



Date de réception : 08/12/2020

**Affaire C-512/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

13 octobre 2020

**Juridiction de renvoi :**

Rechtbank Noord-Holland (Pays-Bas)

**Date de la décision de renvoi :**

30 septembre 2020

**Partie requérante :**

P

**Partie défenderesse :**

SWISS INTERNATIONAL AIR LINES AG

---

**jugement**

**DU RECHTBANK NOORD-HOLLAND (tribunal d'arrondissement de Hollande du Nord, Pays-Bas)**

Handel, Kanton en Insolventie (commerce, affaires cantonales et insolvabilité)  
situé à Haarlem

**ayant pour objet une demande de décision préjudicielle dans l'affaire**

[OMISSIS] Date du jugement : 30 septembre 2020

**P, [le passager]**

résidant à [lieu de résidence] (Belgique)  
ci-après le « passager »  
[OMISSIS]

contre

la personne morale de droit étranger  
**Swiss International Air Lines A.G.**

dont le siège social est établi à Bâle (Suisse)  
défenderesse  
ci-après : « Swiss »  
[OMISSIS]

## Motifs

1. Le passager disposait d'une réservation confirmée sur un vol de Swiss du 1<sup>er</sup> avril 2018, au départ d'Amsterdam (Pays-Bas) et à destination de Zurich (Suisse), portant le numéro de vol LX725, avec une correspondance de Zurich à Tampa (États-Unis d'Amérique), portant le numéro de vol LX8004.
2. L'heure d'arrivée prévue du vol LX725 à Zurich était de 11 h 10, heure locale. Le vol est arrivé à Zurich à 11 h 50, heure locale, avec un retard de 40 minutes.
3. Les heures de départ et d'arrivée prévues pour le vol LX8004 étaient respectivement de 13 h 35, heure locale, et de 18 h 00, heure locale.
4. Le vol LX8004 est parti de Zurich à 18 h 04, heure locale, et est arrivé à Tampa vers environ 22 h 15, heure locale. Le passager est ainsi arrivé à sa destination finale environ 4 heures et 15 minutes plus tard que ce qui était prévu initialement.
5. Le passager a demandé une indemnisation à Swiss sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du **[Or. 2]** 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 (ci-après le « règlement n° 261/2004 ») et de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») y afférente.
6. Swiss a contesté la réclamation du passager. Le passager ayant répondu par écrit à l'opposition de Swiss, Swiss a réagi par écrit. Par jugement interlocutoire du 5 février 2020, le kantonrechter (juge cantonal) a donné l'opportunité aux parties de présenter des observations sur l'intention de poser des questions préjudicielles. Les deux parties ont présenté des observations sur ce point. L'affaire a été suspendue par jugement interlocutoire du 30 septembre 2020 jusqu'à ce que la Cour réponde à la question préjudicielle posée dans la présente demande.
7. Le 1<sup>er</sup> juin 2002, l'« accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien », du 21 juin 1999 (JO 2002, L 114, p. 73) est entré en vigueur, par lequel les parties ont réglementé le domaine de l'aviation civile (ci-après l'« accord »). L'accord comprend une annexe contenant des directives et règlements européens qui sont également devenus applicables à la Suisse en vertu de cet accord. L'accord a institué un « comité des transports

aériens Communauté/Suisse » (ci-après le « comité ») responsable de la gestion de l'accord et de son application correcte. Le comité est habilité à modifier l'annexe de l'accord en vue d'introduire la nouvelle législation dans son champ d'application.

8. L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de l'accord prévoit : « *Aux fins du présent accord, les dispositions contenues dans celui-ci ainsi que dans les règlements et directives figurant à l'annexe s'appliquent dans les conditions définies ci-après. Pour autant qu'elles soient identiques en substance aux règles correspondantes du traité instituant la Communauté européenne et aux actes adoptés en application de ce traité, ces dispositions sont interprétées, aux fins de leur mise en œuvre et application, conformément aux décisions et arrêts de la Cour de justice et de la Commission des Communautés européennes rendus avant la date de signature du présent accord. Les décisions et arrêts rendus après la date de signature de l'accord seront communiqués à la Suisse [...]* ».

9. L'article 15 de l'accord prévoit :

« *Sous réserve du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, tel que visé à l'annexe du présent accord :*

- *les transporteurs aériens de la Communauté et de la Suisse reçoivent des droits de trafic entre tout point en Suisse et tout point dans la Communauté ;*
- *deux ans après l'entrée en vigueur du présent accord, les transporteurs aériens suisses recevront des droits de trafic entre des points situés dans différents États membres de la Communauté européenne* ». **[Or. 3]**

10. Dans l'introduction de l'annexe de l'accord, il est indiqué : « *Aux fins du présent accord :*

[...]

*sans préjudice de l'article 15 du présent accord, le terme "transporteur aérien communautaire" visé dans les directives et règlements communautaires qui suivent s'applique également à un transporteur aérien détenteur d'une autorisation d'exploitation et ayant son principal lieu d'activité et, le cas échéant, son siège statutaire en Suisse, conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 2407/92. »*

11. Le comité a, par décision n° 1/2006 du 18 octobre 2006 (JO 2006, L 298, p. 23), inséré le règlement n° 261/2004 à l'annexe de l'accord, de sorte que ledit règlement est également applicable en Suisse depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2006. Avant la date du vol concerné, la dernière modification de l'annexe de l'accord avait eu lieu avec effet à compter du 1<sup>er</sup> février 2018 (par décision ultérieure n° 1/2017 du 29 novembre 2017, JO 2017, L 348, p. 46). Cette décision ultérieure n'a pas apporté de modifications en ce qui concerne l'applicabilité du règlement n° 261/2004.

12. La thèse de Swiss consiste à soutenir que l'accord, combiné à son annexe, aboutit à ce que le règlement n° 261/2004 s'applique aux vols entre l'Union européenne et la Suisse et inversement, mais qu'il ne s'applique pas aux vols intérieurs ni aux vols entre la Suisse et des pays tiers et vice-versa. Le passager est parti d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et est arrivé en Suisse avec un retard inférieur à trois heures. Le passager est arrivé à Tampa avec un retard de plus de trois heures. Swiss considère qu'elle n'est pas redevable d'une indemnisation, car le retard s'est produit non pas au sein de l'Union européenne, mais sur un vol entre la Suisse et un pays tiers, ce vol n'étant pas soumis au règlement n° 261/2004.

13. La thèse du passager consiste à dire qu'il y a vols avec correspondance avec une seule destination finale (Tampa) et une seule partie contractante (Swiss), l'aéroport de départ (Amsterdam) étant situé sur le territoire de l'Union européenne, de sorte que ce vol relève du champ d'application de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, et que l'article 15 de l'accord n'a pas pour effet de rendre le règlement n° 261/2004 inapplicable dans un tel cas.

14. Le kantonrechter considère que le passager avait un vol avec correspondance au cours duquel, entre le départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et l'arrivée dans un aéroport situé sur le territoire d'un État tiers, une escale prévue a eu lieu en Suisse au cours de laquelle un changement d'appareil a été effectué. Il avait été précédemment jugé qu'une indemnisation n'était pas due au passager dans ce cas au motif que le règlement n° 261/2004 [article 3, paragraphe 1, sous a)], compte tenu de (l'article 15 de) l'accord, ne s'applique pas, dans le cas des vols concernés en l'espèce, au vol avec correspondance au départ de la Suisse et à destination d'un pays tiers. Toutefois, compte tenu de l'arrêt du 31 mai 2018, Wegener (C-537/17, **[Or. 4]** EU:C:2018:361), cette appréciation ne semble plus couler de source pour le kantonrechter. En outre, la décision (finale) qui sera rendue dans cette affaire ne pourra pas faire l'objet d'un pourvoi. Compte tenu de ce qui précède, le kantonrechter considère que, pour pouvoir rendre un jugement, il est nécessaire que la Cour se prononce sur la question préjudicielle posée ci-dessous.

### **La décision**

15. Le kantonrechter (juge cantonal, Pays-Bas) pose à la Cour de justice de l'Union européenne la question suivante :

*En cas de vols avec correspondance au cours desquels, entre le départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et l'arrivée dans un aéroport situé sur le territoire d'un État tiers, une escale prévue a lieu en Suisse au cours de laquelle un changement d'appareil est effectué, 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, est-il, compte tenu de l'article 15 de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, du 21 juin 1999 (JO 2002, L 114, p. 73), et des décisions n° 1/2006 (JO 2006, L 298, p. 23) et n° 1/2017 (JO 2017, L 348 p. 46) du comité, également applicable au vol de correspondance au départ de la Suisse vers un pays tiers ?*

Ce jugement a été prononcé [omissis] lors de l'audience publique qui s'est tenue le 30 septembre 2020 [omissis].

[OMISSIS][signatures]