



Date de réception : 08/12/2020

**Affaire C-561/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

26 octobre 2020

**Jurisdiction de renvoi :**

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, Belgique)

**Date de la décision de renvoi :**

21 octobre 2020

**Partie requérante :**

Q

R

S

**Partie défenderesse :**

United Airlines, Inc.

---

[OMISSIS] Le 21 octobre 2020

[OMISSIS] Jugement interlocutoire

Renvoi préjudiciel devant la Cour de justice de l'Union européenne

**Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel**  
**(tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, Belgique)**

**Jugement**

**Renvoi préjudiciel**

10<sup>e</sup> chambre – salle H **[Or. 2]**

**EN CAUSE DE :**

FR

1. M<sup>me</sup> Q
2. M<sup>me</sup> R
3. M. S

*parties demandereses (ci-après les « demandeurs »),*

**comparaissant par M<sup>e</sup> SCHAUMONT loco M<sup>e</sup> J. DE MAN, [adresse] ;**

**CONTRE :**

**4. La société de droit étranger UNITED AIRLINES INC, dont la succursale belge est sise à 1381 Diegem, [adresse et numéro d'entreprise],**

*partie défenderesse (ci-après la « défenderesse »),*

**comparaissant par M<sup>e</sup> M. WOUTERS [adresse] ;**

.....

[procédure devant la juridiction nationale]

.....

**[Or. 3]**

## **I. LES DEMANDES**

### **1. Demandeurs**

Les demandeurs demandent à la juridiction de céans de condamner la défenderesse à leur payer la somme de 1 800,00 euros, majorée des intérêts moratoires à compter du 6 septembre 2018 et des intérêts judiciaires.

Ils concluent à la condamnation de la défenderesse aux dépens, y compris à l'indemnité de procédure évaluée à 480,00 euros.

### **2. Défenderesse**

La défenderesse demande à la juridiction de céans de déclarer la citation irrecevable et non fondée.

Elle conclut à la condamnation des demandeurs aux dépens, évalués à 480,00 euros d'indemnités de procédure.

## II. LES FAITS

- 1 Par l'intermédiaire de l'agence de voyages Your Travel Agency (qui n'est pas partie à la procédure), les demandeurs ont effectué une réservation unique pour un voyage au départ de l'aéroport de Bruxelles-National (Belgique) et à destination de San José International (États-Unis d'Amérique) [OMISSIS].

À cette occasion, chacun des demandeurs a obtenu un billet individuel émis par le transporteur aérien Deutsche Lufthansa AG, ce qui ressort du billet dont le numéro comporte le préfixe « 220 » et qui couvre l'ensemble du voyage depuis l'aéroport de Bruxelles-National jusqu'à celui de San José [OMISSIS]. Toutefois, c'est la défenderesse qui a effectivement et matériellement effectué les vols. La défenderesse est un transporteur aérien non communautaire.

Selon leur réservation, les demandeurs ont atteint leur destination finale, en prenant deux vols effectués par la défenderesse, à savoir :

- le vol LH8854 qui est parti de Bruxelles (Belgique) le 26 juillet 2018 à 10 h 00, heure locale, et arrivé à Newark International (États-Unis d'Amérique) le même jour à 12 h 10, heure locale ;
  - puis, le vol UA1222 qui aurait dû partir de Newark International (États-Unis d'Amérique) le 26 juillet 2018 à 17 h 05, heure locale, et arriver à San José International (États-Unis d'Amérique) le même jour à 20 h 15, heure locale.
- 2 À son arrivée à San José, à savoir la destination finale des demandeurs, le vol UA1222 avait accusé un retard de 223 minutes, soit plus de trois heures [OMISSIS].

Selon la défenderesse, ce retard avait été causé par un problème technique de l'avion qui devait effectuer le vol UA1222 [OMISSIS]. **[Or. 4]**

- 3 Par lettre du 6 septembre 2018, la société Happy Flights (qui n'est pas partie à la procédure) a informé la défenderesse qu'elle avait repris la créance des passagers. Elle mettait la défenderesse en demeure de payer 600,00 euros par personne, soit 1 800,00 euros au total. Elle invoquait, en tant que fondement juridique de cette réclamation, le règlement (CE) n° 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) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1) [OMISSIS].

Le 3 octobre 2018, Happy Flights a envoyé un rappel à la défenderesse, parce que cette dernière n'avait fourni aucune réponse ni effectué le moindre paiement [OMISSIS].

Le 4 octobre 2018, la défenderesse a répondu à Happy Flights en soutenant que le règlement n° 261/2004 n'était pas applicable parce que le retard était survenu lors du second vol, qui reliait deux aéroports situés aux États-Unis d'Amérique [OMISSIS].

Le 5 octobre 2018, Happy Flight a répondu de manière circonstanciée et s'est référée à la jurisprudence de la Cour pour réfuter la position de la défenderesse. Elle a sommé la défenderesse de procéder au paiement [OMISSIS].

Par lettre du 10 octobre 2018, la défenderesse a, à son tour, répondu de manière circonstanciée [OMISSIS].

Par lettre motivée de manière circonstanciée du 11 octobre 2018, le conseil de Happy Flights, qui est également le conseil des demandeurs, a adressé une mise en demeure à la partie défenderesse [OMISSIS].

Le 11 octobre 2018, la défenderesse a informé le conseil qu'elle maintenait sa position [OMISSIS].

Le 3 mai 2019, le conseil des demandeurs a informé la défenderesse que la créance qui avait été transférée à Happy Flights avait de nouveau été transférée aux demandeurs. Le conseil a, à nouveau, mis la défenderesse en demeure de procéder au paiement [OMISSIS].

4 Le 22 juillet 2019, les demandeurs ont cité la défenderesse à comparaître.

### **III. LA RECEVABILITÉ**

5 **[Or. 5]** [OMISSIS]

6 [OMISSIS]

7 [OMISSIS] [question procédurale]

8 La demande est recevable.

### **IV. LE FOND**

#### **1. CADRE JURIDIQUE**

9 En vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, ledit règlement s'applique « *aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité* ».

Un « vol » est « *une opération de transport aérien [...] réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire* » (voir, notamment, arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, point 40).

La Cour a jugé 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 (voir, notamment, arrêts du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 16 et 27, et du 31 mai 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, points 18 et 19).

Il s'ensuit que l'applicabilité du règlement n° 261/2004 doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de ce vol avec correspondance (voir, notamment, arrêts du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 16, et du 31 mai 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, point 25).

Le règlement n° 261/2004 s'applique, en principe, lorsque les passagers empruntent un vol reliant un aéroport situé sur le territoire d'un État membre à leur destination finale située sur le territoire d'un pays tiers, avec une escale dans un pays tiers où ces passagers changent d'avion (voir arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, point 18). **[Or. 6]**

- 10 L'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 prévoit que les passagers ont droit à une indemnisation financière en cas d'annulation de leur vol. Les passagers d'un vol retardé de manière importante ont également droit à une indemnisation lorsque, en raison de ce vol retardé, ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien (voir, notamment, arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, dispositif; confirmé par l'arrêt du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, dispositif).

L'article 7 du règlement n° 261/2004 fixe le montant de l'indemnisation à 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, à 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, et à 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des deux premières catégories.

## **2. APPLICATION**

- 11 La défenderesse conteste que le règlement n° 261/2004 s'applique lorsque le retard important survient lors d'un vol au départ et à destination du territoire des États-Unis d'Amérique, même dans le cas où il s'agit du second et dernier vol d'un vol avec correspondance et où le premier vol est effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.
- 12 Les demandeurs invoquent la jurisprudence de la Cour dans l'affaire *Wegener* (arrêt du 31 mai 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361). Bien que les faits de cette affaire semblent, à première vue, s'apparenter à ceux du présent litige, la juridiction de céans constate que, dans l'affaire *Wegener*, le retard était survenu lors du premier vol (au départ donc d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre) qui avait été effectué par un transporteur aérien non communautaire.

Dans la présente affaire, c'est le second vol, reliant Newark (États-Unis d'Amérique) à San José (États-Unis d'Amérique), qui a accusé le retard. Par conséquent, la solution que la Cour a adoptée dans l'affaire Wegener ne saurait être simplement transposée dans la présente affaire.

- 13 La Cour a également tranché un cas similaire dans l'arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604).

Dans cette affaire, la Cour a jugé que le règlement n° 261/2004 s'applique également au second vol d'un vol avec correspondance lorsque le premier vol était effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. Dans cette affaire, c'est le second vol effectué par un transporteur aérien non communautaire qui avait accusé le retard. Cette affaire soulevait la question de savoir si le transporteur aérien communautaire qui avait assuré le premier vol pouvait être tenu d'indemniser un passager qui avait subi un retard important trouvant son origine dans le second vol effectué matériellement par un transporteur aérien non communautaire.

Dans la présente affaire, la défenderesse, qui est un transporteur aérien non communautaire, a effectué tant le premier vol que le second. Contrairement à l'affaire **[Or. 7]** *České aerolinie*, la présente affaire ne concerne aucun transporteur aérien communautaire. Le transporteur aérien communautaire ayant émis les billets n'est même pas partie à la procédure. Par conséquent, la solution que la Cour a adoptée dans l'arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) ne saurait être simplement transposée dans la présente procédure.

La jurisprudence de la Cour ne contient pas suffisamment d'éléments pour être transposable dans le cadre factuel du présent litige.

- 14 La défenderesse relève en outre que, si le règlement n° 261/2004 devait s'appliquer en cas de retard important survenu lors du second vol d'un vol avec correspondance, il aurait une portée extraterritoriale contraire au droit international dans le cas où ce second vol est entièrement effectué sur le territoire d'un pays tiers.

Plus précisément, la défenderesse souligne que le retard est survenu sur le territoire des États-Unis d'Amérique et que ses effets se sont produits exclusivement à l'intérieur de ce territoire. Le principe de souveraineté s'opposerait à ce que le règlement n° 261/2004 s'applique à une situation qui se produit sur le territoire d'un pays tiers.

Dans son arrêt du 21 décembre 2011, *Air Transport Association of America e.a.* (C-366/10, EU:C:2011:864), la Cour a reconnu le principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien. La Cour a également indiqué que ce principe général a été codifié, notamment, à l'article 1<sup>er</sup> de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago (États-Unis) le 7 décembre 1944

(arrêt du 21 décembre 2011, *Air Transport Association of America e.a.*, C-366/10, EU:C:2011:864, points 103 et 104).

Le droit dérivé de l'Union, tel que le règlement n° 261/2004, doit respecter les normes juridiques supérieures, telles que le droit international (coutumier).

Pour le cas où la thèse de la défenderesse serait correcte, se poserait alors la question de la validité du règlement n° 261/2004 au regard du droit international. La juridiction nationale n'est pas compétente pour constater l'invalidité d'un règlement.

- 15 En vertu de l'article 267, premier alinéa, TFUE, la Cour est compétente pour statuer, à titre préjudiciel, sur la validité et l'interprétation des actes pris par les institutions.

Si une telle question est soulevée devant une juridiction, cette juridiction peut, si elle estime qu'une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement, demander à la Cour de statuer sur cette question (article 267, deuxième alinéa, TFUE). **[Or. 8]**

La compétence de la Cour pour statuer, à titre préjudiciel, sur l'interprétation ou la validité du droit de l'Union s'exerce à l'initiative exclusive des juridictions nationales, que les parties au litige au principal aient ou non exprimé le souhait d'une saisine de la Cour.

Un renvoi préjudiciel peut être particulièrement utile lorsqu'est soulevée une nouvelle question d'interprétation qui revêt une importance pour l'application uniforme du droit de l'Union ou lorsque la jurisprudence existante n'est pas suffisamment claire pour être transposée dans un nouveau cadre juridique ou factuel.

- 16 Bien qu'elle ne soit pas tenue de saisir la Cour, la juridiction de céans estime qu'une réponse aux questions préjudicielles posées est nécessaire à la solution du litige.

En effet, il s'agit d'un problème d'interprétation qui a une influence déterminante sur la question de savoir si le règlement n° 261/2004 est applicable et, le cas échéant, s'il est valide.

En outre, les faits qui concernent la présente affaire ne sont pas totalement analogues à ceux sur lesquels la Cour s'est déjà prononcée.

La question de la validité du règlement n° 261/2004 dans les circonstances de l'espèce est nouvelle. Seule la Cour est compétente pour constater l'invalidité du règlement n° 261/2004.

17 La juridiction de céans estime, par conséquent, qu'il est nécessaire de poser à la Cour les questions préjudicielles telles que reproduites dans le dispositif de ce jugement.

[OMISSIS] [précisions concernant l'anonymisation]

18 [OMISSIS] [suspension de la procédure devant la juridiction nationale]

\*\*\*\*\*

**[Or. 9]**

**PAR CES MOTIFS,**

**la juridiction de céans, [OMISSIS] [explication relative à la procédure],**

déclare la demande recevable ;

sursoit à statuer et, avant dire droit, pose à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- Les articles 3, paragraphe 1, sous a), et 7 du règlement (CE) n° 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) n° 295/91, tels qu'interprétés par la Cour, doivent-ils être interprétés en ce sens qu'un passager a droit à une indemnisation financière du transporteur aérien non communautaire lorsqu'il a atteint sa destination finale avec un retard de plus de trois heures survenu lors du dernier vol, dont les points de départ et d'arrivée étaient tous deux situés sur le territoire d'un pays tiers sans escale sur le territoire d'un État membre, dans le cadre d'un vol avec correspondance au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, l'ensemble des vols ayant été matériellement effectués par ce transporteur aérien non communautaire et ayant fait l'objet d'une réservation unique par le passager auprès d'un transporteur aérien communautaire n'ayant effectué matériellement aucun de ces vols.
- En cas de réponse affirmative à la première question, le règlement (CE) n° 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) n° 295/91, tel qu'interprété en réponse à la première question, 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 ?

[OMISSIS] **[Or. 10]** [OMISSIS]

[renvoi préjudiciel devant la Cour et formule finale]