

Demande de décision préjudicielle

Affaire C-33/23

Pièce déposée par :

Landesgericht Korneuburg

Nom usuel de l'affaire :

Schwarzder

Date de dépôt :

24/01/2023

[OMISSIS]

RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

LANDESGERICHT KORNEUBURG

ORDONNANCE

Dans les affaires

[A] opposant la partie demanderesse **V***** M******* [OMISSIS] à la partie défenderesse **A***** A***** AG** [OMISSIS] portant sur la somme de **250 euros** outre intérêts (affaire **22 R 224/22d**) ;

[B] opposant la partie requérante **A***** G***** GmbH** [OMISSIS] à la partie défenderesse **A***** A***** AG** [OMISSIS] portant sur la somme de **800 euros** outre intérêts (affaire **22 R 10/23k**),

dans la procédure relative aux appels interjetés dans chacune des affaires par la partie défenderesse contre les jugements rendus par le Bezirksgericht Schwechat respectivement.

[A] le 01 septembre 2022 dans l'affaire [A], 24 C 203/22s-7 et

[B] le 26 octobre 2022 dans l'affaire [B], 27 C 174/22y-9,

le Landesgericht Korneuburg a, en tant que juridiction d'appel [OMISSIS], à huis clos, rendu l'ordonnances suivante :

[I.] [OMISSIS : jonction des procédures nationales]

[II.] En vertu de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des **questions préjudicielles** suivantes :

[1] « L'article 3, paragraphe 1, sous a), 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 (règlement sur les droits des passagers aériens), lu en combinaison avec l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (ATA) du 21 juin 1999, tel que modifié par la décision n° 2/2010 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 26 novembre 2010, doit-il être interprété en ce sens qu'un vol, consistant en deux segments avec un départ à partir du territoire de la Confédération suisse, une escale sur le territoire d'un État membre et une destination finale sur le territoire d'un pays État tiers (dont, de surcroît, le transporteur aérien effectif est une entreprise communautaire), relève du champ d'application du règlement sur les droits des passagers aériens ? »

[2] « L'article 3, paragraphe 1, sous b), 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 (règlement sur les droits des passagers aériens), lu en combinaison avec l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (ATA) du 21 juin 1999, tel que modifié par la décision n° 2/2010 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 26 novembre 2010, doit-il être interprété en ce sens qu'un vol, consistant en deux segments avec un départ à partir du territoire d'un pays tiers, une escale sur le territoire d'un État membre et une destination finale sur le territoire de la Confédération suisse (dont le transporteur aérien effectif est une entreprise communautaire), relève du champ d'application du règlement sur les droits des passagers aériens ? »

[III.] [OMISSIS] [Sursis à statuer]

MOTIFS :

[I.] [OMISSIS] [Référence au droit national]

[II.] Sur la demande de décision préjudicielle :

[A] **22 R 224/22d**

Sur les faits :

Le demandeur avait une réservation unique confirmée sur les vols OS 774 de Belgrade (Serbie) à Vienne (Autriche) et OS 575 de Vienne à Genève (Suisse) devant être effectués par la partie défenderesse le 30 juillet 2020.

Le vol OS 774 de Belgrade à Vienne a été effectué. Le vol OS 774 de Vienne à Genève a été annulé et le demandeur en a été informé moins de sept jours auparavant. Il n'y a pas eu de réacheminement. La distance du vol entre Belgrade et Genève est inférieure à 1 500 km.

Par lettre du 20 juillet 2020, le demandeur a réclamé à la défenderesse le paiement d'une indemnisation à hauteur de 250 euros et lui a fixé un délai de paiement jusqu'au 3 août 2020.

Sur le litige au principal :

Le **demandeur** a demandé que lui soit alloué, en vertu des dispositions combinées de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 (règlement sur les droits des passagers aériens), une indemnisation à hauteur de 250 euros, outre intérêts, et a fait valoir que le règlement sur les droits des passagers aériens s'appliquerait à la liaison aérienne en cause.

La **défenderesse** a contesté la demande, a demandé le rejet de l'action et a objecté que le passager n'aurait pas pris son vol dans un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. La destination finale ne se trouverait pas non plus dans un aéroport de l'Union européenne. Selon elle, faute pour le règlement sur les droits des passagers aériens d'avoir vocation à s'appliquer, le passager n'aurait pas droit à une indemnisation.

Par l'**arrêt attaqué**, la juridiction de première instance a condamné la défenderesse au paiement de la somme de 250 euros, outre intérêts, ainsi qu'aux dépens. En droit, elle a jugé en substance que, au vu des faits exposés ci-dessus en introduction – qui, en partie, ne sont pas litigieux et, en partie, ont été constatés en vertu du droit procédural national (article 501, paragraphe 1, du code de procédure civil autrichien) sans être susceptibles d'être contestés – le règlement sur les droits des passagers aériens serait également applicable au vol en cause en l'espèce en raison de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999, tel que modifié par la décision n° 1/2006 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 18 octobre 2006 (adaptée formellement par décision n° 2/2020 du 26.11.2020). Selon cette juridiction, la défenderesse n'aurait pas fait valoir l'existence d'une circonstance exceptionnelle ou l'adoption de mesures raisonnables. Par conséquent, le demandeur aurait droit à une indemnisation à hauteur de ce qu'il a demandé.

C'est contre ce jugement qu'est dirigé l'**appel** de la défenderesse fondé sur le moyen tiré d'une appréciation juridique erronée et concluant à la réformation du

jugement en ce sens de rejeter intégralement [la demande à laquelle a fait droit] le jugement attaqué ; à titre subsidiaire, il est conclu à l'annulation du jugement.

Le demandeur conclut au rejet de l'appel.

En tant que juridiction d'appel, le Landesgericht Korneuburg est appelé à statuer en deuxième et dernière instance sur la demande du demandeur.

[B] 22 R 10/23k

Sur les faits :

Les passagers L***** N***** et S***** C***** disposaient d'une réservation unique confirmée sur les vols OS 568 de Zurich (Suisse) à Vienne (Autriche) et OS 899 de Vienne à Marrakech (Maroc) que la défenderesse devait effectuer le 8 septembre 2019.

Le vol OS 568 de Zurich à Vienne a subi un retard ce qui explique que les passagers aient raté le vol de correspondance OS 899 et soient arrivés à leur destination finale, Marrakech, avec un retard de plus de trois heures. La distance du vol entre Zurich et Marrakech est supérieure à 1 500 km (mais inférieure à 3 500 km).

Les droits à indemnisation au titre de l'article 7 du règlement sur les droits des passagers aériens des passagers ont finalement (en passant par l'intermédiaire de A***** Ltd) été cédés à la demanderesse qui a accepté la cession.

La demanderesse a vainement réclamé à la défenderesse de lui verser une indemnité à hauteur de 800 euros au total.

Sur le litige au principal :

La **demanderesse** a demandé que lui soit alloué, en vertu des dispositions combinées de l'article 5, paragraphe 1, sous b), et de l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 (règlement sur les droits des passagers aériens), une indemnisation d'un montant total de 800 euros, outre intérêts, et a fait valoir que le règlement sur les droits des passagers aériens s'appliquerait à la liaison aérienne en cause.

La **défenderesse** a contesté la demande, a demandé le rejet de l'action et a objecté que les passagers n'auraient pas pris leur vol dans un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. La destination finale ne se trouverait pas non plus dans un aéroport de l'Union européenne. Selon elle, faute pour le règlement sur les droits des passagers aériens d'avoir vocation à s'appliquer, les passagers n'auraient pas droit à une indemnisation.

Par le **jugement attaqué**, la juridiction de première instance a condamné la défenderesse au paiement de la somme de 800 euros, outre intérêts, ainsi qu'aux

dépens. En droit, elle a jugé en substance que, au vu des faits exposés ci-dessus en introduction – qui, en partie, ne sont pas litigieux et, en partie, ont été constatés en vertu du droit procédural national (article 501, paragraphe 1, du code de procédure civile autrichien) sans être susceptibles d’être contestés – le règlement sur les droits des passagers aériens serait également applicable au vol en cause en l’espèce en raison de l’accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien conclu le 21 juin 1999, tel que modifié par la décision n° 1/2006 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 18 octobre 2006 (adaptée formellement par décision n° 2/2020 du 26 novembre 2020). Selon cette juridiction, la défenderesse n’aurait pas fait valoir l’existence d’une circonstance exceptionnelle ou l’adoption de mesures raisonnables. Par conséquent, la demanderesse aurait droit à une indemnisation à hauteur de ce qu’elle a demandé.

C’est contre ce jugement qu’est dirigé l’**appel** de la défenderesse fondé sur le moyen tiré d’une appréciation juridique erronée et concluant à la réformation du jugement en ce sens de rejeter intégralement [la demande à laquelle a fait droit] le jugement attaqué ; à titre subsidiaire, il est conclu à l’annulation du jugement.

La demanderesse conclut au rejet de l’appel.

En tant que juridiction d’appel, le Landesgericht Korneuburg est appelé à statuer en deuxième et dernière instance sur la demande de la demanderesse.

Sur les questions préjudicielles :

[1] La première condition pour que les parties demanderesse aient droit à une indemnisation au titre de l’article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement sur les droits des passagers aériens est que les liaisons aériennes en cause relèvent du champ d’application du règlement sur les droits des passagers aériens.

[2] En vertu de son article 3, paragraphe 1, le règlement sur les droits des passagers aériens s’applique

a) aux passagers qui prennent leur vol au départ d’un aéroport situé sur le territoire d’un État membre soumis aux dispositions du traité ; ou

b) aux passagers au départ d’un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d’un aéroport situé sur le territoire d’un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d’une indemnisation et d’une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

[3] Dans les affaires en cause en l’espèce, ni le lieu de départ du vol ni la destination finale de la liaison aérienne ne sont situés dans un État membre de l’Union européenne ; dans l’affaire [A], le lieu de départ du vol se situe sur le territoire d’un État tiers et le lieu d’arrivée sur le territoire de la Confédération

suisse ; dans l'affaire [B], le lieu de départ du vol se situe sur le territoire de la Confédération suisse et lieu d'arrivée sur le territoire d'un État tiers.

Cette appréciation se fonde sur la jurisprudence actuelle de la Cour de justice de l'Union européenne en vertu de laquelle 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 sur les droits des passagers aériens de sorte que l'applicabilité de ce règlement doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale du vol (arrêts du 11 juillet 2019, České aerolinie, point 16 ; du 12 novembre 2020, C-367/20, Royal Dutch Airlines ; du 24 février 2022, Airhelp, C-451/20, point 26 ; du 6 octobre 2022, flightright GmbH, C-436/21, point 23). La circonstance que l'aéroport où l'escale a lieu se situe sur le territoire d'un État membre n'a pas pour effet de rendre applicable le règlement sur les droits des passagers aériens (arrêt du 24 février 2022, Austrian Airlines, C-451/20, point 41).

[4] L'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (ci-après l'« ATA »), conclu le 21 juin 1999, fixe des règles auxquelles doivent se conformer les parties contractantes dans le domaine de l'aviation civile (article 1^{er} de l'ATA). Le préambule de l'accord précise qu'en raison du caractère intégré de l'aviation civile internationale, les parties contractantes sont désireuses d'harmoniser les dispositions réglementaires en matière de transport aérien intra-européen.

L'article 1^{er}, paragraphe 1, du chapitre 1 de l'ATA définit son objectif comme étant de fixer des règles auxquelles doivent se conformer les parties contractantes dans le domaine de l'aviation civile

En vertu de de l'article 2 de l'ATA, les dispositions du présent accord et de son annexe s'appliquent pour autant qu'elles concernent le transport aérien ou des objets directement liés au transport aérien, tel que mentionné dans l'annexe du présent accord.

Aux termes de l'article 23, paragraphe 1, de l'ATA, le présent accord ne préjuge pas du droit de chaque partie contractante, sous réserve du respect du principe de la non-discrimination et des dispositions du présent accord, de modifier unilatéralement sa législation sur un point régi par le présent accord.

L'article 32 de l'ATA prévoit que l'annexe du présent accord fait partie intégrante de celui-ci.

Aux termes de cette annexe, aux fins du présent accord, dans tous les cas où les actes auxquels il est fait référence dans la présente annexe mentionnent les États membres de la Communauté européenne, remplacée par l'Union européenne, ou l'exigence d'un lien de rattachement avec ceux-ci, ces mentions sont réputées, aux fins de l'accord, renvoyer également à la Suisse ou à l'exigence d'un lien identique de rattachement avec celle-ci.

Par la décision n° 1/2006 du comité des transports aériens Communauté/Suisse du 18 octobre 2006 (adaptée formellement par la décision n° 2/2020 du 26 novembre 2010), l'ATA a été modifié (entre autres) en ce sens d'y ajouter au point 6 de son annexe le règlement sur les droits des passagers aériens (en lieu et place du règlement n° 295/91, entre-temps abrogé).

C'est la raison pour laquelle la juridiction de renvoi est encline à considérer que le libellé et la finalité visible de l'ATA plaident déjà en faveur d'une vocation illimitée du règlement sur les droits des passagers aériens à s'appliquer également sur le territoire de la Suisse.

[5] Toutefois, se référant à l'article 15 de l'ATA, qui n'accorde aux transporteurs aériens suisses et communautaires des droits de trafic que pour les liaisons entre la Suisse, d'une part, et l'Union européenne, d'autre part, ainsi qu'à l'intérieur de l'Union européenne, le tribunal civil cantonal de Bâle-Ville défend la thèse selon laquelle le règlement sur les droits des passagers aériens ne serait applicable que dans cette mesure (décisions du 11 mars 2011, V.2010.1734 ; 15 mai 2012, V.2012.213).

Selon la juridiction de renvoi, il peut cependant être rétorqué à cela que l'article 15 de l'ATA, relatif à l'octroi réciproque de droits de trafic, ne constitue qu'un aspect partiel de l'ensemble de l'accord qui n'a visiblement aucun rapport avec les droits conférés aux passagers.

[6] En revanche, l'Office fédéral suisse de l'aviation civile (OFAC) est manifestement d'avis que, indépendamment de la compagnie aérienne, le règlement sur les droits des passagers aériens s'appliquerait à tout le moins aussi à tous les vols au départ de la Suisse, (<www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html>). Cela devrait donc également valoir – en l'espèce en ce qui concerne l'affaire [A] – à tous les vols dont la destination finale est la Suisse dès lors que les autres conditions de l'article 3, paragraphe 1, point b) du règlement sur les droits des passagers aériens sont réunies.

C'est le postulat dont part la juridiction de renvoi :

- le transporteur aérien effectif pour les deux segments du vol – à savoir la défenderesse
- est un transporteur aérien communautaire.
- Percevoir une indemnisation dans le pays tiers constitue une circonstance annulant le droit à indemnisation qui, selon les principes généraux, doit être alléguée et prouvée par le transporteur aérien effectif défendeur. Or, la défenderesse n'a fait valoir aucun argument en ce sens dans le cadre de la procédure.

[6] Dans ses demandes de décision préjudicielle du 09 avril 2013 (dans l'affaire X ZR 105/12) et du 22 juin 2021 (dans l'affaire X ZR 15/20) portant sur l'applicabilité en vertu de l'article 3, paragraphe 1, point a) du règlement, le Bundesgerichtshof (BGH) (allemand) [Cour fédérale de justice] a lui aussi défendu la thèse selon laquelle, avec l'extension du règlement relatif aux droits des passagers aériens au territoire de la Suisse par l'ATA, les vols au départ du territoire de la Suisse et à destination d'un pays tiers relèvent eux aussi du champ d'application du règlement.

À cet égard, le BGH allemand a fait valoir que l'annexe à l'accord sur le transport aérien reformulée par la décision n° 2/2010 du comité sur le transport aérien dispose en son deuxième tiret, que pour les actes juridiques énumérés dans l'annexe, un renvoi qui y serait contenu aux États membres de la Communauté européenne ou de l'Union européenne doit être compris aux fins de l'accord en ce sens, qu'il est ainsi également renvoyé à la Suisse. L'article 3, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers pourrait ainsi devoir être appliqué en ce sens que, s'agissant des demandes faites en vertu du règlement, il suffirait que la Suisse soit le point de départ ou le lieu d'arrivée du vol, si le siège du transporteur aérien se situe dans l'Union européenne ou en Suisse. Une telle interprétation de l'accord sur le transport aérien et de son annexe correspondrait non seulement à son libellé, mais aussi à l'objectif formulé dans le préambule de cet accord de rapprocher les dispositions sur le transport aérien au sein de l'Europe en intégrant le territoire de la Suisse. En vertu de cet objectif, les transporteurs aériens en Suisse sont supposés pouvoir, et devoir, opérer aux mêmes conditions que celles s'appliquant dans les États membres de l'Union européenne. Les consommateurs et clients des transporteurs aériens doivent pouvoir trouver en Suisse la même norme de qualité et partant pouvoir faire valoir les mêmes droits contre ces transporteurs en Suisse que dans les États membres de l'Union ; les transporteurs aériens doivent quant à eux être soumis aux mêmes conditions de concurrence. Cet objectif pourrait difficilement être atteint si le règlement sur les droits des passagers ne devait être appliqué qu'aux passagers qui ont pris au départ du territoire suisse un vol vers un aéroport situé sur le territoire d'un État membre de l'Union.

[a] La procédure de renvoi préjudiciel initiée dans le cadre de l'affaire X ZR 105/12 (C-259/13) a toutefois été radiée du registre de la Cour de justice européenne.

[b] Dans le cadre de la procédure de renvoi préjudiciel initiée dans l'affaire X ZR 15/20 (C-436/21), en raison du résultat de la réponse apportée à la première question préjudicielle, la Cour n'a pas eu à répondre à la deuxième question préjudicielle, pertinente en l'espèce, qui avait été posée .

[7] Une demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht Hannover (C-3/15) portant sur l'application de l'article 3, paragraphe 1, point b) du règlement relatif aux droits des passagers aériens à une liaison aérienne entre un pays tiers et la Suisse a également été radiée du registre de la Cour de justice européenne.

[8] Une réponse aux questions préjudicielles est nécessaire à la juridiction d'appel afin qu'elle puisse statuer définitivement sur l'appel. La juridiction d'appel part du principe qu'il n'existe pas d'acte clair.

Si la Cour répondait par l'affirmative aux questions préjudicielles, il existerait à juste titre un droit à indemnisation des parties demanderesse ; il n'y aurait alors pas lieu de faire droit aux appels de la partie défenderesse. Si la Cour répondait par la négative aux questions préjudicielles, les parties demanderesse n'auraient pas droit à une indemnisation ; il faudrait donner suite à l'appel des défendeurs respectifs et modifier les jugements de première instance en ce sens que les demandes sont rejetées. La réponse aux questions préjudicielles est donc nécessaire aux fins des décisions de la juridiction de renvoi.

[III.] [OMISSIS : référence au droit national]

Landesgericht Korneuburg, [OMISSIS]

Korneuburg, 24 janvier.2023

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL