



## Analyses

## DROIT DES TRANSPORTS

## Vol avec correspondance hors UE retardé : quelle obligation pour un transporteur aérien non communautaire ?

**Par une décision du 7 avril 2022, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) s'est prononcée sur l'application du règlement n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004. Ce texte établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers. Il s'applique en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol avec correspondance effectué par un transporteur aérien non communautaire, au départ d'un aéroport situé dans un Etat membre et à destination d'un Etat tiers avec une escale effectuée dans ce dernier.**



Par Nathalie Younan, associée,

L'application du règlement n° 261/2004 aux vols avec correspondance(s) continue de susciter des questions préjudicielles des juges nationaux vers le juge européen<sup>1</sup>. Une fois de plus, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a dû se prononcer sur une question relative à l'application de ce texte aux vols avec correspondance(s) et, de manière plus inédite, sur la question de la validité de son application au regard des principes de droit international coutumier, notamment du principe de la souveraineté complète et exclusive d'un Etat sur son territoire et son espace aérien.

Rappelons qu'en février dernier, la CJUE saisie d'une question préjudicielle par une juridiction de renvoi autrichienne a considéré que le règlement n° 261/2004 ne s'appliquait pas à un vol avec correspondance faisant escale sur le territoire de l'Union européenne (UE) mais dont ni le lieu de départ ni celui d'arrivée ne se trouvaient sur le territoire de l'UE, et ce même s'il avait fait l'objet d'une réservation unique et même s'il était opéré par un transporteur communautaire<sup>2</sup>.

### Affaire C-561/20 United Airlines du 7 avril 2022

Dans sa décision du 7 avril dernier<sup>3</sup>, la CJUE s'est trouvée confrontée à une situation bien différente, au sujet d'un vol avec correspondance. En l'espèce,

plusieurs passagers avaient par l'intermédiaire d'une agence de voyages effectué une réservation unique auprès d'un transporteur communautaire (Lufthansa) pour un vol avec correspondance au départ de Bruxelles (Belgique) et à destination de San José (Etats-Unis) avec une escale à Newark (Etats-Unis). L'intégralité de ce vol a été effectuée par un transporteur aérien non communautaire, la compagnie United Airlines.

Etant parvenus à leur destination finale avec un retard de plus de trois heures, les passagers ont, par l'intermédiaire d'une société de recouvrement de créance, mis en demeure United Airlines de leur payer une indemnisation d'un montant de 600 euros par passager, en application des dispositions du règlement n° 261/2004. La compagnie aérienne s'est opposée au paiement de cette indemnisation en considérant que le texte n'était pas applicable au litige, au motif que le retard

était intervenu lors du second segment du vol concerné.

Face à ce refus, les passagers ont assigné United Airlines, devant le tribunal belge compétent, afin d'obtenir la condamnation de cette dernière au versement de l'indemnisation susvisée. Pour se délier de toute obligation d'indemnisation, la compagnie faisait notamment valoir, en premier lieu, que le règlement n° 261/2004 n'avait pas voca-

**En février dernier, la CJUE (...) a considéré que le règlement n°261/2004 ne s'appliquait pas à un vol avec correspondance faisant escale sur le territoire de l'Union européenne (UE) mais dont ni le lieu de départ ni celui d'arrivée ne se trouvaient sur le territoire de l'UE.**



tion à s'appliquer en l'espèce et, en second lieu, que si tel devait être le cas, il aurait une portée extra-territoriale contraire au droit international. En effet, selon United Airlines, le principe de souveraineté s'opposerait à ce que ledit règlement s'applique à une situation qui se produit sur le territoire d'un pays tiers. Dans l'incertitude des réponses à apporter à ce litige, le tribunal belge a donc décidé de surseoir à statuer et de poser à la CJUE deux questions préjudicielles. Celles-ci consistent notamment à savoir si, dans les circonstances de l'espèce, un passager avait droit à une indemnisation financière de la part du transporteur aérien non communautaire, et dans l'affirmative si le règlement n° 261/2004 violait le droit international, en particulier, le principe de la souveraineté complète et exclusive d'un Etat sur son territoire et son espace aérien, en ce que cette interprétation rendait le droit de l'UE applicable à une situation qui s'était produite sur le territoire d'un pays tiers.

#### **Obligation d'indemnisation au regard du règlement n° 261/2004**

Sur la première question, la CJUE répond par l'affirmative. En effet, la juridiction rappelle sur le fondement de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, que celui-ci s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre<sup>4</sup>. En conséquence, la situation des passagers d'un vol avec correspondance partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre relève du règlement n° 261/2004<sup>5</sup> sans que cela ne soit remis en cause ni par le fait qu'une escale avait eu lieu sur le territoire d'un Etat tiers ni par le fait que le transporteur aérien ayant effectué le vol n'était pas un « transporteur communautaire » au sens de l'article 2, sous c), du règlement précité<sup>6</sup>.

La CJUE précise également notamment que la compagnie United Airlines doit être considérée comme étant le transporteur aérien effectif au sens de l'article 2) sous b) du règlement n° 261/2004 dès

lors que celle-ci a réalisé ledit vol en agissant, dans le cadre d'un accord de partage de code, au nom de Lufthansa, le transporteur contractuel au principal<sup>7</sup>.

**La situation des passagers d'un vol avec correspondance partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre relève du règlement n° 261/2004 sans que cela ne soit remis en cause ni par le fait qu'une escale avait eu lieu sur le territoire d'un Etat tiers ni par le fait que le transporteur aérien ayant effectué le vol n'était pas un « transporteur communautaire ».**

#### **Absence d'atteinte au principe de souveraineté complète et exclusive d'un Etat sur son espace aérien**

Sur la seconde question, la CJUE rappelle qu'elle admet, sous certaines conditions, l'invocabilité des principes du droit international coutumier par les justiciables eux-mêmes afin de contester la validité d'un acte de l'Union européenne<sup>8</sup>. Néanmoins, après plusieurs explications, elle conclut que l'application du règlement n° 261/2004 ne porte pas atteinte aux conditions d'application du principe de souveraineté complète et exclusive d'un Etat sur son propre espace aérien, dès lors que ce texte établit un lien étroit de rattachement avec le territoire de

l'UE en visant les passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre<sup>9</sup>.

A cette occasion, la CJUE rappelle ainsi à United Airlines et de manière indirecte aux autres transporteurs aériens non communautaires, que l'objectif du législateur de l'UE est bien de garantir un niveau élevé de protection des passagers<sup>10</sup>. ■



et Sonia Merad,  
collaboratrice,  
**FTPEA**

1. Pour des décisions déjà rendues sur un sujet similaire mais pas totalement transposables à l'espèce, voir notamment : CJUE, 31 mai 2018, *Wegener*, aff. C-537/17 ; CJUE, 11 juillet 2019, *Ceske aerolinie*, aff. C-502/18.

2. CJUE, 24 février 2022, *Airhelp c. Austrian Airlines*, aff. C-451/20.

3. CJUE, 7 avril 2022, *Q c. United Airlines*, aff. C-561/20.

4. CJUE, 7 avril 2022, § 26.

5. CJUE, 7 avril 2022, § 27.

6. CJUE, 7 avril 2022, § 28.

7. CJUE, 7 avril 2022, § 41.

8. CJUE, 7 avril 2022, § 48.

9. CJUE, 7 avril 2022, §§ 52 et 53.

10. CJUE, 7 avril 2022, § 58.