

# Responsabilité du transporteur aérien en cas de vol retardé : questions de compétence

le 1 mars 2017

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité  
EUROPÉEN ET INTERNATIONAL | Transport

La Cour de cassation détermine le tribunal compétent en cas d'action en indemnisation exercée contre une compagnie aérienne en cas de retard d'un vol, lorsque ce vol a été effectué sans hébergement. Elle apporte également des précisions sur les modalités de détermination de la localisation de l'établissement principal d'une compagnie aérienne.

- [Civ. 1<sup>re</sup>, 22 févr. 2017, FS-P+B+I, n° 15-27.809](#)
- [Civ. 1<sup>re</sup>, 22 févr. 2017, FS-P+B+I, n° 16-12.408](#)

Les questions de compétence juridictionnelle dans le contentieux du transport aérien sont toujours délicates à résoudre, en raison de la multiplicité des corps de règles susceptibles d'être invoquées. Cela s'explique par l'existence de règles spéciales au transport aérien – qu'il faut généralement combiner avec celles de droit commun – et par le fait que le litige en cause comporte souvent un élément d'extranéité. C'est précisément le cas dans les deux arrêts rendus par la première chambre civile et promis à la plus large diffusion.

**1.** Dans la première affaire (pourvoi n° 15-27.809), il est question d'un particulier ayant acheté un billet d'avion auprès de la compagnie Air France pour un vol Lyon-Bologne *via* Paris. Ce vol ayant subi à l'arrivée un retard de plus de quatre heures, il a, le 20 février 2014, saisi la juridiction de proximité de Vienne (Isère), lieu de son domicile lors de l'achat du billet, d'une demande d'indemnisation sur le fondement de l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens. Cet article ne contient aucune règle de compétence ; il pose le principe du droit à indemnisation en cas de retard et fixe les barèmes applicables en fonction de la distance du vol et de la durée du retard. La compagnie aérienne a soulevé l'incompétence territoriale de la juridiction saisie au profit de celle de Villeurbanne, qui constitue celle dans le ressort de laquelle se situait le lieu de départ de l'avion. La compétence de la juridiction du domicile du passager victime du retard est confirmée en appel, mais la Cour de cassation censure partiellement l'arrêt de la cour d'appel de Grenoble du 29 septembre 2015.

Air France se prévalait, dans son pourvoi, de l'article 2 du règlement (CE) n° 44/2001 du 22 décembre 2000, dit Bruxelles I (aujourd'hui remplacé par le règlement [UE] n° 1215/2012 du 12 décembre 2012, dit Bruxelles I *bis*), qui donne compétence, en matière civile et commerciale, aux juridictions de l'État membre du domicile du défendeur et qui renvoie, à titre de principe, pour la détermination de la juridiction territorialement compétente, aux règles de compétence interne de l'État membre considéré. Or, en droit français, en matière de contrat de transport, le code de l'aviation civile prévoit, en cas d'action en responsabilité exercée contre le transporteur aérien, des règles de compétence particulière. L'application combinée des articles R. 322-2 et R. 321-1 de code conduit à retenir, dans l'hypothèse d'une action en responsabilité contre le transporteur aérien de personnes, la compétence, au choix du demandeur, soit du « 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 celle du « tribunal du lieu de destination [du vol] ». En vertu de ces textes, le passager bénéficie bien d'une option de compétence, mais le tribunal du lieu de son domicile ne figure pas parmi les fors compétents qu'ils désignent. Ces règles de compétence sont identiques à celles prévues par l'article 33 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999. Or l'article L. 6421-3 du code des transports prévoit que la responsabilité du transporteur aérien de personnes est soumise, entre autres, à cette Convention. Par conséquent, quel que soit le fondement privilégié, le tribunal du domicile du demandeur serait incompétent. La Cour de cassation n'est pourtant pas de cet avis. Elle affirme, dans un attendu de principe, qu'« il résulte de

la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (arrêts du 9 juill. 2009, *Rehder*, C-204/08 ; du 19 nov. 2009, *Sturgeon*, C-402/07 et C-432/07 ; et du 23 oct. 2012, *Nelson*, C-581/10 et C-629/10) 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 ; qu'il s'en déduit que la cour d'appel a décidé, à bon droit, 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 ce règlement ».

Quelles sont, dès lors, les règles de compétence applicables en cas de demande fondée sur le règlement n° 261/2004 ? La cour d'appel de Grenoble a considéré, pour confirmer la compétence de la juridiction de proximité du domicile du passager, que les deux parties étant domiciliées en France, les règles de compétence françaises sont applicables, précisément, en l'occurrence, l'article L. 141-5, devenu R. 631-3, du code de la consommation. Selon cet article, « le consommateur peut saisir, soit l'une des juridictions territorialement compétentes en vertu du code de procédure civile, soit la juridiction du lieu où il demeurerait au moment de la conclusion du contrat ou de la survenance du fait dommageable ». À suivre cet article, la compétence de la juridiction de proximité de Vienne s'imposait. Mais telle n'est pas la position de la Cour de cassation, qui casse l'arrêt d'appel au visa de plusieurs articles du règlement Bruxelles I. Elle s'en explique – comme elle a désormais l'habitude de le faire – dans un attendu fortement motivé : « selon [l'article 2], et sous réserve d'autres dispositions du règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre ; [en application de l'article 16, § 1<sup>er</sup>], l'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée devant le tribunal du lieu où le consommateur est domicilié ; [cependant, en vertu de l'article 15, § 3], 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 ». Or, en l'occurrence, constate la Cour de cassation, le passager avait conclu un contrat de transport sans hébergement. En d'autres termes, elle avait acquis un « vol sec » et non pas un forfait touristique.

Quel est, alors, le tribunal compétent pour connaître de l'action en indemnisation du passager ? C'est à cette question que devra répondre la juridiction de renvoi. Il est peu douteux qu'il faille appliquer les règles de compétence de droit commun, en raison de leur vocation subsidiaire d'application, à savoir celles qui résultent de l'article 46 du code de procédure civile. Or, en matière contractuelle portant sur une prestation de service, selon cette disposition, le demandeur dispose d'une option de compétence : la juridiction territorialement compétente est, outre celle du lieu où demeure le défendeur, celle du lieu de l'exécution de la prestation. Il a donc le choix entre la juridiction de proximité de Lyon (dès lors qu'Air France possède un établissement à Lyon, lequel est assimilable, du point de vue des règles de compétence territoriale, au domicile) et celle de Villeurbanne, qui constitue la ville dans le ressort de laquelle se situait le lieu de départ de l'avion, qui est celui qui doit être considéré comme le lieu d'exécution de la prestation. Il ne saurait, en revanche, être question de retenir la compétence de la juridiction de proximité de Vienne.

**2.** Dans la seconde affaire (pourvoi n° 16-12.408), il est question d'un couple ayant acheté un billet d'avion auprès de la compagnie Air Canada pour un vol Genève-Montréal. Ayant, là encore, subi à l'arrivée un retard de vingt-quatre heures en raison de l'annulation du vol sur lequel ils étaient enregistrés, ils ont saisi la juridiction de proximité d'Annecy, lieu de leur domicile lors de l'achat du billet, d'une demande d'indemnisation également fondée sur l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004. Air Canada a soulevé l'incompétence territoriale de la juridiction saisie au profit des tribunaux de Montréal, lieu de son siège social. La cour d'appel de Chambéry rejette cette exception, considérant que ce règlement s'applique à Air Canada dès lors que cette compagnie est domiciliée en France car immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris pour un établissement principal situé à Paris auquel sont rattachés de nombreux salariés sous la responsabilité d'un directeur Air Canada France ayant pouvoir d'engager juridiquement la société.

L'arrêt d'appel est cassé pour défaut de base légale au regard des articles 2 et 60 du règlement Bruxelles I. La Cour de cassation estime que les motifs retenus par les magistrats chambériens sont impropres à établir que le principal établissement de la compagnie Air Canada est situé en France. C'est dire qu'elle procède à un contrôle de motivation. Selon l'article 2 du règlement précité, les

personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre. Quant à l'article 60 du même règlement, il énonce que les sociétés et les personnes morales sont domiciliées là où est situé leur siège statutaire, leur administration centrale, ou leur principal établissement. Le recours à la qualification de « principal établissement », lorsque celui-ci est localisé dans un État européen, est précieux. Cela va permettre à un ressortissant d'un tel État d'attirer devant la justice de son pays une société extra-européenne ayant un établissement dans son pays. Mais encore faut-il, pour le demandeur, établir de manière incontestable l'existence d'un établissement principal. Pour la Cour de cassation, il peut notamment se prévaloir des informations fournies par le site Infogreffe, lesquelles révéleront l'existence – et le lieu – d'immatriculation d'un établissement principal (v. Civ. 1<sup>re</sup>, 19 oct. 2016, n° 15-25.864, inédit). Ici, les éléments avancés et retenus par les juges d'appel étaient probablement trop factuels pour emporter la conviction de la Cour de cassation. Il n'empêche que la démarche probatoire de celui qui invoque l'existence d'un principal établissement pas toujours aisée, d'autant qu'il n'existe aucune définition légale de ce terme.

On se permettra, pour conclure, de rappeler la définition fiscale du principal établissement, laquelle pourrait servir de source d'inspiration pour les processualistes (BOI-IS-DECLA-10-10-40-20130318, 18 mars 2013, n° 30 ; une telle définition est indispensable en matière fiscale dans la mesure où, en application de l'article 218 A-1 du CGI, l'impôt sur les sociétés est, en principe, établi au lieu du principal établissement de la personne morale). Il s'agit, pour les sociétés ayant une activité commerciale, du lieu où sont effectuées les ventes ou les fabrications, ou du lieu où sont fournis les services (selon que la société accomplit une activité commerciale, industrielle ou de prestation de services), ou, en cas de pluralité d'établissements, de l'établissement qui réalise le chiffre d'affaires le plus important (activité commerciale), de celui où la valeur des objets fabriqués est la plus élevée (activité industrielle), ou du lieu où sont enregistrées les commandes ou la plus grande partie des commandes (activité de services). L'existence d'un établissement principal n'implique pas celle d'un ou plusieurs établissements secondaires. Autrement dit, un établissement principal peut tout à fait être un établissement unique.

- [Site de la Cour de cassation](#)

par Xavier Delpech