

Version anonymisée

Traduction

C-20/21 - 1

Affaire C-20/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

13 janvier 2021

Juridiction de renvoi :

Landgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

26 novembre 2020

Partie requérante :

JW

HD

XS

Partie défenderesse :

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main

[OMISSIS]

[OMISSIS] 26.11.2020

[OMISSIS]

Ordonnance

Dans l'affaire [OMISSIS]

1. JW, [OMISSIS]
2. HD, [OMISSIS]
3. XS, représenté par JW et HD, Berlin,

Demandeurs et appelants

[OMISSIS]

contre

LOT Polish Airlines [OMISSIS],

Défenderesse et intimée

[OMISSIS] **[Or. 2]**

[OMISSIS]

la 24^{ème} chambre civile du Landgericht Frankfurt am Main [OMISSIS] a décidé le 26 novembre 2020 :

I. En vertu de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie de la question préjudicielle suivante :

L'article 7, point 1, sous b), du règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale doit-il être interprété en ce sens que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en deux ou plusieurs segments de vol, le lieu d'arrivée du premier segment de vol peut être le lieu d'exécution au sens de cette disposition lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 a pour origine le retard du premier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce premier segment ?

II. Il est sursis à statuer sur l'appel. **[Or. 3]**

MOTIFS

Les demandeurs réclament une indemnisation au titre du règlement (CE) n° 261/2004 à la suite d'un retard d'un vol.

Les demandeurs avaient une réservation unique confirmée pour le 27 avril 2019 de Varsovie à Francfort sur un vol opéré par la défenderesse (vol n° LO 379) avec une correspondance pour le vol opéré par Lufthansa AG de Francfort à Malé/Maldives (vol n° LH 704). L'heure de départ prévue du vol LO 379 était à 17 h 05 heure locale avec une arrivée à 19 h heure locale à Francfort. Le décollage a cependant été retardé, raison pour laquelle le vol LO 379 n'est arrivé à Francfort qu'à 20 h 07 et les demandeurs ont raté leur vol de correspondance pour Malé qui a décollé à 20 h 05 heure locale. Les demandeurs sont parvenus à leur destination

finale, Malé, avec un retard de plus de quatre heures. La distance entre Varsovie et Malé est de plus de 3 500 kilomètres.

En première instance, les demandeurs ont réclamé une indemnisation à hauteur de 600 euros ainsi que le remboursement des frais d'avocat engagés lors de la phase précontentieuse. La défenderesse a soulevé l'incompétence territoriale et internationale de l'Amtsgericht Frankfurt.

Par jugement du 29 avril 2020, l'Amtsgericht Frankfurt a rejeté l'action en tant qu'irrecevable. Pour le motiver, il a exposé qu'il n'existerait pas de compétence des tribunaux de Francfort étant donné que ni le lieu de départ ni le lieu d'arrivée ne se situeraient dans leur ressort. Une telle compétence ne ressortirait pas non plus du règlement concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. En cas de transport aérien de personnes, tant le lieu de départ du vol prévu par le contrat que le lieu d'arrivée du vol prévu par le contrat devraient être considérés comme les lieux où la prestation serait principalement fournie. Or, ni le lieu de départ ni celui de l'arrivée ne se situeraient dans le ressort judiciaire de Francfort.

En appel, les demandeurs persistent à considérer que l'action serait recevable. Selon eux, la compétence territoriale de l'Amtsgericht Frankfurt résulterait de l'article 7, point 1, sous b), du règlement (UE) n° 1215/2012. La circonstance que Varsovie et Malé sont en l'espèce des lieux d'exécution de la prestation n'exclurait selon eux pas qu'il puisse exister d'autres lieux d'exécution.

Le succès de l'appel dépend de manière décisive du point de savoir si, en présence d'un vol qui se caractérise par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du voyage et se divise en deux ou plusieurs segments de vol, le lieu d'arrivée du premier segment de vol est également un lieu d'exécution au sens de l'article 7, point 1, sous b), du règlement (EU) n° 1215/2012 lorsque le **[Or. 4]** transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens différents et que l'action en indemnisation intentée sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 trouve son origine dans le retard du premier segment de vol et est dirigée contre le transport aérien effectif du premier segment de vol.

La Cour n'a jusqu'ici pas statué sur cette question.

Certes, dans l'arrêt du 9 juillet 2009 (dans l'affaire C-204/[0]8), la Cour a jugé que les seuls lieux qui présentent un lien direct avec lesdits services, fournis en exécution des obligations liées à l'objet du contrat, sont ceux de départ et d'arrivée de l'avion, étant précisé que les termes « lieux de départ et d'arrivée » doivent être entendus comme étant ceux convenus dans le contrat de transport en cause conclu avec une seule compagnie aérienne qui est le transporteur effectif. Cette affaire n'est toutefois pas comparable à la présente affaire. En l'espèce, contrairement à la situation sur laquelle la Cour a statué, il ne s'agit pas d'un vol direct, mais d'une réservation unique d'un voyage en avion consistant en deux segments de vol, seul le premier de ceux-ci ayant été effectué par la défenderesse.

En outre, dans l'arrêt du 7 mars 2018 (dans les affaires C-274/16, C-447/16, C-448/16), la Cour a jugé que, dans un voyage en avion consistant en deux segments de vol, le lieu d'arrivée du deuxième segment de vol peut également être considérée comme le lieu d'exécution au sens de l'article 7, point 1, sous b), du règlement (UE) n° 1215/2012 lorsque le transport sur les deux segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens différents et que le recours est fondé sur un incident ayant eu lieu sur le premier. En effet, le lieu d'arrivée du second segment de vol serait un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien et il présenterait un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige. Ce faisant, la Cour n'a cependant pas répondu à la question à trancher dans la présente affaire de savoir si le lieu d'arrivée du premier segment de vol présente un tel lien suffisamment étroit. Le fait que, en l'espèce, ce qui importait avant tout aux parties était le transport vers le lieu de destination finale et que la correspondance n'était donc qu'un moyen d'exécuter ce transport et que, en fin de compte, le lieu de la correspondance à Francfort n'était qu'aléatoire pourrait plaider contre une telle supposition de lien suffisamment étroit. Toutefois, selon la chambre, une telle [Or. 5] supposition ne s'impose nullement. Dans ces conditions, il ne peut pas être exclu qu'il existe aussi un lieu d'exécution supplémentaire au lieu d'arrivée du premier segment de vol et donc à Francfort.

L'[ordonnance] de la Cour du 13 février 2020 (dans l'affaire C-606/19) ne répond pas non plus à la question se posant en l'espèce. En effet, dans cette [ordonnance], la Cour a jugé que, dans le cas d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, le lieu d'exécution peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment. En revanche, il ne peut être expressément déduit de cette décision que cela s'applique également au lieu d'arrivée du premier segment de vol.

[OMISSIS]