



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

6 octobre 2022*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) n° 261/2004 – Article 3, paragraphe 1, sous a) – Champ d’application – Article 2, sous f) à h) – Notion de “billet” – Notion de “réservation” – Notion de “vol avec correspondances” – Réservation par l’intermédiaire d’une agence de voyages – Article 7 – Indemnisation des passagers aériens en cas de retard important d’un vol – Opération de transport composée de plusieurs vols assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts – Vol avec correspondances au départ d’un aéroport situé dans un État membre, avec escale en Suisse et destination finale dans un pays tiers »

Dans l’affaire C-436/21,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), par décision du 22 juin 2021, parvenue à la Cour le 15 juillet 2021, dans la procédure

flightright GmbH

contre

American Airlines Inc.,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. N. Jääskinen, président de chambre, MM. M. Safjan et N. Piçarra (rapporteur), juges,

avocat général : M^{me} T. Ćapeta,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour flightright GmbH, par M^{es} M. Michel et R. Weist, Rechtsanwälte,
- pour la Commission européenne, par MM. G. Braun, G. Wilms et M^{me} N. Yerrell, en qualité d’agents,

* Langue de procédure : l’allemand.

vu la décision prise, l’avocate générale entendue, de juger l’affaire sans conclusions,
rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation des articles 2, 3 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 (JO 2004, L 46, p. 1), ainsi que de l’article 2 et de l’annexe de l’accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien, signé à Luxembourg le 21 juin 1999 et approuvé au nom de la Communauté européenne par la décision 2002/309/CE, Euratom du Conseil et de la Commission concernant l’accord de coopération scientifique et technologique, du 4 avril 2002, relative à la conclusion de sept accords avec la Confédération suisse (JO 2002, L 114, p. 73), tel que modifié par la décision n° 1/2017 du comité mixte des transports aériens Union européenne/Suisse institué en vertu de cet accord, du 29 novembre 2017 (JO 2017, L 348, p. 46) (ci-après l’« accord CE-Suisse »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant flightright GmbH, une société d’assistance juridique aux passagers aériens, à American Airlines Inc., un transporteur aérien, au sujet d’une indemnisation au titre du règlement n° 261/2004, sollicitée pour cause de retard important d’un vol à l’arrivée à sa destination finale.

Le cadre juridique

- 3 Le considérant 1 du règlement n° 261/2004 énonce :

« L’action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général. »
- 4 Sous l’intitulé « Définitions », l’article 2 de ce règlement dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

b) “transporteur aérien effectif”, 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 ;

[...]

d) “organisateur de voyages”, à l’exclusion d’un transporteur aérien, un organisateur au sens de l’article 2, point 2, de la [directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO 1990, L 158, p. 59)] ;

[...]

- f) “billet”, un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé ;
- g) “réservation”, le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ;
- h) “destination finale”, la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol ; [...]

[...] »

- 5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application », prévoit, à son paragraphe 1 :

« Le présent règlement s'applique :

- a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

[...] »

- 6 L'article 7 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », dispose, à son paragraphe 1 :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

- a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;
- b) 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 ;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

[...] »

- 7 Aux termes de l'article 13 du règlement n° 261/2004, intitulé « Droit à la réparation des dommages » :

« Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. [...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 8 Afin de se déplacer, le 25 juillet 2018, de Stuttgart (Allemagne) à Kansas City (États-Unis), une passagère a conclu, avec une agence de voyages, un contrat d'intermédiaire matérialisé par un billet électronique unique pour, d'une part, un vol reliant Stuttgart à Zurich (Suisse), opéré par Swiss International Air Lines AG, et, d'autre part, deux vols reliant, respectivement, Zurich à Philadelphie (États-Unis) et Philadelphie à Kansas City, opérés par American Airlines. Le numéro de ce billet figurait sur les cartes d'embarquement relatives à ces vols. Il ressort en outre du dossier dont dispose la Cour que ledit billet indiquait American Airlines en tant que prestataire de services et contenait un numéro de réservation (« *Filekey* ») unique relatif à l'ensemble de ce trajet. L'agence de voyages a émis une facture indiquant un « prix d'utilisateur » unique pour l'ensemble dudit trajet, ainsi que pour le retour de Kansas City à Stuttgart, passant par Chicago (États-Unis) et Londres (Royaume-Uni).
- 9 Alors que les vols reliant, respectivement, Stuttgart à Zurich et Zurich à Philadelphie se sont déroulés comme prévu, celui reliant Philadelphie à Kansas City a subi un retard de plus de quatre heures à l'arrivée.
- 10 Devant les juridictions allemandes, flightright, à laquelle les droits nés de ce retard ont été cédés, demande à American Airlines le paiement d'une indemnisation de 600 euros, au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004.
- 11 Le rejet du recours en première instance a été confirmé en appel par le Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart, Allemagne), lequel a considéré qu'American Airlines n'était pas le transporteur aérien effectif ayant opéré un vol au départ du territoire d'un État membre, si bien que le règlement n° 261/2004 ne serait pas applicable à son égard et, par conséquent, aucune indemnisation ne serait due au titre de ce règlement. Selon cette juridiction, rien n'indiquait que la défenderesse au principal s'était engagée à exécuter le transport de la passagère concernée de Stuttgart à Kansas City, ni qu'elle avait pris en charge ce transport en exécution d'un accord de partage de code.
- 12 Flightright s'est alors pourvue en *Revision* devant la juridiction de renvoi, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), qui considère que l'issue du litige dépend de l'interprétation des articles 2, 3 et 7 du règlement n° 261/2004 ainsi que, éventuellement, de l'accord CE-Suisse.
- 13 En premier lieu, cette juridiction relève que, en l'occurrence, ce règlement trouve à s'appliquer, conformément à son article 3, paragraphe 1, sous a), si les trois vols en cause composant le transport de Stuttgart à Kansas City doivent être appréhendés comme une « unité », au sens de la jurisprudence de la Cour, notamment des arrêts du 31 mai 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), et du 11 juillet 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604).
- 14 Selon la juridiction de renvoi, même s'il ressort de cette jurisprudence que deux ou plusieurs vols ayant fait l'objet d'une réservation unique doivent, en tant que vol avec correspondances, être considérés comme un ensemble aux fins du droit à indemnisation prévu par le règlement n° 261/2004, se pose toutefois la question de savoir si, pour considérer qu'il y a réservation unique, il suffit qu'une agence de voyages combine des vols opérés par différents transporteurs aériens en une seule et même opération de transport, facture pour cela un prix total au passager et émette un billet électronique unique, ou si, à cet effet, l'existence d'une relation juridique particulière entre ces transporteurs est également requise.

- 15 Cette juridiction tend à considérer, d'une part, qu'une réservation à un prix unique qui se traduit par l'émission d'un billet unique pour tous les vols en cause suffit pour constater que ces vols font l'objet d'une « réservation unique », au sens de la jurisprudence citée au point 13 du présent arrêt, et, d'autre part, qu'il découle de l'article 2, sous f) et g), du règlement n° 261/2004 qu'un passager est en droit d'obtenir une indemnisation à charge d'un transporteur aérien effectif lorsque ce dernier, sans avoir participé à la réservation ou à la confirmation de celle-ci, permet à un intermédiaire ou à un organisateur de voyages d'accepter et d'enregistrer une telle réservation. Ladite juridiction considère que cette interprétation est conforme à l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers, visé au considérant 1 de ce règlement, favorisant ainsi la confiance de ceux qui s'adressent, lors de l'acquisition de billets, à un intermédiaire agréé par le transporteur aérien.
- 16 En second lieu, pour le cas où une interprétation de ces dispositions en sens contraire devrait prévaloir, la juridiction de renvoi relève que, si, à tout le moins, les deux vols en cause opérés par American Airlines, à savoir ceux reliant, respectivement, Zurich à Philadelphie et Philadelphie à Kansas City, doivent être appréhendés comme un vol avec correspondances, se poserait la question de savoir si le règlement n° 261/2004 trouve à s'appliquer en cas de vol au départ de la Suisse vers un pays tiers.
- 17 C'est dans ces conditions que le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Lorsqu'une agence de voyages combine des segments de vol de différents transporteurs aériens en une opération de transport, facture pour cela un prix total au passager et émet un ticket électronique unique, s'agit-il déjà de vols avec correspondances, au sens de l'article 2, sous h), du [règlement n° 261/2004], ou faut-il en outre qu'il existe une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs ?
- 2) S'il faut qu'il existe une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs :
- Suffit-il que, dans une réservation du type décrit dans la première question, soient combinés deux segments de vol successifs qui doivent être exécutés par le même transporteur aérien ?
- 3) En cas de réponse affirmative à la deuxième question :
- Convient-il d'interpréter l'article 2 de l'[accord CE-Suisse] et le renvoi au [règlement n° 261/2004] [figurant à] l'annexe de [cet accord] [...] en ce sens que [ce] règlement s'applique également à des passagers qui empruntent un vol vers un pays tiers au départ d'aéroports situés sur le territoire suisse ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 18 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que la notion de « vol avec correspondances » couvre une opération de transport composée de plusieurs vols, assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont pas liés par une relation juridique

particulière, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix total et émis un billet unique pour cette opération, de sorte qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et victime d'un retard important à l'arrivée à la destination du dernier vol peut se prévaloir du droit à indemnisation au titre de l'article 7 de ce règlement.

- 19 L'article 2, sous h), de ce règlement définit la notion de « destination finale » comme celle figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement ou, dans le cas de vols avec correspondances, la destination du dernier vol emprunté par le passager concerné (voir, en ce sens, arrêts du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, points 34 et 35, ainsi que du 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, point 17).
- 20 La notion de « vol avec correspondances », au sens de cette disposition, doit être comprise comme renvoyant à deux ou à plusieurs vols qui constituent un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement n° 261/2004. Tel est le cas lorsque deux ou plusieurs vols ont fait l'objet d'une réservation unique (arrêt du 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, points 18 et 19).
- 21 La notion de « réservation » est définie à l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004 comme « le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée ». Ces acceptation et enregistrement peuvent être effectués tant par le transporteur aérien que par un organisateur de voyages, au sens du point d) de cet article. La notion de « billet », au sens de l'article 2, sous f), de ce règlement inclut chaque élément matériel ou immatériel conférant au passager un droit au transport (ordonnance du 11 octobre 2021, Vueling Airlines, C-686/20, non publiée, EU:C:2021:859, point 28), délivré ou autorisé soit par un transporteur aérien, soit par un agent agréé de celui-ci.
- 22 Ces notions doivent, dans l'intérêt d'un niveau élevé de protection des passagers, visé au considérant 1 du règlement n° 261/2004, être interprétées largement (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 45, ainsi que du 4 octobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, point 23).
- 23 S'agissant ainsi d'un vol avec correspondances, au sens de l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004, l'applicabilité de ce règlement doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de ce vol. Ledit règlement s'appliquant, en vertu de son article 3, paragraphe 1, sous a), notamment aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, un vol avec correspondances effectué au départ d'un tel aéroport entre dans le champ d'application du même règlement (voir, en ce sens, arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, points 16 à 18).
- 24 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que la passagère en cause dans l'affaire au principal disposait d'un billet électronique unique, délivré par une agence de voyages, ce qui lui a permis d'effectuer un trajet de Stuttgart à Kansas City au moyen de trois vols successifs, et que le numéro de ce billet avait été reproduit sur les cartes d'embarquement relatives à ces vols. Par ailleurs, il ressort du dossier dont dispose la Cour que ledit billet indiquait un seul prestataire de services, à savoir American Airlines, et un numéro de réservation (« *Filekey* ») unique relatifs à l'ensemble de ce trajet, pour lequel un prix total a été facturé.

- 25 Il est constant que seul le dernier vol, qui a été entièrement effectué en dehors du territoire de l'Union, a été affecté par un retard de plus de quatre heures à l'arrivée. Afin de déterminer si une passagère, telle que celle en cause au principal, peut être indemnisée pour ce retard, en application du règlement n° 261/2004, il convient donc de vérifier, conformément à la jurisprudence rappelée au point 20 du présent arrêt, si ce dernier vol doit être considéré comme faisant partie d'un vol avec correspondances, au sens de l'article 2, sous h), de ce règlement, ayant son point de départ à un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.
- 26 À cet égard, sous réserve des vérifications qu'il revient à la juridiction de renvoi d'effectuer, il apparaît que la passagère en cause au principal disposait d'un billet, au sens de l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004, constituant une preuve que la réservation pour l'ensemble de son trajet de Stuttgart à Kansas City a été acceptée et enregistrée par un organisateur de voyages, ainsi que le prévoit le point g) de cet article. Une telle opération de transport doit être considérée comme reposant sur une réservation unique et, par conséquent, comme un « vol avec correspondances », au sens de la jurisprudence rappelée au point 20 du présent arrêt.
- 27 Certes, la juridiction de renvoi indique que les vols composant l'opération de transport en cause au principal étaient assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts, à savoir Swiss International Air Lines et American Airlines, sans aucune relation juridique particulière entre eux.
- 28 Toutefois, aucune disposition du règlement n° 261/2004 ne fait dépendre la qualification de vol avec correspondances de l'existence d'une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs assurant, le cas échéant, les vols qui le composent (voir, par analogie, arrêt du 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, point 22).
- 29 Une telle condition supplémentaire serait par ailleurs contraire à l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers, poursuivi par ce règlement, tel qu'énoncé au considérant 1 de celui-ci, en ce qu'elle serait susceptible de limiter les droits octroyés aux passagers par ledit règlement, dont notamment le droit à indemnisation sur le fondement de l'article 7 du règlement n° 261/2004, lorsqu'ils subissent, à l'arrivée, un retard important de leur vol, c'est-à-dire d'une durée égale ou supérieure à trois heures (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 60 et 61, et du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, points 34 et 40).
- 30 Enfin, il convient de rappeler que, conformément à l'article 13 du règlement n° 261/2004, les transporteurs aériens effectifs ayant assuré les vols qui composent le vol avec correspondances en cause peuvent demander réparation à un organisateur de voyages ou à une autre personne avec laquelle ils ont conclu un contrat, conformément au droit national applicable. Ainsi, ce règlement ne fait pas obstacle à ce que le transporteur aérien effectif ayant dû s'acquitter de l'indemnisation prévue par ledit règlement puisse se retourner, afin d'obtenir la compensation de cette charge financière, notamment contre la personne par l'intermédiaire de laquelle les billets ont été émis, en cas de manquement aux obligations incombant à cette dernière (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, Azurair e.a., C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, point 61 ainsi que jurisprudence citée).
- 31 Eu égard aux motifs qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 2, sous h), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que la notion de « vol avec correspondances » couvre une opération de transport composée de plusieurs vols, assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont pas liés par une relation juridique particulière, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix

total et émis un billet unique pour cette opération, de sorte qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et victime d'un retard important à l'arrivée à la destination du dernier vol peut se prévaloir du droit à indemnisation au titre de l'article 7 de ce règlement.

Sur les deuxième et troisième questions

- 32 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre aux deuxième et troisième questions.

Sur les dépens

- 33 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) dit pour droit :

L'article 2, sous h), 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,

doit être interprété en ce sens que :

la notion de « vol avec correspondances » couvre une opération de transport composée de plusieurs vols, assurés par des transporteurs aériens effectifs distincts qui ne sont pas liés par une relation juridique particulière, lorsque ces vols ont été combinés par une agence de voyages ayant facturé un prix total et émis un billet unique pour cette opération, de sorte qu'un passager au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et victime d'un retard important à l'arrivée à la destination du dernier vol peut se prévaloir du droit à indemnisation au titre de l'article 7 de ce règlement.

Signatures