



Les droits des passagers aériens en danger

Actualité législative publié le **04/03/2020**, vu **2524 fois**, Auteur : [Droit aérien et indemnisation](#)

Le règlement européen n°261/2004, qui permet aux passagers aériens d'obtenir une indemnisation pécuniaire en cas de vol perturbé, est menacé d'être fortement altéré au profit des compagnies aériennes.

Le Conseil de l'Union Européenne (UE), sous la présidence de la Croatie, a proposé de modifier le règlement européen n°261/2004 donnant aux compagnies aériennes des obligations de prise en charge et d'indemnisation des passagers en cas de vol retardé, annulé, ou de surbooking.

Les modifications demandées sont très clairement en faveur des compagnies aériennes. Si elles sont adoptées, les droits des passagers reculeraient de manière considérable puisque la grande majorité des vols perturbés actuellement "indemnisables" ne le serait plus.

Les modifications proposées visent à contrer une grande partie des décisions prises par la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) durant les seize dernières années, celles-ci étant majoritairement favorables aux passagers.

Une modification substantielle du règlement en vue de contrer les avancées jurisprudentielles du droit aérien

Le projet de modification du règlement 261/2004, dans sa version actuelle, revient en de nombreux points sur la jurisprudence qui en a résulté les seize dernières années.

Le temps de retard pour exiger une indemnisation passerait de 3 heures actuellement à 5 heures, 9 heures ou 12 heures selon la distance de leur vol ; et ce afin de faire perdre son efficacité au célèbre arrêt "[Sturgeon](#) rendu le 23 octobre 2012 par la CJUE ;

Les problèmes techniques, souvent à la source des perturbations, ne permettraient plus aux passagers d'être indemnisés s'ils sont de nature à menacer la sécurité du vol. C'est une limite explicite à la portée de l'arrêt "[Wallentin-Hermann contre Alitalia](#) rendu le 22 décembre 2008 par la CJUE. Ce type de problème technique, pour être qualifié, doit remplir certaines conditions, mais il est probable que la jurisprudence serait fournie et variée sur la question de l'identification des problèmes faisant peser un risque sur la sécurité du vol ;

Les vols à escale avec un départ en Europe et un tronçon perturbé hors-Europe ne seront plus indemnisés. Par exemple, un trajet Paris-Dallas via New-York dont le vol New-York vers Dallas est annulé. C'était pourtant une avancée majeure pour les passagers, grâce aux arrêts "[Wegener contre Royal Air Maroc](#)" et "[CS e.a. contre ?eské Aerolinie](#)" du 31 mai 2018 et 11 juillet 2019 respectivement, dans lesquels la CJUE étendait le champ d'application du règlement européen à des vols non-européens et opérés par des compagnies non-européennes.

La proposition de modification intègre également une liste exhaustive de circonstances extraordinaires exonérant la compagnie aérienne de son obligation d'indemniser le passager. On retrouve dans cette liste : les conditions météorologiques difficiles, les restrictions au trafic

aérien par les contrôleurs, ou encore les collisions aviaires (les "*bird strikes*"). Sont également intégrés à cette liste les problèmes médicaux survenant peu avant ou pendant le vol, qu'ils touchent tant les passagers que l'équipage. Pourtant, dans un arrêt [n°113 du 5 février 2020 \(19-12.294\)](#), la Cour de Cassation a récemment jugé que "la maladie ou une indisponibilité soudaine pour des raisons médicales n'est pas un événement inhabituel et ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire" dans le cas où le pilote avait fait l'objet de soins 2 jours avant le vol.

En sus, la refonte du règlement n°261/2004 priverait purement et simplement du droit à une indemnisation les passagers ayant réservé :

- Tout vol au départ ou à l'arrivée d'un "petit aéroport" (fréquenté par moins d'un million de passagers par an). Des aéroports comme Toulon, Clermont-Ferrand, Perpignan, Calvi, Pau ou Figari seraient par exemple concernés ;
- Tout vol au départ ou à l'arrivée d'une région ultrapériphérique de l'UE (dont la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ;
- Tout vol au départ ou à l'arrivée d'un aéroport qui accueille des vols subventionnés par une personne publique, au titre d'un service public de transport aérien prévu par le [règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008](#) (qui établit des règles communes pour l'exploitation de services aériens) ;

Le règlement vise donc clairement une réduction des cas d'éligibilité à une indemnisation.

Ces modifications ont-elles des chances d'être adoptées ?

À l'heure actuelle, ces modifications n'ont pas encore été adoptées, et ne le seront pas avant une période de débats et de probables modifications de la proposition. La présidence de l'Union Européenne devrait présenter ce projet à la Commission, afin qu'elle s'en empare et le soumette à la lecture et au vote du Parlement et du Conseil de l'Union Européenne, selon la procédure législative ordinaire présentée à l'article 289 sur Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne et détaillée à son article 294.

Rappelons que ce projet, s'il est accepté par la Commission et soulevé devant les autres organes de l'Union, sera lu et renvoyé au maximum 2 fois par le Parlement et le Conseil, qui doivent s'accorder sur la version du règlement à adopter et pourront proposer des amendements. Le Parlement se prononce à la majorité simple pour approuver le projet ou proposer des amendements. Le Conseil quant à lui se prononce à la majorité qualifiée, ce qui signifie, selon l'article 16(4) du Traité sur l'Union Européenne, réunir 55 % des membres du Conseil et représentant des États membres réunissant au moins 65 % de la population de l'Union. En cas d'échec, le Comité de Conciliation aura la responsabilité d'élaborer une nouvelle version du projet. Celle-ci sera soumise à l'approbation du Parlement et du Conseil lors d'une troisième lecture. En cas de nouvel échec, le projet sera abandonné.

Il est difficile de se prononcer sur les chances pour cette refonte d'être adoptée ou sur l'échéance de cette approbation. À titre indicatif, une première proposition de révision du règlement a été effectuée en 2013, mais n'a jamais aboutie du fait d'un désaccord entre le Royaume-Uni et l'Espagne sur le statut de Gibraltar. Le départ de nos voisins Britanniques risquerait-il de faciliter l'adoption de cette refonte défavorable aux passagers ?

Quoi qu'il en soit, les passagers aériens peuvent donc pour le moment toujours bénéficier du droit d'être indemnisé pour le préjudice subi du fait de la perturbation de leur vol. Le

[règlement européen](#) n'est pour l'instant pas altéré, et il faut se féliciter qu'il reste la plus importante protection des passagers aériens qui soit.

Guilhem Della Malva, Juriste expert en droit aérien chez [RetardVol.fr](#)