

Affaire C-263/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

15 juin 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

26 Mai 2020

Partie requérante :

Airhelp Limited

Partie défenderesse :

Laudamotion GmbH

[omissis]

République d'Autriche

Landesgericht Korneuburg

[omissis]

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche ; ci-après la « juridiction de renvoi »), en tant que juridiction d'appel [omissis], dans l'affaire opposant la partie requérante, **Airhelp Limited**, Central Hong Kong [omissis], à la partie défenderesse, **Laudamotion GmbH**, 2320 Schwechat [omissis], ayant pour objet une somme de 500 euros [omissis], sur appel formé contre la décision du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 19 décembre 2019 [omissis], a rendu

l'ordonnance

suivante :

[I] La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, en application de l'article 267 TFUE, des **questions préjudicielles** suivantes :

[1] L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 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 (ci-après le « règlement 261/2004 ») doivent-ils être interprétés en ce sens qu'un **passager a droit [Or. 2] à une indemnisation lorsque l'heure du décollage a été avancée de 14 h 40 à 8 h 25 le même jour ?**

[2] L'article 5, paragraphe 1, sous c), points i) à iii), du règlement 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que **le point de savoir si le passager a été informé de l'annulation doit être apprécié exclusivement au regard de cette disposition et en ce qu'il s'oppose à l'application du droit national relatif à la notification des communications adopté aux fins de la transposition de la directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (ci-après la « directive sur le commerce électronique ») et qui contient une fiction de notification ?**

[3] L'article 5, paragraphe 1, sous c), points i) à iii), du règlement 261/2004 et l'article 11 de la directive sur le commerce électronique doivent-ils être interprétés en ce sens qu'**en cas de réservation du vol par le passager via une plateforme de réservation, lorsque le passager a communiqué son numéro de téléphone et son adresse de courrier électronique, mais que la plateforme de réservation a transmis au transporteur aérien le numéro de téléphone et une adresse de courrier électronique automatiquement générée par la plateforme de réservation, la notification de l'information relative à l'avancement du départ du vol à l'adresse de courrier électronique générée automatiquement doit-elle être considérée comme une communication ou une notification de l'information relative à l'avancement [du départ] même lorsque la plateforme de réservation n'a pas transmis au passager, ou lui a transmis avec retard, l'information du transporteur aérien ? [Or. 3]**

[II] La procédure est suspendue jusqu'à obtention de la décision préjudicielle de la Cour de justice [omissis].

Motivation :

Les passagers M**** O**** et G***** P*****, résidant en République tchèque, ont réservé le vol de la défenderesse OE 503 du 14 juin 2018 de Palma de Majorque (PMI ; Espagne) à Vienne (VIE ; Autriche). L'heure de départ prévue était 14H40 et l'heure d'arrivée prévue était 17H05. Les passagers ont utilisé le système de réservation de la plateforme en ligne k*****.com. La juridiction de renvoi a connaissance du fait que l'exploitante de la plateforme de réservation a son siège en République tchèque. [Les passagers] ont communiqué comme adresse de courrier électronique m*****.o*****@gmail.com. k*****.com a fait

les réservations au nom des passagers, en générant au cours du processus de réservation une adresse de courrier électronique spécifiquement pour cette réservation, qui a été enregistrée dans le système du transporteur aérien en tant qu'adresse de courrier électronique de contact et qui en l'espèce était la suivante : 6703421@hositojsmezasemy.com. Aucune autre adresse de courrier électronique n'a été enregistrée ni n'était connue du transporteur aérien.

La **requérante** demande l'octroi de 500 euros et fait valoir que les passagers avaient droit à une indemnisation au titre de l'article 7 du règlement 261/2004 (250 euros chacun, ce qui fait un total de 500 euros). Ces derniers ont cédé leur créance à la requérante par une cession de créance du 12 octobre 2018. La requérante fait valoir, d'une part, que le vol a eu un retard de plus de trois heures et, d'autre part, que l'indemnisation est également due en raison de l'avancement de près de six heures du vol, dont les passagers ont été informés le 10 juin 2018, c'est-à-dire moins de sept jours avant le vol. **[Or. 4]** Il aurait été facile pour la défenderesse d'identifier, parmi toutes les adresses de courrier électronique enregistrées, quelles réservations avaient été effectuées par l'intermédiaire de la plateforme k*****.com. Selon la requérante, la plateforme serait un agent de voyages. Il appartiendrait au transporteur aérien de s'assurer de l'identité des cocontractants. Ce serait clairement le cas pour les adresses de courrier électronique générées automatiquement.

La **défenderesse** conteste le bien-fondé et le montant de la demande, conclut au rejet du recours et fait valoir que le vol n'a pas eu un retard de plus de trois heures, mais uniquement de 29 minutes. L'avancement du vol aurait été communiqué par courrier électronique le 23 mai 2018. La défenderesse n'a pas pu prendre directement contact avec les passagers parce qu'aucune donnée de contact n'a été transmise à la défenderesse. Cela n'était pas autorisé pour des motifs de protection des données ; la défenderesse n'a conclu aucun contrat avec k*****.com. Cette dernière ne serait pas un agent de voyages ni une agence de voyages. Elle introduisait les réservations dans le système de la défenderesse contre la volonté de celle-ci en se faisant passer pour un passager. La défenderesse n'a pas pu se rendre de compte que k*****.com avait obtenu la confirmation de réservation, les cartes d'embarquement et autres informations via l'adresse de courrier électronique spécialement générée. Le recours à k*****.com est imputable au passager. On ne saurait exiger d'une compagnie aérienne de vérifier le véritable titulaire d'une adresse de courrier électronique enregistrée ou de prendre des mesures d'enquête pour établir l'adresse de courrier électronique effective de chaque passager.

Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat), en qualité de juridiction de première instance, a rejeté le recours par **l'arrêt** attaqué. **[Or. 5]**

Outre les faits incontestés exposés au début, il est établi que la défenderesse n'a conclu aucun contrat avec la plateforme de réservation k*****.com et que cette dernière n'a non plus aucun accès au système de réservation de la défenderesse. En examinant chacune des réservations, notamment les adresses de courrier

électronique enregistrées à cet effet, la défenderesse aurait pu s'apercevoir que l'adresse utilisée, telle celle utilisée en l'espèce, était très vraisemblablement une adresse de courrier électronique générée automatiquement. Étant donné qu'en raison du grand nombre de réservations (environ 20.000 par jour), un collaborateur ne pouvait toutefois pas ouvrir et vérifier une à une les réservations entrantes, la défenderesse ne pouvait pas d'emblée distinguer une réservation effectuée via k*****.com de celles effectuées personnellement par les passagers. Il ne peut être établi s'il est techniquement possible, sans devoir consulter chaque réservation, de découvrir si une réservation a été effectuée via k*****.com ; tout comme il n'est pas possible d'établir s'il est techniquement possible pour la défenderesse d'éviter que des réservations puissent être effectuées via k*****.com ou par celle-ci. S'agissant des modifications de l'horaire de vol, les passagers en sont informés par la défenderesse tout d'abord par courrier électronique. Si cela ne fonctionne pas, la défenderesse cherche à prendre contact d'une autre manière, par exemple en envoyant un SMS au numéro de téléphone communiqué. Le 23 mai 2018 et le 29 mai 2018, la défenderesse a envoyé à l'adresse de courrier électronique automatiquement générée par k*****.com des informations relatives à l'avancement du vol. Les avertissements ont été à chaque fois distribués avec succès. La défenderesse a supposé que les passagers avaient été informés du changement d'horaire du vol. Le 10 juin 2018, le passager M***** O***** a reçu dans sa boîte de courrier électronique (régulière), m*****.o*****@gmail.com, un courrier électronique de tickets@k*****.com, qui [Or. 6] l'informait du nouvel horaire de départ, à savoir 08H25 au lieu de 14H40. [omissis] Le tribunal de première instance n'a pas fait d'autres constatations, notamment en ce qui concerne l'heure à laquelle a atterri le vol avancé. Il n'a pas non plus examiné la question de savoir si les passagers savaient ou auraient dû savoir qu'une adresse de courrier électronique automatiquement générée leur avait été attribuée et s'ils avaient eu la possibilité, et dans quelle mesure, de récupérer les informations envoyées à l'adresse de courrier électronique automatiquement générée.

La requérante a formé un **appel** contre cet arrêt devant la juridiction de renvoi en demandant de réformer l'arrêt attaqué de sorte à faire droit au recours. Elle cite notamment l'arrêt du 11 mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359) et fait valoir qu'il convient de garantir l'identification du passager dont le vol finalement annulé a été réservé via un tiers. Le transporteur aérien doit apporter la preuve que l'information a été communiquée avec succès et qu'il n'a pas été en mesure de vérifier si l'adresse de courrier électronique émanait du passager.

La défenderesse a conclu au rejet du recours. Elle s'oppose à l'application de l'arrêt du 11 mai 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359), en faisant valoir que le transporteur aérien avait pu supposer que l'adresse de courrier électronique communiquée était celle des passagers. La défenderesse n'a pas supposé qu'elle avait informé une agence de voyages. C'est aux passagers, et non pas au transporteur aérien, qu'il convient d'imputer le fait d'avoir communiqué, au cours du processus de réservation, des données de contact [Or. 7] qui n'appartenaient pas aux passagers.

Enfin, dans son **mémoire en défense**, la défenderesse fait valoir que l'avancement de plusieurs heures du vol planifié ne saurait équivaloir à une annulation.

En sa qualité de **juridiction d'appel**, la juridiction de renvoi est appelée à se prononcer, en deuxième et dernière instance, sur les revendications de la requérante. En vertu des dispositions procédurales de droit national [omissis], elle doit se limiter à l'examen des questions de droit. Elle doit déterminer si l'avancement du vol donne droit à une indemnisation comme dans le cas de l'annulation d'un vol (question 1). Elle doit ensuite examiner s'il faut considérer que les passagers ont été effectivement informés de l'annulation (questions 2 et 3).

Ont été prises en considération les solutions suivantes :

[a] En l'absence d'annulation, un droit à indemnisation est exclu faute d'inexécution du contrat. Par conséquent, il y a lieu d'annuler l'arrêt attaqué et la juridiction de première instance devra établir les faits, non pas dans le contexte d'une annulation, mais dans celui du retard invoqué et non examiné.

[b] En cas d'annulation et si l'information par courrier électronique du 23 mai 2018 constitue une information des passagers quant à l'annulation du vol du 14 juin 2018, il n'y a pas de droit à indemnisation au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), point i), du règlement 261/2004. Dans ce cas également, il y a lieu d'annuler l'arrêt attaqué ; la juridiction de première instance devra établir les faits relatifs au retard invoqué et non examiné.

[c] Si les avertissements pas courrier électronique du 23 mai 2018 et du 29 mai 2018 ne constituent pas une information des passagers quant à l'annulation du vol du 14 juin 2018 [Or. 8], l'information des passagers n'a été effectuée que le 10 juin 2018 (via le courrier électronique de k*****.com). Étant donné que le vol de remplacement a été effectué plus d'une heure avant l'horaire de départ planifié, et donc au-delà de la limite de temps prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), point iii), du règlement 261/2004, l'arrêt attaqué devra être réformé et il y aura lieu d'accueillir le recours.

Sur les questions préjudicielles :

Sur la question [1] :

Le règlement 261/2004 prévoit des droits en cas d'inexécution consistant en un refus d'embarquement, une annulation ou un retard [important]. L'avancement d'un vol n'est pas réglé.

En première instance, la requérante s'est appuyée sur le communiqué de presse du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), portant la référence 89/2015, X ZR 59/14. Certes le Bundesgerichtshof a rendu l'arrêt prononcé le 9 juin 2015 sur la base d'un aveu du transporteur aérien et n'a pas avancé d'autres considérations dans la décision. Toutefois, dans son communiqué de presse, il a exprimé l'appréciation provisoire de la chambre selon laquelle un avancement

plus que minime du vol planifié par le transporteur aérien peut fonder un droit à indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement 261/2004. Il y a également abandon de l'horaire de vol initialement planifié lorsqu'un vol est avancé de plusieurs heures.

En revanche, dans son mémoire en défense, la défenderesse s'appuie sur l'arrêt du Handelsgericht Wien (tribunal de commerce de Vienne, Autriche) du 13 novembre 2018, portant la référence 1 R 285/18k [omissis], selon lequel l'application par analogie des règles relatives à l'annulation ne saurait prospérer car on n'est pas en présence d'un vide législatif laissé par négligence. Le règlement [261/2004] n'aurait pas pour objet l'avancement d'un vol [Or. 9], mais le refus d'embarquement causé par des surréservations. Il convient de faire observer que le Handelsgericht Wien (tribunal de commerce de Vienne) s'appuie sur une décision de l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne) [du 3 décembre 2013], portant la référence 561 C 3773/13. Il s'agissait d'une décision en première instance dans l'affaire qui a été clôturée par la décision rendue sur aveu du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice).

La juridiction de renvoi penche pour la solution du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) et considère que l'avancement du vol constitue un abandon de l'horaire de vol initial et donc un cas d'annulation.

Compte tenu des différentes interprétations défendues par les juridictions dans l'Union, la juridiction de renvoi peut, et doit, saisir la Cour de justice d'une question préjudicielle. Des questions similaires ont déjà été déférées à la Cour de justice dans les affaires C-79/14 et C-345/19, mais ces procédures ont été entretemps radiées du registre de la Cour. Des renvois semblables sont actuellement pendants dans les affaires C-10/20, Flightright, et C-188/20, Azuzair.

Sur la question [2] :

Aux fins de l'examen de la question de savoir si les passagers ont été informés de l'avancement [du vol], les dispositions suivantes du droit national sont importantes :

L'article 862a du Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (code civil autrichien) [omissis] [dans sa version en vigueur, inchangée depuis 1916] dispose :

« L'acceptation est réputée avoir été donnée dans les délais si le demandeur reçoit la communication dans le délai de déclaration. Le contrat est toutefois conclu, en dépit du retard de l'acceptation, si le demandeur devait s'apercevoir que la déclaration d'acceptation a été envoyée à temps et que, immédiatement avant sa résiliation, il n'en a pas informé sans délai l'autre partie. » [Or. 10]

Article 12 de l'E-Commerce-Gesetz (ECG), Bundesgesetzblatt (BGBl) I Nr. 152/2001 (loi sur le commerce électronique, Journal officiel I n° 152/2001 ; ci-après « l'ECG ») dispose :

« Les messages électroniques relatifs au contrat, d'autres messages électroniques juridiquement pertinents ainsi que les accusés de réception électroniques sont réputés avoir été communiqués si la partie à laquelle ils sont destinés est en mesure de les consulter dans des circonstances ordinaires. Il ne peut être dérogé à présente disposition au détriment des consommateurs. »

S'agissant de la notification d'avis telle que l'information en cause communiquée par le transporteur aérien relative à une modification de l'horaire de vol, la jurisprudence nationale applique depuis toujours l'article 862a du code civil. Cette disposition est complétée par l'article 12 ECG pour les déclarations électroniques. Selon la volonté établie du législateur, cette disposition correspond à l'article 11, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive sur le commerce électronique, mais elle va au-delà de la directive en ce que la règle relative à la notification qui y est prévue s'applique non seulement aux commandes (donc aux offres de contrat et aux déclarations d'acceptation) et aux accusés de réception, mais également à tous les autres documents électroniques juridiquement pertinents ; de plus, [elle s'applique] même en l'absence de service de la société de l'information, par exemple lors d'un simple échange de déclarations par courrier électronique. Toutes ces dispositions prévoient une fiction de notification, qui naît en substance lorsque la déclaration est accessible. En revanche, l'information du passager en application de l'article 5 du règlement 261/2004 ne peut avoir lieu que lorsque ce dernier a reçu la communication, ce qu'indiquent l'article 5, paragraphe 1, sous c), points ii) et iii), et l'article 5, paragraphe 2, du règlement 261/2004.

Par conséquent, il y a lieu d'examiner le point de savoir si la notification de l'avis d'annulation du vol doit être appréciée au regard du droit national relatif à la notification des courriers électroniques ou au regard de la directive sur **[Or. 11]** le commerce électronique, ou s'il convient d'appliquer uniquement le règlement 261/2004. Milite en faveur d'une application de la directive sur le commerce électronique et les dispositions nationales transposant celle-ci la nécessité de coordonner certaines législations nationales aux fins du bon fonctionnement du marché intérieur (considérant 6 [de la directive sur le commerce électronique]). Ce dernier point de vue est étayé par l'obligation incombant au transporteur aérien effectif en vertu de l'article 14, paragraphe 2, du règlement 261/2004 de présenter à chaque passager concerné, en cas d'annulation, une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions dudit règlement. Par ailleurs, milite en faveur d'une interprétation divergente de la notification des avis du transporteur aérien le fait que les passagers qui sont en voyage n'ont pas nécessairement le même accès aux médias électroniques que celui qu'ils ont à leur domicile. C'est pourquoi la juridiction de renvoi est d'avis que la question de l'information du passager relative à une annulation doit être examinée exclusivement au regard de l'article 5 du règlement 261/2004.

À la connaissance de la juridiction de renvoi, cette question n'a pas encore été éclaircie par la jurisprudence de la Cour de justice.

Sur la question [3] :

En ce qui concerne la question de l'information ou de la notification dans le cas concret, il convient tout d'abord de faire une comparaison avec l'arrêt du 11 mai 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359). La Cour de justice y déclare, entre autres, que l'article 13 du règlement 261/2004 précise que le règlement n° 261/2004 ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec **[Or. 12]** laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat (point 30 de l'arrêt). Si cette circonstance devait être déterminante, l'arrêt *Krijgsman* n'est pas applicable au cas d'espèce. Il est en effet établi que la plateforme de réservation et le transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat, et qu'un contrat n'a été conclu qu'entre la plateforme de réservation et un des passagers. Par conséquent, il conviendrait d'envisager, par une application a contrario de l'arrêt *Krijgsman*, de refuser le droit à indemnisation et de renvoyer le passager à son droit au remboursement à l'encontre de la plateforme de réservation.

Selon un commentaire autrichien sur l'article 12 ECG, il y a lieu en principe de considérer qu'il n'y a pas de notification dans le cas des comptes de courrier électronique standardisés. Quiconque a bien évidemment connaissance ou est censé avoir connaissance du fait qu'il dispose d'un tel compte et qui n'entreprend rien pour s'y opposer (par exemple, en annulant le compte ou en faisant suivre le courrier) doit accepter que les informations qui y sont consultables lui soient opposables lorsqu'elles sont pertinentes. Des déclarations correspondantes valent donc également sans prise de connaissance [omissis]. Étant donné que, dans l'ensemble de la procédure, il n'a pas été question du fait que le passager avait connaissance du compte de courrier électronique créé de manière automatique, ni même qu'il était censé en avoir connaissance, une information transmise via ce compte ne lui aurait pas été notifiée.

Par ailleurs, la juridiction de renvoi considère comme établi que les informations communiquées à la plateforme de réservation sont en principe transmises au passager et que seule l'information en cause, relative à l'avancement de l'horaire du vol, a été transmise en retard. Le passager a fourni à la plateforme de réservation l'adresse de courrier électronique correcte et ne savait pas que cette adresse n'avait pas été communiquée au transporteur aérien. Ce dernier aurait pu s'apercevoir, au prix d'importants efforts, qu'il s'agissait d'une adresse de courrier électronique générée de manière automatique, **[Or. 13]** mais il ne devait pas nécessairement en tirer la conclusion que les informations envoyées à cette adresse ne parviendraient pas au passager ou parviendraient en retard. Compte tenu du fait que l'article 5, paragraphe 4, du règlement 261/2004 fait peser sur le transporteur aérien effectif la charge de la preuve du point de savoir si et quand le passager a été informé de l'annulation du vol, la juridiction de renvoi considère que, dans une situation où il ne peut être reproché ni au passager ni au transporteur aérien d'avoir utilisé l'adresse de courrier électronique générée automatiquement, il convient de considérer, dans le doute, que le transporteur aérien n'a pas satisfait à son obligation d'informer le passager de l'avancement de l'horaire du vol.

À la connaissance de la juridiction de renvoi, cette question n'a pas encore été éclaircie dans la jurisprudence de la Cour de justice, ce qui oblige la juridiction de renvoi à introduire une demande préjudicielle.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg) [omissis]

Korneuburg, le 26 mai 2020

[omissis]

DOCUMENT DE TRAVAIL