



JUSTICE DE PAIX DE LUXEMBOURG
Cité Judiciaire - Plateau du St. Esprit - Bâtiment JP

DECISION

du 7 avril deux mille dix-sept
rendue en application du règlement (CE) n° 861/2007
dans la cause entre :

K.D., demeurant à L- [REDACTED]
partie demanderesse,

et

la société d'aviation XY, établie et ayant son siège social à GB [REDACTED]
[REDACTED]
partie défenderesse.

Les indications de procédure

Par formulaire de demande entré à la Justice de paix de et à Luxembourg en date du 19 janvier 2017, K.D. a introduit une procédure européenne de règlement des petits litiges. La partie demanderesse sollicite la condamnation de la société XY à lui payer la somme de (2 x 400 =) 800 euros, avec les intérêts légaux à partir du 23 janvier 2016.

Le 31 janvier 2017, le formulaire de demande, les pièces justificatives communiquées par la partie demanderesse et le formulaire C ont été notifiés à la société XY.

Bien que dûment informée, la partie défenderesse n'a pas pris position par rapport aux documents lui envoyés dans le délai de 30 jours, tel que prévu à l'article 5 du règlement (CE) n° 861/2007 précité.

L'appréciation de la demande

K.D. demande l'octroi de dommages et intérêts sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 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, en raison du retard de plus de trois heures accusé par le vol [REDACTED] au départ de Lisbonne (Portugal) vers Luxembourg.

Il expose que le vol en question aurait dû arriver à Luxembourg vers 17:35 heures, mais qu'il n'est arrivé qu'à 21:29 heures. Il précise qu'un réacheminement ne lui a pas été proposé par la compagnie aérienne. Celle-ci refuserait toute indemnisation en soutenant que des conditions météorologiques extrêmes auraient été à l'origine du retard, ce qui n'aurait toutefois pas été le cas.

La demande relève du champ d'application du règlement (CE) n°861/2007 et répond aux formes prévues par le précité règlement de sorte qu'elle est recevable.

Comme la partie défenderesse est domiciliée en Angleterre et n'a pas comparu, il y a lieu, en application de l'article 28 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, d'examiner d'office la compétence territoriale du tribunal saisi.

K.D. estime en l'espèce que le tribunal saisi est compétent pour être celui du domicile du consommateur.

Or, en vertu de l'article 17 point 3 du chapitre II du règlement (UE) n°1215/2012, les règles de compétence spéciales prévues pour les contrats conclus par les consommateurs ne s'appliquent pas aux contrats de transport autres que ceux qui, pour un prix forfaitaire, combinent voyage et hébergement, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

En vertu de l'article 4 point 1 du chapitre II du règlement (UE) n°1215/2012, les personnes domiciliées sur le territoire d'un Etat membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet Etat membre.

Le domicile de la partie défenderesse se trouvant, en l'espèce, en Angleterre, les tribunaux luxembourgeois sont incompétents pour connaître de la demande sur base de cet article.

L'article 5 point 1 du chapitre II du règlement (UE) n°1215/2012 prévoit que les personnes domiciliées sur le territoire d'un Etat membre ne peuvent être attirées devant les juridictions d'un autre Etat membre qu'en vertu des règles énoncées aux sections 2 à 7 du chapitre II (soit les articles 7 à 26).

Selon l'article 7, une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat membre peut être atraite dans un autre Etat membre, 1) a) en matière contractuelle, devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande. Le point b) de ce même article dispose que, 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 Etat membre où, en vertu du contrat, les marchandises ont été ou auraient dû être livrées, - pour la fourniture de services, le lieu d'un Etat membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis.

La Cour de justice des Communautés Européennes a décidé, dans l'hypothèse d'un contrat conclu avec une seule compagnie aérienne qui est le transporteur effectif, tel le cas en l'espèce, qu'« *En cas de pluralité de fourniture de services dans des États membres différents, il convient également de rechercher le lieu qui assure le rattachement le plus étroit entre le contrat en cause et la juridiction compétente, notamment celui où, en vertu de contrat, doit être effectuée la fourniture principale des services* » (considérant 38) et 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* » (considérant 41), les deux lieux devant « *être considérés, au même titre, comme les lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien* » (considérant 43) (CJCE, 9 juillet 2009, affaire C-204/08, Peter Rehder c/ Air Baltic Corporation : Rec. CJCE 2009, I, p. 6073).

Dans la mesure où, en l'espèce, le pays d'arrivée du transport aérien litigieux est le Luxembourg, le tribunal luxembourgeois saisi est compétent pour connaître de la demande au regard des dispositions de l'article 7 point 1, b) du règlement (UE) n°1215/2012 précité.

Quant au fond, K.D. base sa demande sur le règlement (CE) n°261/2004 du 11 février 2004, et plus particulièrement sur son article 7 1. b) qui dispose que « *Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3.500 kilomètres* ».

Il convient de relever que ni l'article 7 règlement (CE) n° 261/2004, qui prévoit le droit des passagers de transports aériens à indemnisation et les modalités de cette indemnisation, ni aucune autre disposition de ce règlement ne prévoient explicitement un droit d'indemnisation pour les passagers de vols retardés, mais uniquement un droit à l'assistance prévue par les articles 8 et 9 de ce règlement, l'article 6 du même règlement, qui envisage les différentes hypothèses de retard, n'opérant, en effet, aucun renvoi à l'article 7, mais uniquement aux articles 8 et 9.

Toutefois, la Cour de justice des Communautés Européennes a retenu que les articles 5 à 7 du règlement (CE) n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement lorsqu'ils subissent, en raison de tels vols, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien, mais qu'un tel retard ne donne pas droit à une indemnisation en faveur des passagers si le transporteur aérien est en mesure de prouver que le retard important est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même

si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien, en déployant la motivation suivante :

« Il ressort de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement no 261/2004 que, dans les conditions précisées par ladite disposition, ont droit à une indemnité forfaitaire les passagers dont le vol est annulé sans qu'ils en soient avertis au préalable ou ceux qui en sont informés moins de sept jours avant l'heure du départ prévue et auxquels le transporteur aérien n'est pas en mesure de proposer un réacheminement par un vol qui part au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et arrive à leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée (voir arrêt Sturgeon e.a., précité, point 57).

Ainsi, l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), dudit règlement donne au transporteur aérien une certaine marge de manœuvre pour proposer au passager d'un vol annulé in extremis, sans devoir l'indemniser, un réacheminement. Conformément à cette disposition, le transporteur dispose de la faculté de lui proposer un réacheminement dont la durée sera supérieure à celle du vol annulé. Toutefois, même si le transporteur utilise pleinement les deux possibilités que ladite disposition lui accorde, c'est-à-dire celle permettant d'avancer le moment du départ dudit passager d'une heure et de différer son arrivée de moins de deux heures, la durée totale du réacheminement proposé ne doit pas, en tout état de cause, être égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée prévue du vol annulé. À partir de cette limite, le passager concerné sera nécessairement indemnisé.

En revanche, aucune disposition de ce règlement n'accorde explicitement une indemnisation forfaitaire aux passagers qui apprennent in extremis avant leur vol, ou au cours même de ce vol, que celui-ci sera retardé de manière importante, et qu'ils atteindront leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue.

À cet égard, il convient de rappeler que le principe d'égalité de traitement exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'un tel traitement ne soit objectivement justifié (arrêt Sturgeon e.a., précité, point 48 et jurisprudence citée).

Or, les passagers de vols retardés et ceux de vols annulés doivent être considérés comme étant dans des situations comparables aux fins de l'indemnisation en vertu du règlement no 261/2004, car ces passagers subissent un désagrément similaire, à savoir une perte de temps égale ou supérieure à trois heures par rapport à la planification initiale de leur vol (voir arrêt Sturgeon e.a., précité, point 54).

De surcroît, les passagers relevant de l'un et de l'autre groupe sont pratiquement privés de la possibilité de réorganiser librement leur déplacement, étant confrontés soit à un incident grave dans la réalisation de leur vol imminent ou déjà en cours, soit à l'annulation d'un tel vol donnant lieu, le cas échéant, à une offre de réacheminement. Ainsi, si, pour une raison ou pour une autre, ils sont impérativement contraints d'atteindre leur destination finale à un moment donné, ils ne peuvent nullement échapper à la perte de temps inhérente à la nouvelle situation, ne disposant à cet égard d'aucune marge de manoeuvre.

Ces considérations sont d'ailleurs corroborées par le considérant 3 in fine du règlement no 261/2004, qui – en faisant état, entre autres, du nombre trop élevé de passagers concernés par des annulations sans avertissement préalable et des

retards importants – met implicitement en exergue l'équivalence des désagréments subis par ces deux groupes de passagers.

Dans ces conditions, et compte tenu du fait que le but recherché par le règlement no 261/2004 vise à accroître la protection de tous les passagers aériens, les passagers des vols retardés de trois heures ou plus ne sauraient être traités différemment par rapport à ceux qui bénéficient de l'indemnisation en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), de ce règlement, une telle inégalité de traitement entre ces deux groupes n'étant pas dûment justifiée au regard des objectifs poursuivis par ce règlement (voir arrêt Sturgeon e.a., précité, points 59 ainsi que 60).

Or, pour pallier à cette inégalité, il y a lieu d'interpréter le règlement no 261/2004 en ce sens que les passagers des vols retardés de manière importante peuvent bénéficier de la même indemnisation que les passagers de vols annulés, à savoir celle prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), de ce règlement (voir arrêt Sturgeon e.a, précité, point 61).

Cela étant, il convient d'ajouter que, par l'adoption du règlement no 261/2004, le législateur visait également à mettre en balance les intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens. Ayant établi certains droits en faveur de ces passagers, il a prévu, dans le même temps, au considérant 15 et à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, que les transporteurs aériens ne sont pas tenus au versement d'une indemnisation s'ils sont en mesure de prouver que l'annulation ou le retard important sont dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (arrêt Sturgeon e.a., point 67) (CJCE, arrêt Nelson du 23 octobre 2012, affaires jointes C-581/10 et C-629/10, considérants 30 à 39). (Voir également CJCE, Arrêt Sturgeon du 29 novembre 2009, affaires jointes C-402/07 et C-432/07 ; CJCE, Ordonnance Siewert du 14 novembre 2014, affaire C-394/14).

En l'espèce, il résulte des pièces versées par le demandeur K.D., qu'il avait acheté deux billets, l'un pour lui-même et l'autre pour T.S., pour le vol [REDACTED] du 23 janvier 2016 au départ de Lisbonne à destination de Luxembourg, soit un vol intracommunautaire de plus de 1500 kilomètres, avec heure d'arrivée prévue à 17:39 heures, que les deux voyageurs ont effectivement pris ce vol et que l'avion n'est arrivée au Luxembourg qu'à 21:30 heures, soit avec un retard de plus de trois heures.

Il n'est ensuite établi sur base d'aucun élément du dossier que ce retard ait été occasionné par des circonstances qui auraient échappé à la maîtrise effective du transporteur aérien, la société XY.

Il s'ensuit que K.D. peut prétendre à l'indemnisation prévue par l'article 7 1. b) du règlement (CE) n°261/2004 précité.

S'agissant toutefois d'un droit personnel et individuel du passager pour l'indemniser de la perte de temps et des inconvénients engendrés par le retard important du vol, et qui est dès lors indépendant du nombre de billets payés par une même personne, K.D. ne peut prétendre qu'à une seule indemnisation de 400 euros, à savoir pour la perte de temps qu'il a lui-même subie, même s'il a payé les deux billets.

Sa demande est partant à déclarer fondée à concurrence de la somme de 400.- euros, avec les intérêts légaux à partir du 23 janvier 2016 jusqu'à solde.

En application de l'article 15 du règlement (CE) n° 861/2007, la décision rendue par la juridiction est exécutoire nonobstant tout recours éventuel.

Conformément à l'article 16 du règlement (CE) n°861/2007, la partie qui succombe, en l'occurrence la société XY, doit supporter les frais de la procédure.

Par ces motifs :

le tribunal de paix de Luxembourg, siégeant en matière de règlement des petits litiges, statuant en dernier ressort,

reçoit la demande en la forme,

se déclare compétent pour en connaître,

la déclare fondée à concurrence de la somme de 400.- euros,

partant condamne la société XY à payer à K.D. la somme de 400.- euros, avec les intérêts légaux à partir du 23 janvier 2016 jusqu'à solde,

déboute pour le surplus,

ordonne l'exécution provisoire de la présente décision nonobstant toute voie de recours et sans caution,

condamne la société XY aux frais et dépens de l'instance.

Ainsi fait et jugé par Nous Claudine ELCHEROTH, juge de paix à Luxembourg, assistée de la greffière Sanny WITRY, qui ont signé la présente décision date qu'en tête.

Claudine ELCHEROTH

Sanny WITRY