

Version anonymisée

Traduction

C-618/20-1

Affaire C-618/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

19 novembre 2020

Juridiction de renvoi :

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Espagne)

Date de la décision de renvoi :

24 septembre 2020

Parties requérantes :

M^{me} ZU

M^{me} TV

Partie défenderesse :

Ryanair Ltd

**JUZGADO DE LO MERCANTIL Nº 1 DE CÓRDOBA (TRIBUNAL DE
COMMERCE Nº 1 DE CORDOUE, ESPAGNE)**

[OMISSIS] [identification de la juridiction, de la procédure, des parties, du lieu et de la date]

ORDONNANCE

(DEMANDE DE DÉCISION PRÉJUDICIELLE)

[OMISSIS] [Répétition de l'identification du juge, du lieu et de la date]

Conformément à l'article 19, paragraphe 3, sous b), du traité sur l'Union européenne (ci-après le « TUE »), à l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le « TFUE ») et à l'article 4 bis de la Ley

Orgánica del Poder Judicial (loi organique relative au pouvoir judiciaire ; ci-après la « LOPJ »), il est nécessaire que la Cour de justice de l'Union européenne [ci-après la « Cour »] interprète le 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), la présente demande de décision préjudicielle étant introduite à cet effet.

EN FAIT

1.- LITIGE AU PRINCIPAL.

- M^{me} ZU et M^{me} TV achètent un billet d'avion pour voyager de Malaga (Espagne) à Düsseldorf (Allemagne).
- Le billet est acheté sur la page Internet de vente de billets de la compagnie aérienne RYANAIR et, de fait, la documentation produite par les requérantes fait clairement apparaître une confirmation de voyage délivrée par RYANAIR et envoyée par cette compagnie aérienne par voie de courrier électronique.
- Le vol est cependant opéré par la compagnie aérienne LAUDAMOTION.
- Le vol réservé a subi un retard de plus de quatre heures.
- Les requérantes introduisent une action contre RYANAIR en vue de bénéficier de l'indemnisation prévue par le 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. [Or. 2]
- La défenderesse, RYANAIR, s'y oppose en invoquant une absence de légitimation passive ; en ce sens, elle soutient qu'elle a uniquement mis à disposition de LAUDAMOTION sa page Internet dédiée à la vente des billets, et conteste l'existence d'une quelconque relation contractuelle avec les requérantes au motif que le vol a été opéré par la compagnie LAUDAMOTION.

2.- L'introduction de la demande de décision préjudicielle

[OMISSIS] [considérations procédurales de droit interne]

EN DROIT

1.- Le débat juridique sous l'angle du droit de l'Union européenne

Le débat juridique qui se présente porte sur la responsabilité d'une compagnie aérienne qui vend, sur son propre site Internet, des billets d'avion d'une autre compagnie aérienne, la situation concernée relevant du champ d'application subjectif du règlement n° 261/2004 susmentionné.

2.- La réglementation de l'Union européenne.

La réglementation de l'Union européenne applicable est ledit règlement (CE) n° 261/2004. En particulier, l'article [3, paragraphe] 5 dudit règlement dispose [:] « 5. *Le 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* ». En outre, l'article 2 du règlement n° 261/2004 prévoit : « *Aux 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* ».

La communication de la Commission, du 15 juin 2016, concernant des 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), indique, en son point 2.2.3, « 2.2.3. *Application aux transporteurs aériens effectifs*

Conformément 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 [soulignement ajouté]. La notion de transporteur aérien effectif est présentée au considérant 7 ».
[Or. 3]

3.- Le droit et la jurisprudence nationaux

Étant donné que l'application du droit à indemnisation régi par le règlement n° 261/2004 est en cause, et que cette règle est donc d'application directe sans qu'une transposition dans l'ordre juridique national ne soit requise, il n'y a pas de norme nationale applicable relative à la navigation aérienne.

Cependant, s'agissant de la jurisprudence, il existe bien des divergences dans le traitement de cette question. Tout d'abord, il convient d'indiquer que, du fait du système de recours prévu par la réglementation procédurale espagnole, les procédures portant sur un montant inférieur à 3 000 euros font l'objet d'une décision en premier et dernier ressort par les juges compétents en première instance, en l'occurrence les tribunaux de commerce des différentes provinces espagnoles. C'est pourquoi, étant donné que ce type de demandes ne dépasse pratiquement jamais les 3 000 euros susmentionnés, la seule jurisprudence existante est celle qui émane des tribunaux de commerce, sans possibilité d'uniformisation au moyen de décisions rendues par des juridictions supérieures. Ainsi, différents tribunaux de commerce qui ont précisément connu de questions similaires ont apporté des réponses différentes, certains retenant l'absence de légitimation passive de RYANAIR, d'autres rejetant cette thèse. Dans le cas des juges qui n'accueillent pas la thèse de l'absence de légitimation passive, il convient de mentionner un argument fréquemment repris, qui est le suivant : le système juridique qui, en matière de transport aérien, est régi par le règlement n° 261/2004 ne se limite pas à cette réglementation[,] de sorte que les autres réglementations régissant ce système sont applicables. Conformément à l'arrêt du 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), le cadre réglementaire dont il convient de tenir compte pour le règlement du contentieux en matière de transport aérien est celui défini par l'ensemble des règlements et traités adoptés dans le cadre de l'Union européenne, ainsi « [18] [...] *le règlement n° 2027/97, applicable en l'espèce, met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal. Il ressort, en particulier, de l'article 3, paragraphe 1, de ce règlement que la responsabilité des transporteurs aériens de l'Union envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité [...] 19. La convention de Montréal, signée par la Communauté le 9 décembre 1999 sur le fondement de l'article 300, paragraphe 2, CE, a été approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539 et est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004* ».

De même, l'arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400) nous rappelle que : « 43. *Il est vrai que la convention de Montréal fait partie intégrante de l'ordre juridique communautaire (voir, en ce sens, arrêt IATA et ELFAA, précité, points 35 et 36). Par ailleurs, il ressort de l'article 300, paragraphe 7, CE que les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci et, par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé (voir, en ce sens, arrêt du 10 septembre 1996, Commission/Allemagne, C-61/94, Rec. p. I-3989, point 52)* ».

La conclusion est que, aux fins de déterminer le cadre de la responsabilité des transporteurs, nous ne saurions prendre pour base une interprétation littérale et éloignée des principes qui inspirent l'ordre juridique de l'Union, et il convient, au contraire, de retenir le sens de la réglementation qui est conforme à son esprit, à la protection qui est due aux passagers. Certes, le règlement n° 261/2004 ne prévoit pas expressément la responsabilité du transporteur qui est le cocontractant du

passager mais qui n'effectue pas le transport, cependant, la convention de Montréal de 1999 (qui, comme nous l'avons déjà indiqué, est en vigueur, fait partie de l'ordre juridique de l'Union et est donc d'application directe et immédiate) définit bien la règle applicable à cet égard, en particulier dans son article 45, aux termes duquel « [t]oute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément ». La règle permet ainsi au passager de choisir le défendeur qu'il estime opportun, ce qui concorde avec le considérant 7 du règlement n° 261/2004, qui fait naître des obligations (et in fine une responsabilité) dans le chef du transporteur qui [Or. 4] est le cocontractant du passager, que ce soit lui qui effectue concrètement le transport ou non. Le passager reste en dehors des accords passés avec des tiers par l'entité avec laquelle il conclut un contrat, et ces accords ne l'affectent pas, sa protection étant maximisée par l'extension du champ des éventuels responsables qui intègre le transporteur de fait et le transporteur contractuel (conformément au libellé de l'article 39 de la convention de Montréal).

4.- Les doutes sur l'interprétation (ou la validité) du droit de l'Union

Comme indiqué, les doutes interprétatifs portent sur la notion de « transporteur aérien effectif », le but étant de déterminer qui peut relever de cette notion et ainsi devoir s'acquitter de l'indemnisation régie par le règlement n° 261/2004 en cas de retard important ou d'annulation du vol.

Comme indiqué ci-dessus, la communication de la Commission du 15 juin 2016 exclut de cette notion de « transporteur effectif » celui qui ne fait que vendre le billet et n'effectue pas le vol.

S'agissant des décisions récentes de la Cour qui pourraient être intéressantes aux fins de la question qui nous occupe, nous pouvons mentionner l'arrêt du 4 juillet 2018, Wirth e.a. (C-532/17, EU:C:2018:527), dans lequel la Cour, bien qu'elle ne statue pas sur un cas identique à celui qui se présente dans le litige au principal, formule tout de même des constatations qui revêtent un intérêt, et indique ainsi (soulignement ajouté) : « *Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la notion de "transporteur aérien effectif" au sens du règlement n° 261/2004 et, notamment, de son article 2, sous b), doit être interprétée en ce sens qu'elle couvre le cas d'un transporteur aérien qui, tel que celui en cause au principal, donne en location, à un autre transporteur aérien, l'appareil et l'équipage dans le cadre d'un contrat de location d'un avion avec équipage ("wet lease"), mais n'assume pas la responsabilité opérationnelle des vols, y compris lorsque la confirmation de réservation d'une place sur un vol délivrée aux passagers mentionne que ce vol est assuré par ce premier transporteur.*

17 À cet égard, il convient de relever que, aux termes de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, la notion de "transporteur aérien effectif" doit être

comprise comme désignant le “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”.

18 Cette définition pose donc deux conditions cumulatives pour qu’un transporteur aérien puisse être qualifié de “transporteur aérien effectif” tenant, d’une part, à la réalisation du vol en cause et, d’autre part, à l’existence d’un contrat conclu avec un passager.

19 En ce qui concerne la première condition, celle-ci met en avant la notion de “vol” qui en constitue l’élément central. Or, la Cour a déjà jugé que cette notion doit être comprise comme “une opération de transport aérien, étant ainsi, d’une certaine manière, une ‘unité’ de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire” (arrêts du 10 juillet 2008, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, point 40, du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, EU:C:2011:652, point 27, et du 22 juin 2016, *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, point 20).

20 Il en découle que doit être considéré comme étant le transporteur aérien effectif le transporteur qui, dans le cadre de son activité de transport de passagers, prend la décision de réaliser un vol précis, y compris d’en fixer l’itinéraire et, ce faisant, de créer, à l’intention des intéressés, une offre de transport aérien. L’adoption d’une telle décision implique en effet que ce transporteur assume la responsabilité de la réalisation [Or. 5] dudit vol, y compris, notamment, de ses éventuels annulation ou retard important à son arrivée.

21 En l’occurrence, il est constant que Thomson Airways s’est bornée à donner en location l’appareil et l’équipage ayant exécuté le vol en cause au principal, mais que la fixation de l’itinéraire et la réalisation de ce vol ont été décidées par TUIFly.

22 Dans ces conditions, sans qu’il soit besoin d’examiner la seconde condition cumulative prévue à l’article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, il doit être constaté qu’un transporteur aérien, tel que Thomson Airways dans l’affaire au principal, qui donne en location un appareil et un équipage à un autre transporteur aérien, ne saurait, en tout état de cause, être qualifié de “transporteur aérien effectif” au sens du règlement n° 261/2004 et, notamment, de son article 2, sous b).

23 Une telle solution est corroborée par l’objectif d’assurer un niveau élevé de protection des passagers, énoncé au considérant 1 du règlement n° 261/2004, dès lors qu’elle permet de garantir que les passagers transportés seront indemnisés ou pris en charge sans avoir à tenir compte des arrangements pris par le transporteur aérien ayant décidé de réaliser le vol en cause avec un autre transporteur en vue d’assurer concrètement celui-ci.

24 *Ladite solution est, en outre, cohérente avec le principe, énoncé au considérant 7 de ce règlement, selon lequel, afin de garantir l'application effective de celui-ci, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion ou que ce dernier fasse l'objet d'un contrat de location avec équipage.*

25 *Certes, la juridiction de renvoi précise encore que la confirmation de réservation délivrée aux requérants au principal mentionne que le vol en cause au principal était "effectué" par le transporteur aérien ayant donné en location l'appareil et l'équipage. Toutefois, si cette indication apparaît comme pertinente dans le cadre de l'application du règlement n° 2111/2005, elle ne saurait préjuger de l'identification du "transporteur aérien effectif" au sens du règlement n° 261/2004 étant donné qu'il ressort clairement du considérant 1 du règlement n° 2111/2005 que ce dernier poursuit un objectif différent de celui visé par le règlement n° 261/2004.*

26 *Compte tenu de l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que la notion de "transporteur aérien effectif" au sens du règlement n° 261/2004 et, notamment, de son article 2, sous b), doit être interprétée en ce sens qu'elle ne couvre pas le transporteur aérien qui, tel que celui en cause au principal, donne en location, à un autre transporteur aérien, l'appareil et l'équipage dans le cadre d'un contrat de location d'avion avec équipage ("wet lease"), mais n'assume pas la responsabilité opérationnelle des vols, y compris lorsque la confirmation de réservation d'une place sur un vol délivrée aux passagers mentionne que ce vol est effectué par ce premier transporteur ».*

Dans le cas du litige au principal, comme il est indiqué, c'est RYANAIR qui vend le billet sur son site Internet, délivre le document de confirmation de voyage et l'envoie aux passagers par voie de courrier électronique. Certes, sur ce document, le code de la compagnie n'est pas celui de RYANAIR, mais celui de LAUDAMOTION, cependant, à aucun moment, une information expresse en ce sens n'est donnée, c'est-à-dire que, à aucun moment, il n'est expressément indiqué que ce vol ne sera pas [Or. 6] opéré par RYANAIR. Dans le litige au principal, on ignore qui a réellement programmé ce vol, si c'était RYANAIR ou LAUDAMOTION.

Enfin, il convient de relever que la compagnie LAUDAMOTION fait partie du groupe RYANAIR, comme ce dernier l'indique sur son propre site Internet, sur la page <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viaje/explorar/lauda-tarifasbajas>, cet élément pouvant présenter un intérêt.

5.- L'importance de la réponse de la Cour

Il est extrêmement important de déterminer qui, dans ces cas précis, est le transporteur effectif, étant donné que la vente par RYANAIR de billets de la compagnie LAUDAMOTION, suite à l'acquisition de cette dernière par la

première, semble être significative, ainsi qu'en atteste[nt] les différentes décisions de justice rendues en Espagne, qui[,] comme il a été expliqué[,] ne sont pas univoques et qui, en outre, comme nous l'avons également expliqué, pourront très difficilement donner lieu à une interprétation unifiée par les juridictions supérieures, la réponse à cette question constituant un élément qui ira dans le sens de la sécurité juridique et de l'égalité de traitement des justiciables.

6.- Eu égard à l'ensemble des raisonnements juridiques exprimés, il y a lieu de poser à la Cour les questions préjudicielles figurant dans le dispositif de la présente décision.

DISPOSITIF

Premièrement.- La procédure est suspendue jusqu'à ce qu'il soit statué sur la demande de décision préjudicielle.

Deuxièmement.- La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes :

1) Une compagnie aérienne qui vend sur son propre site Internet des billets d'avion exploités sous le code d'une autre compagnie aérienne peut-elle être considérée comme transporteur aérien effectif aux fins de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004, en ce qui concerne ces vols précis qui sont vendus, et qui sont opérés par une autre compagnie ?

2) Une compagnie aérienne qui vend sur son propre site Internet des billets d'avion exploités sous le code d'une autre compagnie aérienne peut-elle être considérée comme transporteur aérien effectif aux fins de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004, en ce qui concerne ces vols précis qui sont vendus, et qui sont opérés par une autre compagnie, si cette autre compagnie qui opère le vol fait partie du groupe d'entreprises de la compagnie qui vend les billets pour le vol ?

3) La notion de transporteur contractuel de l'article 45 de la convention de Montréal est-elle assimilable à celle de transporteur aérien effectif de l'article [3], paragraphe 5, du règlement n° 261/2004 ?

4) La notion de transporteur de fait visée à l'article 45 de la convention de Montréal est-elle assimilable à celle de transporteur aérien effectif de l'article [3], paragraphe 5 du règlement n° 261/2004 ?

[OMISSIS] [Or. 7]

[OMISSIS] [Or. 8]

[Formules procédurales finales et signature du juge]