

Affaire C-345/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

16 avril 2019

Juridiction de renvoi :

Amtsgericht Düsseldorf (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

6 décembre 2018

Partie requérante :

EUflight.de GmbH

Partie défenderesse :

Eurowings GmbH

Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne)

Ordonnance

dans le litige opposant

EUflight.de GmbH à Eurowings GmbH

I.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie conformément à l'article 267 TFUE de la question suivante portant sur l'interprétation du droit de l'Union :

« Les dispositions des articles 4, 5, 6 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 46, p. 1) doivent-elles être

interprétées en ce sens que les passagers qui sont transportés, sur le vol réservé, vers leur destination finale plus d'une heure avant l'heure de départ initialement prévue ont droit à une indemnisation au titre d'une application par analogie de l'article 7 dudit règlement ?

Cette indemnisation peut-elle être réduite en vertu de l'article 7, paragraphe 2, dudit règlement, en fonction de la distance de vol, si l'heure d'arrivée intervient avec une avance supérieure aux retards à l'arrivée mentionnés dans cette disposition et est même antérieure à l'heure d'arrivée initialement prévue ?

La possibilité de réduire l'indemnisation est-elle exclue si l'heure de départ du vol est avancée par rapport à l'heure de départ initialement prévue d'une durée qui correspond aux limites fixées à l'article 7, paragraphe 2, pour les retards (c'est-à-dire de plus de deux, trois ou quatre heures) ?

II.

Euflight.de GmbH (ci-après la « requérante ») sollicite, à la suite d'une subrogation dans les droits de deux subrogeants, le versement d'une indemnité de 250 euros pour chacun d'entre eux en vertu de l'article 7, paragraphe 1, sous a), 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° 29[5]/91 (JO 2004, L 46, p. 1) (ci-après le « règlement n° 261/2004 »). **[Or. 2]**

Eurowings GmbH (ci-après la « défenderesse ») est un transporteur aérien allemand. Les subrogeants ont réservé auprès de la défenderesse un vol de Munich à Paris, sous le numéro EW1926, qui devait décoller de Munich le 1^{er} janvier 2018 à 17 h 20 et atterrir à Paris à 18 h 45.

Le vol a été annulé et les subrogeants ont été réacheminés sur le vol LH2234, qui a décollé de Munich le 1^{er} janvier 2018 à 15 h 54 et atterri à Paris le même jour à 17 h 20. Les subrogeants ont donc atteint leur destination finale 1 h 25 avant l'heure d'arrivée prévue, leur voyage ayant toutefois aussi commencé 1 h 26 plus tôt que prévu.

III.

La question se pose tout d'abord de savoir si un tel vol ayant eu lieu avec autant d'avance relève du champ d'application de l'article 7 du règlement n° 261/2004 et, ensuite, s'il y a lieu d'étendre l'analogie éventuellement admise dans ce cas à l'ensemble de l'article, et donc également à la possibilité d'une déduction en vertu du paragraphe 2.

1.

On peut se demander si l'« anticipation » du vol finalement effectué ouvre d'ailleurs un droit à indemnisation lorsque ce vol est avancé de plus d'une heure, mais de moins de trois heures.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») [arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716], le facteur déterminant pour l'application par analogie de l'article 7 du règlement n° 261/2004 aux retards est la comparaison de la situation des passagers affectés par une annulation et un retard (point 50). La Cour a jugé que l'indemnisation est justifiée par le fait qu'un préjudice qui consiste en une perte de temps ne peut être réparé que par une indemnisation (points 52 à 54). L'arrêt constate que les personnes concernées se trouvent dans une situation comparable s'agissant du dommage consistant en une perte de temps (point 54).

Au point 57 de l'arrêt, la Cour estime qu'il y a lieu de déterminer la perte de temps pertinente sur la base de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004. La Cour calcule cette perte en se fondant sur le créneau horaire pendant lequel doit avoir lieu un réacheminement en cas d'annulation de vol n'ouvrant pas droit à indemnisation. À cet égard, la Cour se réfère explicitement à la « durée ». Au point 58, la Cour se réfère ensuite à nouveau explicitement à l'impératif d'égalité de traitement. Au point 61, la Cour décrit une nouvelle fois la perte de temps comme étant exclusivement un retard de trois heures ou plus. Au point 62, la Cour énonce un critère permettant de distinguer un simple retard de deux heures ou plus visé à l'article 6 du règlement n° 261/2004 d'un retard « important » visé au considérant [Or. 3] 15, sur lequel elle entend manifestement se fonder pour justifier l'existence, à l'article 6, d'une lacune réglementaire non souhaitée en ce qui concerne les retards importants, nécessaire pour recourir à un raisonnement par analogie.

L'arrêt du 19 novembre 2009 (*Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716), n'a pas assuré la pleine égalité entre les passagers des vols annulés et ceux des vols retardés. En effet, selon la jurisprudence actuelle de la Cour, les passagers qui subissent un retard de plus de deux heures mais de moins de trois heures n'ont toujours droit à aucune indemnisation, contrairement à la situation prévalant en cas d'annulation, et ce malgré une perte de temps équivalente. La question de la réduction de l'indemnisation ne se pose donc que pour les vols long-courriers (point 63).

Il existe donc au premier abord un certain nombre d'éléments qui plaident en faveur du fait que seul un retard, et non une exécution anticipée, d'un même vol ouvre un droit à indemnisation.

À cela s'ajoute qu'aux points 21 et 22 de l'ordonnance du 27 juin 2018, *flightright* (C-130/18, non publiée, EU:C:2018:496), la Cour opère une distinction entre l'annulation et le retard qui justifierait l'octroi d'indemnités (bien que réduites) à partir de deux heures en cas d'annulation, mais à partir de trois heures seulement en cas de retard.

Toutefois, à notre avis, les considérations qui précèdent n'excluent pas nécessairement une indemnisation en cas de départ anticipé (et, le cas échéant, avec moins de trois heures de retard à l'arrivée).

En effet, un « départ anticipé » est tout à fait susceptible de constituer une perte de temps donnant droit à une compensation pécuniaire. D'une manière analogue, le fait que le vol atterrisse avec une avance de plus d'une heure par rapport à l'arrivée prévue ne fait pas non plus obstacle au paiement d'une indemnisation en cas d'annulation. Le fait que dans l'arrêt du 19 novembre 2009 (Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716), la Cour se fonde sur une perte de temps qu'elle associe à la « durée » du vol (ou est-ce plutôt le temps d'attente qu'elle vise ?) semble manquer de cohérence et quelque peu de précision. En effet, les passagers de vols annulés sont indemnisés même lorsqu'ils ne subissent aucune perte de temps dans les cas où le vol de remplacement est de même durée.

En réalité, le dommage ne réside donc pas dans la perte de temps, mais dans la perte de la possibilité de disposer de son temps (dans le créneau horaire compris entre une heure avant et deux heures après l'arrivée prévue) ainsi qu'il avait été prévu initialement. Il est donc manifeste que l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 protège donc non seulement le temps à partir de l'heure d'arrivée prévue, mais également le temps avant le départ prévu initialement. À cet égard [Or. 4], le passager (ou, plus précisément, la liberté de celui-ci de disposer de son temps) bénéficie d'une protection accrue (à savoir, une heure supplémentaire).

Le règlement n° 261/2004 ne prévoit pas le cas où un départ anticipé sur le même vol est imposé au passager. Les règles claires de l'article 6 du règlement n° 261/2004 portant sur les retards de plus de deux heures n'excluent donc pas l'existence d'une lacune réglementaire non souhaitée et donc une possibilité de procéder par analogie. En l'espèce, les conditions permettant de procéder par analogie sont réunies, car les situations des passagers sont comparables. En conséquence, il est possible de considérer que les passagers qui sont transportés à bord du même vol plus d'une heure avant l'heure de départ prévue ont droit à une indemnisation dans le cadre d'une application par analogie de l'article 7 du règlement n° 261/2004.

2. À notre avis, une éventuelle analogie doit en tout état de cause conduire à une application de l'article 7 du règlement n° 261/2004 dans son intégralité. Toutefois, la question se pose alors de savoir si un transport anticipé constitue un réacheminement au sens de l'article 8 auquel l'article 7 fait référence.

L'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 prévoit un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les « meilleurs » délais. Toutefois, il est probable que cette disposition ne vise que le transport du passager dans les meilleurs délais après le départ initialement prévu.

Le libellé du règlement lui-même ne vise que les cas de retard et non les cas d'une arrivée anticipée à la destination finale par rapport à l'heure initialement prévue. Compte tenu des considérants sur lesquels se fonde le règlement, l'on peut supposer que le « meilleur délai » au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 désigne, en tout état de cause, un moment se situant après l'heure de départ initiale. Le considérant 13 du règlement énonce ainsi que les passagers doivent bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur. Le considérant 18 évoque également la prise en charge des passagers en attente d'un vol ultérieur.

Cette analyse est également corroborée par le fait que le règlement n° 261/2004 vise à réduire les difficultés et désagréments causés aux passagers par l'annulation de leur vol. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, les transporteurs aériens sont ainsi incités à informer les passagers de l'annulation du vol en temps utile, avant l'heure de départ prévue, et à leur proposer un réacheminement qui leur permette de prendre des dispositions appropriées. **[Or. 5]** À cet égard, les conditions applicables au réacheminement sont, selon toute vraisemblance, inversement proportionnelles au temps dont disposent les passagers pour prendre leurs dispositions après avoir été informés de l'annulation. L'esprit et la finalité du règlement ne peuvent, à cet égard, être dûment pris en considération que dans le cadre d'une interprétation de l'article 7, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, selon laquelle une réduction de l'indemnisation n'est pas envisageable lorsque les limites du raisonnable, telles que définies à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du même règlement, sont dépassées et que le réacheminement du passager a donc commencé plus d'une heure avant le départ prévu.

Si, toutefois, l'on devait considérer que le fait que le règlement utilise le terme « peut » dans toutes les versions linguistiques (« may », « podrá », etc.) indique qu'il s'agit d'une décision en équité, il serait probablement injuste d'accorder une réduction dans le cas d'un avancement de l'heure de départ avec une arrivée anticipée de trois heures ou plus. Il en irait probablement autrement dans le cas d'une arrivée anticipée de moins de trois heures.

IV.

Il est sursis à statuer dans la présente affaire jusqu'à ce que la Cour rende une décision définitive.

[OMISSIS][lieu, date]

[OMISSIS][nom de la juge qui a rendu la décision]