

Version anonymisée

C-286/19 - 1

Affaire C-286/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt:

5 avril 2019

Juridiction de renvoi:

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (France)

Date de la décision de renvoi:

25 mars 2019

Parties demandereses:

JE

KF

Partie défenderesse:

XL Airways SA

Inscrit au registre de la Cour de justice sous le n° <u>1112049</u>
Luxembourg, le <u>08.04.2019</u> Le Greffier, par ordre
Fax / E-mail: <u>Valérie Giacobbo - Peyronnel</u>
Déposé le: <u>05.04.19</u> Administrateur

TRIBUNAL D'INSTANCE

[OMISSIS]

[OMISSIS] AULNAY-SOUS-BOIS

[OMISSIS]

Jugement rendu [OMISSIS] en date du VINGT CINQ MARS DEUX MILLE DIX NEUF

[OMISSIS]

Après débats à l'audience publique du 10 Décembre 2018

[OMISSIS]

FR

ENTRE DEMANDEURS :

JE, demeurant [OMISSIS] PARIS

KF, demeurant [OMISSIS] PARIS,

[OMISSIS]

D'UNE PART

ET DÉFENDERESSE :

S.A. XL AIRWAYS, [OMISSIS] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[OMISSIS]

D'AUTRE PART

[OMISSIS]

[Or. 2] Par [OMISSIS] requête du 17 mars 2017, [OMISSIS] JE et KF ont fait citer la société XL AIRWAYS [OMISSIS] aux fins de voir celle-ci condamnée à leur verser à chacun la somme en principal de 600 euros en indemnisation d'une annulation de vol, sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, 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 (JO 2004, L 46, p. 1), et ce, avec intérêts au taux légal à compter de la mise en demeure. De plus, les intéressés réclamaient, également chacun, 400 euros de dommages et intérêts pour résistance abusive de la compagnie aérienne ainsi que la somme de 500 euros au titre de l'article 700 du Code de procédure civile, outre les dépens.

Les consorts JE/KF exposaient avoir acquis auprès de ce transporteur aérien deux billets d'avion pour un vol Punta Cana (République Dominicaine)/Paris, prévu pour décoller le 24 mai 2014 à 21.20 heures et atterrir à l'aéroport Roissy CDG le 25 mai 2014 à 12.20 heures. Or, selon les requérants, ce vol a été annulé et ils ont bénéficié d'un vol de remplacement seulement le 25 mai 2014 à 17.35 heures (heure locale) de telle sorte qu'ils ont atteint leur destination finale de Paris le lendemain à 07.50 heures.

Par suite, les requérants ont adressé à la société XL AIRWAYS, le 27 mai 2016 et par l'intermédiaire de leur avocat, un courrier portant demande de versement de l'indemnité forfaitaire de 600 euros par passager prévue par le règlement (CE) n° 261/2004 en cas d'annulation d'un vol d'une distance supérieure à 3500 kilomètres.

La compagnie aérienne s'étant abstenue de donner suite à cette demande, les consorts JE/KF ont introduit la présente requête afin de voir le litige tranché selon le droit applicable.

Après renvois, l'affaire a été appelée à l'audience du 10 décembre 2018 à laquelle les parties ont comparu [OMISSIS].

A la barre, envisageant la possibilité d'une requalification par le tribunal de l'annulation de vol invoquée en retard de vol, les consorts JE/KF ont formulé [OMISSIS] une demande de sursis à statuer au motif que la présente instance recèlerait alors la question de l'interprétation des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004, aux termes desquelles doit être considéré comme passager d'un vol la personne qui est en possession d'une réservation confirmée et qui s'est présentée à l'enregistrement selon les conditions fixées par la compagnie et à tout le moins 45 minutes avant l'heure prévue pour le décollage, cette dernière condition n'étant toutefois pas exigée en cas d'annulation.

Dans ce cas, les demandeurs sollicitent la suspension de l'instance dans l'attente de la réponse de la Cour de justice de l'Union européenne sur les questions préjudicielles déjà soumises à son examen en cette matière et soumettent au tribunal de nouvelles questions préjudicielles ayant trait à l'application des mêmes dispositions dont ils requièrent également la transmission à la juridiction européenne.

A titre subsidiaire, les consorts JE/KF ont repris les prétentions et moyens développés dans leur requête introductive, portant toutefois le montant de leurs demandes de dommages et intérêts pour résistance abusive à 1 000 euros par passager, de même que s'agissant de celle formulée au titre de l'article 700 du Code de procédure civile.

Concernant la demande de sursis à statuer, la représentante de la société XL AIRWAYS, soutenant que l'incident litigieux constituait bien un retard de vol au sens de la jurisprudence européenne, a déclaré s'opposer à cette demande de sursis dès lors que la question de l'établissement de la qualité de passager en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 a été tranchée par une jurisprudence tout à fait claire de la Cour de cassation. Sur le fond, la défenderesse a conclu au débouté de l'ensemble des demandes dès lors que, s'agissant selon elle d'un retard de vol, en l'absence de justification par les consorts JE/KF de leur présentation à l'enregistrement du vol dans les conditions requises, ceux-ci n'établissent pas leur qualité de passagers éligibles à une indemnisation sur le fondement du texte invoqué. [Or. 3]

[OMISSIS]

MOTIVATION

Sur la demande de sursis à statuer

[OMISSIS] [point de procédure nationale]

[OMISSIS] L'article 267 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit que la Cour de justice de l'Union européenne est compétente pour statuer à titre préjudiciel, notamment sur l'interprétation des traités.

Lorsqu'une telle question est soulevée dans une affaire pendante devant une juridiction nationale dont les décisions ne sont pas susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, cette juridiction est tenue de saisir la Cour, sachant que le Code de l'organisation judiciaire dispose en son article R221-37 que le tribunal d'instance connaît des litiges en dernier ressort jusqu'à la valeur de 4 000 euros et à charge d'appel lorsque la demande excède cette somme ou est indéterminée.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [point de procédure nationale]

En l'espèce, il est constant que les demandes des consorts JE/KF n'excédant pas le taux de ressort de 4 000 euros, le litige devra être tranché au fond par une décision rendue en dernier ressort et partant non susceptible de recours au sens de l'article 267 TFUE.

Qui plus est, alors qu'il existe dans le cas particulier des motifs sérieux permettant d'envisager la requalification de l'incident fondant la demande d'annulation en retard de vol, il est constant que l'interprétation des dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004, sur les points soulevés dans les questions préjudicielles nouvelles soumises au tribunal, est de nature à déterminer l'applicabilité des dispositions indemnitaires prévues par le règlement (CE) n° 261/2004 au litige.

En conséquence, [OMISSIS] il y a lieu de faire droit à la demande de sursis à statuer formulée par les demandeurs [OMISSIS] et ce jusqu'à l'intervention de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne sur les questions préjudicielles posées [OMISSIS].

Sur les questions préjudicielles

Le tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois est confronté à une augmentation conséquente de saisines relevant de sa compétence dans le ressort de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, soulevant des contestations relatives aux modes de preuve de la présentation à l'enregistrement des vols retardés, potentiellement

éligibles au dispositif d'indemnisation forfaitaire instauré par le règlement (CE) n° 261/2004.

[Or. 4] Par deux arrêts des 14 février 2018 [OMISSIS] et 12 septembre 2018 [OMISSIS], la Cour de cassation a confirmé des jugements rendus par le tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois, rejetant des demandes d'indemnisation forfaitaire formées à l'encontre d'un transporteur effectif sur le fondement du règlement susvisé pour un retard de vol de plus de trois heures à destination finale. Dans ces affaires, les requérants produisaient uniquement les justificatifs d'une réservation confirmée sous la forme électronique, avec pour l'une, une attestation de retard non nominative.

Nonobstant cette jurisprudence interprétant les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004 sur le fondement du droit des obligations, nombre de passagers, ne disposant plus des éléments susceptibles de rapporter une preuve formelle de leur présentation effective à l'enregistrement des vols querelés et arguant des évolutions technologiques, ayant notamment pour conséquence une disparition progressive de la délivrance de cartes d'embarquement « papier », développent un important contentieux autour de cette question.

Il est notamment soutenu que la possession d'une réservation confirmée sur un vol serait constitutive d'une présomption simple de présentation à l'enregistrement face à laquelle il appartiendrait à la compagnie aérienne de rapporter la preuve contraire. Cette analyse a été validée par les décisions de certains tribunaux d'instance qui ont fait injonction au transporteur aérien de produire les données PNR (Passenger Name Record) du vol incriminé, le cas échéant sous astreinte.

Le tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois ayant été saisi de 2 700 dossiers de contentieux aérien sur l'année 2017 et de plus de 5 000 dossiers en 2018, une bonne administration de la justice appelle une clarification définitive sur les conditions d'application de l'article 3, paragraphe 2, sous a), précité, afin de permettre, dans l'intérêt même des passagers, une harmonisation des décisions rendues par les juridictions appelées à trancher ces contentieux, généralement en dernier ressort.

Le même sujet a d'ores et déjà motivé la transmission au greffe de la Cour de justice de l'Union européenne d'une demande de décision préjudicielle déposée le 3 décembre 2018 dans une procédure du tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [OMISSIS] et enregistrée devant la Cour sous le numéro d'affaire C-756/18. La question posée visait la possibilité de rapporter la preuve de la présentation à l'enregistrement au moyen d'une simple présomption.

Dans la présente espèce, les consorts JE/KF soutiennent tout d'abord que la jurisprudence selon laquelle un retard d'au moins trois heures est assimilable à une annulation de vol n'aurait pas pour conséquence de rendre les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 applicables en

matière de vol retardé et qu'une éventuelle applicabilité dans ce cas de figure soulèverait en tout état de cause la question de savoir si l'horaire de référence pour le départ du vol serait l'heure de décollage initialement prévue ou l'heure de départ effective du vol retardé.

S'agissant de la charge de la preuve de la présentation à l'enregistrement, les demandeurs, arguant des évolutions technologiques récentes, et particulièrement de la dématérialisation des cartes d'embarquement, soulèvent la question de la nature des conditions prévues à l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 afin de savoir s'il s'agit de conditions préalables à l'applicabilité dudit règlement, dont il appartient au consommateur de justifier, ou bien d'une cause d'exonération de l'obligation d'indemnisation de la compagnie aérienne, dont il incomberait à cette dernière de rapporter la preuve.

Enfin, les consorts JE/KF évoquent l'incompatibilité qui pourrait exister entre le fait de faire peser la charge de la preuve de la présentation à l'enregistrement exclusivement sur les passagers et le principe d'effet utile du règlement (CE) n° 261/2004 au regard de ses objectifs de niveau élevé de protection des consommateurs que sont en l'occurrence lesdits passagers.

Ces questions préjudicielles formulées par les requérants ont fait l'objet d'un débat contradictoire [OMISSIS]. La défenderesse a déclaré s'opposer à la suspension de l'instance considérant les questions préjudicielles posées par les demandeurs comme dépourvues de fondement dès lors que la Cour de cassation, par ses [Or. 5] arrêts des 14 février 2018 et 12 septembre 2018, a défini une jurisprudence claire consistant à valider l'exigence de production par les passagers d'une preuve de leur présentation effective à l'enregistrement du vol, par la communication de leur carte d'embarquement ou d'un autre élément de nature à rapporter la preuve requise.

Sur ce, il y a lieu de considérer que les questions soulevées par les requérants, si elles reprennent fondamentalement la problématique de la question préjudicielle précédemment transmise à la Cour de justice de l'Union européenne le 3 décembre 2018 dans une affaire similaire, en élargissent cependant le champ à partir d'angles d'analyse juridique différents, de telle sorte qu'elles apparaissent de nature à permettre un examen plus complet du sujet aujourd'hui controversé.

Par conséquent, la décision à intervenir sur le fond étant en dernier ressort, il y a donc lieu de transmettre à la Cour de justice de l'Union européenne les questions préjudicielles suivantes :

[OMISSIS] [Or. 6]

[OMISSIS] [énoncé des questions préjudicielles, reprises dans le dispositif]

[OMISSIS] [décision de surseoir à statuer]

[OMISSIS] [précision concernant les dépens]

PAR CES MOTIFS

Le tribunal [OMISSIS]

ORDONNE la transmission à la Cour de Justice de l'Union Européenne des questions préjudicielles suivantes :

1) Sur l'applicabilité de l'article 3, paragraphe 2, point a, dans le cas de retard de vol, en ses deux branches :

a) Compte tenu du fait que le droit à indemnisation en cas de refus d'embarquement ou d'annulation prévu à l'article 7 du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 a été étendu aux retards de vol par une création jurisprudentielle (CICE, 4e ch., 19 nov. 2009, Aff. C-402/07 et C-432/07, Sturgeon), la condition textuelle tenant à la présentation du passager à l'enregistrement prévue à l'article 3, 2 a) du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, applicable uniquement en cas de refus d'embarquement, est-elle applicable dans le cadre d'une indemnisation sollicitée par un passager victime d'un retard de vol et non d'un refus d'embarquement ?

b) En cas de réponse positive à la question 1) a), compte tenu des objectifs du délai prévu par l'article 3, 2 a) du Règlement (CE) n° 261/2004 (« au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée ») liés à la question des surréservations et à des objectifs de sécurité, ce délai doit-il être interprété, dans ce cas, comme étant « au plus tard quarante-cinq minutes avant la nouvelle heure de départ du vol retardé publiée sur les panneaux d'affichage de l'aéroport ou communiquée aux passagers » ?
[Or. 7]

2) Sur la charge de la preuve de la « présentation à l'enregistrement »

En cas de réponse positive à la question 1) a), c'est-à-dire, en cas d'application de l'article 3, 2 a) du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, à une indemnisation sollicitée par un passager victime d'un retard de vol :

a) Les conditions prévues à l'article 3, 2 a) sont-elles des conditions préalables dont le consommateur doit justifier pour l'application du règlement ou une cause d'exonération de la compagnie aérienne lui permettant de produire le registre des passagers pour démontrer que le consommateur ne s'est pas présenté à l'enregistrement « comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé, ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée » visée par l'article 3, 2 a) du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, compte tenu des évolutions technologiques permettant désormais l'édition électronique des cartes

d'embarquement dématérialisées, de l'absence de tout horodatage des cartes d'embarquement papier, de l'absence corrélative de toute obligation de se présenter physiquement à un comptoir d'enregistrement, et de la détention par les seules compagnies aériennes de toutes les informations relatives à l'enregistrement des passagers jusqu'à la clôture des opérations d'enregistrement ?

b) Le principe d'effet utile, les objectifs du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 et le niveau élevé de protection des passagers et des consommateurs en général garanti par le Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 ou d'autres dispositions ou normes de droit communautaire, s'opposent-ils à faire peser exclusivement sur le seul passager la charge de la preuve de sa présentation à l'enregistrement « comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé, ou, en l'absence d'indication d'heure, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée » visée par l'article 3, 2 a) du Règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, compte tenu des évolutions technologiques permettant désormais l'édition électronique des cartes d'embarquement dématérialisées, de l'absence de tout horodatage des cartes d'embarquement papier, de l'absence corrélative de toute obligation de se présenter physiquement à un comptoir d'enregistrement, et de la détention par les seules compagnies aériennes de toutes les informations relatives à l'enregistrement des passagers jusqu'à la clôture des opérations d'enregistrement ?

[OMISSIS]