

Valérie Augros ~ Avocat

Valérie Augros ~ Avocat

TRANSPORT AERIEN**TOUR D'HORIZON DES DECISIONS RECENTES SUR L'APPLICATION DU REGLEMENT CE N°261/2004 RELATIF AUX DROITS DES PASSAGERS AERIENS**

**CALCUL DU REMBOURSEMENT DU AU
PASSAGER EN CAS DE
DECLASSEMENT**

CJUE, C-255/15, 22 JUIN 2016,
STEEF MENNENS C. EMIRATES DIREKTION
FÜR DEUTSCHLAND

Dans cette affaire, un passager avait acheté des billets lui permettant de voler sur des vols aller/retour opérés par Emirates de Düsseldorf à Tokyo via Dubaï et Singapour. Or, le passager a été déclassé de la première classe vers la classe affaire entre Düsseldorf et Dubaï.

Il a demandé à la compagnie le remboursement de son billet à hauteur de 75% du prix total du billet, taxes et redevances comprises.

Saisie sur renvoi préjudicielle, la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a d'abord précisé que c'est uniquement le vol sur lequel le passager a été déclassé qui doit servir d'assiette au remboursement prévu par l'article 10 paragraphe 2 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.

Si toutefois le prix du billet ne distingue pas le prix du vol concerné, il faut se référer à la partie du prix du billet correspondant au quotient de la distance de vol concerné et de la distance totale du transport. Ainsi, lorsque le déclassé ne concerne qu'un segment du transport, le passager n'aura droit au remboursement que pour la distance sur laquelle le déclassé lui a causé un désagrément.

Ensuite, le prix du billet à prendre en considération pour fixer le montant de remboursement dû au passager correspond au montant du vol seulement. Les taxes et redevances sont donc exclues du calcul à moins que leur exigibilité ou leur montant ne dépendent également de la classe du billet acheté.

**UN VOL N'EST PAS CONSIDERE
COMME ANNULE DU FAIT D'UNE
ESCALE NON PROGRAMMEE**

CJUE, C-32/16, 5 OCTOBRE 2016,
UTE WUNDERLICH C. BULGARIAN AIR
CHARTER LIMITED

Une escale non-programmée constitue-t-elle un changement d'itinéraire assimilable à une annulation de vol au sens du règlement européen n°261/2004 ? Telle était la question préjudicielle posée à la CJUE.

Un passager avait réservé un vol au départ de Bourgas en Bulgarie et à destination Dresde en Allemagne sur la compagnie Bulgarian Air Charter. Or, l'appareil a finalement procédé à une escale qui n'était pas programmée à Prague puis a atterri avec 2 heures et 20 minutes de retard à Dresde.

Compte tenu de ce retard (de moins de trois heures) le passager ne pouvait valablement réclamer l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement européen n°261/2004 tel qu'interprété par la CJUE dans sa jurisprudence Sturgeon.

Il pensait alors pouvoir solliciter cette indemnisation pour annulation en considérant que l'escale non-programmée effectuée au cours du vol constituait un changement de l'itinéraire initial et partant une annulation.

La CJUE estima qu'un vol donnant lieu à une escale non programmée ne peut être considéré comme annulé au sens du règlement européen n°261/2004.

La Cour se réfère tout d'abord à sa jurisprudence Sousa Rodriguez dans laquelle elle avait considéré qu'il y avait annulation lorsque la programmation du vol initial était abandonnée. Elle rappelle alors que cette programmation est fixée à l'avance par le transporteur aérien. L'itinéraire ainsi programmé constitue un élément essentiel du vol.

Néanmoins, la Cour relève que dans le cas d'espèce les lieux de départ et d'arrivée étaient conformes à ceux initialement programmés. L'escale non programmée n'a en réalité pas entraîné la déprogrammation du vol au sens de l'article 2 sous 1) du règlement européen.

Elle souligne ensuite que considérer un tel vol comme un vol annulé et imposer alors au transporteur de verser au passager une indemnité forfaitaire *ne serait conforme ni à la finalité de ce règlement ni au principe d'égalité de traitement.*

En effet, le règlement a pour finalité de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens lorsqu'ils subissent des difficultés et des désagréments sérieux. La Cour estime qu'une escale non programmée n'entraîne pas en soi des difficultés ou des désagréments assimilables à ceux subis en cas de retard, de refus d'embarquement ou d'annulation.

Par ailleurs, considérer l'ajout d'une escale non programmée entraînant un retard de moins de trois

heures comme une annulation reviendrait à reconnaître aux passagers concernés un droit à indemnisation et donc à les traiter différemment de ceux ayant subi un retard de moins de trois heures pour un autre motif. Pour la Cour, il faut éviter de traiter différemment des situations comparables.

Il s'ensuit qu'un changement d'itinéraire en raison d'une escale non programmée ne saurait être assimilé à une annulation de vol dès lors que les points de départ et d'arrivée ne sont pas affectés. La compagnie aérienne n'a pas, dans une telle hypothèse, à verser une quelconque indemnité au titre du règlement – à moins bien entendu qu'il n'y ait un retard de plus de trois heures non expliqué par une circonstance extraordinaire.



PLAINTÉ INDIVIDUELLE DES PASSAGERS

CJUE, AFFAIRES C-145/15 ET 146/15, 16
MARS 2016, K. RUIJSSENAARS, A. JANSEN
ET J.H. DEES-ERF C. STAATSSECRETARIS
VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Se posait ici la question de l'étendue des pouvoirs de sanction de l'autorité nationale chargée d'appliquer le Règlement CE n°261/2004 lorsqu'elle est saisie à la suite d'une plainte individuelle de passagers aériens.

La CJUE a décidé que l'autorité nationale (en France la DGAC par exemple) ne dispose pas du pouvoir d'imposer des mesures coercitives visant à contraindre le transporteur aérien à verser l'indemnité forfaitaire en cas de plaintes individuelles. Mais les Etats membres restent quant à eux libres de prévoir des dispositions le permettant.

CHARGE DE LA PREUVE DE L'ÉVÉNEMENT

CASS. CIV. 1ÈRE, 14 JANVIER 2016, X /
VUELING AIRLINES

Un passager qui avait acheté un billet aller/retour Paris Barcelone demandait une indemnisation pour l'annulation de son vol retour.

Le Juge de Proximité avait rejeté sa demande au motif qu'il ne démontrait pas que le vol en question avait été annulé.

La Cour de Cassation a cassé cette décision au visa de l'article 1315 du code civil. Il appartenait à la compagnie aérienne de justifier qu'elle avait exécuté son obligation de transport. La charge de la preuve incombe donc au transporteur aérien.

LA JURISPRUDENCE EUROPEENNE EN CAS DE RETARD DE VOL EST APPLICABLE EN FRANCE

CASS. CIV. 1ÈRE 15 JUIN 2016 N°15-16356,
15-16357, 15-16358, 15-16359

Dans quatre espèces, la Cour de Cassation rappelle avec fermeté la solution jurisprudentielle européenne issue de l'affaire Sturgeon selon laquelle les passagers doivent être indemnisés lorsqu'ils atteignent leur destination finale avec un retard de plus de trois heures à l'arrivée.

La haute juridiction confirme de manière lapidaire et sans surprise que cette jurisprudence s'impose aux juges nationaux. Elle avait en effet déjà adopté cette interprétation dans une précédente affaire (Cass. Civ. 1ère 15 janvier 2015 n°13-25351).

EN BREF :

Aérien

La Commission européenne a publié des orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n°261/2004 sur les droits des passagers aériens.

Commission Eur. Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n°261/2004 C(2016) 3502 final

Aéroport

Création d'une nouvelle Autorité de Supervision Indépendante chargée d'homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires en application de la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009.

Décret n°2016-825 du 23 juin 2016

Coavionnage

Adoption par la DGAC d'une consigne opérationnelle relative aux opérations de coavionnage organisés au travers d'une plateforme Internet ou tout autre moyen de publicité et prise en application de l'article 14 du règlement (CE) n°216/2008.

Décision du 22 août 2016
