Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

7 avril 2022 *

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) nº 261/2004 – 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 – Vol avec correspondance comprenant deux segments de vol – Retard important à la destination finale trouvant son origine dans le second segment de ce vol reliant deux aéroports d'un pays tiers – Validité de ce règlement au regard du droit international »

Dans l'affaire C-561/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, Belgique), par décision du 21 octobre 2020, parvenue à la Cour le 26 octobre 2020, dans la procédure

Q,

R,

S

contre

United Airlines Inc.,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. C. Lycourgos, président de chambre, MM. S. Rodin (rapporteur), J.–C. Bonichot, Mmes L.S. Rossi et O. Spineanu–Matei, juges,

avocat général : M. A. Rantos,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour Q, R et S, par Mes B. Schaumont et J. De Man, advocaten,

* Langue de procédure : le néerlandais.

– pour United Airlines Inc., par Me M. Wouters, advocaat,

– pour le gouvernement belge, par MM. S. Baeyens et P. Cottin ainsi que par Mme C. Pochet, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,

– pour le Parlement européen, par Mme L. Stefani et M. I. Terwinghe, en qualité d'agents,

– pour le Conseil de l'Union européenne, par Mmes N. Rouam et K. Michoel, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par MM. A. Nijenhuis, K. Simonsson et P.-J. Loewenthal, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 9 décembre 2021,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte, en premier lieu, sur l'interprétation de l'article 3, paragraphe 1, sous a), lu ensemble avec les articles 6 et 7 du règlement (CE) nº 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) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), ainsi que, en second lieu, sur la validité du règlement nº 261/2004 au regard du droit international et, en particulier, du principe de la souveraineté complète et exclusive d'un État sur son territoire et sur son espace aérien.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Q, R et S à United Airlines Inc. au sujet du paiement d'une indemnisation au titre d'un retard de vol avec correspondance.

Le cadre juridique

3 Les considérants 1, 4, 7 et 8 du règlement nº 261/2004 se lisent comme suit :

« (1) 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) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par ledit règlement, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

[...]

(7) Afin de garantir l'application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu'il soit propriétaire de l'avion, que l'avion fasse l'objet d'un contrat de location coque nue (dry lease) ou avec équipage (wet lease), ou s'inscrive dans le cadre de tout autre régime.

(8) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, conformément à la législation applicable. »

4 L'article 2, sous a) à c) et h), de ce règlement, intitulé « Définitions », énonce :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) "transporteur aérien", une entreprise de transport aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité ;

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 ;

c) "transporteur communautaire", un transporteur aérien possédant une licence d'exploitation en cours de validité, délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) nº 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens [(JO 1992, L 240, p. 1)] ;

[...]

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 ; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l'heure d'arrivée initialement prévue est respectée ».

5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application », prévoit, à ses paragraphes 1 et 5 :

« 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 ;

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.

[...]

5. Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. 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. »

6 L'article 5 du même règlement, intitulé « Annulations », dispose, à ses paragraphes 1 et 3 :

« 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :
   i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
   ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
   iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

[...]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »

7 Aux termes de l'article 6 du règlement nº 261/2004, intitulé « Retards » :

« 1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou

c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b),

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et

ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et

iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol. »

8 Sous l'intitulé « Droit à indemnisation », l'article 7 de ce règlement prévoit, 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).

[...] »

9 L'article 13 dudit règlement, intitulé « Droit à la réparation des dommages », énonce :

« 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. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

10 Les requérants au principal ont, par l'intermédiaire d'une agence de voyages, effectué une réservation unique auprès du transporteur communautaire Deutsche Lufthansa AG (ci-après « Lufthansa »), pour un vol avec correspondance au départ de Bruxelles (Belgique) et à destination de San José (États-Unis), avec une escale à Newark (États-Unis).

11 L'intégralité de ce vol avec correspondance a été effectuée par United Airlines, transporteur aérien établi dans un pays tiers. Les requérants au principal sont parvenus à leur destination finale avec un retard de 223 minutes.

12 Par une lettre du 6 septembre 2018, la société Happy Flights BVBA, à laquelle la créance des requérants au principal avait été cédée, a mis United Airlines en demeure de payer une indemnisation d'un montant de 600 euros par personne pour ce retard, soit un montant total de 1 800 euros, au titre du règlement n° 261/2004.

13 Le 4 octobre 2018, United Airlines a répondu à Happy Flights en soutenant que ce règlement n'était pas applicable, au motif que ledit retard était intervenu lors du second segment du vol concerné.

14 Par une lettre du 5 octobre 2018, Happy Flights a répondu à United Airlines en faisant référence à la jurisprudence de la Cour pour contester la position de celle-ci et la sommer de procéder au paiement de l'indemnisation visée au point 12 du présent arrêt.

15 Par une lettre du 10 octobre 2018, United Airlines a, à son tour, répondu à Happy Flights.

16 Le 11 octobre 2018, Happy Flights a adressé une lettre de mise en demeure à United Airlines. Le même jour, cette dernière a informé Happy Flights qu'elle maintenait sa position.

17 Le 3 mai 2019, Happy Flights, tout en mettant de nouveau United Airlines en demeure de procéder au paiement, a informé cette dernière que la créance qui lui avait été cédée avait de nouveau été transférée aux requérants au principal.

18 Le 22 juillet 2019, ces derniers ont cité United Airlines à comparaître devant le Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles, Belgique), la juridiction de renvoi, afin d'obtenir sa condamnation au versement de l'indemnisation visée au point 12 du présent arrêt, majorée d'intérêts moratoires, à compter du 6 septembre 2018, et d'intérêts judiciaires.

19 Dans ce contexte, cette juridiction nourrit des doutes quant à la réponse à donner à certains arguments soulevés par United Airlines, qui portent tant sur l'applicabilité du règlement nº 261/2004 que sur sa validité.

20 En premier lieu, United Airlines conteste l'applicabilité du règlement nº 261/2004 lorsqu'un retard important survient lors d'un vol au départ et à destination d'aéroports situés sur le territoire d'un pays tiers, même s'il s'agit du second et dernier segment d'un vol avec correspondance dont le premier segment est effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

21 À cet égard, d'une part, la juridiction de renvoi indique que, si l'arrêt du 31 mai 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), qui concernait un retard survenu lors du premier segment d'un vol avec correspondance effectué par un transporteur aérien non communautaire au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, plaide en faveur de l'applicabilité du règlement nº 261/2004, les enseignements de cet arrêt ne sauraient être simplement transposés à l'affaire dont elle est saisie, dès lors que, en l'occurrence, c'est le second segment du vol concerné, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers, qui est à l'origine du retard subi par les requérants au principal.

22 D'autre part, la juridiction de renvoi observe que, dans l'arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), la Cour a jugé que le règlement nº 261/2004 s'appliquait également au second segment d'un vol avec correspondance lorsque le premier segment de ce vol avait été effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. L'affaire ayant donné lieu à cet arrêt soulevait la question de savoir si le transporteur communautaire qui avait effectué le premier segment dudit vol pouvait être tenu d'indemniser un passager qui avait subi un retard important trouvant son origine dans le second segment du même vol, effectué matériellement par un transporteur aérien d'un pays tiers. Toutefois, selon ladite juridiction, les faits de cette affaire diffèrent de ceux du litige dont elle est saisie en ce que celui-ci ne concerne aucun transporteur communautaire, le transporteur communautaire ayant émis les billets, Lufthansa, n'étant même pas partie à ce litige. Partant, la solution retenue par la Cour dans ledit arrêt ne pourrait pas non plus être simplement transposée audit litige.

23 En second lieu, s'agissant de la question de la validité du règlement nº 261/2004, la juridiction de renvoi relève que United Airlines fait valoir que, si ce règlement devait s'appliquer en cas de retard important survenu lors du second segment, entièrement effectué sur le territoire d'un pays tiers, d'un vol avec correspondance, il aurait une portée extraterritoriale contraire au droit

international. Plus précisément, selon United Airlines, le principe de souveraineté s'opposerait à ce que ledit règlement s'applique à une situation qui se produit sur le territoire d'un pays tiers, telle que celle en cause au principal, dans laquelle le retard est survenu sur le territoire des États-Unis et ses effets se sont produits exclusivement à l'intérieur de ce territoire. Dans le cas où cette thèse de United Airlines serait correcte, la juridiction de renvoi s'interroge alors sur la validité du même règlement au regard du droit international.

24 Dans ces conditions, le Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (tribunal de l'entreprise néerlandophone de Bruxelles) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article 3, paragraphe 1, sous a), et l'article 7 du [règlement nº 261/2004], 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 communautaire n'ayant effectué matériellement aucun de ces vols ?

2) En cas de réponse affirmative à la première question, le [règlement nº 261/2004], 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 ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

25 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 1, sous a), lu ensemble avec les articles 6 et 7 du règlement nº 261/2004, doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol avec correspondance, comprenant deux segments de vol et ayant fait l'objet d'une réservation unique auprès d'un transporteur communautaire, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via un autre aéroport de ce pays tiers, a droit à une indemnisation du transporteur aérien d'un pays tiers qui a effectué l'ensemble de ce vol, lorsque ce passager a atteint sa destination finale avec un retard de plus de trois heures trouvant son origine dans le second segment dudit vol.

26 Afin de répondre à cette question, il y a lieu de rappeler que, aux termes de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004, ce dernier s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

27 Il découle ainsi du libellé clair de cette disposition que la situation des passagers d'un vol avec correspondance qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre relève du règlement nº 261/2004.

28 Cette conclusion n'est remise en cause ni par le fait que ce vol a fait une escale sur le territoire d'un pays tiers ni par celui que le transporteur aérien qui a effectué ledit vol n'est pas un « transporteur communautaire », au sens de l'article 2, sous c), de ce règlement.

29 En effet, la Cour a jugé, de manière constante, 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 nº 261/2004, impliquant que l'applicabilité de ce règlement soit appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de ce vol [arrêt du 24 février 2022, Airhelp (Retard de vol de réacheminement), C-451/20, EU:C:2022:123, point 26 et jurisprudence citée].

30 Il s'ensuit que, dans la mesure où les vols avec correspondance ayant fait l'objet d'une réservation unique doivent être regardés comme constituant un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement nº 261/2004 et où l'applicabilité de ce dernier aux passagers de ces vols doit être appréciée au regard du lieu de départ initial et de la destination finale de ceux-ci, le lieu où un retard survient n'a, ainsi que l'a souligné M. l'avocat général au point 40 de ses conclusions, aucune incidence sur cette applicabilité.

31 Par ailleurs, ainsi que cela ressort de l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004, la réalisation d'un vol par un transporteur communautaire ne constitue une condition aux fins de l'application de ce règlement qu'en ce qui concerne des passagers empruntant des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. À l'inverse, conformément à l'article 3, paragraphe 1, sous a), dudit règlement, cette condition n'est pas requise en ce qui concerne les passagers empruntant des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

32 Enfin, l'objectif de protection des consommateurs poursuivi par le règlement nº 261/2004 confirme la conclusion figurant au point 27 du présent arrêt. Ainsi que l'a souligné M. l'avocat général au point 41 de ses conclusions, opérer une distinction selon qu'un retard trouve son origine dans le premier ou le second segment d'un vol avec correspondance qui a fait l'objet d'une réservation unique reviendrait à opérer une distinction injustifiée, de sorte que United Airlines serait tenue de verser une indemnisation en cas de retard survenu lors du premier segment de ce vol, mais n'y serait pas tenue en cas de retard survenu lors du second segment dudit vol, alors qu'un tel vol avec correspondance doit être considéré comme un ensemble aux fins du droit à indemnisation et que les passagers subissent, dans les deux cas, le même retard à la destination finale ainsi que, partant, les mêmes désagréments.

33 À la lumière des éléments qui précèdent, il y a lieu de considérer qu'un vol avec correspondance en provenance de l'Union européenne, tel que celui en cause au principal, relève du champ d'application du règlement nº 261/2004, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), de ce dernier.

34 S'agissant de la question de savoir si un transporteur aérien d'un pays tiers qui n'a pas conclu un contrat de transport avec les passagers d'un vol avec correspondance, mais qui a effectué ce vol, peut être redevable de l'indemnisation des passagers prévue par le règlement nº 261/2004, il ressort du libellé de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et paragraphe 3, de ce règlement que le redevable de cette indemnité ne peut être que le « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), dudit règlement. Aux termes de cette dernière disposition, un « transporteur aérien effectif » est « 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 ».

35 La Cour a précisé que cette définition pose deux conditions cumulatives pour qu'un transporteur aérien puisse être qualifié de « transporteur aérien effectif » tenant, d'une part, à la réalisation du vol en cause et, d'autre part, à l'existence d'un contrat conclu avec un passager (arrêt du 11 juillet 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, point 23 et jurisprudence citée).

36 En effet, comme l'a indiqué, en substance, M. l'avocat général au point 47 de ses conclusions, le législateur de l'Union a, lors de l'adoption du règlement nº 261/2004, opté pour une responsabilité exclusive du transporteur aérien effectif afin de garantir la protection des droits des passagers aériens et la sécurité juridique quant à la désignation de la personne à laquelle incombent les obligations imposées par ce règlement.

37 S'agissant de la première condition, celle-ci met en avant la notion de « vol » qui en constitue l'élément central. Or, la Cour a déjà jugé que cette notion doit être comprise comme « une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une "unité" de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire » (arrêt du 4 juillet 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, point 19).

38 Dès lors, doit être considéré comme étant le transporteur aérien effectif le transporteur qui, dans le cadre de son activité de transport de passagers, prend la décision de réaliser un vol précis, y compris d'en fixer l'itinéraire et, ce faisant, de créer, à l'intention des intéressés, une offre de transport aérien. L'adoption d'une telle décision implique en effet que ce transporteur assume la responsabilité de la réalisation de ce vol, y compris, notamment, de ses éventuels annulation ou retard important à son arrivée (arrêt du 4 juillet 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, point 20).

39 S'agissant de la seconde condition, il y a lieu de rappeler que, aux termes de l'article 3, paragraphe 5, seconde phrase, du règlement nº 261/2004, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant de ce règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

40 Il s'ensuit que, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 49 de ses conclusions, l'absence d'un lien contractuel entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif est dénuée de pertinence, pour autant que ce dernier ait établi sa propre relation contractuelle avec le transporteur aérien ayant conclu un contrat avec ces passagers.

41 Or, il ressort du dossier soumis à la Cour, d'une part, que United Airlines a effectué le vol avec correspondance en cause au principal et, d'autre part, que ce vol a été effectué dans le cadre d'un accord de partage de code avec Lufthansa.

42 Dans ces conditions, United Airlines doit être considérée comme étant le transporteur aérien effectif, au sens de l'article 2, sous b), du règlement nº 261/2004, dès lors que celle-ci a réalisé ledit vol en agissant, dans le cadre d'un accord de partage de code, au nom de Lufthansa, le transporteur contractuel au principal.

43 Enfin, il convient de noter qu'il ressort de l'article 13 du règlement nº 261/2004 qu'un transporteur aérien effectif qui verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu de ce règlement conserve le droit de demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable.

44 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 3, paragraphe 1, sous a), lu ensemble avec les articles 6 et 7 du règlement nº 261/2004, doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol avec correspondance, comprenant deux segments de vol et ayant fait l'objet d'une réservation unique auprès d'un transporteur communautaire, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via un autre aéroport de ce pays tiers, a droit à une indemnisation du transporteur aérien d'un pays tiers qui a effectué l'ensemble de ce vol en agissant au nom de ce transporteur communautaire, lorsque ce passager a atteint sa destination finale avec un retard de plus de trois heures trouvant son origine dans le second segment dudit vol.

Sur la seconde question

45 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande si le règlement nº 261/2004 est valide au regard du principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien, en ce que ce règlement s'applique à des passagers d'un vol avec correspondance au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers, dont le retard important trouve son origine dans un segment de ce vol effectué sur le territoire de ce pays tiers.

46 Tout d'abord, il y a lieu de rappeler que, ainsi qu'il ressort de l'article 3, paragraphe 5, TUE, l'Union contribue au strict respect et au développement du droit international. Par conséquent, lorsqu'elle adopte un acte, elle est tenue de respecter le droit international dans son ensemble, y compris le droit international coutumier qui lie les institutions de l'Union (arrêt du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, point 101 ainsi que jurisprudence citée).

47 Ensuite, il convient de relever que le principe selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien constitue un principe du droit international coutumier (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, points 103 et 104).

48 Enfin, il est constant que les principes du droit international coutumier, tels que celui mentionné au point précédent, peuvent être invoqués par un justiciable aux fins de l'examen par la Cour de la validité d'un acte de l'Union dans la mesure où, d'une part, ces principes sont susceptibles de mettre en cause la compétence de l'Union pour adopter ledit acte et, d'autre part, l'acte en cause est susceptible d'affecter des droits que le justiciable tire du droit de l'Union ou de créer dans son chef des obligations au regard de ce droit (arrêt du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, point 107 ainsi que jurisprudence citée).

49 En l'occurrence, le principe selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien est invoqué, en substance, afin que la Cour apprécie si l'Union était compétente, au regard de ce principe, pour adopter le règlement nº 261/2004 en ce que ce dernier s'applique aux passagers d'un vol avec correspondance au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un pays tiers, dont le retard important trouve son origine dans un segment de ce vol effectué sur le territoire de ce pays tiers.

50 Partant, même si le principe en cause apparaît n'avoir pour portée que de créer des obligations entre États, il ne saurait pour autant être exclu, dans des circonstances telles que celles de l'affaire dont est saisie la juridiction de renvoi, dans laquelle le règlement nº 261/2004 est susceptible de créer des obligations au regard du droit de l'Union dans le chef de la défenderesse au principal, que cette dernière puisse invoquer ce principe et que la Cour puisse ainsi examiner la validité de ce règlement au regard d'un tel principe.

51 Cependant, dès lors qu'un principe du droit international coutumier ne revêt pas le même degré de précision qu'une disposition d'un accord international, le contrôle juridictionnel doit nécessairement se limiter au point de savoir si les institutions de l'Union, en adoptant l'acte en cause, ont commis des erreurs manifestes d'appréciation quant aux conditions d'application dudit principe (arrêt du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, point 110 ainsi que jurisprudence citée).

52 Tout d'abord, ainsi que cela a été rappelé aux points 26 et 27 du présent arrêt, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004, un vol avec correspondance entre dans le champ d'application de ce règlement au motif que les passagers ont commencé leur voyage au départ d'un aéroport situé dans un État membre. Ce faisant, ledit règlement établit, aux fins de son applicabilité, un lien étroit de rattachement avec le territoire de l'Union.

53 Ainsi, il y a lieu de relever que le critère d'applicabilité du règlement nº 261/2004 prévu à cet article 3, paragraphe 1, sous a), ne porte pas atteinte aux conditions d'application du principe de souveraineté complète et exclusive d'un État sur son propre espace aérien, dès lors qu'il vise les passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre qui peuvent donc être soumis, eu égard à un tel lien de rattachement, à la compétence de l'Union.

54 Ensuite, il convient de souligner, à l'instar du Conseil de l'Union européenne dans ses observations, que ce règlement ne s'applique à un retard important trouvant son origine dans un segment de vol effectué dans un pays tiers que dans des circonstances limitées et clairement définies dans lesquelles le vol concerné, considéré dans son ensemble, est effectué au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. Un tel vol et les passagers de celui-ci conservent ainsi un lien étroit avec le territoire de l'Union, y compris pour le segment du vol effectué en dehors de l'Union.

55 À cet égard, il y a lieu de relever, à l'instar de M. l'avocat général au point 64 de ses conclusions, que le règlement nº 261/2004 n'a pas vocation à s'appliquer, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, à des vols qui sont intégralement opérés dans un pays tiers ou entre deux pays tiers, sans aucun lien de rattachement avec le territoire de l'Union.

56 Partant, il ne saurait être considéré que, en adoptant le règlement nº 261/2004, les institutions de l'Union ont commis une erreur manifeste d'appréciation quant aux conditions d'application du principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien.

57 Enfin, il y a lieu de rappeler l'objectif du règlement nº 261/2004, qui consiste, ainsi que cela ressort des considérants 1 et 4 de celui-ci, à garantir un niveau élevé de protection des passagers.

58 À cet égard, il convient de relever que, afin d'assurer un tel objectif, le législateur de l'Union peut en principe faire le choix de n'autoriser l'exercice sur son territoire d'une activité commerciale, en l'occurrence le transport aérien, qu'à la condition que les opérateurs respectent les critères définis

par l'Union et tendant à remplir les objectifs qu'elle s'est assignés en matière de protection des consommateurs et, plus particulièrement, des passagers aériens (voir, par analogie, arrêt du 21 décembre 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, point 128 ainsi que jurisprudence citée).

59 Par ailleurs, les considérations de United Airlines relatives à une prétendue méconnaissance de l'égalité de traitement entre, d'une part, les passagers du vol avec correspondance en cause au principal et, d'autre part, les passagers du seul second segment de ce vol ne remettent pas en cause la conclusion figurant au point 56 du présent arrêt.

60 En effet, ces deux catégories de passagers ne se trouvent pas dans une situation comparable étant donné que les passagers du vol avec correspondance en cause au principal, qui, conformément à la jurisprudence rappelée au point 29 du présent arrêt, doit être considéré comme constituant un ensemble aux fins de l'applicabilité du règlement nº 261/2004, ont emprunté un vol au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, alors que tel n'est pas le cas s'agissant des passagers qui ont uniquement emprunté le second segment de ce vol, effectué au départ et à destination d'aéroports situés sur le territoire d'un pays tiers.

61 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de constater que l'examen de la seconde question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du règlement nº 261/2004 au regard du principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien.

Sur les dépens

62 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 (quatrième chambre) dit pour droit :

1) **L'article 3, paragraphe 1, sous a), lu ensemble avec les articles 6 et 7 du règlement (CE) nº 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) nº 295/91, doit être interprété en ce sens qu'un passager d'un vol avec correspondance, comprenant deux segments de vol et ayant fait l'objet d'une réservation unique auprès d'un transporteur communautaire, au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à destination d'un aéroport situé dans un pays tiers via un autre aéroport de ce pays tiers, a droit à une indemnisation du transporteur aérien d'un pays tiers qui a effectué l'ensemble de ce vol en agissant au nom de ce transporteur communautaire, lorsque ce passager a atteint sa destination finale avec un retard de plus de trois heures trouvant son origine dans le second segment dudit vol.**

2) **L'examen de la seconde question préjudicielle n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du règlement nº 261/2004 au regard du principe du droit international coutumier selon lequel chaque État dispose d'une souveraineté complète et exclusive sur son propre espace aérien.**

Signatures