Recueil de la jurisprudence

ORDONNANCE DE LA COUR (sixième chambre)

13 février 2020*

« Renvoi préjudiciel – Article 99 du règlement de procédure de la Cour – Espace de liberté, de sécurité et de justice – Compétence judiciaire, reconnaissance et exécution des décisions en matière civile et commerciale – Règlement (UE) nº 1215/2012 – Article 7, point 1, sous b), second tiret – Compétence spéciale en matière contractuelle – Notion de "lieu d'exécution" – Contrat de fourniture de services – Transport aérien – Règlement (CE) nº 261/2004 – Droit à indemnisation des passagers aériens en cas d'annulation ou de retard important d'un vol – Vol à réservation unique confirmée et effectué en plusieurs segments par deux transporteurs aériens distincts – Annulation du dernier segment de vol – Recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le point de départ du premier segment de vol »

Dans l'affaire C-606/19,

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 31 juillet 2019, parvenue à la Cour le 12 août 2019, dans la procédure

flightright GmbH

contre

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. M. Safjan (rapporteur), président de chambre, MM. L. Bay Larsen et N. Jääskinen, juges,

avocat général : M. H. Saugmandsgaard Øe,

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 du règlement (UE) nº 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 (JO 2012, L 351, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant flightright GmbH, une entreprise établie à Potsdam (Allemagne), à la compagnie aérienne Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (ci-après « Iberia »), établie à Madrid (Espagne), au sujet d'une demande d'indemnisation formée sur le fondement 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).

Le cadre juridique

Le règlement nº 1215/2012

3 La section 2 du chapitre II du règlement nº 1215/2012, intitulée « Compétences spéciales », contient l'article 7 de ce dernier, qui dispose, à son point 1 :

« Une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attraite dans un autre État membre :

1) a) en matière contractuelle, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande ;
   b) aux fins de l'application de la présente disposition, et sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est :

   — pour la vente de marchandises, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées,

   — pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis ;
   c) le point a) s'applique si le point b) ne s'applique pas ».

Le règlement nº 261/2004

4 L'article 2 du règlement nº 261/2004, intitulé « Définitions », prévoit :

« [...]

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 ;

[...] »

5 L'article 3 de ce règlement, intitulé « Champ d'application », dispose, à son paragraphe 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 dudit règlement, intitulé « Annulations », énonce, à son paragraphe 1, sous c) :

« 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 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », dispose, à son paragraphe 1, sous a) :

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

a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ».

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Le litige au principal a pour origine un vol avec correspondances qui était prévu le 25 août 2018 et qui a fait l'objet d'une réservation unique confirmée, effectuée par deux passagers (ci-après les « passagers en cause »).

9 Ce vol, au départ de Hambourg (Allemagne) et à destination de Saint-Sébastien (Espagne), comprenait trois segments. Le premier segment, reliant Hambourg à Londres (Royaume-Uni), a été opéré par la compagnie aérienne British Airways, tandis qu'Iberia a été chargée des deux autres segments, à savoir ceux reliant respectivement Londres à Madrid (Espagne) et Madrid à Saint-Sébastien.

10 Si les deux premiers segments de vol se sont déroulés sans incident, le troisième a, en revanche, fait l'objet d'une annulation, sans que les passagers en cause en soient informés en temps utile.

11 En raison de cette annulation, flightright, à laquelle les passagers en cause avaient cédé leurs droits à indemnisation éventuels, a introduit devant la juridiction de renvoi, l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne), un recours en indemnisation pour un montant total de 500 euros, soit 250 euros par passager, contre Iberia, sur le fondement de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, la distance entre Hambourg et Saint-Sébastien étant d'environ 1 433 km.

12 La juridiction de renvoi éprouve des doutes, d'une part, quant à sa compétence internationale pour connaître du litige au principal et, d'autre part, quant à la possibilité pour les passagers en cause d'attraire en justice les deux transporteurs aériens étant intervenus dans la réalisation du vol avec correspondances à l'origine du litige au principal.

13 En particulier, cette juridiction s'interroge sur le point de savoir si elle est compétente pour connaître du litige au principal s'agissant du segment de vol qui a fait l'objet d'une annulation, en dépit du fait que le lieu de départ et le lieu d'arrivée de ce segment de vol, à savoir, respectivement, Madrid et Saint-Sébastien, se situent en dehors de son ressort.

14 En outre, ladite juridiction fait observer que la Cour, dans l'arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), a jugé que, dans le cadre d'un vol avec correspondances ayant donné lieu à une réservation unique, le transporteur aérien qui a opéré le premier segment de ce vol, dont le point de départ était situé dans le ressort de la juridiction saisie, pouvait être attrait en justice pour l'ensemble des segments dudit vol, aux fins d'un recours en indemnisation introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004.

15 Eu égard à cet arrêt, la juridiction de renvoi s'interroge sur le point de savoir si le transporteur aérien chargé du dernier segment d'un tel vol peut également être attrait dans le cadre d'un recours en indemnisation sur ce fondement.

16 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) La juridiction de céans est-elle internationalement compétente lorsque, s'agissant d'un vol avec correspondances, chacun des segments est opéré par un transporteur aérien différent et qu'elle ne jouit d'une compétence internationale que pour le segment qui n'est pas concerné par l'annulation ?

2) Les deux transporteurs aériens impliqués dans le vol avec correspondances peuvent-ils être attraits en justice, lorsque ces deux transporteurs aériens qui ont opéré les segments du vol sont des transporteurs communautaires ? »

Sur les questions préjudicielles

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

18 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans la présente affaire.

19 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises. En outre, la Cour peut être amenée à prendre en considération des normes du droit de l'Union auxquelles le juge national n'a pas fait référence dans l'énoncé de sa question [arrêt du 5 décembre 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Reconnaissance et exécution des sanctions pécuniaires), C-671/18, EU:C:2019:1054, point 26 et jurisprudence citée].

20 En l'occurrence, la juridiction de renvoi ne vise aucune disposition dans l'énoncé de ses questions préjudicielles. Il ressort néanmoins clairement de la décision de renvoi que cette juridiction s'interroge sur sa compétence pour connaître du recours en indemnisation dirigé contre le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol et pendant devant elle.

21 Par conséquent, il y a lieu d'examiner ces questions à la lumière des dispositions relatives à la compétence judiciaire du règlement nº 1215/2012.

22 Dans ces conditions, lesdites questions, qu'il convient d'examiner conjointement, doivent être comprises comme consistant, pour la juridiction de renvoi, à demander à la Cour, en substance, si l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement nº 1215/2012 doit être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, 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 nº 261/2004, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

23 À cet égard, il convient de rappeler que l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement nº 1215/2012 dispose que, en matière contractuelle, aux fins d'attraire une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre dans un autre État membre, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est, aux fins de l'application de cette disposition et sauf convention contraire, s'agissant de la fourniture de services, constitué par le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis.

24 À ce titre, il convient également de relever que, dans la mesure où le règlement nº 1215/2012 abroge et remplace le règlement (CE) nº 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (JO 2001, L 12, p. 1), l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne les dispositions de ce dernier règlement vaut également pour le règlement nº 1215/2012 lorsque les dispositions de ces deux instruments du droit de l'Union peuvent être qualifiées d'équivalentes (arrêt du 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, point 19 et jurisprudence citée).

25 Par conséquent, l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne l'article 5, point 1, du règlement nº 44/2001 vaut également pour l'article 7, point 1, du règlement nº 1215/2012, dès lors que ces dispositions peuvent être qualifiées d'équivalentes (arrêt du 8 mai 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, point 20 et jurisprudence citée).

26 En ce qui concerne l'article 5, point 1, du règlement nº 44/2001, la Cour a jugé, s'agissant de vols directs, que tant le lieu de départ que le lieu d'arrivée de l'avion doivent être considérés, au même titre, comme les lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien, conférant ainsi à l'auteur d'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement nº 261/2004, le choix d'introduire son recours devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve, soit le lieu de départ soit le lieu d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat (voir, en ce sens, arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, points 43 et 47).

27 À cet égard, la Cour a précisé que la notion de « lieu d'exécution », telle qu'interprétée dans l'arrêt du 9 juillet 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), bien que faisant référence à un vol direct, vaut également, mutatis mutandis, en ce qui concerne une situation dans laquelle le vol avec correspondances caractérisé par une réservation unique pour l'ensemble du trajet comporte deux segments (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 69 ainsi que 71).

28 Il s'ensuit que, lorsqu'un vol est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comporte deux segments, l'auteur d'un recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement nº 261/2004, a également le choix d'introduire son recours soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de départ du premier segment de vol, soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu d'arrivée du second segment de vol.

29 Ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi, dans l'affaire au principal, le vol en cause comportait trois segments. Toutefois, dans la mesure où un contrat de transport aérien est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet, ce contrat établit l'obligation, pour un transporteur aérien, de transporter un passager d'un point A à un point D. Une telle opération de transport constitue un service dont l'un des lieux de fourniture principale se trouve au point A (voir, par analogie, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 71).

30 Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que, dans le cas d'un vol avec correspondances caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comprenant plusieurs segments, le lieu d'exécution de ce vol, au sens de l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement nº 1215/2012, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, en tant que l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien.

31 Étant donné que ce lieu présente un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige et, partant, assure le rattachement étroit, voulu par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 7, point 1, du règlement nº 1215/2012, entre le contrat de transport aérien et la juridiction compétente, il satisfait à l'objectif de proximité soutenant ces règles (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 74 ainsi que jurisprudence citée).

32 Cette solution est également conforme au principe de prévisibilité, dont lesdites règles visent le respect, dans la mesure où elle permet tant au demandeur qu'au défendeur d'identifier la juridiction du lieu de départ du premier segment de vol, tel qu'il est inscrit dans ce contrat de transport, en tant que juridiction susceptible d'être saisie (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 75 et 77 ainsi que jurisprudence citée).

33 S'agissant de la possibilité, dans une affaire telle que celle au principal, d'attraire le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le point de départ du premier segment, il y a lieu de relever que, s'il est vrai qu'il ne ressort pas de la décision de renvoi qu'Iberia était le cocontractant des passagers en cause, la règle de compétence spéciale en matière contractuelle, prévue à l'article 7, point 1, du règlement nº 1215/2012, exige non pas la conclusion d'un contrat entre deux personnes, mais l'existence d'une obligation juridique librement consentie par une personne à l'égard d'une autre et sur laquelle se fonde le recours du demandeur (voir, en ce sens, arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 60 ainsi que jurisprudence citée).

34 À cet égard, l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement nº 261/2004 précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif, au sens de l'article 2, sous b), de ce règlement, qui n'a pas conclu de contrat avec le passager, remplit des obligations découlant de ce règlement, ce transporteur est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

35 Ainsi, ledit transporteur doit être considéré comme remplissant des obligations librement consenties à l'égard du cocontractant de ce passager. Ces obligations trouvent leur source dans le contrat de transport aérien (arrêt du 7 mars 2018, flightright e.a., C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 63).

36 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement nº 1215/2012 doit être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, 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 nº 261/2004, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

Sur les dépens

37 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 (sixième chambre) dit pour droit :

L'article 7, point 1, sous b), second tiret, du règlement (UE) nº 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 être interprété en ce sens que le « lieu d'exécution », au sens de cette disposition, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, 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) 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, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment.

Signatures