

Version anonymisée

Traduction

C-252/20 – 1

Affaire C-252/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

10 juin 2020

Juridiction de renvoi :

Amtsgericht Hamburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

25 mai 2020

Partie requérante :

CY

Partie défenderesse :

Eurowings GmbH

Copie certifiée conforme

Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne)

[OMISSIS]

Ordonnance

Dans le litige opposant

CY [OMISSIS] Witzhave, Allemagne,

- partie requérante -

[OMISSIS]

à

Eurowings GmbH, [OMISSIS] Düsseldorf, Allemagne,

- partie défenderesse -

[OMISSIS]

l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg) [OMISSIS] ordonne ce qui suit :

Il est sursis à statuer.

En application de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes, relatives à l'interprétation 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) :

1. Un passager bénéficie-t-il également du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 lorsqu'il ne peut pas prendre un vol de correspondance directe en raison d'un retard à l'arrivée relativement peu important et qu'il subit de ce fait un retard supérieur ou égal à trois heures à la destination finale, alors que les deux vols ont été assurés par des transporteurs aériens différents et que la réservation n'a pas été effectuée auprès du transporteur aérien assurant le premier segment de vol et visé par la demande d'indemnisation dans le litige au principal ?
[Or. 2]

2. En cas de réponse positive à la première question :

Le « transporteur aérien effectif » au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 est-il le transporteur aérien ayant effectivement assuré le premier segment de vol retardé, ou le transporteur aérien effectif ayant assuré le second segment de vol ponctuel, et auprès duquel les deux vols ont été réservés ?

3. S'il y a lieu de considérer les deux transporteurs aériens comme des « transporteurs aériens effectifs » au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 :

le passager peut-il librement choisir contre lequel des deux transporteurs aériens il se retournera ?

Motifs :

A. Exposé des faits

- 1 La requérante réclame à la défenderesse le paiement d'une indemnité de 400 euros au titre du règlement n° 261/2004.
- 2 La requérante a réservé, par l'intermédiaire d'une agence de voyages, un vol reliant Hambourg au Caire via Zurich le 23 octobre 2016. La confirmation de réservation a été émise par Swiss International Air Lines AG (ci-après « Swiss »). Selon la confirmation de réservation, le transport devait être effectué comme suit : de Hambourg à Zurich avec le vol LX 4413 (départ prévu le 23 octobre 2016 à 7 h 00 et arrivée prévue le même jour à 8 h 25) et de Zurich au Caire avec le vol LX 236 (départ prévu le 23 octobre 2016 à 9 h 05 et arrivée prévue le même jour à 14 h 05).
- 3 Le vol reliant Hambourg et Zurich était proposé en partage de code, par Swiss sous le numéro de vol LX 4413 et par la défenderesse sous le numéro de vol EW 4762. Conformément à l'accord de partage de code conclu avec Swiss, la défenderesse a effectué le vol reliant Hambourg à Zurich (LX 4413), sous le numéro de vol EW 4762, avec son appareil et son personnel.
- 4 Le vol reliant Hambourg à Zurich effectué par la défenderesse a subi un retard et n'a atterri à Zurich qu'à 8 h 46. La requérante a alors manqué son vol de correspondance pour le Caire, qui était effectué par Swiss [Or. 3], car il ne lui restait plus que 19 minutes de temps d'escale. Le temps de correspondance minimum pour cette liaison aérienne était de 30 minutes. La requérante a ensuite été transférée sur une liaison ultérieure pour le Caire via Milan et a atterri au Caire avec un retard de plus de cinq heures.
- 5 La requérante estime que c'est la défenderesse qui, dans le cadre du partage de code, doit être considérée comme le transporteur aérien effectif du vol retardé reliant Hambourg à Zurich et qu'elle est tenue de verser l'indemnisation ne serait-ce que pour cette raison. La requérante souligne que la défenderesse proposait le vol EW 4762 opéré par elle-même dans le système de réservation Amadeus et qu'elle y mettait concrètement ses vols à disposition afin de pouvoir combiner différents segments de vol.
- 6 Selon la défenderesse, le droit au paiement d'une indemnisation en cas de correspondance manquée en raison d'un retard peu important du premier segment de vol suppose que tant le vol de préacheminement que le vol de correspondance aient été effectués par le même transporteur aérien. Elle estime que la poursuite du vol avec un autre transporteur aérien ne relève pas de la sphère de risque du transporteur aérien ayant effectué le premier segment de vol.

B. Motifs du renvoi préjudiciel devant la Cour

- 7 Pour que l'affaire puisse être tranchée, la Cour doit au préalable répondre aux questions préjudicielles.

I. Sur la première question préjudicielle

- 8 La requérante pourrait disposer d'un droit [à indemnisation] au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004.
- 9 Selon la jurisprudence constante de la Cour, un retard peut être assimilé à une annulation d'un vol au sens de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, de sorte qu'en cas de retard, une indemnisation peut également être exigée sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, lu conjointement avec l'article 7, paragraphe 1, de ce même règlement lorsque le retard à la destination finale est égal ou supérieur à trois heures (voir arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 41 et suivants, et du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, points 28 et suivants). Il en va de même lorsqu'un retard relativement peu important **[Or. 4]** entraîne un retard important à la destination finale en raison du fait que le passager a manqué son vol de correspondance (voir arrêt du 26 février 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, points 25 et suivants). L'issue de cette affaire repose toutefois sur le fait que le vol de préacheminement et le vol de correspondance étaient tous deux exploités par la même compagnie aérienne (voir arrêt du 26 février 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, point 18).
- 10 La Cour ne s'est jusqu'à présent pas prononcée sur le point de savoir s'il en allait de même lorsque, comme en l'espèce, le vol de préacheminement et le vol de correspondance ne sont pas effectués par la même compagnie aérienne.
- 11 Dans une affaire comparable, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a décidé de surseoir à statuer et de saisir la Cour d'une question préjudicielle qui était identique en substance à la première question préjudicielle portant sur l'interprétation du règlement n° 261/2004 dans la présente affaire. La Cour n'a pas statué sur la question préjudicielle, étant donné que le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a retiré son renvoi préjudiciel à la suite de la reconnaissance du bien-fondé de la demande dans cette affaire.
- 12 Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) [OMISSIS] a précisé :
- 13 « d) Il pourrait être déduit de l'esprit et de la finalité de l'article 7 du règlement n° 261/2004 que le passager ne bénéficie d'un droit à indemnisation qu'à condition que le transporteur aérien à l'origine du retard à la destination finale ait approuvé la combinaison des vols successifs en délivrant ou en autorisant une confirmation de réservation. Cette question n'a pas été définitivement tranchée par la Cour dans sa jurisprudence.
- 14 aa) Il ressort de la jurisprudence de la Cour que le passager peut en tout état de cause bénéficier d'un droit à indemnisation lorsque plusieurs vols successifs sont réservés auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation.

- 15 Dans les décisions dans lesquelles le droit à indemnisation découle d'une arrivée tardive d'un vol avec correspondances au lieu de destination, les vols successifs ont été réservés auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation dans le litige au principal (arrêts du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, point 18, et du 4 octobre 2012, **[Or. 5]** Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, points 10 et 34). D'autres arrêts de la Cour ayant trait à la notion de vol au sens du règlement n° 261/2004 concernent, eux aussi, le cas dans lequel le passager a réservé l'ensemble des vols pertinents auprès du transporteur aérien dont il sollicite par la suite une indemnisation (voir arrêts du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, point 13 ; du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 11, et du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 15).
- 16 bb) Nous ne sommes pas dans ce cas de figure en l'espèce.
- 17 D'après les constatations de la juridiction d'appel, les deux vols ont été assurés par des transporteurs aériens différents. La réservation n'a pas été effectuée auprès de l'un de ces deux transporteurs, mais auprès d'un organisateur de voyages. C'est également celui-ci qui a émis la confirmation de réservation [OMISSIS]. À défaut de constatations en ce sens, on ne peut pas partir du principe que la défenderesse aurait elle-même délivré ou autorisé un billet pour les deux vols en cause.
- 18 cc) On ne peut tirer du règlement n° 261/2004 et de la jurisprudence citée de la Cour aucune conclusion suffisamment certaine concernant ce cas de figure.
- 19 Aux termes de son article 3, paragraphe 2, sous a), le règlement n° 261/2004 s'applique à condition que le passager dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné. Conformément à l'article 2, sous g), de ce règlement, cela suppose que la réservation ait été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages. Cette opération peut prendre la forme d'un billet délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé, au sens de l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004, ou de toute autre pièce.
- 20 Il ressort incontestablement de ces dispositions qu'un passager peut également bénéficier d'un droit à indemnisation à l'encontre du transporteur aérien effectif lorsque celui-ci n'a certes pas été partie à la réservation individuelle ou à sa confirmation, mais qu'il a conféré à un agent ou à un organisateur de voyages la possibilité d'accepter et de confirmer de telles réservations. Dans un tel cas, le transporteur aérien doit assumer la confirmation de réservation effectuée par l'agent ou par l'organisateur de voyages comme s'il y avait procédé lui-même. **[Or. 6]**
- 21 Il n'en résulte cependant pas de manière incontestable qu'un transporteur aérien est également tenu de se faire imputer la confirmation de réservation effectuée par un agent ou un organisateur de voyages dans la mesure où elle concerne un autre vol assuré par un autre transporteur aérien. S'agissant d'un tel vol, l'agent ou

l'organisateur de voyages se substitue en premier lieu au transporteur aérien qui a assuré ledit vol. Du point de vue des transporteurs aériens participants, la situation se rapproche donc de celle dans laquelle le passager procède lui-même à plusieurs réservations distinctes auprès de différents transporteurs aériens pour des vols successifs. La Commission, elle, en tout cas, considère, dans ses orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 au règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 10 juin 2016 [C(2016) 3502 final, p. 18, point 4, sous d), A, ii)], que le passager ne bénéficie pas d'un droit à indemnisation dans ce dernier cas.

- 22 dd) Néanmoins, d'après la chambre de céans, certains éléments plaident en faveur de la reconnaissance du droit à indemnisation du passager même lorsque la confirmation de réservation pour des vols successifs a été délivrée par un organisateur de voyages.
- 23 (1) Le règlement n° 261/2004 prévoit en principe les mêmes conséquences juridiques pour les différentes formes de confirmation de réservation. En outre, il est souligné au considérant 5 de ce règlement que la protection devrait aussi s'appliquer aux passagers des vols faisant partie de voyages à forfait. Par ailleurs, le fait pour le transporteur aérien d'avoir à assumer la responsabilité des vols combinés par un organisateur de voyages serait en conformité avec l'objectif défini aux considérants 1 à 4 dudit règlement, à savoir garantir un niveau élevé de protection des passagers et tenir compte des exigences de protection des consommateurs, ainsi qu'avec le principe qu'en a déduit la Cour, à savoir que les dispositions du règlement n° 261/2004 octroyant des droits aux passagers aériens doivent être interprétées largement (voir, à cet égard, arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 45), tandis que des termes figurant dans une disposition qui constitue une dérogation à un principe ou, plus spécifiquement, à des règles communautaires visant à protéger les consommateurs doivent en principe être lus en sorte que cette disposition puisse être interprétée de manière stricte (voir arrêt du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, point 17).
- 24 (2) D'après la chambre de céans, la reconnaissance d'un droit à indemnisation dans le cas présent est également conforme au point de vue exprimé par la Cour au sujet de la responsabilité à l'égard des obligations relatives aux prestations prises en charge lors de la confirmation de réservation.
- 25 La Cour a reconnu le droit à indemnisation du passager qui se voit refuser l'embarquement sur le second de deux vols successifs **[Or. 7]** réservés auprès d'un transporteur aérien parce que ce dernier considère que le passager n'est plus en mesure de prendre ledit vol en raison du retard du premier vol. À cet égard, la Cour a considéré que sont déterminants le fait que le droit à indemnisation du

passager est censé compenser les désagréments subis du fait d'une perte de temps irréversible supérieure ou égale à trois heures et le fait que le transporteur aérien effectif doit en tout état de cause assumer la responsabilité de ces désagréments lorsqu'il apparaît qu'ils lui sont imputables, soit parce qu'il est à l'origine du retard du premier vol opéré par lui-même, soit parce qu'il a considéré, à tort, que les passagers concernés n'étaient pas en mesure de se présenter à temps pour l'embarquement du vol suivant, soit encore parce qu'il a procédé à la vente de billets concernant des vols successifs pour lesquels le temps disponible pour prendre le vol suivant était insuffisant (arrêt du 4 octobre 2012, Rodríguez-Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, point 34).

- 26 En tout état de cause, du point de vue du passager que le droit à indemnisation vise à protéger, la situation est comparable lorsque ce n'est certes pas le transporteur aérien lui-même qui délivre ou autorise les billets pour des vols successifs, mais qu'il donne à un organisateur de voyages la possibilité d'émettre de tels billets, voire de combiner à cette occasion des vols assurés par différents transporteurs aériens.
- 27 ee) La chambre de céans estime néanmoins ne pas être en mesure de trancher elle-même cette question.
- 28 S'il est vrai que, pour les raisons exposées ci-dessus, il semble logique d'appliquer par analogie les principes dégagés par la Cour au cas de figure dont la juridiction de céans est saisie en l'espèce, une telle application ne ressort pas incontestablement de la jurisprudence existante de la Cour. »
- 29 Le tribunal de céans se rallie à cette analyse.

II. Sur la deuxième question préjudicielle

- 30 Dans son arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), la Cour a statué sur le cas d'un vol avec correspondance reliant Prague à Bangkok via Abu Dhabi, qu'il y avait cependant lieu d'appréhender en tant qu'unité, et a considéré que *České aerolinie*, partie défenderesse dans cette affaire, était le transporteur aérien effectif et, était, par conséquent, le transporteur aérien responsable au titre du règlement n° 261/2004. Le premier segment de vol, qui était opéré par *České aerolinie*, était pourtant arrivé à l'heure ; ce n'est que le [Or. 8] deuxième vol, qui était opéré par Etihad Airways dans le cadre d'un accord de partage de code, qui avait subi un retard. La Cour a jugé déterminant le fait que c'est *České aerolinie* qui était le cocontractant du passager et que le niveau élevé de protection du passager exige que le cocontractant du passager soit tenu responsable en tant que transporteur aérien effectif, d'autant plus qu'il existe également des possibilités de demander réparation au transporteur aérien ayant effectivement opéré le vol retardé.

- 31 Si l'on devait transposer les principes établis par la Cour susmentionnés aux faits de la présente affaire, cela pourrait conduire à considérer Swiss, qui a émis, en l'espèce, la confirmation de réservation, comme étant le transporteur aérien effectif, et non la défenderesse [OMISSIS]. La Cour ne s'est cependant pas encore prononcée sur un cas de figure comparable à celui de l'espèce.

III. Sur la troisième question préjudicielle

- 32 Au cas où il y aurait lieu en l'espèce de considérer tant Swiss (en tant que cocontractante de la requérante), que la partie défenderesse (qui a effectivement opéré, en partage de code, avec son propre appareil et son propre personnel, le vol de préacheminement ayant subi un retard) comme transporteurs aériens effectifs au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, se pose alors la question de savoir si le passager doit demander réparation à son cocontractant ou s'il peut librement choisir lequel des deux transporteurs aériens il visera par sa demande d'indemnisation. Cette question n'a pas encore été tranchée par la Cour.

Kaiser

Juge à l'Amstgericht (tribunal de district)

[OMISSIS]