Recueil de la jurisprudence

ORDONNANCE DE LA COUR (neuvième chambre)

12 novembre 2020*

« Renvoi préjudiciel – Article 99 du règlement de procédure de la Cour – Transport aérien – Règlement (CE) nº 261/2004 – 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 – Article 5, paragraphe 1, sous c) – Article 7, paragraphe 1 – Droit à indemnisation – Retard important à l'arrivée – Vol réservé auprès d'un transporteur aérien communautaire et composé de deux vols opérés par des transporteurs aériens différents au départ d'un pays tiers et à destination d'un État membre – Retard important survenu à l'occasion du premier vol assuré, dans le cadre d'un contrat de partage de code, par un transporteur aérien d'un pays tiers – Recours indemnitaire intenté contre le transporteur communautaire »

Dans l'affaire C-367/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne), par décision du 4 août 2020, parvenue à la Cour le 6 août 2020, dans la procédure

SP

contre

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M. D. Šváby (rapporteur), faisant fonction de président de chambre, M. S. Rodin et Mme K. Jürimäe, juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée, conformément à l'article 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

* Langue de procédure : l'allemand.

Ordonnance

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3, paragraphe 5, de l'article 5, paragraphe 1, sous b) et c), ainsi que de l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 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) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant un passager, SP, à un transporteur aérien, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (ci-après « KLM »), au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ce passager dont le vol avec correspondance a subi un retard important à l'arrivée.

Le cadre juridique

3 Le considérant 1 du règlement nº 261/2004 énonce :

« L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général. »

4 L'article 2, sous b) et c), de ce règlement dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

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 ;

c) "transporteur communautaire", un transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) nº 2407/92 du Conseil[,] du 23 juillet 1992[,] concernant les licences des transporteurs aériens [(JO 1992, L 240, p. 1)] ».

5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application », prévoit, à ses paragraphes 1 et 5 :

« 1. Le présent règlement s'applique :

[...]

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

[...]

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. »

6 L'article 5, paragraphe 1, sous c), du même règlement dispose :

« En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils ne soient informés de l'annulation du vol :
   i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
   ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
   iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée. »

7 L'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 est libellé comme suit :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

[...]

c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

[...] »

8 L'article 13 de ce règlement énonce :

« Lorsqu'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. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. »

Le litige au principal et la question préjudicielle

9 SP a effectué une réservation, laquelle a été confirmée, pour un vol prévu le 8 juin 2019 et reliant New York (États-Unis) à Hambourg (Allemagne) via Amsterdam (Pays-Bas).

10 Dans le cadre de ce vol avec correspondance ayant donné lieu à une réservation unique auprès de KLM, « transporteur communautaire », au sens de l'article 2, sous c), du règlement nº 261/2004, le vol reliant New York à Amsterdam, opéré dans le cadre d'un accord de partage de code par Delta Airlines, transporteur établi dans un pays tiers, a connu un retard à l'arrivée tel que la correspondance prévue avec le vol reliant Amsterdam à Hambourg n'a pu être assurée pour les passagers concernés, ce qui a conduit SP à arriver à sa destination finale avec un retard de plus de trois heures.

11 Face au refus de KLM de lui verser l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, SP a saisi la juridiction de renvoi, l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne).

12 Ayant des doutes quant à l'applicabilité du règlement nº 261/2004 au vol concerné en dépit de l'interprétation retenue par la Cour dans l'arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, considérés en combinaison avec son article 3, paragraphe 5, doivent-il être interprétés en ce sens que, dans le cadre d'un vol avec correspondance, composé de deux vols et ayant donné lieu à une réservation unique, au départ d'un aéroport situé hors du territoire de tout État membre (dans un pays tiers) et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre via un aéroport d'un autre [État membre], un passager victime d'un retard à sa destination finale de trois heures ou plus trouvant son origine dans le premier segment de vol assuré, dans le cadre d'un accord de partage de code, par un transporteur établi dans un pays tiers, peut diriger son recours indemnitaire au titre de ce règlement contre le transporteur aérien communautaire auprès duquel le vol a été réservé dans sa totalité et lequel n'a réalisé que le second segment de vol ? »

Sur la question préjudicielle

13 En vertu de l'article 99 du règlement de procédure de la Cour, cette dernière peut à tout moment décider, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée lorsque, notamment, la réponse à une question posée à titre préjudiciel ne laisse place à aucun doute raisonnable.

14 Tel étant le cas dans la présente affaire, il y a lieu de faire application de cette disposition.

15 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, lus en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, sous b), et paragraphe 5, de ce règlement, doivent être interprétés en ce sens que, dans le cadre d'un vol avec correspondance, composé de deux vols et ayant donné lieu à une réservation unique, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers et à destination d'un aéroport situé dans un État membre via l'aéroport d'un autre État membre, un passager victime d'un retard de trois heures ou plus à sa destination finale trouvant son origine dans le premier vol, assuré, dans le cadre d'un accord de partage de code, par un transporteur établi dans un pays tiers, peut intenter son recours indemnitaire au titre de ce règlement contre le transporteur communautaire ayant effectué le second vol.

16 La réponse à cette question suppose, dans un premier temps, de déterminer si le règlement nº 261/2004 est applicable à un tel vol.

17 À cet égard, conformément à son article 3, paragraphe 1, sous b), le règlement nº 261/2004 s'applique, notamment, aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité FUE, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

18 Il en découle que l'application du règlement nº°261/2004 à une situation telle que celle visée par cette disposition suppose que trois conditions soient réunies, à savoir, premièrement, que soit en cause un vol au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, deuxièmement, que ce vol soit opéré par un transporteur aérien effectif

communautaire, à savoir, conformément à l'article 2, sous c), de ce règlement, un transporteur possédant une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre, et, troisièmement, que le passager concerné n'ait pas bénéficié dans le pays tiers de départ de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance (voir, en ce sens, arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, point 33).

19 Concernant la première de ces conditions, la Cour a eu l'occasion de préciser qu'un vol avec une ou plusieurs correspondances ayant fait l'objet d'une réservation unique constitue un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement nº 261/2004, impliquant que l'applicabilité de ce règlement soit appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de celui-ci (arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, point 16 et jurisprudence citée).

20 Ainsi, un vol avec correspondance tel que celui en cause au principal, dont la juridiction de renvoi a constaté qu'il avait donné lieu à une réservation unique et avait été effectué au départ de New York avec Hambourg pour destination finale, doit être considéré comme effectué au départ d'un aéroport d'un pays tiers et à destination d'un aéroport d'un État membre.

21 Concernant la deuxième des conditions visées au point 18 de la présente ordonnance, la Cour a jugé que la qualification de « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), du règlement nº 261/2004 suppose, d'une part, la réalisation du vol concerné et, d'autre part, l'existence d'un contrat conclu avec un passager (arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, point 23 et jurisprudence citée).

22 Dans cette perspective, elle a notamment considéré que relevait de cette qualification un transporteur aérien qui, à l'instar de KLM dans l'affaire au principal, réalise un des vols d'un vol avec correspondance dans le cadre d'un contrat de transport que ce transporteur a conclu avec le passager concerné (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, points 24 et 25).

23 Partant, un vol avec correspondance dont l'un des vols est opéré par un transporteur tel que KLM dont il est avéré qu'il possède une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre, doit être considéré comme un vol opéré par un transporteur aérien effectif communautaire, au sens de l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004, nonobstant le fait que ce vol avec correspondance ait également été pour partie opéré par un transporteur non communautaire.

24 Concernant la troisième des conditions visées au point 18 de la présente ordonnance, il ne ressort nullement de la demande de décision préjudicielle que le passager concerné ait bénéficié aux États-Unis de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance.

25 Dès lors, et sauf à ce que le passager concerné ait bénéficié aux États-Unis de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, un vol avec correspondance au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et opéré pour partie par un transporteur aérien effectif communautaire, au sens de l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004, en l'occurrence KLM, entre dans le champ d'application de ce règlement.

26 Dès lors, dans un second temps, il importe de déterminer si le passager d'un tel vol avec correspondance et ayant donné lieu à une réservation unique, qui est arrivé avec un retard de trois heures ou plus à sa destination finale, peut intenter son recours tendant à obtenir l'indemnité prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, contre l'un quelconque des transporteurs aériens ayant réalisé ce vol, y compris contre le transporteur aérien effectif avec lequel ce passager a conclu le contrat de transport, mais dont le vol n'est pas à l'origine de ce retard.

27 À cet égard, il convient de rappeler que les passagers de vols qui ont été retardés doivent être regardés comme étant titulaires du droit à indemnisation prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, dans le cas où ils subissent, à l'arrivée à leur destination finale, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61 ; voir également, en ce sens, arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 37).

28 S'agissant du redevable de l'indemnité due en cas de retard important à l'arrivée d'un vol avec correspondance, tel que celui en cause au principal, la Cour a précisé que tout transporteur aérien effectif qui participe à la réalisation d'au moins un vol de ce vol avec correspondance est redevable de cette indemnité, indépendamment de la question de savoir si le vol qu'il a opéré se trouve ou non à l'origine du retard important du passager à l'arrivée à sa destination finale (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, points 20 à 26).

29 À cet égard, la Cour a, tout d'abord, relevé que les vols avec une ou plusieurs correspondances donnant lieu à une réservation unique doivent être appréhendés comme un ensemble, ainsi que cela a été rappelé au point 19 de la présente ordonnance, ce qui implique que, dans le cadre de tels vols, un transporteur aérien effectif ayant réalisé le second vol ne peut se retrancher derrière la mauvaise exécution d'un vol antérieur opéré par un autre transporteur aérien (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, point 27).

30 La Cour a, ensuite, rappelé que l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement nº 261/2004 précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager concerné remplit des obligations découlant de ce règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec ce passager. Ainsi, dans une situation où, dans le cadre d'un vol avec correspondance composé de deux vols ayant donné lieu à une réservation unique, le premier vol est réalisé en vertu d'un accord de partage de code par un transporteur aérien effectif autre que le transporteur aérien effectif ayant conclu le contrat de transport avec ledit passager et ayant effectué le second vol, ce dernier transporteur demeure contractuellement lié au même passager, même dans le cadre de l'exécution du premier vol (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, points 28 et 29).

31 La Cour a par ailleurs indiqué que cette solution se justifiait par l'objectif d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, énoncé au considérant 1 du règlement nº 261/2004, afin de garantir que les passagers transportés soient indemnisés par le transporteur aérien effectif ayant conclu le contrat de transport avec eux, sans avoir à tenir compte des arrangements pris par ce transporteur quant à la réalisation d'autres vols composant le vol avec correspondance qu'il a commercialisé (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, point 30).

32 Enfin, la Cour a rappelé que, conformément à l'article 13 du règlement nº 261/2004, les obligations acquittées par un transporteur aérien effectif en vertu de ce règlement le sont sans préjudice pour celui-ci de son droit de demander réparation, conformément au droit national applicable, à toute personne étant à l'origine du manquement de ce transporteur à ses obligations, y compris des tiers, ce qui permet, s'agissant d'un vol avec correspondance ayant donné lieu à une réservation unique et réalisé dans le cadre d'un accord de partage de code, au transporteur aérien effectif ayant dû s'acquitter de l'indemnité prévue par le règlement nº 261/2004 en raison du retard important ayant affecté un vol qu'il n'a pas effectué lui-même de se retourner contre le transporteur aérien effectif auquel incombe la responsabilité de ce retard aux fins d'obtenir la compensation de cette charge financière (arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, points 31 et 32).

33 Compte tenu de ce qui précède, il convient de répondre à la question posée que l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, lus en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, sous b), et paragraphe 5, de celui-ci, doivent être interprétés en ce sens que,

dans le cadre d'un vol avec correspondance, composé de deux vols et ayant donné lieu à une réservation unique, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers et à destination d'un aéroport situé dans un État membre via l'aéroport d'un autre État membre, un passager victime d'un retard de trois heures ou plus à sa destination finale trouvant son origine dans le premier vol, assuré, dans le cadre d'un accord de partage de code, par un transporteur établi dans un pays tiers, peut intenter son recours indemnitaire au titre de ce règlement contre le transporteur aérien communautaire ayant effectué le second vol.

Sur les dépens

34 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs, la Cour (neuvième chambre) ordonne :

L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 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) nº 295/91, lus en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, sous b), et paragraphe 5, de celui-ci, doivent être interprétés en ce sens que, dans le cadre d'un vol avec correspondance, composé de deux vols et ayant donné lieu à une réservation unique, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers et à destination d'un aéroport situé dans un État membre via l'aéroport d'un autre État membre, un passager victime d'un retard de trois heures ou plus à sa destination finale trouvant son origine dans le premier vol, assuré, dans le cadre d'un accord de partage de code, par un transporteur établi dans un pays tiers, peut intenter son recours indemnitaire au titre de ce règlement contre le transporteur aérien communautaire ayant effectué le second vol.

Signatures