

**Affaire C-414/19**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

28 mai 2019

**Juridiction de renvoi :**

Amtsgericht Erding (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

22 mai 2019

**Parties requérantes :**

E. M.

M. S.

**Partie défenderesse :**

Eurowings GmbH

**Amtsgericht Erding (tribunal de district d’Erding, Allemagne)**

[OMISSIS]

Dans le litige opposant

1) **E.M.**

– requérante –

2) **M.S.**

– requérant –

[OMISSIS]

contre

Eurowings GmbH [OMISSIS]

- défenderesse - [OMISSIS]

ayant pour objet une créance,

l'Amtsgericht Erding (tribunal de district d'Erding) [OMISSIS] prononce l'ordonnance suivante le 22 mai 2019, à la suite de l'audience du 3 mai 2019 :

### Ordonnance

I. Il est sursis à statuer.

II. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie de la question suivante relative à l'interprétation du droit de l'Union en application de l'article 267 TFUE :

Afin de déterminer la distance d'une liaison aérienne constituée de plusieurs segments, devant être prise en considération au sens de l'article 7, paragraphe 1, du règlement du Conseil (CE) n° 261/2004, convient-il également de tenir compte des vols de préacheminement non affectés par [Or. 2] un incident survenu sur un vol de correspondance ?

### Motifs :

I.

1. Les requérantes disposaient d'une réservation unique, confirmée pour une liaison aérienne devant être assurée par la défenderesse le 28 mai 2018. Celle-ci était composée de deux segments. Le premier vol, EW171, de Cancun (CUN) à Cologne-Bonn (CGN), devait arriver à Cologne-Bonn à 17 h 35. Le vol de correspondance, EW 86, devait décoller de Cologne-Bonn à 18 h 50 et arriver à Munich (MUC) à 20 h 00.
2. Les requérantes ont atteint Cologne-Bonn comme prévu avec le vol EW 171. En revanche, le vol EW 86 a été annulé.
3. La distance entre Cancun et Munich est 8 912,13 km. La distance entre Cologne-Bonn et Munich est 455,99 km.
4. La partie défenderesse a versé à chacune des requérantes une indemnité de 250,00 EUR au titre des articles 5 et 7 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 046, p. 1, ci-après le « règlement (CE) n° 261/2004 »). Les requérantes réclament chacune un montant additionnel de 350,00 EUR.

II.

5. La défenderesse a calculé le montant de l'indemnité sur la base du segment de Cologne-Bonn à Munich affecté par l'annulation. Or, les requérantes estiment

qu'il y avait lieu de tenir compte du vol de Cancun à Cologne-Bonn, qui n'a pas été affecté par l'annulation.

6. Pour la juridiction de renvoi, il importe donc de savoir à partir de quel lieu de départ il convient de déterminer la distance au titre de l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004.
7. Conformément à l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004, la distance doit être déterminée au regard de la destination finale à laquelle le passager arrive plus tard que prévu en raison du refus d'embarquement ou de l'annulation. Il s'ensuit que les vols de correspondance doivent être pris en considération pour déterminer la distance, même lorsque ceux-ci n'ont pas eux-mêmes été annulés, notamment lorsqu'ils n'ont pas pu être empruntés en raison de l'annulation du vol de préacheminement. Le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient pas de dispositions comparables concernant le point de départ initial et les vols de préacheminement. **[Or. 3]**
8. À ce jour, cette question n'a pas encore été tranchée par la Cour.
9. Dans l'arrêt du 7 septembre 2017, *Bossen e.a.* (C-559/16, EU:C:2017:644), la huitième chambre de la Cour a dit pour droit que, dans le cas de liaisons aériennes avec correspondances, la notion de « distance » couvre uniquement la distance entre le point de départ initial et la destination finale, indépendamment de la distance de vol effectivement parcourue. Le contexte de cette affaire était toutefois différent du cas d'espèce. Dans l'arrêt susvisé, le premier des deux vols avait déjà subi un retard. L'incident avait donc affecté les deux segments. Par conséquent, la question préjudicielle imposait de se prononcer sur le point de savoir si c'était la distance directe entre le point de départ initial et la destination qui était déterminante. En revanche, la Cour ne s'est pas prononcée sur la question de savoir quel point de départ doit être pris en compte. L'arrêt susvisé avait été motivé au regard du principe de l'égalité de traitement et des désagréments habituellement occasionnés.
10. Dans l'arrêt du 31 mai 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361), la huitième chambre de la Cour a jugé qu'une opération de transport doit être considérée comme un « vol » au sens de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004, même en cas d'escale avec changement d'appareil. Par ailleurs, les motifs de l'arrêt font apparaître qu'une telle opération de transport peut également comprendre plusieurs vols. Ni l'arrêt en question ni la demande de décision préjudicielle du Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin, Allemagne) ne portaient sur le montant de l'indemnité. Le Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin) a expressément sollicité une interprétation de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 concernant le champ d'application du règlement.
11. Il s'ensuit que, selon plusieurs arrêts rendus par la Cour dans d'autres contextes, il n'y a pas lieu de tenir compte des escales ou des embarquements sur un autre vol. Les deux arrêts susvisés soulignent que c'est la perte de temps et les désagréments

qui en découlent qui fondent le droit à indemnisation. Cette position est conforme à la jurisprudence constante de la Cour (par exemple, [OMISSIS] [arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657]). Étant donné le contexte factuel sensiblement différent, une nouvelle analyse s'impose en l'espèce. Une demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) (C-368/17) comportant la même question qu'en l'espèce a été radiée du registre, de même qu'une demande de décision préjudicielle du Landgericht Hamburg (tribunal régional de Hambourg, Allemagne) (C-557/18).

### III.

12. Les juridictions nationales divergent quant à la réponse à apporter à la présente question de droit.
13. [Exposé de la jurisprudence nationale] [OMISSIS] **[Or. 4]** [OMISSIS]
14. Il est constant que c'est la destination finale du passager qui est déterminante. C'est ce que prévoit expressément l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004. En revanche, l'article 7 n'indique pas quel point de départ doit être pris en compte. Conformément à la jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre des décisions susvisées, les juridictions nationales ont généralement tenu compte des désagréments occasionnés et du principe d'égalité de traitement.

### IV.

15. Selon la juridiction de céans, le principe d'égalité de traitement et l'objectif d'une compensation raisonnable des désagréments plaident contre le cumul de la distance des vols réalisés sans incidents et de celle du vol affecté par un incident.
16. Les désagréments occasionnés par l'annulation d'un vol consistent, en substance, dans la nécessité d'organiser un réacheminement, entraînant une perte de temps pour le passager ainsi qu'une modification de son itinéraire de voyage. Généralement, ces désagréments augmentent avec la distance à parcourir. Pour les liaisons intra-européennes plus courtes, il est généralement possible de se rabattre sur d'autres liaisons, y compris avec d'autres moyens de transport. Un réacheminement est alors moins difficile à réaliser et la « marge de manœuvre » ([OMISSIS] [arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 35]) subsistante est supérieure. C'est pour cela que, lorsque la distance est plus courte, les exigences devant être remplies par le réacheminement **[Or. 5]** pour permettre une réduction du montant de l'indemnisation, conformément à l'article 7, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 261/2004, sont plus élevées. Cette différence est davantage déterminante pour les vols annulés que pour les vols retardés. Toutefois, étant donné que l'annulation, ainsi que le refus d'embarquement, est le cas d'application initial du

règlement, il semble justifié de commencer par interpréter celui-ci s'agissant des annulations.

17. Dès lors que le règlement prévoit un régime général d'indemnisation forfaitaire, il convient d'interpréter celui-ci dans un sens qui assure également le respect de l'égalité de traitement dans d'autres cas que celui de l'espèce. À cet égard, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 261/2004, il convient de prendre en considération les effets à la destination finale [OMISSIS]. Cela signifie que les passagers d'un vol annulé qui subissent des désagréments identiques, à une même destination finale, en raison du même incident, doivent bénéficier d'une même indemnisation. Selon la juridiction de renvoi, il ne semble pas justifié d'accorder aux requérantes une indemnisation plus élevée en raison de l'annulation du vol EW 86 par rapport à d'autres passagers de ce vol voyageant jusqu'à la même destination. En revanche, une distinction entre les passagers ayant réservé une liaison directe et ceux ayant réservé une liaison avec correspondance est justifiée au regard des désagréments d'un ordre généralement différent occasionnés dans ce type de situation.
18. Il convient d'ajouter, en outre, qu'en comparaison avec des passagers qui sont dans l'impossibilité d'emprunter le second segment comme prévu, en raison d'un incident affectant le premier segment, dans le cas fréquent d'un acheminement réalisé par plusieurs transporteurs aériens, l'un des transporteurs peut se voir attribuer la responsabilité d'un incident affectant l'ensemble de la liaison. À cet égard, l'article 7 prévoit que la distance à prendre en compte doit inclure les vols vers les destinations finales qui ne sont pas atteintes comme prévu « du fait » de l'annulation. En l'espèce, l'incident n'est pas imputable au premier segment du vol et la marge de manœuvre sur ce premier segment n'était pas limitée. Conformément à la mise en balance des intérêts des passagers et des transporteurs aériens opérée par le règlement (CE) n° 261/2004 ([OMISSIS] [arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 39 et points 76 et suivants]), il n'y a pas lieu de prendre en compte le vol de préacheminement qui a été réalisé comme prévu.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Or. 6]