Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (neuvième chambre)

11 juillet 2019*

« Renvoi préjudiciel – Transport – 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 – Règlement (CE) nº 261/2004 – Article 5, paragraphe 1, sous c) – Article 7, paragraphe 1 – Droit à indemnisation – Vol avec correspondances – Vol composé de deux vols opérés par des transporteurs aériens différents – Retard important subi à l'occasion du second vol ayant ses points de départ et d'arrivée en dehors de l'Union européenne et opéré par un transporteur établi dans un pays tiers »

Dans l'affaire C-502/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Městský soud v Praze (cour municipale de Prague, République tchèque), par décision du 17 mai 2018, parvenue à la Cour le 30 juillet 2018, dans la procédure

**CS e.a.**

contre

**České aerolinie a.s.,**

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M^me^ K. Jürimäe, présidente de chambre, MM. D. Šváby (rapporteur) et S. Rodin, juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour CS e.a., par M^e^ R. Jehne, advokát,

– pour České aerolinie a.s., par M^e^ J. Horník, advokát,

– pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M^e^ P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– pour la Commission européenne, par M^mes^ P. Němečková et N. Yerrell, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

* Langue de procédure : le tchèque.

rend le présent

## Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 3, paragraphe 5, 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 CS e.a. (ci-après les « passagers en cause ») à České aerolinie a.s., un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ces passagers dont le vol avec correspondance a subi un retard important à l'arrivée.

### Le cadre juridique

3 L'article 2, sous b) et c), du règlement nº 261/2004 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)] ; »

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

« 1. Le présent règlement s'applique :

a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

[...]

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. »

5 L'article 5, paragraphe 1, sous c), dudit 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 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. »

6 L'article 7, paragraphe 1, de ce même règlement 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).

[...] »

7 L'article 13 du règlement nº 261/2004 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

8 Les passagers en cause, au nombre de onze, ont chacun effectué auprès de České aerolinie une réservation pour un vol reliant Prague (République tchèque) à Bangkok (Thaïlande) via Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

9 Le premier vol de ce vol avec correspondance, opéré par České aerolinie et reliant Prague à Abou Dhabi, a été effectué conformément au plan de vol et est arrivé à l'heure à sa destination. En revanche, le second vol, opéré, dans le cadre d'un accord de partage de code, par Etihad Airways qui n'est pas un « transporteur aérien communautaire », au sens de l'article 2, sous c), du règlement nº 261/2004, et reliant Abou Dhabi à Bangkok, a subi un retard à l'arrivée de 488 minutes.

10 Face au refus de České aerolinie de leur verser l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, les passagers en cause ont saisi le juge tchèque compétent en première instance pour connaître d'une action dirigée contre ce transporteur. Cette juridiction a fait droit à leur demande d'indemnisation en estimant, notamment, que, même s'il n'avait pas effectué le vol ayant connu le retard important, České aerolinie pouvait être tenu au versement de ladite indemnité en application de l'article 3, paragraphe 5, dernière phrase, du règlement nº 261/2004.

11 Cette décision a été confirmée en appel par la juridiction de renvoi, le Městský soud v Praze (cour municipale de Prague, République tchèque). Dans sa décision du 26 avril 2016, elle a notamment jugé qu'il n'était pas nécessaire de saisir la Cour d'une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, l'interprétation de l'article 3, paragraphe 5, du règlement nº 261/2004 pouvant être clairement déduite du libellé de ce règlement ainsi que de l'arrêt du 28 février 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). À cet égard, la juridiction de renvoi a considéré qu'il découle de cette disposition que České aerolinie était directement responsable à l'égard des passagers en cause du préjudice qu'ils avaient subi en raison du retard de la partie du vol avec correspondance assurée par Etihad Airways, étant donné que l'élément constitutif de la notion juridique de représentation est le fait que les actes du commissionnaire sont attribués directement au commettant. En outre, selon la juridiction de renvoi, cette interprétation dudit règlement était également tout à fait en adéquation avec la situation factuelle dont elle était saisie et équitable, étant donné que la responsabilité du transporteur contractuel découle du contrat et que le transporteur ne peut s'en dégager au motif que la partie du vol qui a occasionné le retard a été assurée par une autre personne, une telle situation étant analogue à celle de toute autre sous-traitance.

12 Cette décision a toutefois été annulée par l'Ústavní soud (Cour constitutionnelle, République tchèque), par une décision du 31 octobre 2017. Dans sa décision, l'Ústavní soud (Cour constitutionnelle) a enjoint à la juridiction de renvoi d'examiner les arguments de České aerolinie par lesquels il se prévalait d'une décision du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) par laquelle cette juridiction a estimé, dans un contexte similaire, que la responsabilité du transporteur contractuel ne pouvait être engagée, à défaut pour celui-ci d'être le transporteur aérien effectif.

13 Saisie sur renvoi par l'Ústavní soud (Cour constitutionnelle), la juridiction de renvoi constate que le recours indemnitaire des passagers en cause ne peut prospérer que si le transporteur contractuel, en l'occurrence České aerolinie, peut être tenu responsable du retard important à l'arrivée du vol opéré en dehors de l'Union européenne par un transporteur aérien lui-même établi en dehors de l'Union, à savoir Etihad Airways. Plaiderait en ce sens l'exigence d'un niveau élevé de protection des passagers, tout particulièrement lorsqu'est en cause, comme en l'espèce, un vol avec correspondance dont un vol est effectué en dehors de l'Union par un transporteur aérien non communautaire, impliquant que le règlement nº 261/2004 ne s'applique pas. En revanche, s'y opposerait le fait que ce règlement prévoit que le redevable de l'indemnité prévue à son article 7, paragraphe 1, sous c), est le transporteur aérien effectif, ce que confirmerait la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice).

14 Dans ces conditions, le Městský soud v Praze (cour municipale de Prague) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Un transporteur communautaire est-il tenu d'indemniser un passager en application de l'article 3, paragraphe 5, deuxième phrase, du [règlement nº 261/2004] dans l'hypothèse où le transporteur communautaire, en tant que transporteur contractuel, a effectué le premier segment d'un vol avec correspondance dans un aéroport d'un pays tiers, à partir duquel le deuxième segment a été assuré, dans le cadre d'un accord de partage de codes [...], par un transporteur qui n'est pas un transporteur communautaire et que le retard de plus de trois heures à l'atterrissage à l'aéroport de destination n'est survenu qu'au cours du second segment du vol ? »

## Sur la question préjudicielle

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 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 État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via l'aéroport d'un autre pays tiers, un passager victime d'un retard à sa destination finale de trois heures ou plus trouvant

son origine dans le second 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 ayant effectué le premier vol.

16 À titre liminaire, il convient de rappeler, d'une part, 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 (voir, en ce sens, arrêt du 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, points 18 et 19 ainsi que jurisprudence citée), impliquant que l'applicabilité du règlement nº 261/2004 soit appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de celui-ci (voir, en ce sens, arrêt du 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, point 25).

17 En vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004, celui-ci s'applique, notamment, aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.

18 Un vol avec correspondance tel que celui en cause au principal, reliant Prague à Bangkok via Abou Dhabi, qui a été effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, entre donc dans le champ d'application du règlement nº 261/2004.

19 D'autre part, la Cour a dit pour droit 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 (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61, ainsi que du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 38).

20 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, il ressort de la lettre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 qu'il ne peut s'agir que du « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), de ce règlement.

21 Il convient, partant, de déterminer si, dans une situation telle que celle en cause au principal, un transporteur aérien tel que České aerolinie, revêt cette qualification.

22 En vertu de l'article 2, sous b), du règlement nº 261/2004, un « transporteur aérien effectif » est « 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 ».

23 Ainsi, cette définition pose 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 (arrêt du 4 juillet 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, point 18).

24 En l'occurrence et ainsi que cela ressort de la décision de renvoi, il est constant que České aerolinie a effectivement réalisé un vol dans le cadre du contrat de transport conclu avec les passagers en cause.

25 En conséquence, il doit être qualifié de « transporteur aérien effectif » et, partant, est redevable, sous réserve de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, de l'indemnité prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement.

26 Une telle considération ne saurait être remise en cause par le fait, invoqué par České aerolinie dans ses observations écrites, que le retard que les passagers en cause au principal ont eu à subir trouve son origine non pas dans le premier vol du vol avec correspondance réalisé par ce transporteur mais dans le second vol de ce vol avec correspondance, réalisé par un autre transporteur aérien.

27 À cet égard, il convient de relever, tout d'abord, que, ainsi qu'il ressort de la jurisprudence citée au point 16 du présent arrêt, les vols avec une ou plusieurs correspondances donnant lieu à une réservation unique doivent être appréhendés comme une unité, impliquant que, dans le cadre de tels vols, un transporteur aérien effectif ayant réalisé le premier vol ne peut pas se retrancher derrière la mauvaise exécution d'un vol ultérieur opéré par un autre transporteur aérien.

28 Ensuite, 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 remplit des obligations découlant de ce règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

29 Ainsi, dans une situation telle que celle en cause au principal, où, dans le cadre d'un vol avec correspondance composé de deux vols ayant donné lieu à une réservation unique, le second 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 les passagers concernés et ayant effectué le premier vol, ce dernier transporteur demeure contractuellement lié aux passagers, même dans le cadre de l'exécution du second vol.

30 En outre, l'objectif d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, énoncé au considérant 1 du règlement nº 261/2004, est également de nature à corroborer la conclusion que, en cas de vol avec correspondance ayant donné lieu à une réservation unique et réalisé dans le cadre d'un accord de partage de code, le transporteur aérien effectif ayant réalisé le premier vol est redevable de l'indemnité même en cas de retard subi lors du second vol opéré par un autre transporteur aérien. En effet, une telle solution permet de garantir que les passagers transportés seront 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 du second vol du vol avec correspondance.

31 Enfin, il importe de rappeler que, en vertu de l'article 13 du règlement nº 261/2004, les obligations acquittées par le 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 (arrêt du 11 mai 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, point 29 et jurisprudence citée).

32 Dès lors, et tout particulièrement 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, il appartiendra, le cas échéant, au transporteur aérien effectif ayant dû s'acquitter du paiement 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.

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 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 État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via l'aéroport d'un autre pays tiers, un passager victime d'un retard à sa destination finale de trois

heures ou plus trouvant son origine dans le second 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 ayant effectué le premier 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. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (neuvième chambre) dit pour droit :

**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 5, du règlement nº 261/2004, 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 État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via l'aéroport d'un autre pays tiers, un passager victime d'un retard à sa destination finale de trois heures ou plus trouvant son origine dans le second 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 ayant effectué le premier vol.**

Signatures