

# Version anonymisée

Traduction

C-188/20 – 1

Affaire C-188/20

## Demande de décision préjudicielle

### Date de dépôt :

30 avril 2020

### Juridiction de renvoi :

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

### Date de la décision de renvoi :

6 avril 2020

### Parties requérantes et appelantes :

JG

LH

MI

NJ

### Partie défenderesse et intimée :

Azurair GmbH, en liquidation

### Partie intervenante :

alltours flugreisen GmbH

---

[OMISSIS]

I.

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

FR

(tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne)

### Ordonnance

Dans le litige opposant

1. l'enfant JG, légalement représenté par LH et MI,
2. LH,
3. MI,
4. l'enfant NJ, légalement représenté par LH et MI,

parties requérantes et appelantes,

[OMISSIS]

à

Azurair GmbH, en liquidation, [OMISSIS], Düsseldorf, Allemagne,  
partie défenderesse et intimée,

[OMISSIS] **[Or. 2]**

Partie intervenante :

alltours flugreisen GmbH [OMISSIS], Düsseldorf, Allemagne,

[OMISSIS]

la 22<sup>ème</sup> chambre civile du Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de  
Düsseldorf) a,

à la suite de l'audience du 28 février 2020,

[OMISSIS]

**décidé ce qui suit :**

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes relatives à l'interprétation du droit de l'Union en application de l'article 267 TFUE :

1. Un passager dispose-t-il d'une « réservation confirmée » au sens de l'article 3, paragraphe 2, 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 (JO 2004, L 46, p. 1), lorsqu'il a reçu d'un organisateur de voyages, auquel il est lié contractuellement, une « autre preuve » au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, qui contient une promesse de le transporter sur un vol précis, individualisé par l'indication des lieux et des heures de départ et d'arrivée, ainsi que du numéro de vol, sans que l'organisateur de voyages ait fait de réservation pour ce vol auprès du transporteur aérien concerné et qu'il ait reçu de confirmation de ce dernier ?

2. Pour qu'un transporteur aérien soit considéré comme un « transporteur aérien effectif » au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004 par rapport à un passager, est-il suffisant que ce passager soit lié contractuellement à un organisateur de voyages, qui a promis de le transporter sur un vol précis, individualisé par l'indication des lieux et des heures de départ et d'arrivée, ainsi que du numéro de vol, lorsque l'organisateur de voyages n'a pas fait de réservation pour le passager et n'a donc pas établi de relation contractuelle avec le transporteur aérien concernant ce vol ?

3. L'« heure d'arrivée prévue » d'un vol, au sens de l'article 2, sous h), [Or. 3] de l'article 5, paragraphe 1, sous c), de l'article 7, paragraphe 1, deuxième phrase, et de l'article 7, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 peut-elle résulter, aux fins de l'indemnisation pour cause d'annulation ou de retard important, d'une « autre preuve » qui a été transmise par un organisateur de voyages à un passager ou faut-il se fonder à cet égard sur le billet au sens de l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004 ?

4. Y a-t-il annulation d'un vol au sens des articles 2, sous l), et 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 lorsque le transporteur aérien effectif avance le vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait d'au moins deux heures et dix minutes le même jour ?

5. Le transporteur aérien effectif peut-il réduire l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004, conformément à l'article 7, paragraphe 2, de ce règlement, lorsque l'heure à laquelle le vol a été avancé se situe dans les limites visées dans cette disposition ?

6. L'information donnée avant le début du voyage sur l'avancement d'un vol est-elle une offre de réacheminement au sens des articles 5, paragraphe 1, sous a), et 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 ?

7. L'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004, impose-t-il au transporteur aérien effectif d'informer le passager de la dénomination exacte de l'entreprise et de l'adresse auprès desquelles il peut réclamer l'indemnité calculée

en fonction de la distance, ainsi que du montant de celle-ci, et, le cas échéant, de préciser quels sont les documents qu'il doit joindre à sa demande ?

**Motifs :**

I.

Les requérants réclament à la défenderesse le paiement d'indemnisations en vertu de l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, en raison d'un retard important à l'arrivée ou d'une annulation de vols. [Or. 4]

La deuxième partie requérante a réservé, auprès d'une agence de voyages, pour elle-même et les autres requérants, un voyage à forfait à destination de Side (Turquie), pour lequel la partie intervenante au soutien de la défenderesse (ci-après l'« intervenante ») était proposée en tant que voyageur. Ce voyage comprenait un transport aérien aller-retour à destination d'Antalya (Turquie). La deuxième partie requérante s'est vu remettre un document dénommé « inscription au voyage » [OMISSIS] qui citait des vols de la défenderesse. Pour le vol aller, le document mentionnait le vol ARZ 8711 du 15 juillet 2018 reliant Düsseldorf à Antalya, dont les heures de départ et d'arrivée indiquées étaient respectivement 6 h 00 et 10 h 30 (tous les horaires se réfèrent à l'heure locale). Pour le vol retour, le document mentionnait le vol ARZ 8712 du 5 août 2018 reliant Antalya à Düsseldorf, dont les heures de départ et d'arrivée étaient respectivement 12 h 00 et 14 h 45. En dessous de ces données figurait la mention suivante : « HORAIRES PROVISOIRES - POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, VEUILLEZ EXERCER LES VOL DANS VOS BILLETS » [Ndt : sic]

Si c'est bien sur des vols de la défenderesse portant les numéros ARZ 8711 et 8712 que les requérants ont été transportés, à l'aller et au retour, sur la distance de 2 482 km séparant Düsseldorf à Antalya, ce n'est cependant qu'à 1 h 19 du matin, le 16 juillet 2018, qu'ils ont atteint leur destination finale avec le vol aller. Le vol retour a décollé le 5 août 2018 à 5 h 10. Les requérants ne se sont pas vu remettre de notice écrite conformément à l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004, ni pour le vol aller ni pour le vol retour.

Les requérants réclament par conséquent à la défenderesse une indemnisation au titre du règlement n° 261/2004 d'un montant de 400 euros par personne à la fois pour le vol aller et pour le vol retour. S'appuyant sur les données figurant dans l'« inscription au voyage », ils estiment que le vol aller a subi un retard à l'arrivée de plus de trois heures. Ils soutiennent par ailleurs que le vol retour a été annulé, étant donné que l'avancement d'un vol équivaut à une annulation au sens de l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004. Les requérants précisent avoir disposé de réservations confirmées pour des vols décollant et atterrissant respectivement à 6 h 00 et 10 h 30 (pour le vol aller) et 12 h 00 et 14 h 45 (pour le vol retour). Les requérants demandent par ailleurs à être exemptés de l'obligation de payer les frais de leur mandataire ad litem qui ont été exposés pour la demande

d'indemnisation au stade précontentieux, le mandat ayant été accordé à ce dernier avant que la défenderesse n'ait été mise en demeure par les requérants.

En première instance, devant l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne), la défenderesse a répondu en soutenant qu'elle n'avait pas programmé les vols en question aux horaires indiqués dans l'« inscription au voyage ». Elle explique que sa programmation correspondait aux indications figurant dans la « confirmation de voyage/facture » adressée le 22 janvier 2018 par Anex Tour GmbH à l'intervenante. Selon ce document, le vol aller devait décoller le 15 juillet 2018 à 20 h 05 et atterrir à 0 h 40 le lendemain ; le vol retour devait décoller le 5 août 2018 à 8 h 00 et atterrir à 10 h 50. La défenderesse en déduit que le vol ARZ 8711 du 15 [juillet] 2018 n'a pas subi un [Or. 5] retard à l'arrivée de trois heures ou plus. S'agissant du vol ARZ 8712, la défenderesse estime que l'avancement d'un vol ne constitue pas une annulation au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004. Elle invoque par ailleurs le droit de réduction en vertu de l'article 7, paragraphe 2, sous b), de ce règlement, car les requérants ne sont arrivés à Düsseldorf, leur destination finale, que deux heures et cinquante minutes avant l'heure d'arrivée prévue.

L'Amtsgericht (tribunal de district) a rejeté ce recours en considérant que l'« inscription au voyage » de l'agence de voyages produite par les requérants ne constituait pas une confirmation de réservation au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004. Selon l'Amtsgericht (tribunal de district), il ressort ne serait-ce que de l'intitulé de ce document qu'il ne s'agit pas d'une confirmation de réservation émanant de la défenderesse ou d'un organisateur de voyage. Il ajoute que le document indique clairement que les horaires de vol n'étaient que provisoires. Selon l'Amtsgericht (tribunal de district), il en découle qu'en tout état de cause, les heures de vol indiquées dans ce document n'avaient pas encore été acceptées et enregistrées. L'Amtsgericht (tribunal de district) en conclut que ce document était dépourvu de force contraignante.

## II.

S'agissant du vol aller du 15 [juillet] 2018, cette analyse ne saurait résister à un examen juridique que si la défenderesse ne peut pas être considérée comme étant le transporteur aérien effectif du vol dont l'heure d'arrivée indiquée dans l'« inscription au voyage » était prévue à 10 h 30 et si les requérants ne disposaient pas de réservations confirmées pour ce vol.

Les requérants estiment que c'est pourtant le cas et ont, par conséquent, interjeté appel du jugement de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf). La défenderesse et l'intervenante soutiennent quant à elles le jugement attaqué.

S'agissant du vol retour, ce ne sont pas les données de vol figurant dans l'inscription au voyage qui sont déterminantes, puisqu'à tout le moins, il est désormais constant entre les parties au litige que l'heure de départ du vol ARZ 8712 a été avancée de 8 h 00 à 5 h 10. Les parties s'opposent en revanche sur la question de savoir si un avancement d'un vol constitue une annulation au sens de l'article 5, paragraphe 1, lu conjointement avec l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004.

### III.

S'agissant du vol aller et de l'indemnisation pour cause de retard important invoquée par rapport à ce vol, l'issue de l'appel des requérants dépend essentiellement de la question de savoir si une confirmation de réservation émanant d'un organisateur de voyages qui ne repose pas, à son tour, sur une réservation identique effectuée auprès du transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 (une « réservation couvrant celle du particulier »), peut être considérée comme une « réservation confirmée », au sens de l'article 3, paragraphe 2, sous [Or. 6] a), du règlement n° 261/2004, si, dans un tel cas, le transporteur aérien visé par la demande d'indemnisation peut être considéré comme le « transporteur aérien effectif » au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, et s'il est possible de déterminer l'« heure d'arrivée prévue » d'un vol en se fondant sur une telle confirmation de réservation émanant d'un organisateur de voyages.

Les passagers d'un vol peuvent réclamer une indemnisation au transporteur aérien effectif en raison d'un retard important d'un vol lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien effectif (arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 69, confirmé par l'arrêt du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, ainsi que par l'arrêt du 26 février 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, point 33).

#### 1.

En vertu de son article 3, paragraphe 2, sous a), l'applicabilité du règlement n° 261/2004 dépend, tout d'abord, de la question de savoir si les passagers disposaient d'une « réservation confirmée pour le vol concerné ». La notion de « réservation » est définie à l'article 2, sous g), de ce règlement. Selon cette disposition, une « preuve » autre qu'un « billet » au sens de l'article 2, sous f), du même règlement, constitue également une « réservation » lorsqu'il en ressort que la réservation a été enregistrée et acceptée par l'« organisateur de voyages ». Selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), une « réservation confirmée » peut également résulter d'une attestation à cet égard émanant du voyageur, c'est-à-dire de l'organisateur de voyages, qui établit, de manière contraignante, que le transport aérien prévu par un vol déterminé, généralement individualisé par l'indication du numéro de vol et de l'horaire aura lieu [OMISSIS]. La chambre de céans considère elle aussi qu'il



résulte de l'articulation de l'article 3, paragraphe 2, sous a), et de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, qu'une telle preuve doit suffire pour ouvrir le champ d'application de ce règlement. Il n'est pas nécessaire à cet effet que la preuve de réservation émise par l'organisateur de voyages repose par ailleurs sur une « réservation couvrant celle du particulier » identique et effectuée auprès du transporteur aérien concerné.

## 2.

La chambre de céans estime toutefois que, s'agissant des demandes d'indemnisation des requérants à l'encontre de la défenderesse pour le vol aller, il importe de déterminer si, par l'intermédiaire de la société Anex Tour GmbH, la défenderesse avait donné son accord à l'intervenante concernant le transport des requérants sur le vol ARZ 8711 du 15 juillet 2018 dont l'heure d'arrivée était prévue à 10 h 30. En effet, ce n'est que dans cette hypothèse que la défenderesse aurait également eu l'intention de réaliser le vol ainsi individualisé au nom de l'organisateur de voyages, à savoir l'intervenante, qui était liée contractuellement aux requérants [article 2, sous b), du règlement n° 261/2004] et que, dès lors, en tant que transporteur aérien effectif, elle [Or. 7] aurait qualité pour être atraite en justice. Or, l'existence d'une telle intention de la part du transporteur aérien implique nécessairement que l'organisateur de voyages l'ait préalablement informé de sa volonté de faire transporter le passager concerné sur un vol offert par le transporteur aérien à des parties intéressées. Une telle notification vaut réservation de la part de l'organisateur de voyages. La chambre de céans estime que c'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'organisateur de voyages doit toujours effectuer une réservation identique couvrant celle du particulier, et qu'à défaut, une « preuve » au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, émise par l'organisateur de voyages, n'est pas suffisante aux fins de l'indemnisation pour refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important.

## 3.

La chambre de céans considère que l'« heure d'arrivée initialement prévue », au sens de la jurisprudence précitée de la Cour, ne saurait être établie à partir d'un document fourni par un organisateur de voyages sans qu'il y ait eu concertation avec le transporteur aérien concerné.

L'« heure d'arrivée prévue » est également mentionnée à l'article 2, sous h), à l'article 5, paragraphe 1, sous c), à l'article 6, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1, deuxième phrase, et à l'article 7, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004. Dans l'arrêt [du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106], la Cour a jugé qu'un retard doit s'apprécier, aux fins de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004, par rapport à l'heure d'arrivée prévue à cette destination ; s'agissant de la notion de « destination finale », la Cour se réfère, au point 34 de cet arrêt, à la définition contenue à l'article 2, sous h), du règlement

n° 261/2004. Selon cette disposition, on entend par “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. Pour déterminer la destination finale, la Cour se fonde donc ici sur le billet au sens de l’article 2, sous f), du règlement n° 261/2004, c’est-à-dire le document papier ou quelque chose d’équivalent sous forme immatérielle, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé, soit le document physique ou électronique matérialisant le droit au transport du passager. La Cour n’a pas eu recours à la notion d’« autre preuve » au sens de l’article 2, sous g), du règlement n° 261/2004 (« réservation »).

Si l’on transpose cela à la détermination de l’heure d’arrivée prévue aux fins de l’indemnisation, on parvient à la conclusion que dans ce cas également, c’est le « billet » délivré au passager qui doit être déterminant, de sorte qu’une indication divergente figurant dans la « réservation » est dénuée de pertinence. Ainsi, en l’espèce, il serait d’emblée exclu de pouvoir utiliser l’« inscription au voyage » des requérants du 15 janvier 2018 [OMISSIS] pour déterminer l’heure d’arrivée prévue, et il serait donc dénué de pertinence de savoir si celle-ci peut, par ailleurs, constituer une « réservation confirmée » au sens de l’article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004. L’« inscription au voyage » ne remplit pas davantage les conditions d’un « billet » au sens de l’article 2, sous f), du règlement n° 361/2004, étant donné que l’on ne saurait considérer qu’en délivrant ce document, l’agent agréé par la défenderesse [Or. 8] a délivré un « document établissant le droit au transport » sur les vols qui y sont indiqués. L’« inscription au voyage » permet simplement de certifier l’existence d’une inscription à un voyage à forfait organisé par l’intervenante. Il n’existe pas, en l’espèce, de document pouvant être clairement identifié en tant que « billet ».

En tout état de cause, selon la chambre de céans, l’« heure d’arrivée prévue » ne saurait résulter d’une « autre preuve » délivrée par un organisateur de voyages n’étant pas contractuellement lié au transporteur aérien en ce qui concerne le vol concerné. En effet, la programmation d’un vol incombe au seul transporteur aérien. Il y a programmation d’un vol par un transporteur aérien lorsque celui-ci a inclus ce vol dans son horaire des vols, ce qui implique la fixation du lieu de décollage et du lieu de destination, de l’heure de départ et de l’heure d’arrivée et d’un numéro de vol, ainsi que la possibilité de réserver le vol. [OMISSIS] Tant qu’il n’y a pas de réservation, ou, plus exactement, de réservation d’une place sur un tel vol, le transporteur aérien peut modifier ou décider de ne pas effectuer ce vol programmé, sans que les passagers puissent en tirer un droit à indemnisation ; cela découle de l’article 2, paragraphe 1, du règlement. Il s’ensuit qu’une « autre preuve » au sens de l’article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, délivrée par un organisateur de voyages avant qu’une telle réservation ait été effectuée, n’est pas susceptible, du moins dans ce cas, de fonder une demande d’indemnisation. Cela plaide contre l’hypothèse selon laquelle une telle « autre preuve » serait toujours suffisante pour fonder un droit à indemnisation lorsque le transporteur aérien en question n’effectue pas le vol qui y est visé ou qu’il effectue ce vol, mais à des horaires différents.



## 4.

L'article 13 du règlement n° 261/2004 ne saurait d'ailleurs conduire à une conclusion différente, étant donné que la chambre de céans ne voit pas comment le transporteur aérien visé par une demande d'indemnisation au titre du règlement n° 261/2004, en raison du non-respect d'un horaire des vols dont il n'est même pas l'auteur, pourrait se retourner contre l'organisateur de voyages lorsqu'il n'existe pas, entre eux, de relation contractuelle. Selon la chambre de céans, le but de garantir un niveau élevé de protection des passagers (considérant 1 du règlement n° 261/2004) ne conduit pas à une conclusion différente à cet égard. Le passager concerné peut en effet se retourner contre le débiteur de l'obligation, à savoir l'organisateur de voyages avec lequel il est lié contractuellement, en faisant valoir le préjudice individuel qu'il a subi du fait de s'être fié à des informations erronées relatives à la programmation de vol. [Or. 9]

## IV.

S'agissant des demandes d'indemnisation au titre de l'article 5, paragraphe 1, lu conjointement avec l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 pour le vol retour, il importe de déterminer si l'avancement d'un vol d'au moins deux heures et cinquante minutes, soit de 8 h 00 à 5 h 10, constitue une annulation au sens de l'article 2, sous l), dudit règlement.

## 1.

Selon la définition juridique figurant à l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, on entend par « annulation » le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué. Le fait pour un vol initialement prévu de ne « pas avoir été effectué » doit être distingué d'un « retard » et se caractérise par le fait que la programmation du vol initial est abandonnée (voir arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 33 et suivants). La Cour n'a jusqu'ici pas tranché le point de savoir s'il faut retenir un abandon de la programmation du vol lorsque celui-ci a été avancé de deux heures et cinquante minutes.

Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne, ci-après le « BGH »), considère en tout état de cause que lorsqu'un transporteur aérien avance un vol prévu de manière significative, cela constitue une annulation de vol (avec proposition de réacheminement) susceptible de fonder un droit à indemnisation en vertu de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004. Selon le BGH [OMISSIS], l'annulation est caractérisée par le fait que le transporteur aérien abandonne définitivement sa programmation de vol initiale, même si les passagers sont transférés sur un autre vol. Le BGH précise que cela a été clarifié par la Cour dans une jurisprudence qui a été développée pour délimiter les éléments constitutifs de l'annulation de ceux du retard important (arrêt du 19 novembre

2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716 ; voir également arrêt du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, EU:C:2011:652). Selon cette jurisprudence, la programmation initialement prévue est également abandonnée lorsqu'un vol est avancé de plusieurs heures.

La chambre de céans s'interroge cependant sur le bien-fondé de l'interprétation du droit de l'Union retenue par le BGH à cet égard.

La chambre de céans considère également que la circonstance que l'avancement d'un vol ne soit nullement mentionné dans le règlement n° 261/2004 et que ce dernier ne prévoit aucune règle dans une telle situation, ne constitue pas un obstacle valable à une interprétation de l'article 2, sous l), conformément à la jurisprudence du BGH. La Cour a jugé qu'il est possible, en principe, de conclure à une annulation lorsque le vol initialement prévu et retardé est reporté sur un autre vol, c'est-à-dire lorsque la programmation du vol initial est abandonnée et que les passagers de ce dernier rejoignent ceux d'un vol également programmé, cela indépendamment du vol pour lequel les [Or. 10] passagers ainsi transférés avaient effectué leur réservation ; seule importe, à cet égard, la situation individuelle de chaque passager ainsi transporté, c'est-à-dire le fait que, s'agissant du passager concerné, la programmation initiale du vol a été abandonnée (arrêt du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, EU:C:2011:652, points 30 et suivant). Toutefois, la Cour a également précisé que le retard de l'heure effective de départ par rapport à l'heure de départ prévue ne constitue pas, à lui seul, une annulation ; selon la Cour, un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, ne peut être considéré comme annulé lorsqu'il donne lieu à un départ conformément à la programmation initialement prévue (arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 32 et 34). Par conséquent, la chambre de céans ne doute pas que l'avancement d'un vol ait pour effet de modifier la programmation initialement prévue au sens de la jurisprudence de la Cour.

La raison pour laquelle la chambre de céans a des doutes quant à l'interprétation correcte de l'article 2 sous l), du règlement n° 261/2004, vient du fait qu'à l'inverse d'une annulation tardive sans offre de réacheminement conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, ou d'un retard important, l'abandon, par le transporteur aérien effectif, de la programmation de vol que l'avancement d'un vol implique sans aucune doute, n'entraîne pas nécessairement des inconvénients pouvant être compensés ou réduits par des mesures standardisées d'indemnisation, d'assistance et de prise en charge. En effet, même si des passagers ne reçoivent pas d'offre de réacheminement dans une hypothèse relevant de cette dernière disposition, ils ne subissent pas, lorsqu'ils sont informés à temps de l'avancement du vol, de difficultés ou de désagréments (au sens des considérants 12 et 13 dudit règlement) comparables, puisqu'ils peuvent s'adapter en temps utile à la nouvelle programmation de vol et se rendre ainsi à l'aéroport à la nouvelle heure de départ. Ils ne nécessitent donc pas d'assistance et de prise en charge au cours d'un délai d'attente à l'aéroport. En

l'absence d'un tel délai, les passagers ne subissent pas non plus de difficultés ou de désagréments qui nécessiteraient une compensation matérielle.

Ce n'est donc que lorsque les passagers concernés ne sont pas informés au préalable de l'avancement du vol et qu'ils ne se présentent à l'enregistrement qu'à l'heure de départ initialement prévue qu'ils pourraient subir de telles difficultés ou désagréments. Or, tel n'est pas le cas en l'espèce, puisque les requérants ont pris le vol retour qui avait été avancé. Dans des cas comme celui de l'espèce, des difficultés et des désagréments peuvent donc tout au plus exister du fait que les passagers ont été contraints, en raison de l'avancement du vol retour, de modifier leur plan de voyage. Cela n'a toutefois pas occasionné de perte de temps pour les requérants, en ce sens qu'ils auraient subi un délai d'attente.

Dans l'hypothèse où l'on considérerait, dans des cas tels que celui en cause en l'espèce, que l'avancement d'un vol constitue à lui seul un préjudice pouvant être réparé par une indemnisation, la chambre de céans se demande à quel niveau celui-ci devrait se situer pour justifier une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004. Selon la chambre de céans **[Or. 11]**, les difficultés et les désagréments qui sont généralement liés à l'avancement d'un vol de plusieurs heures ne sont par ailleurs pas comparables à ceux qui résultent d'une annulation tardive ou d'un retard important d'un vol.

## 2.

La jurisprudence de la Cour n'a pas, non plus, clarifié la question de savoir si, dans l'hypothèse où l'avancement d'un vol devait être considéré comme étant susceptible de constituer une annulation au sens de l'article 2, sous 1), du règlement n° 261/2004, le transporteur aérien effectif peut bénéficier d'un droit de réduction au titre de l'article 7, paragraphe 2, de ce règlement, lorsque la différence entre l'heure d'arrivée effective et l'heure d'arrivée prévue se situe dans les limites visées à l'article 7, paragraphe 2, du règlement. La chambre de céans a des doutes quant à l'application de cette disposition dans l'hypothèse de l'avancement d'un vol, ne serait-ce que parce que, bien que ce dernier implique d'informer les passagers du réacheminement (si tant est qu'un avancement soit réellement associé à une annulation), cela ne constitue pas une offre conformément à l'article 8 du règlement n° 261/2004, comme l'exige pourtant l'article 7, paragraphe 2. En effet, les passagers disposent d'un droit de choisir en vertu de l'article 8 du règlement n° 261/2004 et doivent, conformément au considérant 20 de ce règlement, être pleinement informés de leurs droits. Cela signifie qu'il incombe au transporteur aérien qui annule un vol de proposer un choix aux passagers dans les conditions que l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement fixe respectivement sous a), b) et c) [arrêt du 29 juillet 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637 354/18, point 53 (cas d'un refus d'embarquement)]. La Cour ajoute (au point 54 de cet arrêt) qu'il en découle qu'une telle proposition doit fournir aux passagers les informations nécessaires pour leur permettre de faire un

choix efficace, et ce afin, soit d'annuler leur vol et de se faire rembourser leur billet, soit de poursuivre leur transport vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables, dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure. Il n'est pas satisfait à ces exigences relatives à une offre de réacheminement lorsqu'un transporteur aérien se contente d'informer le passager du fait que son vol a été avancé.

3.

Les conditions de transport comparables conformément à l'article 8, paragraphe 1, points b) et c), du règlement n° 261/2004 se réfèrent au vol initialement réservé et donc au contrat de transport aérien. Reste à savoir si un vol avancé de deux heures et 50 minutes est comparable en ce sens au vol initialement réservé et constitue un transport dans les meilleurs délais, de sorte qu'en informant le passager de l'avancement du vol, le transporteur aérien défendeur remplit les obligations que lui impose le règlement. **[Or. 12]**

V.

La décision que doit prendre la chambre de céans concernant le droit, invoqué par les requérants, d'être exemptés du paiement des frais de leur mandataire ad litem, dépend de ce que la notice devant être remise au passager en vertu de l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 doit contenir.

[OMISSIS] [selon le droit national, il n'y a pas de droit d'exemption pour défaut de paiement]

Selon la chambre de céans, en dehors du cas d'un retard de paiement, le remboursement des frais d'avocat exposés lors des démarches initiales visant à faire valoir le droit d'indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 [OMISSIS], n'est pas automatique en cas de non-respect, par le transporteur aérien effectif, de l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article 14, paragraphe 2, du même règlement. Cette obligation semble ne pas avoir été respectée en l'espèce.

Lorsque le transporteur aérien effectif ne s'acquitte pas de son obligation de présenter une notice écrite au passager, ce n'est pas cette omission qui est à l'origine du recours à l'assistance d'un avocat pour le recouvrement extrajudiciaire d'une indemnisation. En effet, en vertu de l'article 14, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 261/2004, l'obligation du transporteur aérien effectif se limite à présenter une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du règlement ; selon la chambre de céans, aucune autre conclusion ne s'impose sur la base du considérant 20. Cela signifie notamment qu'il n'incombe pas au transporteur aérien d'effectuer une qualification des éléments de fait concrets de l'espèce au regard de l'une des dispositions potentiellement applicables du règlement. Partant, les passagers ne doivent pas être informés de « leurs » droits, mais, de manière générale, des « règles ». La chambre de céans n'ignore

cependant pas que le BGH [OMISSIS] a jugé que les informations à fournir au passager conformément à l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 doivent lui permettre de faire valoir son droit, de manière efficace et sans l'assistance d'un avocat, à l'encontre du transporteur [Or. 13] aérien effectif, c'est-à-dire qu'elles doivent mentionner de manière suffisamment claire la dénomination exacte de l'entreprise et l'adresse auprès desquelles il peut réclamer l'indemnité calculée en fonction de la distance, ainsi que le montant de celle-ci, et, le cas échéant, préciser quels sont les documents qu'il doit joindre à sa demande. Le BGH considère que la raison d'être de l'obligation d'information est de permettre aux passagers de réclamer eux-mêmes l'indemnisation au transporteur aérien effectif, ce qui, selon le BGH, ressort du considérant 20.

La chambre de céans ne partage pas ce point de vue, car le considérant du règlement que cite le BGH à cet égard ne dit pas que les passagers doivent être dispensés de solliciter un avis juridique. La chambre de céans considère en outre que le législateur de l'Union a pris en considération les éléments exposés au considérant 20 et que ces derniers l'ont amené à rédiger l'article 14, paragraphe 2, du règlement tel quel, de sorte qu'il a précisément entendu imposer au transporteur aérien une obligation d'information du passager qui porte non pas sur les droits qui sont reconnus au passagers dans le cas concret, mais seulement sur ceux qui figurent dans cette disposition. À l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004, les versions linguistiques autres que la version en langue allemande, telles que les versions française ou anglaise, se contentent de mentionner l'obligation de fournir une notice écrite au passager reprenant les règles (« une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement » ou « a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation »), de sorte que l'on ne peut pas davantage en déduire que l'objet de l'obligation du transporteur aérien effectif irait au-delà d'une obligation d'information générale sur ces règles.

Par conséquent, la chambre de céans ne partage pas non plus la [OMISSIS] position du BGH selon laquelle, en cas de non-respect, par le transporteur aérien effectif, de l'obligation d'information prévue à l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004, le transporteur aérien effectif pourrait prétendre au remboursement des frais d'avocat exposés par le mandat de représentation extrajudiciaire lors des démarches initiales visant à faire valoir le droit d'indemnisation. Par ailleurs, les requérants ne peuvent pas se fonder sur d'autres motifs pour prétendre à une exemption du paiement des frais d'avocat exposés au stade précontentieux. Il est donc pertinent, pour statuer sur l'appel des requérants, de répondre à la question soulevée, car si la défenderesse a suffisamment respecté ses obligations au titre de l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 en fournissant des informations générales sur les droits en cas d'annulation ou de retard d'un vol, les requérants n'auraient alors pas droit au remboursement des frais d'avocat exposés au stade précontentieux. En revanche, ces frais seraient récupérables si la défenderesse avait été tenue d'informer [Or. 14] les requérants



sur les droits spécifiques dont ils pouvaient se prévaloir en raison des dérangements occasionnés.

La chambre de céans estime que la jurisprudence du BGH suscite des doutes quant à la bonne application du droit de l'Union, de sorte qu'elle est tenue, en vertu de l'article 267, troisième alinéa, TFUE de saisir la Cour d'une demande d'interprétation de l'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004.

VI.

[OMISSIS]

VII.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL