

Version anonymisée

Traduction

C-560/19 - 1

Affaire

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

23 juillet 2019

Juridiction de renvoi :

Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Valencia (Espagne)

Date de la décision de renvoi :

11 juillet 2019

Partie requérante :

GT

Partie défenderesse :

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[omissis] [Identification du litige et des parties]

ORDONNANCE

[omissis] [Identification du juge de renvoi]

Lieu : VALENCE

Date : 11 juillet 2019

EN FAIT

PREMIÈREMENT.- *Le litige au principal objet du renvoi préjudiciel*

GT a intenté un recours contre la compagnie aérienne Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA visant au versement de l'indemnisation en argent de 600 euros prévue à 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 en raison de son arrivée avec plus de 24 heures de retard par rapport à l'heure prévue d'arrivée à sa destination finale. Elle demande également une indemnité de 99[,] 65 euros au titre du préjudice subi à la suite de ce retard, la requérante ayant perdu une nuit d'hôtel sur son lieu de destination finale, préalablement réservée, qu'elle a dû payer. **[Or. 2]**

Les faits invoqués dans la requête sont les suivants :

1).- La requérante a conclu un contrat avec Iberia, une entreprise dont l'objet est le transport de passagers avec des billets qu'elle commercialise, pour un vol au départ d'Alicante et à destination de Chicago, comme l'indique le document joint en annexe 3 à la requête. Ce vol se faisait en deux étapes :

- la première étape débutait le 9 septembre 2018 à Alicante à 9 h 40 pour une arrivée à Madrid le même jour à 10 h 50 ; cette étape était opérée par la compagnie aérienne Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA ;

- la deuxième étape débutait à Madrid à 11 h 55 pour une arrivée à Chicago le même jour à 14 h 20 ; cette étape était opérée par la compagnie aérienne Iberia.

2).- Le premier vol (Alicante-Madrid) a subi un retard à l'arrivée à Madrid. La requérante indique que ce retard était d'une heure. La défenderesse reconnaît le retard, mais considère qu'il était de 30 minutes.

3).- Suite à ce retard, la passagère a manqué sa correspondance.

4).- La passagère a été réassignée sur un autre vol et est arrivée à sa destination finale, Chicago, avec plus de 24 heures de retard.

DEUXIÈMEMENT.- *Le renvoi préjudiciel*

Le présent litige en est au stade du prononcé de l'arrêt [omissis] [éléments de procédure interne]. La juridiction de renvoi constate, au moment de rendre son arrêt, qu'il est nécessaire d'introduire un renvoi préjudiciel.

TROISIÈMEMENT.- *Identification des parties et des intervenants*

Les parties au litige au principal sont GT, **[Or. 3]** [omissis] [nom de l'avocat], en tant que partie requérante, et Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA, [omissis] [nom de l'avocat], en tant que partie défenderesse.

EN DROIT

PREMIÈREMENT.- *Cadre juridique de l'Union*

- 1.– Le considérant 7 du règlement n° 261/2004 [omissis] indique : « [a]fin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (dry lease) ou avec équipage (wet lease), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime ».
- 2.– L'article 2 du règlement [no] 261/2004 dispose : « [a]ux fins du présent règlement, on entend par : a) "transporteur aérien", une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité ; b) "transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ».
- 3.– L'article 2 du règlement [no] 261/2004 précise qu'on entend par « "destination finale", la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol ; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l'heure d'arrivée initialement prévue est respectée. » [Or. 4]

L'arrêt du 26 février 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106) a établi que « [...] en cas de vol avec correspondances, seul importe aux fins de l'indemnisation forfaitaire prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004, le retard constaté par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale, entendue comme la destination du dernier vol emprunté par le passager concerné. »

- 4.– L'article 3[,] paragraphe 5[,] du règlement [no] 261/2004 dispose : « [l]e présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné. »
- 5.– L'article 5[,] paragraphe 1, sous c)[,] du règlement [n°] 261/2004 prévoit que, en cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés « ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément [à] l'article 7 [...] »
- 6.– L'article 7, paragraphe 1[,] du règlement [n°] 261/2004 régit l'indemnisation en argent en affirmant que : « [l]orsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :
 - a) 250 euros pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins ;
 - b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres ;
 - c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation. » [Or. 5]

- 7.– Les arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716) et du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.* (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657) assimilent un retard important à l'arrivée avec l'annulation du vol.
- 8.– L'article 5, paragraphe 1, de la directive 90/314 * prévoit que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'organisateur et/ou le détaillant partie au contrat soient responsables à l'égard du consommateur de la bonne exécution des obligations résultant de ce contrat, que ces obligations soient à exécuter par eux-mêmes ou par d'autres prestataires de services et ceci sans préjudice du droit de l'organisateur et/ou du détaillant d'agir contre ces autres prestataires de services.
- 9.– L'article 13 du règlement [n°] 261/2004 dispose : « [L]orsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable »
- 10.– La communication de la Commission du 15 juin 2016 * affirme, en son point 2.2.3, que « [c]onformément à son article 3, paragraphe 5, les obligations découlant du règlement incombent toujours au transporteur aérien effectif et non, par exemple, à un autre transporteur aérien susceptible d'avoir vendu le billet. La notion de transporteur aérien effectif est présentée au considérant 7. »
- 11.– Dans l'arrêt du 7 septembre 2017, *Bossen e.a.* (C-559/16, EU:C:2017:644), la Cour a indiqué que les dispositions du règlement [n° 261/2004] « prévoient un droit à indemnisation des passagers sans distinguer selon qu'ils atteignent leur destination finale au moyen d'un vol direct ou d'un vol avec correspondances. »

DEUXIÈMEMENT.- Doutes justifiant le renvoi préjudiciel [Or. 6]

1.- Comme il a été précisé dans la partie « En droit » précédente, la réglementation [de l'Union] semble indiquer que c'est sur le transporteur aérien

* Ndt : Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO 1990, L 158, p. 59).

* Ndt : Communication de la Commission C/2016/3502 – 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 (JO 2016, C 214, p. 5).

effectif que pèse l'obligation de verser l'indemnisation en argent prévue à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004, peu important l'identité du vendeur du billet, c'est-à-dire peu important l'identité du transporteur contractuel. Cette situation semble claire lorsque c'est une agence de voyage qui a effectué la vente du billet, et donc qui a conclu le contrat avec le passager. En revanche, un doute naît lorsque le vendeur du billet est une compagnie qui se consacre au transport aérien de passagers, mais n'opère pas le vol étant donné que, suite à des alliances entre compagnies aériennes, le vol est effectivement réalisé par une autre compagnie. C'est ce qui se passe dans le litige au principal. En effet, dans le litige au principal, Iberia est le vendeur du billet et c'est une entreprise qui se consacre au transport aérien de passagers. Iberia n'est toutefois pas l'opérateur du vol entre Alicante et Madrid, puisque cette étape a effectivement été réalisée par une autre entreprise, à savoir Air Nostrum, en vertu des alliances nouées entre ces deux compagnies.

Pour cette raison, un doute existe concernant la question de savoir si l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004 incombe uniquement et exclusivement à la compagnie qui opère le vol, et donc le réalise effectivement, ou bien si elle peut aussi incomber à la compagnie qui n'opère pas le vol, mais est l'entreprise avec qui le contrat a été conclu, qui se consacre aussi aux vols de passagers. Ou, ce qui revient au même, s'il est possible de considérer que l'entreprise dont l'objet est le transport aérien de passagers, qui vend le billet mais n'opère pas le vol, c'est-à-dire qui ne réalise pas effectivement le vol, est incluse dans la notion de « *transporteur aérien effectif qui réalise [...] un vol* ».

Pour ces motifs, la première question qui se pose est celle de savoir si, compte tenu de l'article 2[,] sous b), et de l'article 3[,] paragraphe 5[,] du règlement [n°] 261/2004, il est possible de considérer que l'entreprise dont l'objet est le transport aérien de passagers, qui vend le billet mais n'opère pas le vol, c'est-à-dire qui ne réalise pas effectivement le vol, est incluse dans la notion de « *transporteur aérien effectif qui réalise [...] un vol* ».

2.- En cas de réponse négative à la [question] précédente, un doute existe concernant l'identité de l'entreprise chargée de verser l'indemnisation en argent lorsque, pour un même **[Or. 7]** vol, au moins deux compagnies aériennes sont intervenues pour la réalisation effective du vol lorsque ce dernier compte au moins une correspondance.

En effet, comme il a été indiqué, la jurisprudence de la Cour a établi que le critère déterminant pour obliger au versement de l'indemnisation en argent est le retard de plus de trois heures par rapport à l'heure prévue d'arrivée à la destination finale. Cela indépendamment de la cause du retard : retard au décollage, pendant la réalisation du vol ou suite au retard du premier vol.

Ce dernier cas de figure est celui qui suscite des interrogations quant à la manière d'interpréter le règlement [n° 261/2004]. En effet, un problème se pose dans les cas où, comme dans le litige au principal, le vol est divisé en deux étapes, chaque

étape est réalisée par un transporteur effectif et la correspondance est manquée en raison du retard de la première étape du vol ; et, concrètement, lorsque le retard de la première étape du vol est de moins de trois heures, mais que le retard à l'arrivée à la destination finale est de plus de trois heures en raison de la correspondance manquée.

S'il s'agissait de vols différents, il est certain qu'il n'y aurait pas de droit à indemnisation.

Un problème naît lorsqu'il existe un vol unique avec correspondances. En effet, dans ce cas, la première compagnie aérienne effective a réalisé le vol avec un retard par rapport à l'heure prévue d'arrivée, mais ce retard a été de moins de trois heures. Toutefois, suite au retard de cette première étape du vol, un retard important à l'arrivée à la destination finale s'est produit.

Il s'ensuit que les doutes qui apparaissent sont les suivants : le droit d'indemnisation en argent en faveur des passagers prévu à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004 existe-t-il lorsque le vol est divisé en plusieurs étapes et que, suite à un léger retard (de moins de trois heures) lors de l'une des étapes du vol, un retard important (de plus de trois heures) à l'arrivée à la destination finale se produit en raison de la correspondance manquée ? En cas de réponse affirmative, dans l'hypothèse où les transporteurs effectifs pour les diverses étapes du vol sont distincts, le transporteur effectif pour l'étape du vol qui a enregistré un léger retard (de moins de trois heures) à l'origine de la correspondance manquée et qui a donc causé un retard important (de plus de trois heures) à l'arrivée à la destination finale est-il tenu de verser [Or. 8] l'indemnisation en argent prévue à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004 ?

DISPOSITIF

DISPOSITIF : Eu égard à ce qui précède, je décide de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

1.- Est-il possible de considérer que l'entreprise dont l'objet est le transport aérien de passagers, qui vend le billet mais n'opère pas le vol, c'est-à-dire qui ne réalise pas effectivement le vol, est incluse dans la notion de « *transporteur aérien effectif qui réalise [...] un vol* » ?

2.- En cas de réponse négative à la question précédente, le droit d'indemnisation en argent en faveur des passagers prévu à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004 existe-t-il lorsque le vol est divisé en plusieurs étapes et que, suite à un léger retard (de moins de trois heures) lors de l'une des étapes du vol, un retard important (de plus de trois heures) à l'arrivée à la destination finale se produit en raison de la correspondance manquée ? En cas de réponse affirmative, dans l'hypothèse où les transporteurs effectifs pour les diverses étapes du vol sont distincts, le transporteur effectif pour l'étape du vol qui a enregistré un léger retard (de moins de trois heures) à l'origine de la correspondance manquée et qui a donc causé un retard important (de plus de trois heures) à l'arrivée à la destination

finale est-il tenu de verser l'indemnisation en argent prévue à l'article 7 du règlement [n°] 261/2004 ?

[omissis] **[Or. 9]** [omissis]

[omissis] **[Or. 10]** [omissis] [Formules finales et signature]

DOCUMENT DE TRAVAIL