

# LA SEMAINE JURIDIQUE

## ENTREPRISE ET AFFAIRES

13 AVRIL 2023, HEBDOMADAIRE, N° 15 ISSN 1290-5119



1118

### Droit des opérations de paiement non autorisées : retour sur la notion de « négligence grave » du payeur

Étude par Jérôme Lasserre Capdeville

356 **Banque** - 3 questions : Le « CumCum » : futur scandale impliquant des banques ?  
J. Lasserre Capdeville

1112 **Société** - Dissolution pour mésentente entre associés : de la nécessité d'être paralysé, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 18 janv. 2023, note B. Marpeau et T. Damour

1113 **Liquidation judiciaire** - Opposabilité du droit de propriété du crédit-bailleur : l'inefficacité de la publication du jugement arrêtant le plan de redressement du preneur, Cass. com., 14 déc. 2022, note S. Zinty

1116 **Concurrence** - Droit de la concurrence, chronique sous coord. G. Decocq et A.-L.-H. des Ylouses

1117 **Transport** - Partie de cache-cache entre le juge et certaines compagnies aériennes extracommunautaires, Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 nov. 2022, note P. Dupont et G. Poissonnier

1121 **Protection sociale** - Exposition des salariés à une substance dangereuse : vers un nouveau flux d'indemnisation, Cass. soc., 8 févr. 2023 (2 arrêts), note J. Colonna et V. Renaux-Personnic

## TRANSPORT

1117

# Partie de cache-cache entre le juge et certaines compagnies aériennes extracommunautaires

**Solution.** - Dans un arrêt du 9 novembre 2022, la Cour de cassation précise, qu'en matière d'indemnisation des passagers victimes de retards de vol, il incombe au juge du fond de faire application des dispositions de l'article 46 du Code de procédure civile pour déterminer sa compétence territoriale.

**Impact.** - Cette solution permettra de retenir plus facilement la compétence territoriale du juge français dans les litiges opposant les passagers à des compagnies aériennes extracommunautaires.



**PASCAL DUPONT,**  
docteur en droit



**GHISLAIN POISSONNIER,**  
magistrat

Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 nov. 2022, n° 21-11.304, FS-B : JurisData n° 2022-018467 (non reproduit)

Comment profiter financièrement de l'accès au ciel européen sans en subir les contraintes liées à la projection des consommateurs ? C'est à ce jeu que semblent se livrer certaines compagnies aériennes extracommunautaires qui proposent des vols au départ du territoire européen mais ne souhaitent pas être soumises à la compétence territoriale du juge d'un État membre de l'Union européenne, comme l'illustre une nouvelle affaire soumise à la Cour de cassation.

Un couple de particuliers achète pour lui et son enfant mineur auprès de la compagnie Tunis Air trois billets pour un vol reliant Paris à Tunis le 27 juillet 2017. Le vol, dont le départ est fixé à Paris-Orly et dont l'arrivée est prévue à Tunis à 09h25, parvient finalement à destination à 14h04. Compte tenu de ce retard à l'arrivée de plus de 3 heures, le couple engage une action judiciaire en paiement sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (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). Cette action est destinée à obtenir de la part de Tunis Air le paiement de l'indemnisation forfaitaire de 400 € prévue par passager s'agissant d'un retard important

sur un vol de plus de 1 500 km, comme le prévoit l'article 7 du règlement n° 261/2004. En 2018, le couple saisit le tribunal d'instance du lieu de départ en France du vol concerné, à savoir celui d'Ivry-sur-Seine, dont la compétence territoriale couvre l'aéroport d'Orly.

## 1. Un moyen d'incompétence territoriale

La société Tunis Air soulève cependant l'incompétence des juridictions françaises. Par jugement du 1<sup>er</sup> juillet 2019, le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine se déclare incompétent territorialement (TI Ivry-sur-Seine, 1<sup>er</sup> juill. 2019, n° 11-18-003757). Par arrêt du 3 décembre 2020, la cour d'appel de Paris confirme le jugement rendu en toutes ses dispositions (CA Paris, pôle 4, ch. 9, 3 déc. 2020, n° 19/13117 : JurisData n° 2020-021375 ; Énergie - Env. - Infrastr. 2021, comm. 35, obs. Ph. Delebecque). Il ne fait aucun doute que le règlement n° 261/2004 s'applique bien à la compagnie tunisienne pour ses vols reliant Paris à Tunis (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 3, § 1, a), et que ce même règlement n'édicte aucune règle de compétence territoriale pour son application. La cour d'appel de Paris retient qu'il convient de faire application au litige des règles de compétence territoriale édictées par le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (PE et Cons.

UE, règl. (UE) n° 1215/2012, 12 déc. 2012, dit Bruxelles I bis : JOUE n° L 351, 20 déc. 2012, p. 1 ; JCP E 2013, act. 6). Elle considère en l'espèce qu'il n'est pas démontré que Tunis Air exerce une activité propre et autonome sur le territoire français, ce qui ne permet pas de retenir une compétence liée à une domiciliation en France (PE et Cons. UE, règl. (UE) n° 1215/2012, 12 déc. 2012, préc., art. 63). Elle ajoute que l'application subsidiaire du droit national (PE et Cons. UE, règl. (UE) n° 1215/2012, 12 déc. 2012, préc., art. 6) aboutit à ce que l'article 46 du Code de procédure civile soit écarté par les règles dérogatoires des articles R. 322-2 et R. 321-1 du Code de l'aviation civile concernant l'action en responsabilité contre le transporteur aérien. Rappelons que la première de ces dispositions énonce que « L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes devra être exercée dans les conditions prévues à l'article R. 321-1 ». Et que selon le second article, « L'action en responsabilité contre le transporteur aérien de marchandises prévue à l'article L. 321-5 doit être portée au choix du demandeur soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination ». Ces dispositions relèvent des actions en responsabilité du transporteur aérien telles que prévues par l'article L. 6241-3 du Code des transports qui renvoie au règlement n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 889/2002, 13 mai 2002 : JOUE n° L 140, 30 mai 2002, p. 2 ; JCl. Transport, Synthèse 10 ; JCl. Transport, Synthèse 50).

Le couple forme un pourvoi et par arrêt du 9 novembre 2022, la Cour de cassation casse l'arrêt de la cour d'appel de Paris, sans critiquer la première partie de son raisonnement mais en censurant clairement la seconde (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 9 nov. 2022, n° 21-11.304 : *JurisData* n° 2022-018467 ; *Dalloz actualité*, 23 nov. 2022, obs. X. Delpech ; *Resp. civ. et assur.* 2023, comm. 17, obs. L. Bloch).

## 2. La référence à la Convention de Montréal n'est pas pertinente

La Cour de cassation dit que c'est à tort que la cour d'appel a fait application des dispositions du Code de l'aviation civile et du Code des transports, qui renvoient à la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international faite à Montréal du 28 mai 1999 (D. n° 2004-578, 17 juin 2004 : JO 22 juin 2004, texte n° 20), alors que ces dispositions n'ont pas vocation à s'appliquer à la demande des requérants fondée sur le règlement (CE) n° 261/2004. La Cour de cassation précise qu'il incombait à la cour d'appel de faire application des dispositions de l'article 46 du Code de procédure civile. Rappelons que cette disposition indique que le demandeur peut, en matière contractuelle, saisir à son choix, outre la juridiction du lieu où demeure le défendeur, la juridiction du lieu de l'exécution de la prestation de service. Or, le contrat de transport aérien étant une prestation de service et le contrat conclu ici portant sur un vol au départ de Paris-Orly et à l'arrivée de Tunis, les deux villes pouvaient servir de lieu d'exécution. Ainsi, en application de l'article 46 du Code de procédure civile, le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine est bien susceptible d'être territorialement compétent pour connaître de l'action engagée contre la compagnie Tunis Air. Pour comprendre la logique ayant présidé à la solution, il est important de rappeler que l'action engagée par le couple de particuliers constitue une action en paiement engagée contre Tunis Air en sa qualité de transporteur aérien sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004. La demande est donc de nature indemnitaire. Or, la Cour de justice de l'Union européenne a déjà précisé que le 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 (CJUE, 9 juill. 2009, aff. C-204/08, *Rehder* : JCl. Europe Traitée, Synthèse 265 et 280. - CJUE, 19 nov. 2009, aff.

*jtes* C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*. - CJUE, 23 oct. 2012, aff. *jtes* C-581/10 et C-629/10, *Nelson*). Pour la Cour de cassation, il s'en déduit que les dispositions du Code des transports et du Code de l'aviation civile, qui renvoient à la Convention de Montréal, n'ont pas vocation à s'appliquer à une demande fondée sur le règlement n° 261/2004 (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017, n° 15-27.809 : *JurisData* n° 2017-002850 ; *Dalloz actualité*, 1<sup>er</sup> mars 2017, obs. X. Delpech ; JCP E 2017, 1266, note G. Poissonnier et P. Dupont ; *Contrats, conc. consom.* 2017, comm. 114, obs. S. Bernheim-Desvaux ; *RJDA* 2017, n° 384 ; *Gaz. Pal.* 4 avr. 2017, n° 292a8, p. 14, note Ch. Paulin ; *LPA* 4 mai 2017, n° 125m7, p. 11, note V. Legrand. - Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017, n° 16-11.509 : *JurisData* n° 2017-003027). Dans ces deux affaires datant de 2017 relatives à des demandes d'indemnisation pour des retards de vol sur les trajets Lyon-Bologne et New York-Lyon, les particuliers devaient en toute logique assigner Air France devant la justice de proximité de Villeurbanne, lieu du départ ou d'arrivée de l'avion (ou le cas échéant devant le juge de Bologne ou celui de New York). Là aussi, la Cour de cassation invitait les juges du fond à faire application des critères de compétence retenus par l'article 46 du Code de procédure civile (qui comprend la possibilité d'assigner dans la juridiction du lieu où demeure le défendeur), et d'écarter tant les critères retenus par le Code des transports et le Code de l'aviation civile que ceux prévus par le Code de la consommation (C. consom., art. R. 631-3).

## 3. La compétence du juge français en question

Ainsi donc, si le tribunal d'Ivry-sur-Seine est bien susceptible d'être territorialement compétent pour connaître des actions engagées contre des compagnies aériennes à l'origine de retards ou d'annulations de vol au départ de Paris-Orly (et même à l'arrivée, s'agissant de compagnies communautaires : PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 261/2004, 11 févr. 2004, préc., art. 3, § 1, b), il restera toujours à trancher la question de la compétence des juridictions françaises à l'égard des compagnies aériennes extracomunitaires en général, et à l'égard de Tunis Air en particulier. La cour d'appel de Paris devra donc statuer à nouveau sur ce point. Il revient au juge du fond de se prononcer sur la pertinence et la suffisance des éléments de fait relevés par les parties pour établir la domiciliation en France d'un transporteur aérien non communautaire. On rappellera à cet égard que dans une affaire ayant donné lieu à un troi-

sième arrêt rendu le 22 février 2017 par la première chambre civile de la Cour de cassation (Cass. 1<sup>re</sup> civ., 22 févr. 2017, n° 16-12.408 : *JurisData* n° 2017-002848), un couple domicilié à Grenoble avait acheté un billet pour un vol Genève-Montréal effectué par Air Canada et avait été confronté à un retard de 24 heures à l'arrivée. Le couple avait saisi la juridiction de proximité d'Annecy, lieu de leur domicile, dont la compétence territoriale était contestée par Air Canada au profit des tribunaux de Montréal, qui est le lieu de son siège au Canada. La cour d'appel de Chambéry, dans un arrêt du 17 décembre 2015, avait considéré que le règlement (CE) n° 261/2004 s'applique à Air Canada et que la compétence du tribunal d'Annecy pouvait être retenue (CA Chambéry, 2<sup>e</sup> ch., 17 déc. 2015, n° 15/01459). Au visa des articles 2 et 60 du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000 (Cons. UE, règl. (CE) n° 44/2001, 22 déc. 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dit Bruxelles I : JOUE n° L 12, 16 janv. 2001, p. 1), la Cour de cassation a considéré que les motifs retenus par les juges d'appel étaient insuffisants pour établir que le principal établissement de la compagnie Air Canada est situé en France (X. Delpech, *Dalloz actualité*, 1<sup>er</sup> mars 2017. - V. pour une motivation au contraire jugée suffisante de la domiciliation d'une compagnie aérienne à Paris : Cass. 1<sup>re</sup> civ., 19 oct. 2016, n° 15-25.864). Il convient de rappeler à cette occasion que la notion de domicile du transporteur est susceptible de différentes interprétations dans le contrat de transport aérien. Comme le souligne Olivier Cachard (*Le transport international aérien de passagers* : ADI-Poche, 2015, n° 130 s.), ni l'article 28 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signé à Varsovie le 12 octobre 1929, ni l'article 33, § 1, de la Convention de Montréal, n'ont défini le domicile du transporteur, le siège principal de son exploitation et l'établissement par le soin duquel le contrat a été conclu. Ce sera sans nul doute au juge du fond de faire preuve d'imagination pour donner sens à ces notions et trouver des solutions pratiques afin d'assurer une protection des passagers aériens lésés par des retards ou annulations de vol. Obliger les passagers lésés, au nom d'un détournement des règles de compétence procédurale, à se rendre à Tunis ou à Montréal pour obtenir une indemnisation devant un tribunal serait contraire à la fois à l'objectif de proximité de la justice et aux intérêts bien compris des consommateurs européens. On ne peut donc que se féliciter de cette décision empreinte de bon sens en même temps que de sécurité juridique pour le justiciable.