



CORONAVIRUS: TOURISME ET TRANSPORT DE PASSAGERS

Le coronavirus (Covid-19), qualifié le 11 mars de pandémie par l'OMS, a déjà affecté plus d'une centaine de milliers de personnes dans le monde et causé plusieurs milliers de décès (notamment en Chine). L'Europe (et notamment l'Italie et la France) est depuis quelques jours le nouveau foyer de la contagion.

Des mesures d'ampleur sont prises quotidiennement par les gouvernements. Les économies nationales s'en ressentent durement. Parmi les secteurs les plus touchés figurent le tourisme et le transport de voyageurs. Les conséquences financières seront importantes. Cette situation sans précédent au cours du siècle pose la question de la qualification éventuelle de force majeure.

Le virus touche fortement le transport de passagers et le secteur du tourisme sur de nombreux aspects : annulations, fermeture des frontières, risque de contamination au sein des entreprises et des moyens de transports... Le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères a invité, le 2 mars dernier les citoyens français à différer dans la mesure du possible les déplacements à l'étranger. De la même manière, de nombreux Etats ont limité la délivrance de visas, voire interdit l'entrée aux ressortissants de certains pays (*notamment italiens, chinois, français, autrichiens, suisses, allemands ou espagnols*). A titre d'exemple, l'Inde a décidé d'interdire l'entrée de ses ports à tous les navires de croisière étrangers pour réduire le risque de propagation. A travers le monde, de nombreux espaces aériens sont restreints (l'accès aux Etats-Unis est ainsi suspendu pour les ressortissants de l'Union européenne pour une durée d'un mois) entraînant des incidences financières sans précédents pour les opérateurs du secteur.

L'IATA (International Air Transport Association) estime ainsi que les pertes pour les compagnies aériennes pourraient s'élever à 113 milliards d'euros ; là où le tourisme déplorerait un manque à gagner de 22 milliards d'euros, d'après une étude menée par WTTC, le Conseil mondial des voyages et du tourisme.

Si cette épidémie semble inédite par son ampleur, l'est-elle au point de constituer un cas de force majeure ?

Aux termes de l'article 1218 du Code Civil : *"Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur."* Le 28 février, le Ministre de l'Economie a déclaré (en référence aux marchés publics) que le Covid-19 sera considéré *"comme un cas de force majeure pour les entreprises"*.

Concernant les récentes épidémies (*Ebola, H1N1, Dengue, Chikungunya*) la jurisprudence a considéré que

la force majeure ne peut être caractérisée lorsque l'épidémie préexiste au contrat, lorsque celle-ci est connue, endémique et non létale ou encore lorsque le lien de causalité entre l'épidémie et l'inexécution contractuelle n'est pas démontré. La force majeure n'a pas été retenue s'agissant du Chikungunya au motif que ce virus pouvait être soulagé par des antalgiques¹. De même, la Cour d'appel de Besançon a jugé que l'épidémie de grippe H1N1, ayant été largement annoncée et prévue, ne constituait pas un cas de force majeure. Pour la Cour d'appel de Paris le caractère avéré de l'épidémie d'Ebola qui a frappé l'Afrique de l'Ouest à partir du mois de décembre 2013, même à la considérer comme un cas de force majeure, ne suffit pas à dispenser ipso facto une partie de l'exécution de ses obligations, celle-ci devant toujours établir avoir, de manière irrésistible, été empêchée de remplir ses obligations.

La situation actuelle semble cependant difficilement comparable, ne serait-ce parce que le coronavirus n'est plus circonscrit mais touche l'ensemble des continents et 110 pays et territoires dont les 27 Etats de l'UE. Le terme pandémie, qui n'aurait cependant pas de définition scientifique, signifierait ainsi que la propagation du virus est devenue mondiale. En tout état de cause, les critères d'appréciation ne sont pas les mêmes selon l'activité ou la zone géographique concernées. De plus, les textes applicables en transport de passagers et tourisme font rarement référence à la force majeure, mais plus exactement à des circonstances extraordinaires, imprévisibles ou encore inévitables.

Circonstances extraordinaires :

Les transporteurs aériens font face à une situation sans précédent. Parmi eux les compagnies aériennes européennes sont confrontées à la baisse de fréquentation des aéroports, à la chute des réservations et aux mesures de restriction gouvernementales (espaces aériens, entrée et sortie des territoires). Se pose donc la question des annulations de voyages.

En application 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, les transporteurs aériens effectifs effectuant un vol au départ de l'Union Européenne et à destination d'un aéroport de l'UE (quand il s'agit d'un transporteur dit "communautaire" au sens de la réglementation) doivent, conformément au Règlement, offrir le choix entre un remboursement ou un réacheminement. La seconde option pourrait s'avérer aléatoire au regard de l'absence de prévision établie sur le terme envisagé de la pandémie.

Conformément à la réglementation, les transporteurs aériens sont tenus d'assurer une prise en charge effective des passagers affectés par une annulation de vol, ce qui pourrait selon les situations (et l'absence d'horizon clair) créer des sujétions non négligeables pour les compagnies aériennes.

Le débat se fera dans les mois et les années à venir autour du contentieux des annulations (les cas de retards sont moins concernés dans le contexte actuel). Le transporteur aérien ne sera pas tenu d'indemniser les passagers (selon les modalités forfaitaires prévues par le Règlement (CE) n° 261/2004, soit 250 €, 400 € ou 600 € selon la distance) si les passagers sont informés de l'annulation du vol au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue. Il est également exonéré dans le cas où il prouve que l'annulation est imputable à des circonstances extraordinaires. De prime abord, la situation liée à la pandémie pourrait être de nature à recevoir la qualification de circonstances extraordinaires en particulier concernant les zones interdites d'accès par les autorités. Il en va ainsi par exemple actuellement de l'Italie (le site du Ministère des affaires étrangères indique ainsi qu'*"il est conseillé d'éviter les voyages vers l'Italie"* suite aux décisions de quarantaine prises par le gouvernement italien).

Il en ira ainsi également (dans des conditions proches – toutes proportions gardées – du contexte de l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull en 2010²) des cas où

¹ Cour d'Appel de Basse-Terre, 17 décembre 2018, n° 17/00739

² CJUE, Denise McDonagh c. Ryanair Ltd, 31 janvier 2013, C-12/11.

l'épidémie contraint les opérateurs et les autorités à fermer ou suspendre des liaisons. A ce jour, seuls quelques organismes (NEB), dont la CAA britannique, chargés de l'application du règlement se sont prononcés (en faveur de la qualification de circonstance extraordinaire) mais en France la DGAC n'a pas encore pris position publiquement.

Il apparaît toutefois clairement que la situation et les décisions gouvernementales prises en matière de transport aérien pour la prévention et la gestion de la crise actuelle échappent au contrôle des transporteurs et ne pourraient pas être évitées même si des mesures raisonnables (et d'ailleurs lesquelles ?) sont prises.

Le même raisonnement pourrait être appliqué dans le cas du Règlement (UE) n° 1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure. En matière d'annulation, ce texte prévoit des dispositions similaires à la réglementation aérienne. Le Règlement n° 1177/2010 dispose ainsi que le transporteur est "exempté" de verser une indemnisation (si l'article 19 du Règlement ne fait référence qu'aux cas de retard, l'article 20 traite bien des cas de retards et d'annulations) *"si des circonstances extraordinaires empêchant l'exécution du service de transport de passagers, qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises"*.

La jurisprudence est rare en ce domaine mais parmi la liste (non-exhaustive) des circonstances extraordinaires figurant aux termes du considérant (17) du Règlement, on peut retenir le cas des *"décisions prises par les organismes de gestion du trafic ou par les autorités portuaires ou encore les décisions arrêtées par les autorités compétentes en matière d'ordre public"* qui pourraient englober les interdictions / restrictions d'accès portuaires et de débarquement prises par les différents Etats.

Circonstances imprévisibles et inévitables : Le Code du tourisme contient également des règles spéciales en matière d'annulation de voyage ou de séjour. Ces conditions d'annulation avant le départ diffèrent

sensiblement selon qu'elle émane du voyageur ou de l'organisateur ou détaillant. Si le voyageur peut annuler sans frais lorsque des circonstances exceptionnelles et inévitables, survenant au lieu de destination ou à proximité immédiate de celui-ci, ont des conséquences importantes sur l'exécution du contrat ou sur le transport des passagers vers le lieu de destination (art. L. 211-14 précité), l'organisateur ou le détaillant devront justifier qu'ils ont été empêchés d'exécuter le contrat en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables. Dans les deux cas, l'organisateur ou le détaillant ne peut être tenu de dommages-intérêts, mais doit rembourser intégralement le voyageur des paiements effectués dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les 14 jours au plus tard après l'annulation du contrat (art. R.211-10). L'interdiction d'entrée dans le pays de destination, la fermeture des lieux de séjour en raison de mesures de confinement, la suspension du trafic aérien pourront probablement justifier une annulation sans frais de la part de l'une ou l'autre des parties. Ajoutons que si, avant le départ, l'épidémie rend impossible la fourniture d'un des éléments essentiels du voyage, l'organisateur ou le détaillant doit le plus rapidement possible en avvertir le voyageur et informer ce dernier de la faculté dont il dispose soit de résoudre sans frais le contrat, soit d'accepter la modification proposée par l'organisateur ou le détaillant (art. L. 211-13). La difficulté portera ainsi sur la définition des éléments essentiels impactés par l'épidémie. Une croisière sans escale, le séjour confiné dans un club seront-ils considérés comme dépourvus de l'un de leurs éléments essentiels ?

Le voyageur pourra-t-il enfin reprocher au professionnel du tourisme une contamination au cours du séjour ? Pour ce faire, il lui appartiendra en premier lieu de démontrer que la contamination résulte d'un manquement de l'organisateur à ses obligations contractuelles. Or, il lui sera sans doute difficile de rapporter une telle preuve, la source de la contamination étant dans la plupart des cas inconnue. De plus, le professionnel pourra sans doute invoquer des circonstances exceptionnelles et inévitables, à moins qu'il n'ait pas

suivi les mesures de précautions imposées notamment par les autorités. Le professionnel pourra également invoquer le fait de l'acheteur imprudent (qui n'aurait par exemple pas respecté les mesures de précaution) ou encore le fait d'un tiers étranger à la fourniture des services de voyage compris dans le contrat, fait du tiers qui n'a plus, depuis le 24 mai 2019 (Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019), à revêtir un caractère imprévisible ou inévitable. Or, les autres voyageurs participants au même séjour seront considérés comme des tiers à l'égard du demandeur et leur comportement s'il est à l'origine de la contamination, pourrait à notre sens être invoqué par le professionnel pour s'exonérer de sa responsabilité.

La responsabilité de l'organisateur de croisière en cas de contamination à bord sera, en principe, régie par le Règlement (CE) n°392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et par la Convention d'Athènes qui s'appliquent aux organisateurs de croisières en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager (de manière exclusive, en vertu de l'article 14 de ladite Convention). Aux termes de l'article 3 de la Convention précitée, ces événements, s'ils ne sont pas causés par un événement maritime, n'engagent la responsabilité du transporteur que si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Enfin, héritage de l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull précitée, l'agence ou l'organisateur restent, après le départ, tenus de certaines obligations et doivent lorsque le retour est empêché en raison de circonstances exceptionnelles et inévitables, supporter les coûts de l'hébergement nécessaire, pour une durée maximale de trois nuitées (art. L211-16 VII), et en tout état de cause apporter assistance à leurs clients en difficulté. Le coronavirus constitue sans doute une circonstance exceptionnelle ou imprévisible. Le caractère inévitable ou irrésistible sera apprécié au cas par cas et c'est essentiellement en matière d'annulation que les situations sont les plus compliquées à résoudre, tant

la situation est évolutive et difficile à prévoir pour les professionnels. Rappelons enfin que les dispositions précitées ne sont pas applicables à la vente de "vols secs" ou d'autres titres de transport sur ligne régulière qui n'entrent pas dans le cadre d'un forfait touristique (Art. L211-7 et L211-17-3), le vendeur restant néanmoins tenu d'une obligation d'information.

Et l'imprévision ? La théorie de l'imprévision ("hardship") se distingue de la force majeure, en ce qu'elle n'empêche pas l'exécution du contrat, mais la rend excessivement onéreuse. L'article 1195 du Code civil (cette situation est également définie par l'article 6.2.2 des principes Unidroit) prévoit que si un changement de circonstances imprévisible lors de la conclusion du contrat (ce qui exclut donc a priori les contrats conclus postérieurement à la pandémie) rend l'exécution excessivement onéreuse pour une partie qui n'avait pas accepté d'en assumer le risque, celle-ci peut demander une renégociation du contrat.

En pratique, les cas d'imprévision sont strictement encadrés par des clauses contractuelles spécifiques. Il est recommandé aux opérateurs éventuellement concernés d'en prendre attentivement connaissance avant d'en envisager la mise en œuvre. En tout état de cause, en matière d'imprévision / hardship et a fortiori dans les situations qui naissent du contexte actuel, les juges ou arbitres seront attentifs à la preuve du bouleversement avéré des relations entre les cocontractants (la jurisprudence examine généralement l'existence d'une situation qui altère fondamentalement l'équilibre des prestations, Com. 17 février 2015, 12-29.550 13-18.956 13-20.230).

Selon l'OMS, il est impossible d'anticiper le terme de la pandémie qui connaît actuellement une accélération vertigineuse. Dans ces conditions, le secteur du tourisme est déjà considérablement affecté par la crise économique. Dans des messages adressés au gouvernement, les instances représentatives des professionnels du tourisme (Confédération des Acteurs du Tourisme, EdV, le Seto et Unosel) ont fait part de leur très vive inquiétude pour le secteur et réclament des mesures fortes.

Dans des messages adressés au gouvernement, les instances représentatives des professionnels du tourisme (Confédération des Acteurs du Tourisme, EdV, le Seto et Unosel) ont fait part de leur très vive inquiétude pour le secteur et réclament des mesures fortes.

Incontestablement, les mesures de confinement total à travers le monde (et notamment en France) auront également des conséquences désastreuses pour le secteur. Trois alliances aériennes, rassemblant plus de 60 compagnies aériennes ont ainsi demandé le 16 mars un soutien extraordinaire aux gouvernements et instances concernés.

Reste à voir si le dispositif, notamment financier, de soutien à l'économie annoncé par l'exécutif français les 12-13 mars dans la foulée de l'allocution du Président Emmanuel Macron sera une réponse suffisamment pérenne pour l'économie du tourisme et des transports.

For further information, please contact:



STÉPHANIE SCHWEITZER

Partner, Paris

T +33 1 44 94 40 50

E stephanie.schweitzer@hfw.com



JEAN-BAPTISTE CHARLES

Senior Associate, Paris

T +33 1 44 94 40 50

E jean-baptiste.charles@hfw.com

HFW compte plus de 600 avocats en Australie, en Asie, au Moyen-Orient, en Europe et sur le continent américain. Pour plus d'informations sur notre pratique à Paris, nous vous invitons à consulter notre site www.hfw.com/aerospace

hfw.com

© 2020 Holman Fenwick Willan France LLP. Tous droits réservés. Ref: 001939

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. Nous veillons à envoyer les informations les plus précises possibles, néanmoins, elles ne constituent aucunement un avis juridique. Holman Fenwick Willan LLP est responsable du traitement de vos données personnelles. Pour les mettre à jour ou modifier les listes de diffusion auxquelles vous êtes inscrit, veuillez contacter hfwenquiries@hfw.com

Americas | Europe | Middle East | Asia Pacific