

Retard de vol en cas d'avion affrété : charge de l'indemnisation

le 6 septembre 2018

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité
EUROPÉEN ET INTERNATIONAL | Transport

La notion de « transporteur aérien effectif » au sens du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens doit être interprétée en ce sens qu'elle ne couvre pas le transporteur aérien qui donne en location, à un autre transporteur aérien, l'appareil et l'équipage mais n'assume pas la responsabilité opérationnelle des vols, c'est-à-dire le fréteur.

- [CJUE 4 juill. 2018, Wolfgang Wirth e.a. c. Thomson Airways Ltd, aff. C-532/17](#)

En application, des articles 5 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, les passagers ont droit à une indemnisation lorsque leur vol est annulé (ou, selon la jurisprudence, lorsqu'il subit un retard important, de plus de trois heures, qui est alors assimilable à une annulation, v. CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, D. 2010. 1461 [p.](#), note G. Poissonnier et P. Osseland [p.](#) ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack [p.](#) ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque [p.](#) ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [p.](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [p.](#)), sauf circonstances extraordinaires, ou en cas de refus d'embarquement des passagers contre leur volonté. Le montant de l'indemnisation est fonction de la distance de vol (par exemple 250 € pour les vols de 1 500 km au moins).

Dans l'affaire jugée, le vol a accusé un retard important, mais dont la durée exacte n'est pas précisée. Toujours est-il que les passagers victimes du retard ont demandé le paiement de l'indemnisation qu'ils estimaient leur être due conformément au règlement n° 261/2004. Se posait ici la question de la charge de l'indemnisation. La réponse n'allait pas de soi car l'aéronef utilisé avait fait l'objet d'un affrètement. Le terme utilisé est ici celui de « contrat de location d'un avion avec équipage », ou « *wet lease* » selon la terminologie anglo-saxonne, mais c'est bien d'affrètement qu'il s'agit. Au sens de l'article L. 6400-2 du code des transports, l'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur (une compagnie aérienne) met à la disposition d'un affréteur (un autre transporteur aérien, une agence de voyages, un organisateur de voyages, etc.) un aéronef avec équipage. Ce type d'opération est courant dans le transport aérien. L'affréteur est ici une compagnie aérienne. En cas d'annulation ou de retard important, l'indemnisation incombe-t-elle au fréteur ou à l'affréteur ? C'est à cette question de principe que répond la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), saisie par voie préjudicielle par une juridiction allemande.

Les faits sont les suivants. Plusieurs passagers ont réservé auprès de la compagnie aérienne TUIfly un vol allant de Hambourg (Allemagne) à Cancún (Mexique). Pour la réalisation de ce vol, TUIfly - l'affréteur - s'est servie d'un avion avec équipage qu'elle a loué auprès d'une autre compagnie aérienne, Thomson Airways - le fréteur. La confirmation de réservation indiquait à cet égard que les réservations étaient émises par TUIfly, mais que le vol était « effectué » par Thomson Airways. Le vol ayant accusé un retard important, les passagers mécontents ont demandé à Thomson Airways le paiement de l'indemnisation qu'ils estimaient leur être due conformément au règlement 261/2004. Thomson Airways a refusé de verser cette indemnité au motif qu'elle n'était pas le transporteur aérien effectif au sens de ce règlement. TUIfly ayant assumé la responsabilité opérationnelle pour la réalisation du vol, l'action en indemnisation doit, selon Thomson Airways, être dirigée uniquement contre cette compagnie aérienne. Thomson Airways se fonde sur le considérant 7 du règlement 261/2004, rédigé en ces termes : « Afin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (*dry lease*) ou avec équipage (*wet lease*), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime ». Le tribunal régional

de Hambourg, devant lequel a été poursuivi Thomson Airways par les passagers mécontents, a alors saisi la Cour de justice de l'Union européenne par voie préjudicielle, afin que celle-ci précise la notion de « transporteur aérien effectif ». Il s'agit, rappelons-le, d'un terme qui n'est pas spécifique au monde de l'aérien et que l'on retrouve également en matière de transport maritime (v. not. A. Kozubovskaya-Pellé, *De la qualité de transporteur maritime de marchandises. Notion et identification*, PUAM, 2011). Précisément, le tribunal allemand demande aux juges de Luxembourg si cette notion couvre le cas d'un transporteur aérien qui donne en location, à un autre transporteur aérien, l'appareil et l'équipage dans le cadre d'un contrat de location d'un avion avec équipage (« wet lease »), mais n'assume pas la responsabilité opérationnelle des vols, y compris lorsque la confirmation de réservation d'une place sur un vol délivrée aux passagers mentionne que ce vol est assuré par ce premier transporteur.

La Cour de justice relève qu'aux termes de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, la notion de « transporteur aérien effectif » doit être comprise comme désignant le « transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ». Cette définition pose donc deux conditions cumulatives, tenant, d'une part, à la réalisation du vol en cause et, d'autre part, à l'existence d'un contrat conclu avec un passager (pt. 18). Puis la CJUE examine si ces deux conditions sont remplies.

D'abord, la première, celle liée à la réalisation d'un vol. Cette notion doit être comprise, selon sa jurisprudence, comme « une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire » (v. not. CJCE 10 juill. 2008, *Emirates Airlines*, aff. C-173/07, pt 40). Il en découle, ajoute la Cour, « que doit être considéré comme étant le transporteur aérien effectif le transporteur qui, dans le cadre de son activité de transport de passagers, prend la décision de réaliser un vol précis, y compris d'en fixer l'itinéraire et, ce faisant, de créer, à l'intention des intéressés, une offre de transport aérien. L'adoption d'une telle décision implique en effet que ce transporteur assume la responsabilité de la réalisation dudit vol, y compris, notamment, de ses éventuels annulation ou retard important à son arrivée » (pt. 20). En l'occurrence, le fréteur, Thomson Airways s'est borné « à donner en location l'appareil et l'équipage ayant exécuté le vol en cause au principal, mais que la fixation de l'itinéraire et la réalisation de ce vol ont été décidées par TUIfly », l'affréteur. C'est donc lui qui doit être considéré comme le transporteur aérien effectif, sans qu'il soit besoin d'examiner la seconde condition cumulative tenant à l'existence d'un contrat (pt. 22).

On relèvera simplement, s'agissant de cette seconde condition, qu'elle évoque la notion de « transporteur contractuel » prévue par l'article 39 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999, qui s'oppose à celle de « transporteur de fait » (pour mémoire, cette distinction a été introduite par la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961, Convention complémentaire à la Convention de Varsovie de 1929).

Cette solution, poursuit la Cour de justice, est corroborée par l'objectif d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, énoncé au considérant 1 du règlement n° 261/2004. Elle permet de garantir que les passagers transportés seront indemnisés ou pris en charge sans avoir à tenir compte des arrangements pris par le transporteur aérien ayant décidé de réaliser le vol en cause avec un autre transporteur en vue d'assurer concrètement celui-ci. En résumé, le transporteur avec lequel les passagers ont contracté doit faire son affaire personnelle de son choix de faire appel aux services d'un autre transporteur. Ce ne doit pas être un moyen, pour lui, d'échapper à ses obligations. La solution se justifie donc à la fois du point de vue juridique que du point de vue de la morale.

- [Site de la Cour de justice de l'Union européenne](#)

par Xavier Delpech