

Affaire C-810/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

4 novembre 2019

Juridiction de renvoi :

Landgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

22 août 2019

Requérante et requérante en appel :

Flightright GmbH

Défenderesse et défenderesse en appel :

Qatar Airways

Ordonnance

Dans le litige opposant

Flightright GmbH [Potsdam, Allemagne],

partie demanderesse et appelante,

[OMISSIS]

à

Qatar Airways [OMISSIS],

partie défenderesse et intimée,

[OMISSIS] la 24^{ème} chambre civile du Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne) a décidé ce qui suit : **[Or. 2]**

I. En vertu 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, ci-après le « règlement n° 261/2004 ») :

1. Un vol peut-il également être qualifié de « vol avec correspondances » au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004, lorsque, dans le cas de vols ayant fait l'objet d'une réservation unique et comportant une escale dans un aéroport de correspondance situé en dehors du territoire de l'Union, les passagers ont prévu un séjour prolongé sur le lieu de l'escale et ont réservé un vol de correspondance qui n'était pas le premier vol accessible ?

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

L'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, doit-il être interprété en ce sens que ce règlement s'applique aussi au transport aérien de passagers d'un vol qui n'a pas décollé d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, mais relève d'une réservation unique incluant également un vol au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, même si ce vol n'est pas un vol de correspondance directe ?

II. Il est sursis à statuer.

Motifs :

I.

La demanderesse a introduit le présent recours à la suite d'une subrogation dans les droits de quatre passagers d'un vol (ci-après les « passagers »).

Les passagers ont réservé, auprès de la défenderesse, le vol QR 070 du 18 juillet 2018 reliant Francfort-sur-le-Main à Doha, avec un départ prévu à 10 h 55 (heure locale) [Or. 3] et une arrivée prévue à 17 h 55 (heure locale) et le vol QR 1373 du 20 juillet 2018 reliant Doha à Windhoek, avec un départ prévu à 2 heures du matin (heure locale) et une arrivée prévue à 10 h 40 (heure locale).

Pour la durée du séjour à Doha, du 18 juillet 2018 à 17 h 55 au 20 juillet à 2 heures du matin (soit un total de 32 heures et 5 minutes), les passagers y ont réservé un hôtel.

Il leur aurait également été possible de réserver le vol reliant Doha à Windhoek que la défenderesse effectuait le 19 juillet 2018, avec un départ à 2 heures du matin.

Le 18 juillet 2018, les passagers ont été enregistrés sur le vol reliant Francfort-sur-le-Main à Doha. Ils devaient récupérer leurs bagages à Doha et les remettre pour le vol de correspondance à destination de Windhoek.

À ce stade, il n'a pas été possible de déterminer si les passagers avaient déjà reçu les cartes d'embarquements pour le vol reliant Doha à Windhoek. D'après leurs souvenirs, ils s'étaient enregistrés en ligne, pour l'ensemble du vol jusqu'en Namibie, avant le départ de Francfort-sur-le-Main. Selon l'exposé de la défenderesse, aucune carte d'embarquement n'avait encore été émise à Francfort-sur-le-Main pour le vol de correspondance à destination de Windhoek ; seule la carte d'embarquement pour le vol à destination de Doha l'avait été.

Le vol reliant Francfort-sur-le-Main à Doha est parti à l'heure prévue et est arrivé sans retard. À Doha, les passagers ont récupéré leurs bagages et les ont remis pour le vol à destination de Windhoek. Le vol reliant Doha à Windhoek a été retardé de 5 heures et 52 minutes. Au lieu d'arriver à Windhoek à 10 h 40, les passagers ne sont arrivés qu'à 16 h 32.

Les passagers ont cédé à la demanderesse leurs droits de demander une indemnisation à la défenderesse. La demanderesse cherche à obtenir de la défenderesse le versement de 600 euros par passager (soit, au total, un montant de 2 400 euros) en raison d'un retard de plus de 3 heures à l'arrivée à Windhoek.

L'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) a rejeté la demande d'indemnisation de 2 400 euros. Dans la motivation de son jugement, cette juridiction a expliqué ne pas être compétente pour juger de l'affaire [Or. 4], étant donné que le retard concernait un vol reliant Doha à Windhoek, et que la défenderesse n'était pas une compagnie aérienne de [l'Union] européenne. Selon cette juridiction, il importait peu que le premier vol ait décollé de Francfort-sur-le-Main. En raison du fait que les deux vols étaient séparés par un séjour d'« approximativement 56 heures » et qu'il ne s'agissait donc plus d'une simple escale, il y avait lieu de les considérer comme deux vols distincts. L'Amtsgericht en a conclu que le vol reliant Doha à Windhoek n'était pas un vol de correspondance directe.

La demanderesse a interjeté appel contre le rejet de sa demande et c'est sur cet appel que le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne, ci-après la « juridiction de céans ») doit statuer, en tant que juridiction d'appel.

II.

L'issue de l'appel dépend essentiellement de la question de savoir si le vol reliant Doha à Windhoek doit être considéré comme un vol de correspondance directe * au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004, par rapport au vol reliant Francfort-sur-le-Main à Doha.

* Ndt : La version en langue allemande de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004 est libellée de la manière suivante : « bei direkten Anschlussflügen » [dans le cas de vols de correspondance directe]. De même, la version anglaise mentionne « in the case of directly connecting flights ». La version en langue française de cet article énonce ce qui suit : « dans le cas des vols avec correspondances ».

Si le vol reliant Doha à Windhoek devait être considéré comme un vol de correspondance directe par rapport au vol reliant Francfort-sur-le-Main à Doha, il y aurait lieu d'accorder à la demanderesse, sur la base des droits des passagers dans lesquels elle s'est subrogée, le paiement d'une indemnité à hauteur du montant réclamé. En effet, dans ce cas, ce ne serait pas Doha, mais Windhoek, qui, en tant que destination du dernier vol, serait la « destination finale » du premier vol.

Ainsi que l'a jugé la Cour dans l'arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716) en statuant sur une demande de décision préjudicielle adressée par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) et qu'elle l'a confirmé en formation de grande chambre dans l'arrêt du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.* (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657), les passagers de vols peuvent invoquer le droit à indemnisation prévu à l'article 7, du règlement n° 261/2004, non seulement en cas de vols annulés, mais également en cas de vols retardés, lorsqu'en raison du retard, ils subissent une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, parce qu'ils atteignent leur destination finale trois [Or. 5] heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien.

Tel serait le cas en l'espèce, puisque les passagers n'ont atteint la destination finale de leurs vols qu'avec un retard de 5 heures et 52 minutes.

Par ailleurs, ainsi que l'a jugé la Cour dans l'arrêt du 31 mai 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361), l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, doit être interprété en ce sens que ce règlement s'applique à un transport de passagers effectué en vertu d'une réservation unique et comportant, entre son départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et son arrivée dans un aéroport situé sur le territoire d'un État tiers, une escale planifiée avec un changement d'appareil.

Ces conditions seraient, elles aussi, remplies en l'espèce. En effet, les vols reliant Francfort-sur-le-Main à Doha, d'une part, et Doha à Windhoek, d'autre part, ont fait l'objet d'une réservation unique auprès de la défenderesse, qui les a d'ailleurs confirmés en tant qu'ensemble dans l'« e-ticket Receipt » [billet électronique] de confirmation. [OMISSIS] Lors de la planification de leurs vols, les passagers avaient prévu de faire escale à Doha avant de rejoindre la Namibie, ce qui leur permettait de visiter la ville et d'attendre des amis qui arrivaient plus tard.

Conformément à l'arrêt du 31 mai 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361), il importe peu que le vol de correspondance vers Windhoek soit effectué sur un autre appareil que celui du premier vol.

En outre, ainsi que l'a décidé la Cour dans l'arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), lorsqu'un vol avec correspondance est composé de deux segments de vol et qu'ils relèvent d'une réservation unique, le fait que le retard devant faire l'objet d'une indemnisation n'a concerné que le

second segment ne dispense pas le transporteur ayant assuré le premier segment de l'obligation de verser une indemnisation. Conformément à cet arrêt, il est sans importance que les premier et second segments de vol aient été effectués par des **[Or. 6]** transporteurs aériens différents, puisque le transporteur effectuant le premier segment est, lui aussi, tenu de verser l'indemnisation.

En application de cet arrêt, la défenderesse serait donc tenue de verser l'indemnisation, même si elle n'est pas un transporteur aérien communautaire et que les lieux de départ et d'arrivée du second segment de vol ne se trouvent pas sur le territoire de [l'Union] européenne. En effet, la défenderesse est tenue, en tant que transporteur aérien, de verser l'indemnisation, ne serait-ce que parce que le lieu de départ du premier segment de vol était Francfort-sur-le-Main [voir article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004].

La particularité du présent litige réside toutefois dans le fait qu'entre le premier segment de vol et le second, les passagers ont fait une escale d'environ 32 heures dans la ville de correspondance, et que le vol qu'ils ont emprunté ne constituait pas la première opportunité pour rejoindre la destination finale à partir du lieu de l'escale. Il leur aurait en effet été possible d'embarquer sur un vol de correspondance décollant 24 heures plus tôt, puisque la défenderesse proposait également un vol reliant Doha à Windhoek le 19 juillet 2018 avec un départ à 2 heures du matin. Si les passagers n'ont pas choisi cette option, c'est uniquement parce qu'ils souhaitaient encore attendre des amis et visiter la ville, et qu'ils avaient réservé une chambre d'hôtel à Doha à cet effet. Le vol de correspondance immédiate, qui lui était également accessible, était le vol du 19 juillet 2018, et non celui du 20 juillet 2018.

Il convient par conséquent de se demander si l'on peut encore parler, dans un tel cas, d'un « vol avec correspondances » au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004.

Le fait de savoir si la durée du séjour sur le lieu de l'escale et la possibilité de prendre un vol de correspondance antérieur constituent ou non des critères décisifs ne peut être déduit de la jurisprudence publiée de la Cour. Ni l'arrêt du 31 mai 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361) ni celui du 26 février 2013, *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106) n'évoquent la durée du séjour sur le lieu de l'escale. **[Or. 7]** L'affaire *Folkerts* repose toutefois sur le fait que l'embarquement sur le vol de correspondance était impossible en raison d'un retard d'environ deux heures et demie du vol de préacheminement, ce qui laisse à penser que les passagers n'avaient pas prévu de séjourner sur le lieu de l'escale pour une durée plus longue. Dans ses questions préjudicielles, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) utilise d'ailleurs la formulation suivante lorsqu'il s'agit de vols combinés impliquant plusieurs segments : « transport de passagers sur deux vols avec escale de durée négligeable à l'aéroport de correspondance ».

La jurisprudence de la Cour ne permet toutefois pas de déterminer avec une certitude suffisante si, dans le cas où le retard ne porte que sur le second segment

de vol, le droit à indemnisation exige, outre la réunion des conditions de réservation unique et de ponctualité à l'arrivée sur le lieu de l'escale, l'existence d'une connexion temporelle immédiate entre l'arrivée sur le lieu de l'escale et le départ du vol de correspondance.

C'est la définition des termes « vol avec correspondances », utilisés à l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004, qui, en définitive, déterminera si tel doit être le cas. La juridiction de céans considère que cette définition plaide en faveur de l'exigence d'une connexion immédiate entre les premier et second segments de vol. En effet, un simple lien entre deux vols ne suffit pas pour satisfaire aux conditions de la définition d'une « destination finale » au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004 ; cette disposition exige en effet que la correspondance de ces vols soit « directe » *. Dès lors, il semble logique d'exiger, à propos du vol de correspondance, qu'il soit la première possibilité pour les passagers d'embarquer sur un vol vers la destination finale après leur arrivée sur le lieu de l'escale. Lorsque les passagers choisissent un vol ultérieur parce qu'ils veulent utiliser l'escale à d'autres fins que le transfert (comme, par exemple, pour attendre des amis ou visiter la ville), il ne saurait plus être question d'une connexion immédiate et donc d'un vol de correspondance « directe ». **[Or. 8]** Si l'on suivait cette approche en l'espèce, on serait alors en présence de deux vols distincts et il conviendrait de considérer Doha comme la destination finale au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004. Conformément à l'article 3, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, le second vol, à savoir le vol reliant Doha à Windhoek, ne relèverait alors pas du champ d'application du règlement, étant donné que l'embarquement ne se serait pas effectué sur le territoire d'un État membre.

Il n'est toutefois pas exclu que la question de l'applicabilité du règlement n° 261/2004 en vertu de son article 3, paragraphe 1, sous a), ne dépende pas de la question de savoir s'il y a lieu de considérer le second de deux vols ayant fait l'objet d'une réservation unique comme un « vol de correspondance directe », dans la mesure où la réservation unique de vols combinés pourrait suffire, à elle seule, pour que le règlement s'applique. Tel est l'objet de la seconde question préjudicielle.

Étant donné que la présente affaire porte sur l'interprétation d'une notion du règlement n° 261/2004, et qu'à ce jour, la Cour, dans ses arrêts, n'a pas été amenée à s'exprimer clairement sur l'exigence d'une connexion immédiate ainsi que sur le champ d'application de ce règlement, il y a lieu de saisir la Cour d'un renvoi préjudiciel au titre de l'article 267 TFUE.

[OMISSIS]

* Voir Ndt ci-dessus.