification du vol litigieux : ce vol avait-il été annulé ou simplement retardé ?

Pour la Cour de cassation, le jugement doit être réformé, car l'ajout d'une escale ne constituait pas un motif d'annulation du vol¹⁴. Elle s'appuie à cet effet sur une ordonnance de 2016 de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) selon laquelle « le fait qu'un vol donne lieu à une escale non programmée ne constitue nullement une situation entraînant, en tant que telle, pour les passagers, des difficultés et des désagréments sérieux tels que ceux découlant d'un refus d'embarquement,

(4) TI Mulhouse, 31 mai 2018, n° 11-17-003193, Gaz. Pal. 31 juill. 2018, p. 20, note P. Dupont et G. Poissonnier. (5) Art. 3, § 1, a), du Règl. (6) Art. 7, § 1, c), du Règl. (7) Art. 7, § 2, c), du Règl. (8) TI Mulhouse, 31 mai 2018, n° 11-17-003191. (9) V. en ce sens, s'agissant d'un vol reliant Paris à La Réunion : Civ. 1^{re}, 12 oct. 2016, n° 15-20.380, D. 2016. 2117, obs. T. Douville, et 2017. 1441, obs. H. Kenfack ; RTD eur. 2017. 336-11, obs. N. Rias, et 256, obs. L. Grard ; Gaz. Pal. 29 nov. 2016, p. 15, note P. Dupont et G. Poissonnier. (10) Arrêts commentés n° 18-20.490 et n° 18-20.491, JT 2019, n° 224, p. 10, obs. X. Delpech. (11) N° 18-20.490. (12) CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, D. 2010. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland, et 2011. 1445, obs. H. Kenfack ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X. D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard, et 2015. 241, obs. P. Bures. (13) Arrêt *Sturgeon*, pt 50. (14) L'arrêt de la Cour de cassation est rendu au visa des art. 2, sous I), 3, § 2, sous a), et 7 du Règl. CE 261/2004. Le jugement n'est cassé que sur ce point et donc uniquement sur la somme de 300 € qui a été accordée.

d'une annulation ou d'un retard important, dont le règlement CE 261/2004 tel qu'interprété par la Cour prévoit l'indemnisation »¹⁵. Ainsi, pour le juge européen, un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue, mais qui a donné lieu à une escale non programmée, ne peut pas être en soi considéré comme annulé. Reprenant cette analyse, la Cour de cassation censure le jugement sur ce point et considère que – l'ajout d'une escale ne constituant pas en soi une raison suffisante – le vol a bien été annulé.

La solution ne peut être qu'approuvée. L'erreur du juge de Mulhouse a été ici de considérer que l'escale non programmée à Dakar – correspondant à une modification unilatérale de l'itinéraire programmé – signalait en soi l'existence d'une annulation de vol. La cassation était donc prévisible.

Comme le souligne le professeur Delpech, l'escale non programmée est « probablement neutre au regard des règles d'indemnisation pour annulation de vol prévues par le règlement CE 261/2004. Tout dépend, à la vérité, des conséquences de cette escale non programmée »¹⁶. En effet, pour le juge européen, « si cette escale conduit l'aéronef effectuant le vol en cause à atteindre sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue », il en résulte alors « des difficultés et désagréments sérieux » pour les passagers susceptibles de donner alors lieu à indemnisation¹⁷. Il appartenait donc au juge de Mulhouse, dès lors qu'il retenait l'annulation de vol, de bien mettre en évidence dans la motivation de sa décision les « difficultés et désagréments sérieux subis » par le passager, ce qu'il n'a pas fait.

Consécutivement à la cassation partielle prononcée le 10 octobre 2019, l'affaire est renvoyée au tribunal d'instance de Thann. Ce dernier devra trancher la question de savoir si l'escale non programmée à Dakar a conduit à allonger substantiellement la durée du vol, aboutissant à une arrivée à destination avec un retard de plus de trois heures (il était ici d'environ 3 h 30 ou de 4 h 30), lequel est synonyme de « difficultés et désagréments sérieux » pour les passagers. Dans ce cas-là, il devra probablement admettre que l'existence de l'escale inopinée est, en l'espèce, assimilable à une annulation de vol au regard des règles d'indemnisation.

Si tel n'est pas le cas, il n'en demeure pas moins que le passager pourra demander une indemnisation, non plus au titre de l'annulation du vol, mais au titre du retard occasionné. S'agissant d'un vol extracommunautaire de plus de 3 500 km, l'indemnité prévue par les articles 6 et 7 du règlement en cas de retard de vol est de 600 €, mais à la condition que le retard soit d'au moins quatre heures. Il appartiendra alors au juge d'instance de Thann de se prononcer sur la durée effective de ce retard et

d'en tirer les conséquences indemnitaires : s'il était d'environ 3 h 30, aucune indemnisation ne pourra être accordée, mais si ce retard a atteint 4 h 30, une indemnisation de 600 € devra alors être versée.

En réalité, dans cette affaire, l'enjeu sous-jacent était probablement de nature probatoire. En première instance, le transporteur soutenait que le vol avait été simplement retardé – et non annulé – afin d'obtenir du juge qu'il déboute le passager de sa demande d'indemnisation. Son espoir reposait sur le fait que le juge fasse application de la jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018*. Ce jour-là, le 14 février 2018, la Cour de cassation avait fourni un beau cadeau aux compagnies aériennes en retenant une interprétation de l'article 3, § 2, du règlement – article qui exige la présence du passager à l'enregistrement pour obtenir l'indemnisation forfaitaire prévue en cas de vol retardé – validant la décision d'un juge du fond ayant conclu que la production de la carte d'embarquement et d'une attestation de retard n'apportaient pas la preuve de la présence des passagers concernés à l'embarquement¹⁸. Inversement, dans l'affaire du vol Mulhouse-Paris-Conakry, la passagère soutenait que le vol a été non pas retardé mais annulé, dans l'espoir d'obtenir du juge qu'il condamne la compagnie à lui verser l'indemnisation prévue. En effet, en cas d'annulation de vol, la jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018* ne s'applique pas, la présence du passager à l'embarquement n'étant pas exigée¹⁹. Le passager peut alors se contenter de produire son billet d'avion pour se voir indemniser²⁰.

II – La preuve de l'embarquement en cas de retard de vol

Dans la seconde affaire²¹, concernant le vol pour Pointe-à-Pitre, la compagnie arguait de ce que le jugement de Mulhouse avait violé la loi en retenant que les passagers avaient prouvé leur présence à l'enregistrement, alors que tel n'était pas le cas.

En l'espèce, pour condamner le transporteur à payer la somme de 400 € aux deux passagers en application de l'article 7 du règlement CE 261/2004, le jugement avait énoncé que la preuve de leur présence à l'enregistrement avait été rapportée par la production d'une copie de leur billet électronique et de leur carte d'embarquement pour le vol au départ de Paris à destination de Pointe-à-Pitre le 17 novembre 2012, correspondant au vol de réacheminement.

Selon la Cour de cassation, en se déterminant ainsi, par des motifs impropres à établir que lesdits passagers s'étaient présentés dans les délais impartis à l'enregistrement du vol initialement programmé, au départ de Mulhouse, le 16 novembre

(15) CJUE 5 oct. 2016, aff. C-32/16, *Ute Wunderlich*, pt 23 ; D. 2017. 1441, obs. H. Kenfack. (16) V. X. Delpech, Questions diverses autour de l'indemnisation du passager pour annulation de vol, D. actu. 24 oct. 2019, note ss arrêts commentés. (17) V., en ce sens, arrêt *Ute Wunderlich*, pt 24 ; V. aussi CJUE 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Folkerts*, pt 32. (18) Civ. 1^{re}, n° 16-23.205, Bull. civ. I, n° 34 ; D. 2018. 461, et 1412, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2018. 453, obs. B. Bouloc ; RTD eur. 2019. 414, obs. A. Jeauneau ; JT 2018, n° 208, p. 45, obs. C. Lachière ; JCP E 2018. 1281, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RFD aérien 2018. 17-23, note K. Crouch et L. Debizet. Dans le même sens : 12 sept. 2018, n° 17-25.926. (19) Art. 3, § 2, du Règl. (20) Civ. 1^{re}, 14 janv. 2016, n° 15-12.730. (21) N° 18-20.491.

2012, le tribunal d'instance n'a pas donné de base légale à sa décision²².

La Cour de cassation s'appuie sur l'article 3, § 2, sous a), du règlement CE 261/2004 selon lequel le régime d'indemnisation prévu par ce règlement est applicable à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf s'ils ont été informés en amont de l'annulation, à l'enregistrement à l'heure prévue. La charge de la preuve reposant, conformément au droit commun de la preuve, sur le passager, ce dernier doit donc prouver, s'il souhaite obtenir l'indemnisation forfaitaire en cas de vol retardé, qu'il disposait d'une réservation et qu'il était présent à l'enregistrement.

La question à trancher était ici de nature probatoire : sur quels éléments le juge doit-il objectivement se fonder pour estimer que les passagers dont le vol a été retardé étaient bien présents à l'embarquement ?

La jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018* valide la position d'un juge du fond considérant que la réservation électronique, ainsi qu'une attestation de retard, non nominative, signée par la compagnie aérienne sont des éléments qui ne démontrent pas que le passager s'était effectivement présenté à l'enregistrement. Pour la Cour de cassation, le juge a ainsi valablement caractérisé l'absence de preuve rapportée par les passagers de l'obligation d'indemnisation dont ils réclamaient l'exécution, et qu'il a, sans inverser la charge de la preuve ni exiger une preuve impossible, rejeté à bon droit la demande d'indemnisation.

C'est cette jurisprudence qui est reprise ici, mais en des termes encore plus stricts pour le passager dans l'arrêt concernant le vol pour Pointe-à-Pitre. Pour la Cour de cassation, le juge du fond peut valablement considérer que la production du billet électronique et de la carte d'embarquement de la seconde partie du vol ne permet pas d'établir que les passagers s'étaient présentés dans les délais impartis à l'enregistrement du vol initialement programmé.

La jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018* était déjà sujette à caution. La production d'une réservation électronique (c'est-à-dire la preuve de l'achat d'un siège sur le vol concerné), ainsi que de l'attestation de retard, non nominative, signée par la compagnie aérienne, pouvaient amplement suffire à démontrer que les passagers étaient présents à l'enregistrement. Le passager demandeur n'avait commis aucune erreur, si ce n'est celle, vénielle, de ne pas avoir produit la carte d'embarquement

– sans doute perdue, égarée ou jetée après le voyage. Et la compagnie aérienne ne soutenait pas que les passagers n'étaient pas présents à bord de l'avion mais se contentait de dire qu'en qualité de demandeurs, ils n'apportaient pas la preuve de leur présence à l'enregistrement. La position de la Cour de cassation encourt plusieurs critiques²³ : inadaptation face au développement de l'enregistrement en ligne ou par l'intermédiaire d'une application mobile ; exigence excessive pour le passager de conserver sa carte d'embarquement ; impossibilité pour le passager voyageant sans bagage en soute de produire le reçu du dépôt de bagage comme preuve alternative ; possibilité pour le transporteur de produire la liste des passagers enregistrés par le personnel à l'embarquement (preuve inaccessible au passager) ; application trop rigoureuse de l'article 1353, alinéa 1^{er}, du code civil dans un contentieux de plus en plus consumériste où l'infériorité juridique et procédurale de la partie faible, y compris dans l'accès à la preuve, doit être compensée ; absence de prise en compte de l'effectivité du droit de l'Union et de l'objectif de protection du passager au cœur du règlement ; vision étroite de l'office du juge à rebours de la jurisprudence européenne.

La Cour de cassation n'a pas été sensible à ces objections. La solution consacrée dans l'arrêt du 10 octobre 2019²⁴ étend la jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018*. Car, ici, les passagers produisaient, outre la réservation, la carte d'embarquement du tronçon Paris-Pointe-à-Pitre. Fallait-il également produire celle du premier segment Mulhouse-Paris ? La décision ne le précise pas, mais tel semble être le cas, comme si une sorte de *diabolico probatio* – pour reprendre l'expression du professeur Delpéch²⁵ – était désormais imposée au passager²⁶.

La Cour de cassation plaçait ainsi le passager dans une situation irréaliste au regard des preuves que l'on peut exiger des consommateurs. En cas de perte de la carte d'embarquement, quelle preuve devait-il apporter pour prouver son embarquement ? des attestations d'autres passagers ? des photos à l'aéroport ? des *selfies* pris dans l'avion, voire avec les membres de l'équipage, accompagné d'un journal ou une pendule indiquant la date et l'heure du vol ?

Grande est alors la tentation pour les transporteurs aériens, sur qui pèse la charge des obligations d'assistance et de compensation pécuniaire prévues par le règlement CE 261/2004, de se prévaloir de la position de la Cour de cassation pour demander aux tribunaux de débouter les passagers victimes de retard de vol et oublieux de leur carte d'embarquement, au motif qu'ils ne prouvaient pas être présents à l'enregistrement. Qui peut se satisfaire d'une situation où les

(22) L'arrêt de la Cour de cassation est rendu au visa des art. 3, § 2, sous a), et 7 du Règl. CE 261/2004. (23) D. 2018. 1412, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2018. 453, obs. B. Bouloc ; RTD eur. 2019. 414, obs. A. Jeuneau ; JT 2018, n° 208, p. 45, obs. C. Lachière ; RCA 2018, n° 116, obs. L. Bloch ; JCP E 2018. 1240, obs. L. Sigouir, et 1281, obs. P. Dupont et G. Poissonnier ; RFD aérien 2018. 17, note K. Crouch et L. Derizet.

(24) TI Mulhouse, 31 mai 2018, n° 11-17-003191, jugement rendu en dernier ressort, ayant donné l'arrêt n° 18-20.491. (25) X. Delpéch, *supra* note 16. (26) TI Paris, 7 déc. 2018, n° 11-17-08-0719, D. 2019. 69, obs. G. Poissonnier ; JT 2019, n° 220, p. 44, obs. C. Lachière. Le tribunal a ici enjoint à la compagnie de produire certains documents qu'elle détient et qui permettent d'attester la présence ou non du demandeur à l'enregistrement ; il s'agit des données dites *Passenger Name Record*, prévues par l'art. R. 232-14, I, a), 10°, du CSI que les compagnies aériennes sont *tenuës de détenir* au nom de la lutte contre le terrorisme.

compagnies aériennes plaident l'absence de leurs passagers à l'enregistrement... alors même que ces passagers sont finalement montés à bord et bien victimes de retard ?

Des juges du fond ont cependant continué à exiger de la compagnie aérienne arguant de la présence des passagers à l'embarquement qu'elle produise la liste des passagers – et, en cas de refus, en en tirant des conséquences de droit –, ou énoncé une présomption simple (C. civ., art. 1354, al. 2) de présence des passagers, dès lors que ceux-ci produisent la réservation confirmée, présomption qu'il appartient alors au transporteur de renverser²⁷.

La jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018* a donné lieu à un net rappel à l'ordre de la part de la CJUE qui a rendu, sur question préjudicielle²⁸, une décision contraire, non par arrêt, mais par simple ordonnance du 24 octobre 2019²⁹, suggérant ainsi qu'à ses yeux la décision était évidente. La CJUE considère qu'il résulte de l'article 3 du règlement CE 261/2004 que des passagers « qui possèdent une réservation confirmée sur un vol et qui ont réalisé ce vol doivent être considérés comme correctement acquittés de l'exigence de se présenter à l'enregistrement »³⁰. La Cour précise qu'« une telle conclusion est corroborée par l'objectif, énoncé au considérant 1 du règlement, qui vise à assurer un niveau élevé de protection des passagers »³¹ : en effet, « les passagers qui subissent un retard important de leur vol ont ainsi la possibilité de bénéficier de leur droit à indemnisation sans être soumis à l'exigence, inadaptée à leur situation, [de] devoir prouver ultérieurement (...) qu'ils étaient présents à l'enregistrement du vol retardé »³². La Cour affirme qu'« il n'en va autrement que si le transporteur aérien dispose des éléments susceptibles de prouver que, contrairement à ce qu'ils prétendent, ces passagers n'ont pas été transportés sur le vol retardé en cause, ce qu'il appartient à la juridiction nationale de vérifier »³³. En décalage avec la réalité du transport aérien et avec l'esprit du règlement européen, la jurisprudence de la *Saint-Valentin 2018* et son extension réalisée le 10 octobre 2019 sont désormais caduques. En réalité, lorsque la compagnie soutient que le passager n'était pas présent à l'enregistrement ou à bord, il semble bien que c'est à elle de l'établir, notamment en produisant la liste des passagers enregistrés et embarqués. La compagnie ne peut pas non plus modifier la charge de la preuve en exigeant du passager qu'il prouve sa présence à l'enregistrement dès lors que ce dernier produit la preuve de l'achat du billet d'avion et qu'il était à bord. La production d'une réservation confirmée constitue donc un indice suffisant permettant de présumer de la présence à bord du passager et permettant à ce dernier de faire valoir ses droits au titre du règlement.

III – L'obligation d'information sur les règles d'indemnisation et d'assistance en cas de retard ou d'annulation de vol

Ces deux affaires présentaient encore un point commun en ce que le tribunal d'instance de Mulhouse avait attribué à chacun des passagers la somme de 300 € en réparation du préjudice subi du fait de l'absence de remise de la notice d'information.

Comme le précise le règlement CE 261/2004, « les passagers devraient être pleinement informés de leurs droits en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, afin d'être en mesure d'exercer efficacement ces droits »³⁴. L'article 14 du règlement précise le contenu de ces droits que le « transporteur aérien effectif » (et uniquement lui) doit délivrer. Il doit, d'une part, veiller « à ce qu'un avis reprenant le texte suivant, imprimé en caractères bien lisibles, soit affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement : "Si vous êtes refusé à l'embarquement ou si votre vol est annulé ou retardé d'au moins deux heures, demandez au comptoir d'enregistrement ou à la porte d'embarquement le texte énonçant vos droits, notamment en matière d'indemnisation et d'assistance" »³⁵. Il doit, d'autre part, présenter « à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement »³⁶.

C'est donc le non-respect du second volet de l'obligation d'information qui était ici sanctionné par le juge d'instance et qui donnait lieu à l'attribution de dommages-intérêts.

Dans les deux affaires, la Cour de cassation confirme la recevabilité de la demande de dommages-intérêts pour défaut de remise de la notice informative, et la condamnation du transporteur à payer la somme de 300 € en réparation du préjudice résultant de ce manquement. Elle se prononce toutefois sur le délai de prescription applicable à cette demande.

En effet, la compagnie ne contestait pas ne pas avoir remis la notice écrite informative aux passagers. Elle considérait cependant que la demande de dommages-intérêts des passagers fondée sur l'article 14 du règlement était prescrite, car soumise à la prescription biennale³⁷ prévue par l'article 35 de la Convention de Montréal et non à la prescription quinquennale.

Les deux jugements avaient rejeté cet argument, en retenant que la demande, soumise à la prescription quinquennale prévue par le droit français, n'était pas prescrite. La Cour

(27) TI Paris, 19 mars 2019, n° 11-18-08-0329 ; 10 sept. 2019, n° 11-18-08-0603 ; 22 oct. 2019, n° 11-18-21-4940, n° 11-18-21-3412 et n° 11-18-21-4937. (28) Le TI d'Aulnay-sous-Bois – en charge de l'ensemble du contentieux aérien lié à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle – a, par jugement du 28 nov. 2018, posé une question préjudicielle à la CJUE. (29) CJUE, ord., 24 oct. 2019, aff. C-756/18, *LC et MD contre easyJet Airline Co. Ltd*, D. 2019. 2133, obs. G. Poissonnier. (30) *Ibid.*, pt 28. (31) *Ibid.*, pt 31. (32) *Ibid.*, pt 32. (33) *Ibid.*, pt 33. (34) Consid. 20 du Règl. (35) Art. 14, § 1, du Règl. (36) Art. 14, § 2, du Règl. (37) Dans les deux affaires, le délai entre la date du vol (2012 et 2014) et la date de la saisine du tribunal (2016) dépassait deux ans.

de cassation confirme que les deux décisions ont été rendues conformément à la loi sur ce point.

Le règlement CE 261/2004 étant silencieux sur le délai pour intenter une action en indemnisation sur le fondement de celui-ci, il est revenu à la CJUE d'apporter des précisions sur ce point. Le juge européen a opéré une distinction entre les actions en indemnisation intentées en vertu des dispositions du règlement européen et celles fondées sur l'article 12 de ce règlement au titre de l'indemnisation complémentaire³⁸. Ces dernières, sollicitant l'indemnisation d'un préjudice propre à chaque passager non réparé par l'indemnisation forfaitaire et qui a vocation à être apprécié individuellement et *a posteriori*³⁹, peuvent être soumises à la prescription biennale fixée à l'article 29 de la Convention de Varsovie et à l'article 35 de la Convention de Montréal. Mais, pour celles intentées en vertu des dispositions du règlement, la prescription biennale prévue par ces conventions ne saurait leur être appliquées⁴⁰ : le

délai, dans lequel ces actions doivent être intentées, est déterminé par le droit national de chaque État membre⁴¹. En droit interne français, cette action est donc soumise à la prescription quinquennale de l'article 2224 du code civil, comme la Cour de cassation a déjà eu l'occasion de l'affirmer⁴². S'appuyant sur la jurisprudence européenne, la Cour estime, dans ces deux arrêts du 10 octobre 2019, que « la demande indemnitaire fondée sur l'article 14 du règlement ne constitue pas une demande d'indemnisation complémentaire liée à un préjudice particulier soumis à la Convention de Montréal et qu'il s'agit d'une demande autonome entreprise sur le fondement du règlement européen qui se situe en dehors du champ d'application de cette Convention ». Une position logique qui procède, comme l'avait fait le juge d'instance de Mulhouse, par analogie avec les demandes d'indemnisation fondées sur les autres dispositions d'un règlement, qui vise plus à la protection du passager qu'à la recherche de la responsabilité du transporteur comme c'est le cas dans les Conventions de Varsovie et Montréal⁴³.

(38) CJUE 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Sousa Rodríguez e.a.*, D. 2011. 2591, obs. X. Delpech, et 2012, 475, note G. Poissonnier ; RTD eur. 2012. 531, obs. L. Grard, et 666, obs. C. Aubert de Vincelles ; Gaz. Pal. 2011. 3552, note S. Piédelièvre ; RD transp. 2012, n° 8, note P. Delebecque. (39) CJUE 29 juill. 2019, aff. C-354/18, *Rusu c/ SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL*, pt 28 ; D. 2019. 2117, note P. Dupont et G. Poissonnier. (40) CJUE 23 oct. 2012, aff. C-581/10 et C-629/10, *Nelson e.a.*, pt 55 ; JT 2012, n° 148, p. 11, obs. X. D. ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard. (41) CJUE 22 nov. 2012, aff. C-139/11, *Moré c/ Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, D. 2012. 2797 ; JT 2013, n° 151, p. 13, obs. X. D. ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Grard ; RD transp. 2013. Comm. 8, obs. P. Delebecque. (42) Civ. 1^{re}, 17 mai 2017, n° 16-13.352, D. 2018. 1412, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2017. 680, obs. B. Boulloc ; Gaz. Pal. 18 juill. 2017, p. 24, note P. Dupont et G. Poissonnier ; 14 mars 2018, n° 17-15.378, RTD com. 2018. 454, obs. B. Boulloc. (43) V. Correia, J.-Cl. Transport, fasc. 930, v° Transport aérien, 1^{er} janv. 2014, Protection des passagers, n° 108, p. 55 ; I. Bon-Garcin, L'évolution du droit des transports en Europe - Propos conclusifs, RD transp. 2008. Étude 1.



Chose jugée

Autorité de la chose jugée et fait nouveau : quand l'exécution d'une décision justifie sa révision...

par Rebecca Legendre, Maître de conférences à l'Université Paris II Panthéon-Assas

Sommaire de la décision > Un arrêt du 13 août 1998 a condamné M. R. à payer à M^{me} M. une prestation compensatoire sous la forme d'une rente viagère. Un jugement du 6 novembre 2008 a rejeté la demande du débirentier qui en sollicitait la révision en invoquant l'avantage manifestement excessif procuré à la crédièntière par le maintien de cette rente. Par une requête du 15 septembre 2015, M. R. a saisi le juge aux affaires familiales d'une demande de suppression de la rente pour le même motif. Pour déclarer irrecevable la demande de M. R. en révision de la rente viagère pour avantage manifestement excessif, une cour d'appel avait retenu que le jugement du 6 novembre 2008 a été rendu au visa de l'article 33, VI, de la loi n° 2004-439 du 26 mai 2004, dans sa version initiale faisant référence aux critères de l'âge et de l'état de santé du créancier, et que l'introduction par la loi n° 2015-177 du 16 février 2015, postérieure à la décision, de critères tenant à la durée du versement de la rente et au montant déjà versé ne permet pas de remettre en cause l'autorité de chose jugée.

En se déterminant ainsi, sans rechercher, comme elle y était invitée, si M. R. n'invoquait pas des circonstances de fait nouvelles résultant notamment de la durée du versement de la rente depuis le jugement du 6 novembre 2008 et du montant déjà versé, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article 1351, devenu 1355 du code civil, ensemble l'article 33, VI, de la loi du 26 mai 2004, dans sa rédaction issue de la loi du 16 février 2015, et les articles 271 et 276 du code précité.