

**Affaire C-436/21**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

15 juillet 2021

**Juridiction de renvoi :**

Bundesgerichtshof (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

22 juin 2021

**Partie demanderesse :**

flightright GmbH

**Partie défenderesse :**

American Airlines, Inc.

---

**BUNDESGERICHTSHOF**

**ORDONNANCE**

[OMISSIS]

Dans le litige opposant

Flightright GmbH, [OMISSIS]

[OMISSIS] Potsdam,

requérante et requérante en « Revision »,

[OMISSIS]

à

American Airlines Inc., [OMISSIS] Forth Worth, Texas (États-Unis d'Amérique),

défenderesse et défenderesse en « Revision »

[OMISSIS] [Or. 2]

LA X<sup>e</sup> chambre civile du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), lors de l'audience du 18 mai 2021 [OMISSIS : composition de la chambre],

a ordonné :

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie au titre de l'article 267 TFUE des questions suivantes relatives à l'interprétation 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) et de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (JO 2002, L 114, p. 73) :

1. Lorsqu'une agence de voyage 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, ou faut-il en outre qu'il existe une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs ? [Or. 3]

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 et le renvoi au règlement (CE) n° 261/2004 introduit dans l'annexe de celui-ci par la décision n° 1/2006 du comité des transports aériens communauté/suisse, [du 18 octobre 2006] (JO 2006, L 298, p. 23) en ce sens que le règlement s'applique également à des passagers qui empruntent un vol vers un pays tiers au départ d'aéroports situés sur le territoire suisse ? [Or. 4]

Motifs :

- 1 I. La requérante fait valoir contre la défenderesse un droit au versement d'une indemnité au titre du règlement (CE) n° 261/2004 qui lui a été cédé.
- 2 La cédante avait réservé par une agence de voyage pour le 25 juillet 2018, avec le transporteur aérien Swiss, un vol de Stuttgart à Zurich et, avec la défenderesse, des vols de Zurich à Philadelphie et de Philadelphie à Kansas City. Le premier et le deuxième vol ont été effectués comme prévu. Le départ du dernier vol a été retardé. La cédante est arrivée à Kansas City avec un retard de plus de quatre heures. Par son recours, la requérante a demandé une indemnité d'un montant de 600 euros.
- 3 L'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) a rejeté le recours. La requérante n'a pas obtenu gain de cause en appel. Par son pourvoi en « Revision », jugé recevable par la juridiction d'appel, la requérante maintient ses conclusions de première instance. La défenderesse s'oppose au pourvoi.
- 4 II. La juridiction d'appel a estimé que la défenderesse ne serait pas tenue de verser une indemnité.
- 5 Selon la jurisprudence de la Cour, le règlement (CE) n° 261/2004 serait applicable lorsqu'un passager emprunterait un vol au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. Ainsi qu'il ressortirait de la facture de l'agence de voyage qui a été présentée, en l'espèce, différents vols de différents transporteurs aériens auraient été combinés pour atteindre la destination souhaitée. Du point de vue du passager, il s'agirait d'une réservation unique. Il ne pourrait pas y avoir de différence selon qu'il réserve son voyage en avion jusqu'à la destination qu'il a choisie auprès d'un transporteur aérien ou auprès d'une agence de voyage. **[Or. 5]**
- 6 Toutefois, la défenderesse ne serait pas le transporteur aérien effectif ayant exécuté un vol au départ du territoire d'un État membre. Rien n'indiquerait que la défenderesse se soit engagée contractuellement envers la cédante à exécuter le transport de Stuttgart à Kansas City. Il n'apparaîtrait pas non plus que la défenderesse ait pris en charge le transport dans le cadre d'un accord de partage de code. Les différents transporteurs aériens auraient exécuté les segments de vol chacun sous sa propre responsabilité. C'est pourquoi la défenderesse aurait seulement dû exécuter les deux segments de vol de Zurich à Kansas City, en passant par Philadelphie.
- 7 III. La décision sur le pourvoi en « Revision » dépend de l'interprétation des articles 2, 3 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 et éventuellement de l'interprétation de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (ci-après l'« accord »)
- 8 1. Conformément à l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 celui-ci est applicable aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

- 9 Selon la jurisprudence de la Cour, en cas de vol avec plusieurs correspondances, il convient d'apprécier l'applicabilité du règlement (CE) n° 261/2004 au regard du lieu de départ initial et de la destination finale, lorsque les vols doivent être appréhendés comme une unité (arrêts du 31 mai 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, point 25, et du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, point 16 ; ordonnance du 12 novembre 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, point 19).
- 10 Ainsi, en l'espèce, le règlement (CE) n° 261/2004 n'est applicable que si les trois vols réservés par la cédante doivent être appréhendés comme une unité ou si, à tout le moins, les deux vols exécutés par la défenderesse doivent être appréhendés comme une unité et si l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement trouve également à s'appliquer en cas de vol au départ de la Suisse. **[Or. 6]**
- 11 2. Le point de savoir si des vols doivent être appréhendés comme une unité importe également pour déterminer à qui il es possible de demander le versement de l'indemnité due en cas d'arrivée à la destination finale avec trois heures de retard ou plus.
- 12 À cet égard, la Cour a jugé que chaque transporteur aérien effectif qui participe à la réalisation d'au moins un segment de vol d'un vol devant être appréhendé comme une unité, doit l'indemnité, que le vol qu'il a réalisé ait ou non causé le retard important du passager à l'arrivée à sa destination finale (arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 20 à 26 ; ordonnance du 12 novembre 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, points 28 et suiv.).
- 13 La « destination finale » est, conformément à la définition de l'article 2, sous h), du règlement (CE) n° 261/2004, qui est également déterminante dans ce contexte, la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol (arrêt du 26 février 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, point 34).
- 14 3. Selon la jurisprudence de la Cour, il y a lieu d'entendre par correspondances dans ce sens, deux ou plusieurs vols qui constituent un ensemble aux fins du droit à indemnisation prévu par le règlement (CE) n° 261/2004.
- 15 L'on est en présence d'un tel ensemble lorsque qu'un ou plusieurs vols ont fait l'objet d'une réservation unique. À cet égard, il importe peu que les différents vols soient effectués avec les même appareil ou avec des appareils différents (arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 16 et 27 ; ordonnance du 12 novembre 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, points 19 et 29). Tel est le cas également lorsque l'aéroport de départ est situé sur le territoire d'un État membre mais que l'aéroport d'arrivée est situé sur le territoire d'un État tiers, et qu'une escale est planifiée **[Or. 7]** en dehors de l'Union (arrêt du 31 mai 2018, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, points 19 et suiv.).

- 16 4. Conformément à l'article 2, sous g), du règlement, il y a réservation, lorsqu'un passager est 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. Cette dernière opération peut être matérialisée notamment par un billet au sens de l'article 2, sous f), du règlement délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé.
- 17 En l'espèce, aucun des deux transporteurs aériens effectifs n'a émis lui-même un billet, cela a été fait seulement par l'agence de voyage auprès de laquelle la réservation a été effectuée.
- 18 L'agence de voyage a émis une facture relative à un « contrat d'intermédiaire » indiquant un « prix d'utilisateur » unique pour les vols en cause en l'espèce ainsi que pour le vol de retour de Kansas City à Stuttgart, en passant par Chicago et Heathrow. Il ressort en outre de la facture que l'agence de voyage a émis un billet électronique unique pour les vols, dont le numéro, en partie complété par des chiffres supplémentaires, est également reproduit sur les cartes d'embarquement des trois vols en cause.
- 19 5. C'est pourquoi il convient de se demander s'il y a déjà réservation unique, qui fait d'un vol avec une ou plusieurs correspondances un ensemble, lorsqu'une agence de voyage rassemble des segments de vol de différents transporteurs aériens en une opération de transport, facture pour cela un prix total au passager et émet un billet électronique unique, ou s'il faut en outre une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs.
- 20 a) Selon la jurisprudence désormais constante de la Cour, un contrat de transport aérien caractérisé par une réservation unique pour la totalité du trajet, **[Or. 8]** établit l'obligation, pour un transporteur aérien, de transporter un passager de l'aéroport de départ à la destination finale.
- 21 Tel est le cas également lorsqu'un transporteur aérien effectif, qui n'est pas le cocontractant des passagers concernés, n'assume que le transport sur un vol qui ne finit pas à la destination finale (arrêt du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, points 71 et suiv. ; ordonnance du 13 février 2020, *flightright*, C-606/19, EU:C:2020:101, point 29). Aux termes de l'article 3, paragraphe 5, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 261/2004, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.
- 22 b) Selon la chambre de céans, la jurisprudence de la Cour a précisé qu'une réservation valable peut également être effectuée par des tiers qui ont une relation contractuelle directe ou indirecte avec l'un des transporteurs aériens effectifs et ont été habilités par celui-ci à accepter des réservations et à émettre des billets.
- 23 Ainsi, la Cour a également appliqué le principe, selon lequel un vol avec une ou plusieurs correspondances qui ont fait l'objet d'une réservation unique, constitue

un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers, à un cas de figure dans lequel la réservation avait été effectuée par un organisateur de voyages (arrêt du 30 avril 2020, *Air Nostrum*, C-191/19, EU:C:2020:339, point 10). En outre, elle a jugé que, en cas d'annulation, un transporteur aérien doit rembourser la totalité du prix payé par le passager, même lorsque la réservation a été effectuée auprès d'un intermédiaire agréé et que le prix inclut une commission pour l'intermédiaire, à moins que la commission ait été fixée à l'insu du transporteur aérien (arrêt du 12 septembre 2018, *Harms*, C-601/17, EU:C:2018:702, points 16 à 19). **[Or. 9]**

- 24 Selon la chambre de céans, cela est conforme à la disposition déjà mentionnée de l'article 2, sous f), du règlement, aux termes de laquelle l'autorisation requise peut être donnée non seulement par le transporteur aérien mais aussi par son agent agréé, et à celle de l'article 2, sous g), aux termes de laquelle, il suffit qu'une réservation ait été acceptée et enregistrée par un organisateur de voyages.
- 25 c) En revanche, selon la chambre de céans, n'est pas définitivement clarifié le point de savoir si, en cas de réservation par une agence de voyages ou par un autre tiers habilité à cet effet, de plusieurs segments de vol combinés, qui sont exécutés par différents transporteurs aériens, il faut en outre une relation juridique particulière entre ces transporteurs aériens.
- 26 aa) Selon la jurisprudence de la Cour, dans le cadre d'un vol avec correspondances, un transporteur aérien effectif ayant réalisé le premier vol ne peut pas se retrancher derrière la mauvaise exécution d'un vol ultérieur opéré par un autre transporteur aérien (arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 27 et suiv.). Inversement, un transporteur aérien effectif ayant réalisé le dernier vol ne peut pas se retrancher derrière la mauvaise exécution d'un vol antérieur opéré par un autre transporteur aérien (ordonnance du 12 novembre 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, points 29 et suiv.).
- 27 Selon la chambre de céans, ces arrêts de la Cour sont fondés sur la prémisse selon laquelle il existe au moins une personne qui s'est engagée contractuellement envers le passager à le transporter de l'aéroport de départ du premier vol à l'aéroport de destination du dernier vol et que, partant, il y a lieu de considérer, conformément à l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement, que, dans le cadre de ce dernier, chaque transporteur aérien effectif s'acquitte d'obligations au nom de cette personne. **[Or. 10]**
- 28 Dans les deux cas où la Cour a considéré que la responsabilité d'un transporteur aérien était engagée pour des perturbations sur un vol réalisé par un autre transporteur aérien, la réservation avait été effectuée auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation. Qui plus est, les transporteurs aériens concernés étaient liés par un accord de partage de code (arrêt du 11 juillet 2019, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, points 8 et 29 ; ordonnance du

12 novembre 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, point 10).

- 29 bb) En l'espèce, le seul lien apparent entre les deux transporteurs aériens effectifs réside dans le fait que ceux-ci permettent à des tiers d'intervenir en tant qu'intermédiaires et d'émettre des billets qui combinent leurs vols.
- 30 Selon la chambre de céans, pour ce cas de figure, il est impossible de déduire une réponse indubitable de la jurisprudence citée de la Cour.
- 31 (1) Selon la chambre de céans, un recours au principe établi à l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement pré suppose que les transporteurs aériens effectifs indiquent lors de la réservation qu'ils prennent en charge ensemble le transport de l'aéroport de départ du premier vol à l'aéroport de destination du dernier vol.
- 32 Selon la jurisprudence de la Cour, il est justifié de considérer qu'il en est ainsi lorsque l'un des transporteurs aériens effectifs accepte ou confirme une réservation et a conclu un accord de partage de code avec l'autre transporteur aérien. Selon la chambre de céans, l'on est en présence d'un cas de figure similaire lorsque les transporteurs aériens effectifs se sont regroupés dans le cadre d'une alliance qui promeut leur collaboration étroite auprès des clients potentiels, ou lorsqu'il existe entre les transporteurs aériens effectifs des liens juridiques du type société mère et filiale. **[Or. 11]**
- 33 (2) Certes, selon la chambre de céans, il paraît évident et convaincant de voir déjà une coopération entre différents transporteurs aériens suffisante pour considérer qu'il y a réservation unique dans le fait que ces transporteurs aériens permettent à des tiers de combiner les vols qu'elles proposent avec des vols d'autres transporteurs aériens. Cependant, la conclusion, selon laquelle il n'est pas nécessaire qu'il existe en outre une relation juridique particulière entre les transporteurs aériens effectifs, ne paraît pas indubitable sur la base de la jurisprudence de la Cour.
- 34 Concernant le droit au remboursement du prix du vol après une annulation, la Cour a jugé qu'un transporteur aérien doit accepter que lui soit imputés les actes d'un intermédiaire, dès lors qu'ils n'ont pas été réalisés à son insu (arrêt du 12 septembre 2018, Harms, C-601/17, EU:C:2018:702, points 16 et suiv.). Selon la chambre de céans, il ne découle de cela aucune réponse indubitable à la question des conséquences juridiques d'une réservation unique pour plusieurs transporteurs aériens effectuée par un intermédiaire.
- 35 Dans une autre décision, la Cour s'est appuyé sur le principe selon lequel, en cas de doute, un transporteur aérien qui n'a pas de relation contractuelle avec le passager s'acquitte d'obligations qu'il a contractées de son plein gré envers le partenaire contractuel de ce passager, sans déterminer précisément auprès de qui la réservation a été effectuée et qui l'a confirmée (ordonnance du 13 février 2020, flihtright, C-606/19, EU:C:2020:101, point 8). Selon la chambre de céans, l'on

peut déduire indubitablement de cela qu'une réservation effectuée auprès d'une agence de voyages ou d'un autre tiers habilité à cet effet suffit. Il ne peut être exclu que, dans le cas de figure de l'affaire ayant donné lieu à cette décision, la réservation ait été confirmée par l'un des transporteurs aériens effectifs et que cela n'ait pas été mentionné dans la décision uniquement parce que ce point ne posait pas de problème. **[Or. 12]**

- 36 6. La chambre de céans tend à considérer qu'une réservation à un prix unique et l'émission d'un billet unique pour tous les segments de vol sont suffisantes pour se baser sur les principes évoqués précédemment relatifs à une réservation unique. Ainsi, en l'espèce, la défenderesse devrait verser l'indemnisation réclamée car elle se serait engagée envers la cédante à la transporter de Stuttgart à Kansas City.
- 37 a) Ainsi que la chambre de céans l'a déjà exposé dans une décision antérieure, (Bundesgerichtshof, Cour fédérale de justice, ordonnance du 19 juillet 2016 – X ZR 138/15, [OMISSIS], point 34), il découle de l'article 2, sous f), du règlement qu'un passager peut également avoir un droit à indemnisation envers le transporteur aérien effectif lorsque celui-ci, sans avoir participé à la réservation ou sa confirmation, permet à un intermédiaire ou à un organisateur de voyages d'accepter et de confirmer de telles réservations. Dans de tels cas, le transporteur aérien doit accepter que la confirmation de la réservation par l'intermédiaire ou l'organisateur de voyage lui soit imputée comme s'il y avait procédé lui-même.
- 38 b) Selon la chambre de céans le niveau de protection prescrit par le règlement (CE) n° 261/2004 et la jurisprudence de la Cour en la matière plaident en faveur de cette interprétation.
- 39 Les considérants 1 à 4 du règlement (CE) n° 261/2004 définissent l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers et de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général. La Cour en a déduit le principe selon lequel les dispositions du règlement octroyant des droits aux passagers aériens, doivent être interprétées largement (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 45), alors que des termes figurant dans une disposition qui constitue une dérogation à un principe ou, plus spécifiquement, à des règles de l'Union visant à protéger les consommateurs, ils doivent être lus en sorte que cette disposition puisse être interprétée de manière stricte (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 17). **[Or. 13]**
- 40 c) La reconnaissance d'un droit à indemnisation dans le cas présent est également conforme à l'aspect de responsabilité pour l'obligation de prestation, contractée avec la confirmation de la réservation, qui a été mis en avant par la Cour (Bundesgerichtshof, Cour fédérale de justice, ordonnance du 19 juillet 2016 – X ZR 138/15 [OMISSIS], points 38 et suiv.).
- 41 Pour le cas où un transporteur aérien auprès duquel deux vols successifs ont été réservés refuse le transport sur le deuxième vol en supposant que le passager

pourrait ne plus atteindre ce vol en raison d'un retard du deuxième vol, la Cour a considéré qu'il existait un droit à indemnisation. Elle a considéré comme déterminant à cet égard le fait que ce droit vise à indemniser pour les difficultés et les désagréments sérieux inhérents à un refus à l'embarquement alors même que ce refus est imputable, en tout état de cause, au seul transporteur, lequel soit se trouve à l'origine du retard du premier vol opéré par lui-même, soit a considéré, à tort, que les passagers concernés ne seraient pas en mesure de se présenter à temps pour l'embarquement du vol suivant, soit encore a procédé à la vente de billets concernant des vols successifs pour lesquels le temps disponible pour prendre le vol suivant était insuffisant (arrêt du 4 octobre 2012, Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, point 34).

- 42 Du point de vue du passager que le droit à indemnisation vise à protéger, la situation est comparable lorsque le transporteur aérien n'a certes pas émis ou autorisé lui-même les billets pour les vols successifs mais permis à un intermédiaire d'émettre de tels billets et, faisant, aussi de combiner des vols réalisés par différents transporteurs aériens.
- 43 d) Cela ne concerne pas seulement le cas où les différents segments de vol sont réalisés par des transporteurs aériens qui ont conclu un accord de partage de code (voir à cet égard conclusions de l'avocat général Tanchev, du 6 juin [Or. 14] 2018 dans l'affaire flightright, C-186/17, EU:C:2018:399, point 41) ou sont liés par une autre relation juridique.
- 44 Ainsi que nous l'avons déjà exposé précédemment, l'autorisation requise conformément à l'article 2, sous f), du règlement peut être exprimée non seulement par le transporteur aérien mais aussi par un intermédiaire agréé par celui-ci. Si le transporteur aérien sait que cet intermédiaire travaille avec d'autres transporteurs et, ce faisant, propose une réservation unique de voyages en avion composé de plusieurs segments de vol avec différents transporteurs aériens, il paraît logique de protéger la confiance du passager en ce que les différents transporteurs répondent non seulement du transport sur leur segment de vol respectif mais ensemble pour le transport de l'aéroport de départ à l'aéroport de destination du voyage.
- 45 IV. Si la combinaison des différents vols par l'agence de voyage ne suffit pas pour relier les segments de vol de différents transporteurs aériens, la solution du litige dépend du point de savoir si au moins les deux vols réalisés par la défenderesse doivent être considérés comme un ensemble et s'il est suffisant pour appliquer le règlement que l'aéroport de départ de ce vol combiné soit situé en Suisse.
- 46 1. Concernant les deux segments de vol de Zurich à Kansas City en passant par Philadelphie, selon la chambre de céans, il existe en l'espèce un lien suffisant, ne serait-ce que parce que les deux vols devaient être exécutés par la défenderesse et que celle-ci a permis à l'agence de voyage de procéder à de telles réservations

combinées. La deuxième question préjudicielle vise à déterminer si cette conclusion est exacte.

- 47 2. Le vol composé de ces deux segments n'était pas au départ du territoire d'un État membre. C'est pourquoi se pose le cas échéant la question supplémentaire de savoir si le règlement (CE) n° 261/2004 est également **[Or. 15]** applicable lorsque le passager prend un vol au départ du territoire suisse.
- 48 a) Conformément à l'article 2 de l'accord, les dispositions 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.
- 49 Conformément au point 7 de l'annexe, le règlement (CE) n° 261/2004 fait partie de ces dispositions. Ce renvoi a été inséré par la décision n° 1/2006 (JO 2006, L 298, p. 23) du comité des transports aériens communauté/suisse constitué conformément à l'article 21 de l'accord, qui, conformément à l'article 23, paragraphe 4, de l'accord, est habilité à modifier l'annexe concernant des dispositions nouvellement adoptées.
- 50 Aux termes du deuxième tiret de l'introduction de l'annexe, un renvoi aux États membres de l'Union aux fins de l'accord contenu dans les actes doit être compris en ce sens qu'il fait référence à la Suisse.
- 51 b) Dans une décision antérieure (Bundesgerichtshof, Cour fédérale de justice, ordonnance du 9 avril 2013 – X ZR 105/12, [OMISSIS] point 22) la chambre de céans a déjà eu tendance à considérer que, en raison de cette disposition, relèvent également du champ d'application du règlement des vols au départ du territoire suisse avec pour destination un État tiers (voir en ce sens également Landgericht Korneuburg, tribunal régional de Korneuburg, Allemagne, arrêt du 15 juillet 2014 – 21 R 106/14g). Cette appréciation reste inchangée.
- 52 Ainsi que la chambre de céans l'a déjà exposé dans cette décision, une telle interprétation correspondrait non seulement à la lettre de l'accord mais aussi son objectif tel que formulé dans le préambule, d'harmoniser les dispositions réglementaires en matière de transport aérien intraeuropéen en incluant la Suisse. **[Or. 16]**
- 53 Ainsi, en Suisse, les transporteurs aériens doivent pouvoir et devoir opérer dans les mêmes conditions que dans l'Union. 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, et les transporteurs aériens doivent quant à eux être soumis aux mêmes conditions de concurrence.
- 54 Il serait difficilement compatible avec cela que le règlement (CE) n° 261/2004 soit applicable seulement à des 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. En effet,

conformément à l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement, celui-ci est également applicable à des passagers au départ d'un aéroport de l'Union à destination d'un État tiers.

- 55 c) En revanche, le Zivilgericht Basel-Stadt (tribunal civil du canton de Bales ville) a considéré que le règlement (CE) n° 261/2004 ne s'appliquerait à des passagers au départ de la Suisse que si leur destination est située dans un État membre de l'Union (Zivilgericht Basel-Stadt, décision du 11 mars 2011 [OMISSIS] ; décision du 20 juin 2011, [OMISSIS] ; décision du 15 mai 2012 [OMISSIS]).
- 56 C'est pourquoi la chambre de céans a déjà posé la question à la Cour. **[Or. 17]**
- 57 d) Cette situation de départ n'a pas changé.
- 58 À ce qu'il paraît, la Cour fédérale suisse ne s'est pas encore prononcée sur cette question [OMISSIS : renvoi à la doctrine nationale]. La Cour n'a pas pu répondre au précédent renvoi préjudiciel de la chambre de céans, car l'affaire a été réglée d'une autre manière.

[OMISSIS : noms des juges ayant participé à la décision]

Instances précédentes :

Amtsgericht Nürtingen (tribunal de district de Nürtingen, Allemagne), décision du 14 mars 2019 – 12 C 96/19 –

Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart, Allemagne) du 12 décembre 2019 – 5 S 93/19 –