

Affaire C-451/20**Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

23 septembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

25 août 2020

Partie demanderesse :

Airhelp Limited

Partie défenderesse :

Austrian Airlines AG

[OMISSIS]

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche), en tant que juridiction d'appel, dans le litige opposant la demanderesse, **Airhelp Ltd**, [OMISSIS] Central Hong Kong (HK), à la partie défenderesse, **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen [OMISSIS], et portant sur un montant de 300,00 euros [OMISSIS], sur appel formé par la partie défenderesse contre la décision du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 6 avril 2020 [OMISSIS], a rendu, à huis clos, la présente

Ordonnance :

[I] La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des **questions préjudicielles suivantes** en application de l'article 267 TFUE :

1. L'article 3, paragraphe 1, 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, doit-il être interprété en ce sens **que ce [Or. 2] règlement trouve également à s'appliquer à une liaison aérienne qui a fait**

l'objet d'une réservation unique et qui est composée de deux segments de vols devant être effectués par un (seul) transporteur aérien communautaire, lorsque tant le lieu de départ du premier segment de vol que le lieu d'arrivée du second segment de vol sont situés dans un pays tiers et que seuls le lieu d'arrivée du premier segment de vol et le lieu de départ du second segment de vol sont situés sur le territoire d'un État membre ?

En cas de réponse affirmative à la première question :

2. L'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), 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, doit-il être interprété en ce sens **qu'un passager a également droit à une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, lorsqu'avec le vol de réacheminement qu'il s'est vu offrir, il devait, certes, atteindre sa destination finale moins de deux heures après l'heure d'arrivée prévue pour le vol annulé, mais que, dans les faits, il n'a pas atteint sa destination dans ce délai.**

[II] La procédure est suspendue jusqu'à la réception de la décision préjudicielle de la Cour.

Motifs

Le passager N***** T***** avait une réservation confirmée pour une liaison aérienne qui devait être effectuée par la défenderesse et qui était composée des vols suivants : [Or. 3]

- le vol OS 656 reliant Chişinău à Vienne, avec un départ et une arrivée prévus le 29 mai 2019, respectivement à 15 h 55 et 16 h 40, et
- le vol OS 25 de Vienne à Bangkok, avec un départ et une arrivée prévus, respectivement, le 29 mai 2019 à 23 h 20, et le 30 mai 2019 à 14 h 20.

Le vol OS 656 a été annulé moins de sept jours avant le départ prévu. La défenderesse a donc modifié la réservation du passager en le transférant sur le vol TK 68 reliant Istanbul à Bangkok, avec un départ et une arrivée prévus le 30 mai 2019, respectivement à 1 h 25 et à 15 h 00. (Il n'a pas été possible de déterminer de quelle manière et à quelle heure le passager a été acheminé de Chişinău à Istanbul.) Le vol TK 68 a atteint Bangkok à 16 h 47, soit avec un retard de 1 heure et 47 minutes.

Si le vol TK 68 s'était déroulé comme prévu, le passager serait donc arrivé à sa destination finale, Bangkok, avec un retard de 40 minutes par rapport au vol qu'il avait initialement réservé, à savoir le vol OS 25. Dans les faits, le vol TK 68 est cependant arrivé avec un retard de 2 heures et 27 minutes par rapport à l'arrivée prévue.

(On notera à toutes fins utiles que le vol OS 25 – qui n’a pas été annulé, mais sur lequel le passager n’a pas pu embarquer étant donné que le vol de préacheminement OS 656 avait été annulé – est arrivé à Bangkok à 15 h 15, soit avec un retard de 55 minutes).

Selon la méthode de la route orthodromique, la distance entre Chişinău et Bangkok est de plus de 3 500 km.

Le passager a cédé le droit dont il dispose au titre de l’article 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 46, p. 1), à la demanderesse, qui a accepté la cession.

La **demanderesse** sollicite – sur la base de l’article 5, paragraphe 1, sous c), lu conjointement avec l’article 7, paragraphe 1, sous c), et l’article 7, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 – le paiement d’une indemnisation de 300 euros, et fait essentiellement valoir que le passager a droit à une indemnisation parce que la défenderesse ne lui a pas proposé un réacheminement **[Or. 4]** lui permettant effectivement d’atteindre sa destination finale, Bangkok, dans les deux heures suivant l’arrivée prévue du vol OS 25. La demanderesse reconnaît toutefois que la défenderesse est en droit de faire valoir une réduction du montant de l’indemnisation conformément à l’article 7, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004, étant donné que le passager était arrivé à sa destination finale dans un délai de quatre heures.

La **défenderesse** conteste le bien-fondé de la demande, conclut au rejet de celle-ci, et fait valoir, en substance, que le passager n’a pas droit à une indemnisation étant donné qu’il était prévu que le vol TK 68 arrive à 15 h 00.

Par le **jugement** attaqué, le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche), saisi en première instance, a accueilli la demande. En se fondant sur les faits incontestés de l’affaire, tels qu’ils ont été exposés ci-dessus [OMISSIS], cette juridiction a constaté, en droit, qu’il ressortait clairement du libellé du règlement n° 261/2004, que ce qui importait [dans le contexte de l’article 5, paragraphe 1, sous c), iii), de ce règlement], c’était la comparaison entre l’heure d’arrivée prévue du vol initial et l’heure à laquelle le vol de réacheminement a effectivement atteint la destination finale. Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) en a déduit qu’un transporteur aérien n’est exempté du paiement de l’indemnisation que si, dans les faits, le passager atteint sa destination finale avec le vol de substitution qu’il s’est vu offrir au plus tard avec un retard de deux heures par rapport à l’horaire initialement prévu. Il a estimé que dans le cas contraire, le passager peut prétendre à une indemnisation en raison de l’annulation du vol initial, qu’il a planifié, même si le vol de substitution – s’il s’était déroulé comme prévu – aurait exempté la défenderesse de l’obligation de verser une indemnisation. Le Bezirksgericht

Schwechat (tribunal de district de Schwechat) a noté qu'en l'espèce, il était prévu que le passager atterrisse à Bangkok à 14 h 20 avec le vol OS 25, mais que, dans les faits, il n'avait atteint sa **[Or. 5]** destination finale avec le vol TK 68 qu'à 16 h 47. Cette juridiction a par conséquent conclu au bien-fondé de la demande d'indemnisation pour un montant réduit de 50 % conformément à l'article 7, paragraphe 2, sous c), du règlement n° 261/2004. La juridiction de première instance n'a pas abordé la question de savoir si les dispositions du règlement n° 261/2004 étaient même applicables aux faits de l'espèce.

La défenderesse a formé un **appel** contre le jugement litigieux devant la juridiction de renvoi en demandant à ce que ce dernier soit réformé dans le sens du rejet de la demande. L'appelante fait essentiellement valoir qu'il ne peut être déduit du libellé de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004, que lors de l'examen des limites temporelles qui y sont prévues, c'est l'arrivée effective sur le lieu de la destination finale qui doit être prise en compte ; selon elle, ce qui importe, c'est plutôt de comparer l'heure d'arrivée prévue pour le vol initialement réservé avec l'heure d'arrivée prévue pour le vol de substitution.

Dans son **mémoire en réponse**, la demanderesse soutient au contraire pour l'essentiel que l'appréciation du juge de première instance est correcte, étant donné qu'il n'est pas garanti, si l'on tient compte de l'heure d'arrivée prévue du vol de substitution, que le passager soit épargné des désagréments liés à une arrivée tardive à sa destination finale.

En sa qualité de **juge d'appel**, la juridiction de renvoi est appelée à se prononcer, en deuxième et dernière instance, sur les prétentions de la demanderesse. Ce faisant, elle doit se limiter [OMISSIS] à l'examen des questions de droit.

Sur les questions préjudicielles : [Or. 6]

Sur la première question :

Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, ce règlement s'applique

a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

À la lecture de la remarque préliminaire circonstanciée de la Cour dans l'arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, points 31 et suivants), qui portait sur une liaison aérienne reliant Fortaleza (Brésil)

à Oslo (Norvège) via Lisbonne (Portugal) et ayant fait l'objet d'une réservation unique, on pourrait dire que la Cour considère que c'est uniquement en application de l'article 47, paragraphe 2, de l'accord EEE, lu conjointement avec l'article 126, paragraphe 1, de celui-ci, le point 8 du protocole 1 de cet accord et l'annexe XIII dudit accord, que le règlement n° 261/2004 s'applique, dans les conditions fixées par celui-ci, aux vols au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire norvégien [OMISSIS]. L'escale sur le territoire de l'Union (Lisbonne) n'aurait ainsi pas eu pour effet de rendre le règlement n° 261/2004 applicable.

Dans le cas présent, cela signifierait cependant que le règlement n° 261/2004 ne s'applique pas à la liaison reliant Chişinău à Bangkok via Vienne, qui a été réservée en l'espèce.

On peut toutefois se demander si un tel résultat serait conforme à la volonté des auteurs du règlement, compte tenu du considérant 1 de ce règlement [Or. 7], qui vise à garantir un haut niveau de protection.

En effet, si les deux vols n'avaient pas fait l'objet d'une réservation unique, ils relèveraient bien, chacun pour soi, du champ d'application du règlement n° 261/2004, conformément au libellé clair de son article 3, paragraphe 1. Le passager ne serait privé de sa protection uniquement en raison du fait qu'il a procédé à une réservation unique.

L'existence d'un vol additionnel (prévu) soit de préacheminement à destination du territoire de l'Union, soit de correspondance en provenance du territoire de l'Union, opéré par le même transporteur aérien, priverait ainsi le passager de la protection dont il aurait bénéficié s'il n'avait pas réservé le segment de vol additionnel.

Sur la deuxième question :

En l'espèce, il convient de déterminer si l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004, selon lequel

[e]n cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée

doit être interprété en ce sens que les limites temporelles qui y sont prévues sont basées sur les heures de départ et d'arrivée prévues ou les heures de départ et d'arrivée effectives du vol de substitution. Si l'on devait se fonder sur l'heure d'arrivée prévue à la destination finale (40 minutes de différence), la demanderesse n'aurait pas droit à une indemnisation ; si l'on devait se référer à

l'heure d'arrivée effective (2 heures 27 minutes de différence), elle y aurait droit.
[Or. 8]

Dans le langage courant, le terme « permettre » désigne une situation dans laquelle on crée les conditions effectives de la réalisation d'un objectif et dans laquelle il ne dépend plus que de l'intéressé de décider s'il veut ou non profiter de l'opportunité qui lui est offerte. L'auteur du règlement aurait toutefois eu tout le loisir de choisir une formulation plus claire s'il avait voulu que l'on tienne compte des circonstances effectives. Cet argument peut toutefois également être avancé a contrario, puisqu'une formulation plus claire sur le plan linguistique aurait également été concevable si l'auteur du règlement avait voulu que l'on ne se réfère qu'aux horaires prévus pour le vol de substitution.

Il convient donc d'examiner d'autres versions linguistiques du règlement n° 261/2004. Or, à la lecture de ces textes, il semble que la version anglaise

«.. are offered re-routing, allowing them to... »

et la version française

« .. un réacheminement leur permettant.. »

sont à peu près équivalentes à la version en langue allemande, mais que les versions néerlandaise

« ...[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt. »

et danoise

«.. og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. »

se fondent clairement sur les heures effectives de départ et d'arrivée, au contraire de la version italienne

«.. e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [Or. 9] meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto. »,

qui semble considérer l'heure d'arrivée effective comme n'étant pas pertinente.

À la connaissance de la juridiction d'appel, les juridictions nationales ont, à tout le moins dans leur majorité, interprété la disposition en cause en ce sens qu'elle requière une comparaison entre l'heure d'arrivée prévue du vol annulé et l'heure d'arrivée effective du vol de substitution. [OMISSIS]

Dans l'ordonnance du 27 juin 2018, flightright (C-130/18, non publiée, EU:C:2018:496), la Cour s'est, elle aussi, fondée sur la différence entre l'heure d'arrivée prévue du vol annulé et l'heure d'arrivée effective du vol de substitution ; toutefois, il n'a pas été possible de déterminer à partir des faits de cette affaire si la différence entre l'heure d'arrivée prévue du vol annulé et l'heure d'arrivée effective du vol de substitution était, là aussi, supérieure à deux heures. La question préjudicielle qui était posée dans cette affaire ne portait pas, comme en l'espèce, sur l'interprétation de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, mais sur la tension susceptible d'exister entre ce règlement et l'arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716).

L'argumentation de l'appelante selon laquelle il y a lieu de tenir compte des horaires prévus du vol de substitution est en revanche tout à fait convaincante, car l'appelante démontre, à l'aide de deux exemples, que le fait de ne tenir compte que des horaires effectifs du vol de substitution peut engendrer des résultats manifestement contraires aux objectifs du règlement n° 261/2004, qui vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers pour [Or. 10] lesquels le refus d'embarquement, l'annulation, ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés (considérants 1 et 2).

Exemple 1 :

Les heures de départ et d'arrivée d'un vol annulé à brève échéance sont 10 h 00 et 12 h 00. Le passager se voit offrir un vol de substitution, qui doit quitter le bloc à 7 h 00. Ce vol subit cependant par la suite un retard de deux heures et demie au départ et ce n'est qu'à 9 h 30 que l'avion quitte finalement le bloc. Bien que dans ce cas il subisse un double désagrément, à savoir tout d'abord la réception d'une offre qui ne répond pas aux critères de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 (ce qui pourrait par ailleurs impliquer qu'il doive en outre se rendre à l'aéroport beaucoup plus tôt que prévu) et, ensuite, le fait de subir, en plus, un retard (même si celui-ci est inférieur à trois heures), le passager n'aurait pas droit à une indemnisation. Partant, le transporteur aérien du vol annulé serait même « récompensé » pour le retard subi par le vol de substitution.

Exemple 2 :

Les heures de départ et d'arrivée d'un vol annulé à brève échéance sont 10 h 00 et 12 h 00. Le passager se voit offrir un vol de substitution devant quitter le bloc à 9 h 00. Cela réduit par conséquent les désagréments occasionnés pour le passager, puisque ce dernier n'a finalement à « subir » qu'une modification de réservation avec un transfert sur un autre vol, et qu'il se situe globalement dans les horaires de vol prévus. Le passager ne saurait d'ailleurs prétendre à une indemnisation. Si, toutefois, les opérations d'assistance en escale pour le vol question se sont achevées plus tôt que prévu grâce à un embarquement rapide (en raison du fait, par exemple, que les passagers transportés sur le vol de substitution sont nettement moins nombreux), de sorte que l'avion peut, par exemple, quitter le bloc à 8 h 55, cela signifierait que le passager pourrait alors prétendre à

indemnisation parce que le vol a décollé avec une avance de plus d'une heure par rapport au vol initialement réservé. Le transporteur aérien aurait donc mieux fait de prendre son temps lors de l'embarquement ; par ailleurs, le passager se voit octroyer une indemnité en raison du fait que le vol est parti quelques minutes plus tôt, même si – contrairement à l'exemple précédent [Or. 11] – les horaires de son vol n'ont guère changé. Dans cette hypothèse, le transporteur aérien qui devait effectuer le vol annulé est « pénalisé » pour un embarquement rapide effectué par le transporteur aérien effectif du vol de substitution.

Rien dans le libellé de l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii) et iii), du règlement n° 261/2004 n'indique que, s'agissant des limites temporelles du vol de substitution, il y ait lieu de faire une distinction de manière à ce que, pour les heures d'arrivée, ce soient les heures prévues qui importent, alors que pour les heures d'arrivées, ce soient les heures effectives.

En outre, il convient de noter que la formulation de la disposition à interpréter (« *on leur offre* ») semble supposer que le transporteur aérien est simplement tenu de faire une offre de réacheminement (réelle et raisonnable) au passager, c'est-à-dire tout au plus de modifier la réservation du passager en le transférant sur un vol de substitution – ce dernier ne devant pas nécessairement être effectué par le transporteur aérien lui-même. Le transporteur aérien n'est donc pas lui-même responsable du vol de substitution ; il doit simplement « permettre » au passager d'embarquer sur un tel vol. On peut dès lors se demander si un éventuel retard du vol de substitution, qui, le cas échéant, ne relève pas de la responsabilité du transporteur aérien en question, devrait d'ailleurs lui être imputable ; ou si le transporteur aérien remplit déjà toutes ses obligations lorsqu'il propose la modification de la réservation avec transfert du passager sur un autre vol (et la met en œuvre lorsque le passager y consent), ayant ainsi pour effet de faire obstacle à une demande d'indemnisation.

Il doit en particulier être tenu compte de ce point à la lumière de l'arrêt récent du 12 mars 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), dans lequel la Cour a jugé que les désagréments subis par un passager en raison, d'une part, de l'annulation du vol réservé et, d'autre part, d'un retard important du vol de substitution, doivent faire l'objet d'une évaluation distincte et peuvent, le cas échéant, donner lieu à deux [Or. 12] droits d'indemnisation (arrêt du 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, point 31).

Ainsi, si l'on se fondait sur l'heure d'arrivée effective du vol de substitution, des situations comparables pourrait avoir des conséquences juridiques différentes.

Exemple 3 :

Le vol qui a été annulé à brève échéance aurait dû atteindre sa destination finale à 15 h 00. Le vol de substitution qui a été offert au passager atteint effectivement cette destination à 20 h 00.

Première hypothèse

Le transporteur aérien modifie la réservation du passager et le transfère sur un vol de substitution dont l'arrivée à la destination finale est prévue à 16 h 00.

Dans cette hypothèse, le passager aurait droit à faire valoir deux demandes d'indemnisation : à l'encontre, d'une part, du transporteur aérien qui aurait dû effectuer le vol annulé, parce que l'arrivée effective du vol de substitution a lieu cinq heures plus tard que l'arrivée prévue du vol annulé, et que les limites de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 n'ont donc pas été respectées ; et à l'encontre, d'autre part, du transporteur aérien effectif du vol de substitution, parce que ce dernier a subi un retard important à l'arrivée à la destination finale par rapport à son propre plan de vol, à savoir un retard de quatre heures.

Deuxième hypothèse

Le transporteur aérien modifie la réservation du passager en le transférant sur un vol de substitution dont l'arrivée à la destination finale est prévue à 18 h 30.

Dans cette hypothèse, le passager recevra, là encore, une compensation de la part du transporteur aérien qui aurait dû effectuer le vol annulé ; toutefois, il n'en recevra pas de la part du transporteur aérien effectif du vol de substitution étant donné que le retard à l'arrivée de ce dernier n'a été que d'une heure trente minutes par rapport à son propre plan de vol.

Dans ces deux hypothèses, le passager subit des désagréments identiques : l'annulation du vol initial et un retard de cinq heures par rapport à l'arrivée prévue pour le vol annulé. **[Or. 13]**

Toutefois, si, au lieu de se fonder sur l'arrivée effective du vol de substitution, on se fondait sur l'arrivée prévue pour ce dernier, le passager ne recevrait dans ces deux hypothèses qu'une seule indemnisation ; elle lui serait versée par le transporteur effectuant le vol de substitution dans la première hypothèse, et par le transporteur effectif du vol annulé dans la deuxième hypothèse.

La juridiction de renvoi estime par conséquent que l'interprétation selon laquelle il y a lieu de prendre en compte l'heure d'arrivée effective du vol de substitution pour savoir s'il a été satisfait aux conditions de l'exemption prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii) [et ii)], du règlement n° 261/2004, est susceptible de conduire à des situations dans lesquelles soit des faits similaires aboutissent à des conséquences juridiques différentes, soit des situations dans lesquelles le passager est privé d'un droit auquel il devrait pouvoir prétendre, alors que les désagréments qu'il subit ont empiré. De tels résultats semblent contraires à la finalité du règlement n° 261/2004, et notamment à ses considérants 1 et 2.

Étant donné qu'à la connaissance de la juridiction de renvoi, cette question n'a pas encore été définitivement tranchée par la Cour dans sa jurisprudence et que la juridiction de renvoi entend adopter une interprétation qui diffère de certaines

décisions de justice adoptées au niveau national, il y avait lieu de saisir la Cour d'un renvoi préjudiciel.

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) [OMISSIS]

Korneubourg, le 25 août 2020

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL