

Dalloz actualité 21 avril 2022

Vol avec escale hors Union européenne retardé : droit à indemnisation des passagers






CJUE 7 avr. 2022, *United Airlines*, aff. C-561/20

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

Les passagers d'un vol retardé peuvent réclamer une indemnisation sur le fondement du règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 à un transporteur aérien émanant d'un pays tiers à l'Union européenne – le transporteur effectif – lorsque celui-ci effectue l'ensemble du vol au nom d'un transporteur détenant une licence communautaire – le transporteur contractuel. Le vol en question était au départ d'un territoire de l'Union européenne, le lieu de destination et l'escale étant situés tous les deux dans un même État situé hors du territoire de l'Union.






Encore une question d'indemnisation pour retard, dans l'hypothèse d'un vol avec correspondance ! La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) est très régulièrement confrontée à ce type de situation, encore tout récemment d'ailleurs. Elle a, en effet, jugé, dans un arrêt du 24 février 2022, que le règlement n° 261/2004 du 11 février 2004 ne s'applique pas à un vol avec correspondance(s) faisant escale sur le territoire de l'Union mais dont ni le lieu de départ ni la destination finale ne se trouvent sur le territoire de l'Union, cela même s'il a fait l'objet d'une réservation unique et même s'il est opéré par un transporteur communautaire. Les faits concernaient un vol avec correspondance ayant donné lieu à une réservation unique effectué par une compagnie communautaire, Austrian Airlines. Le vol devait relier Chişinău (Moldavie) à Bangkok (Thaïlande), *via* Vienne (Autriche), l'arrivée à Bangkok s'étant faite avec retard. La Cour de justice a considéré que le passager ne pouvait réclamer une indemnisation à la compagnie aérienne sur le fondement du règlement n° 261/2004 (CJUE 24 févr. 2022, aff. C-451/20, *Airhelp c. Austrian Airlines*, Dalloz actualité 17 mars 2022, obs. P. Dupont et G. Poissonnier ; D. 2022. 460).

L'hypothèse dont la Cour de justice de l'Union européenne a eu à connaître dans son arrêt du 7 avril 2022 est très différente, même s'il est également question d'un vol avec escale. Il est question d'un vol au départ d'un territoire de l'Union européenne, dont le lieu de destination et l'escale sont situés tous les deux dans un même État situé hors du territoire de l'Union, ledit vol étant effectué par un transporteur non communautaire. Précisément, trois passagers aériens ont fait une réservation unique auprès de Lufthansa, par l'intermédiaire d'une agence de voyages, pour un vol au départ de Bruxelles (Belgique) à destination de San José (États-Unis), avec une escale à Newark (États-Unis). L'intégralité du vol a été effectuée par United Airlines, transporteur établi aux États-Unis. Les trois passagers sont parvenus à leur destination finale avec un retard de 223 minutes, soit un retard de plus de trois heures assimilable, au regard du droit à indemnisation des passagers et en application de la jurisprudence européenne, à une annulation de vol (CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, *Sturgeon*, D. 2010. 1461  , note G. Poissonnier et P. Osseland  ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack  ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque  ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures). Ils ont cédé leurs droits à indemnisation à une société spécialisée dans la réclamation d'indemnisations auprès des compagnies aériennes pour des vols annulés ou retardés, pratique de plus en plus fréquente que la Cour de justice tolère (v. not. CJUE, ord., 20 févr. 2020, aff. C-606/19, RTD eur. 2021. 454, obs. L. Grard ; JT 2020, n° 229, p. 10, avec nos obs.).

Cette société, désormais détentrice des droits des passagers victimes du retard, a introduit un recours en indemnisation contre United Airlines devant le tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, en invoquant l'applicabilité du règlement n° 261/2004. Cette juridiction a alors décidé de surseoir à statuer et de saisir la Cour de justice de l'Union européenne quant à l'applicabilité de ce règlement. En réponse, la Cour de justice précise que le règlement n° 261/2004 s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre (art. 3, § 1^{er}, a ; pt 26). Il en découle que la situation des passagers d'un vol avec correspondance qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre relève du règlement n° 261/2004 (pt 27), cette conclusion n'étant remise en cause ni par le fait que ce vol a fait une escale sur le territoire d'un pays tiers ni par celui que le transporteur aérien qui a effectué ledit vol n'est pas un « transporteur communautaire » (pt 28). Elle ajoute 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 n° 261/2004. En effet, l'applicabilité dudit règlement doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale, le lieu où le retard survient n'ayant aucune incidence sur cette applicabilité (pt 30).

Par ailleurs, selon la Cour, précise que le transporteur aérien d'un pays tiers (United Airlines, compagnie américaine), qui n'a pas conclu un contrat de transport avec les passagers mais qui a effectué le vol, peut être redevable de l'indemnisation des passagers prévue par le règlement. En effet, 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, constitue le « transporteur aérien effectif » (pt 38 ; pour rappel, le « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b, du règlement n° 261/2004, 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 »). Ce transporteur est donc réputé agir au nom du transporteur contractuel (ici Lufthansa ; pt 39). Ce vol avec correspondance a été effectué dans le cadre d'un accord de partage de code avec Lufthansa (pt 40). United Airlines doit être considéré comme étant le transporteur aérien effectif et c'est sur lui que repose la charge de l'indemnisation. Il conserve cependant, le droit de demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable (pt 43). Ce pourrait être, par exemple, contre le gestionnaire de l'aéroport d'arrivée, d'escale ou de destination, si le retard lui est imputable.

La Cour de justice était également invitée à se prononcer sur la validité du règlement n° 261/2004 au regard du principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien. Ce règlement « viole-t-il le droit international et, en particulier, le principe de la souveraineté complète et exclusive d'un État sur son territoire et sur son espace aérien, en ce que cette interprétation rend le droit de l'Union applicable à une situation qui se produit sur le territoire d'un pays tiers ? » (pt 24). Pour la Cour, ce principe constitue bel et bien un principe du droit international coutumier (CJUE 21 déc. 2011, aff. C-366/10, *Air Transport Association of America e.a.*, pts 103 et 104, Dalloz actualité, 20 janv. 2012, obs. C. Fleuriot ; AJDA 2012. 119  ; RFDA 2012. 377, chron. L. Clément-Wilz, F. Martucci et C. Mayeur-Carpentier  ; RTD eur. 2012. 247, obs. I. Bosse-Platière et C. Flaesch-Mouglin  ; *ibid.* 464, obs. P. Thieffry  ; *ibid.* 531, obs. L. Grard ). Elle précise qu'un vol avec correspondance relève du champ d'application du règlement n° 261/2004 au motif que les passagers ont commencé leur voyage au départ d'un aéroport situé dans un État membre (pt 52). Elle ajoute que ce critère d'applicabilité ne porte pas atteinte aux conditions d'application du principe de souveraineté complète et exclusive d'un État sur son propre espace aérien (pt 61).

Mots clés :

AFFAIRES * Transport

