



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 226/21

Luxembourg, le 21 décembre 2021

Arrêts dans les affaires jointes C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, Azurair e.a., dans l'affaire C-263/20 Airhelp ainsi que dans l'affaire C-395/20 Corendon Airlines

Un vol doit être considéré comme « annulé » lorsque le transporteur aérien effectif avance celui-ci de plus d'une heure

En cas de réservation d'un vol précis, un droit à indemnisation peut éventuellement s'exercer à l'encontre du transporteur aérien effectif même si la réservation n'a pas été transmise à ce dernier

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche) et le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) sont saisis de plusieurs litiges opposant des passagers aériens ainsi que les entreprises Airhelp et flihtright à diverses compagnies aériennes, à savoir Azurair, Corendon Airlines, Eurowings, Austrian Airlines et Laudamotion, au sujet de l'indemnisation des passagers en raison notamment de l'avancement de leur vol.

Ces deux juridictions ont demandé à la Cour de justice de préciser à plusieurs égards les conditions dans lesquelles des passagers aériens peuvent se prévaloir des droits prévus par le règlement sur les droits des passagers aériens¹, dont notamment le droit à indemnisation (d'un montant, selon la distance, de 250, 400 ou 600 euros) en cas d'annulation ou de retard important.

Par ses arrêts de ce jour, la Cour de justice précise ces conditions comme suit :

- **Un vol doit être considéré comme « annulé » lorsque le transporteur aérien effectif avance celui-ci de plus d'une heure².**

En effet, dans un tel cas, l'avancement doit être considéré comme important en ce qu'il peut donner lieu à des désagréments sérieux pour les passagers, au même titre qu'un retard. Un tel avancement fait perdre aux passagers la possibilité de disposer librement de leur temps ainsi que d'organiser leur voyage ou leur séjour en fonction de leurs attentes. Ainsi, le passager peut notamment se voir contraint de s'adapter de manière significative à la nouvelle heure de départ de son vol afin de pouvoir prendre celui-ci ou même, quoiqu'ayant pris toutes les précautions requises, ne pas être en mesure d'embarquer dans l'avion.

De plus, **dans le cas d'un avancement important du vol donnant droit à une indemnisation** (ce qui suppose notamment une communication tardive de l'avancement), **le transporteur aérien effectif doit toujours payer le montant total** (donc, selon la distance, 250, 400 ou 600 euros). Il ne dispose pas de la possibilité de réduire de 50 % l'éventuelle indemnité à payer au motif qu'il a proposé au passager un réacheminement qui permet à ce dernier d'arriver sans retard à sa destination finale.

Par ailleurs, l'information sur l'avancement du vol communiquée au passager avant le début du voyage peut constituer une « offre de réacheminement ».

¹ 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).

² La Cour relève à cet égard qu'il ressort du règlement qu'en cas d'annulation d'un vol accompagnée d'une offre de réacheminement, tout avancement d'une heure ou moins par rapport au vol initialement prévu est susceptible d'exonérer le transporteur aérien effectif de son obligation d'indemniser le passager. L'avancement de plus d'une heure ou d'une heure ou moins constitue donc la référence pour déterminer si l'avancement est important ou négligeable.

- **Le passager ayant réservé un vol dispose d'une « réservation confirmée »** (ce qui est une condition indispensable pour pouvoir bénéficier des droits prévus par le règlement) non seulement lorsqu'il est en possession d'un billet, mais également **lorsque l'organisateur de voyages, auquel le passager est contractuellement lié, lui a transmis une autre preuve qui contient une promesse de le transporter sur un vol précis, individualisé par l'indication des lieux et des horaires de départ et d'arrivée, ainsi que du numéro de vol.**

Il n'importe pas, à cet égard, que l'organisateur ait ou non reçu une confirmation par le transporteur aérien concerné relative aux heures de départ et d'arrivée de ce vol. En effet, il ne peut pas être exigé du passager qu'il se procure des informations relatives aux relations entre l'organisateur et le transporteur aérien.

- **En outre, un transporteur aérien peut être qualifié de « transporteur aérien effectif »** (contre lequel les droits prévus par le règlement se dirigent principalement) **au regard d'un passager, lorsque ce dernier a conclu un contrat avec un organisateur de voyages pour un vol précis opéré par ce transporteur aérien sans que ledit transporteur aérien ait confirmé les heures du vol ou sans que l'organisateur de voyages ait effectué de réservation pour ce passager auprès du même transporteur aérien.**

Dans l'hypothèse où le transporteur aérien effectif serait tenu de verser une indemnité aux passagers en vertu du règlement en raison du comportement de l'organisateur de voyages, ce transporteur dispose de la possibilité de demander réparation pour les dommages subis à l'organisateur de voyages.

- **L'« heure d'arrivée prévue » d'un vol**, à prendre en compte dans le cadre de l'examen pour déterminer s'il y a un avancement ou un retard importants pouvant donner droit à une indemnisation, **peut résulter d'une preuve autre qu'un billet qui a été transmise au passager par l'organisateur de voyages.**
- **En cas de refus d'embarquement ou d'annulation, le transporteur aérien effectif doit informer le passager aérien de la dénomination exacte et de l'adresse de l'entreprise auprès de laquelle celui-ci peut réclamer une indemnisation ainsi que, le cas échéant, de préciser les documents qu'il doit joindre à sa demande d'indemnisation, sans toutefois être tenu d'informer le passager aérien du montant exact de l'indemnisation que ce dernier peut éventuellement obtenir.**
- Le respect de l'obligation d'informer en temps utile le passager de l'annulation de son vol doit être apprécié exclusivement au regard du règlement sur les droits des passagers aériens et non pas au regard de la directive sur le commerce électronique³.
- **Le passager aérien, qui a réservé un vol par l'entremise d'un intermédiaire, est considéré comme n'ayant pas été informé de l'annulation de ce vol lorsque, bien que le transporteur aérien effectif ait transmis l'information relative à cette annulation à cet intermédiaire (telle qu'une plate-forme électronique), par lequel le contrat de transport aérien a été conclu avec le passager concerné, au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ledit intermédiaire n'a pas informé le passager de ladite annulation dans le délai requis et que le passager n'a pas expressément autorisé le même intermédiaire à réceptionner l'information transmise par ledit transporteur aérien effectif.**
- **Enfin, un vol n'est pas considéré comme étant « annulé » lorsque le transporteur aérien effectif reporte l'heure de départ de celui-ci de moins de trois heures, sans apporter d'autre modification à ce vol.**

³ 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 (« directive sur le commerce électronique ») (JO 2000, L 178, p. 1).

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral des arrêts ([C-146/20](#), [C-188/20](#), [C-196/20](#) et [C-270/20](#), [C-263/20](#) et [C-395/20](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.