

Affaire C-20/24 [Cymdek] ⁱ

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

12 janvier 2024

Jurisdiction de renvoi :

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne)

Date de la décision de renvoi :

24 novembre 2023

Parties requérantes :

M1.R.

M2.R.

Partie défenderesse :

AAA sp. z o.o.

Référence IC 1222/22,

ORDONNANCE

Le 24 novembre 2023,

Le Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne), 1^{ère} division civile [OMISSIS]

[OMISSIS] ayant examiné, lors d'une audience en chambre du conseil le 24 novembre 2023 à Varsovie, l'affaire opposant **M1.R. et M2.R.**

à **AAA sp. z o.o., établie à W.,**

ayant pour objet un paiement,

ⁱ Le nom de la présente affaire est un nom fictif. Il ne correspond au nom réel d'aucune partie à la procédure.

décide :

I. d'adresser à la Cour de justice de l'Union européenne les questions préjudicielles suivantes :

1. Aux fins de l'article 2, sous g), 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, la carte d'embarquement d'un passager peut-elle constituer une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ?
2. Aux fins de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, les passagers détenteurs d'une carte d'embarquement pour un vol déterminé, dans une situation où aucune circonstance extraordinaire particulière n'est démontrée, doivent-ils être considérés comme disposant d'une réservation confirmée pour le vol concerné ?
3. Aux fins de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, incombe-t-il au passager de prouver qu'il a payé le vol ou, au contraire, le transporteur doit-il prouver, pour s'exonérer de sa responsabilité, que le passager a voyagé gratuitement ou à un tarif réduit ?
4. L'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, lorsqu'un passager a acheté un forfait auprès d'un organisateur de voyages et que ce dernier a payé le vol au transporteur, le vol revêt un caractère onéreux ?
5. L'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, lorsqu'un tiers achète un forfait pour le compte de passagers, dans le cadre duquel l'organisateur de voyages verse au transporteur offrant des vols charters une rémunération conforme aux conditions du marché, les passagers en cause ne sont pas des passagers voyageant « à un tarif réduit », quels que soient les arrangements conclus entre le tiers et les passagers ?

II. [OMISSIS] de surseoir à statuer jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne ait répondu aux questions préjudicielles.

Demande de décision préjudicielle

1. Désignation de la juridiction et des parties

1. Juridiction de renvoi : Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie), 1^{ère} division civile [OMISSIS]
2. Parties requérantes : M1.R. [OMISSIS], M2.R. [OMISSIS]
3. [OMISSIS]
4. Partie défenderesse : [AAA] sp. z o.o. [OMISSIS]
5. [OMISSIS]

2. Objet du litige et faits pertinents

1. [AAA] sp. z o.o., établie à W., est un transporteur aérien offrant des vols charters (ci-après le « transporteur »).
2. [BBB] sp. z o.o., établie à W., est un organisateur de voyages qui fournit des voyages à forfait et des services de voyage aux consommateurs (ci-après l'« organisateur de voyages »).
3. Le transporteur a présenté une offre puis a conclu un contrat avec l'organisateur de voyages, sur le fondement duquel il a fourni à l'organisateur de voyages des vols spécifiques à des dates spécifiques, pour lesquels l'organisateur de voyages a ensuite vendu des billets à des passagers. L'organisateur de voyages a payé les vols au transporteur.
4. Les requérants M1.R. et M2.R. ont pris part à un voyage à forfait qui consistait notamment dans le vol portant le numéro ENT 7346 au départ de Tenerife (Espagne) à destination de Varsovie (Pologne), le 20 mai 2021, opéré par le transporteur.
5. Le contrat relatif à l'organisation du voyage à forfait a été conclu entre [CCC] sp. z o.o. (au nom, entre autres, des requérants et d'autres participants) et l'organisateur de voyages.
6. Le transporteur a effectué le vol en cause avec un retard à l'arrivée de plus de 22 heures.
7. Les requérants ont présenté comme preuve de leur qualité pour agir en réparation au titre du retard du vol, entre autres, des copies des cartes

d'embarquement pour le vol susmentionné, sur lesquelles le transporteur était indiqué.

8. Le transporteur a refusé d'indemniser les requérants au titre du vol retardé, soulignant qu'ils avaient échoué à prouver qu'ils possédaient une réservation confirmée et « payée » pour le vol en question.
9. Dans un certain nombre de décisions, le Sąd Okręgowy w Warszawie (tribunal régional de Varsovie, Pologne) a souscrit aux arguments du transporteur et considéré qu'une carte d'embarquement constituait la preuve de la présentation à l'enregistrement, mais pas la preuve de la possession d'une réservation confirmée et « payée ».
10. Les passagers estiment en revanche qu'en présentant les cartes d'embarquement qui leur ont été délivrées, ils ont prouvé qu'ils disposaient d'une réservation confirmée, dans la mesure où, dans le cas contraire, les cartes d'embarquement ne leur auraient pas été délivrées. Ils font valoir dans le même temps qu'il ne leur incombe pas de démontrer que la réservation a été « payée », mais que c'est au transporteur de prouver qu'ils ont voyagé gratuitement.
11. Les requérants affirment en tout état de cause que si le transporteur a reçu un paiement de l'organisateur de voyages pour l'exécution du vol, et que l'organisateur de voyages a reçu de la part de [CCC] sp. z o.o., qui a financé le voyage à forfait des requérants, un paiement pour ledit voyage qui comprenait, entre autres, le vol opéré par le transporteur, alors les requérants n'ont pas voyagé gratuitement. Par ailleurs, il importe peu, au regard de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, que le vol ait été payé par les passagers ou par un tiers (pour autant qu'il ne s'agisse pas du transporteur).
12. Pour sa part, le transporteur fait valoir que, dans la mesure où les requérants ont participé à un voyage financé par [CCC] sp. z o.o. à des conditions préférentielles, ils ont voyagé « gratuitement ou à un tarif réduit » au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 et n'ont donc pas droit à une indemnisation.

3. Contenu des dispositions nationales susceptibles de s'appliquer en l'espèce

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (loi du 23 avril 1964 portant code civil, Dz. U. de 2023, position 1610, version codifiée) :

Article 6

« La charge de la preuve incombe à la partie qui souhaite s'en prévaloir. »

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (loi du 17 novembre 1964 portant code de procédure civile, Dz. U. de 2023, position 1550, version codifiée) :

Article 231

« Le tribunal peut considérer que des faits pertinents pour la solution du litige sont établis, lorsqu'une telle conclusion peut être déduite d'autres faits établis (présomption de fait). »

4. Les dispositions du droit de l'Union qui font l'objet des questions préjudicielles

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).

Considérants 1 et 5 du règlement n° 261/2004 :

« 1) L'action de [l'Union] 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. »

« 5) Dans la mesure où la distinction entre services aériens réguliers et non réguliers tend à s'estomper, cette protection devrait s'appliquer non seulement aux passagers des vols réguliers, mais aussi à ceux des vols non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait. »

Article 2, sous g) :

« Aux fins du présent règlement, on entend par : [...] "réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ».

Article 3, paragraphe 2, sous a) :

« Le présent règlement s'applique [...] à condition que les passagers [...] disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et se présentent, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5, à l'enregistrement [...] comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit (y compris par voie électronique) par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé, ou, en l'absence d'indication d'heure, [...] au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée ».

Article 3, paragraphe 3 :

« Le présent règlement ne s’applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s’applique aux passagers en possession d’un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d’un programme de fidélisation ou d’autres programmes commerciaux. »

4. La jurisprudence de la Cour de justice de l’Union européenne relative à l’objet des questions préjudicielles

- 1 Arrêt du 21 décembre 2021, Azurair e.a. (C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038)

« 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, doit être interprété en ce sens que le passager dispose d’une “réservation confirmée”, au sens de cette disposition, lorsque l’organisateur de voyages transmet à ce passager, auquel il est contractuellement lié, une “autre preuve”, au sens de l’article 2, sous g), de ce règlement, laquelle 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, et ce même dans l’hypothèse où cet organisateur de voyages n’aurait pas reçu de confirmation par le transporteur aérien concerné relative aux heures de départ et d’arrivée de ce vol. »

- 1 Arrêt du 26 mars 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235)

« Le 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, doit être interprété en ce sens qu’un passager d’un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation au titre des articles 6 et 7 de ce règlement contre le transporteur aérien effectif, même si ce passager et ce transporteur aérien n’ont pas conclu de contrat entre eux et que le vol en cause fait partie d’un voyage à forfait relevant de la directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait. »

2. Ordonnance du 11 octobre 2021, Vueling Airlines (C-686/20, EU:C:2021:859, points 27 et 28)

« Il convient de relever [...] que l'article 2 du règlement n° 261/2004 définit, à son point f), la notion de "billet" comme étant "un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé". Il ressort par ailleurs de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004 que la possession d'un billet par un passager aérien peut constituer la preuve qu'une réservation a été acceptée et enregistrée par un transporteur aérien. [...] Il en découle que la notion de "billet", qui est une notion autonome de droit de l'Union, est définie de manière large dans le règlement n° 261/2004 et inclut chaque élément matériel ou immatériel conférant au passager un droit au transport. Il y a lieu d'ajouter qu'une interprétation restrictive de cette notion aurait pour effet de diminuer sensiblement la protection accordée aux passagers en vertu du règlement n° 261/2004 et serait, partant, contraire à l'objectif de celui-ci, visé à son considérant 1, qui est de garantir un niveau élevé de protection des passagers (voir, par analogie, arrêt du 4 octobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, point 23). »

3. Ordonnance du 24 octobre 2019, easyJet Airline (C-756/18, EU:C:2019:902)

« Le 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, et notamment son article 3, paragraphe 2, sous a), doit être interprété en ce sens que des passagers d'un vol retardé de trois heures ou plus à son arrivée et possédant une réservation confirmée pour ce vol ne peuvent pas se voir refuser l'indemnisation en vertu de ce règlement au seul motif que, à l'occasion de leur demande d'indemnisation, ils n'ont pas prouvé leur présence à l'enregistrement pour ledit vol, notamment au moyen de la carte d'embarquement, à moins qu'il soit démontré que ces passagers n'ont pas été transportés sur le vol retardé en cause, ce qu'il appartient à la juridiction nationale de vérifier. »

5. Le lien de l'affaire avec le droit de l'Union

Les requérants demandent réparation au titre du vol retardé, conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004. L'appréciation de la demande des requérants dépend de l'interprétation du droit de l'Union.

6. Les doutes de la juridiction nationale et leur importance pour la résolution de l'affaire dont elle est saisie

1. La juridiction nationale éprouve des doutes :
 - a) quant à la question de savoir si, dans la situation de fait établie, la présentation d'une carte d'embarquement par un passager constitue une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ;
 - b) quant à la question de savoir si la qualité pour agir du passager est subordonnée à la preuve par ce dernier qu'il a voyagé contre rémunération et non à un tarif réduit ;
 - c) quant à la question de savoir si le vol en cause, qui a été payé par l'organisateur de voyages (il n'a pas été prouvé que les requérants aient effectué eux-mêmes le paiement, ou à quelle hauteur ils s'en sont acquittés), était gratuit ou encore si un tarif réduit qui n'était pas accessible au public au sens du règlement n° 261/2004 lui était applicable.
2. La juridiction de céans a pris connaissance de l'arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038). Bien que cet arrêt traite de questions similaires, il ne répond pas aux interrogations de la juridiction nationale quant à la question de savoir si le droit de l'Union permet, dans la situation décrite par cette juridiction, la production d'autres preuves indiquant que le passager dispose d'une réservation confirmée pour le vol en cause, lorsque la carte d'embarquement présentée ne contient pas tous les éléments mentionnés dans ledit arrêt, tels que l'heure d'arrivée du vol.
3. Il ressort du libellé de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 que ce règlement ne s'applique que si, d'une part, les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné, et, d'autre part, se présentent à l'enregistrement dans les délais prévus par cette disposition.
4. Il découle des circonstances de l'espèce que les passagers ont reçu des cartes d'embarquement, se sont présentés à temps à l'enregistrement et ont pris le vol en question, ce que le transporteur admet, mais qu'ils n'ont pas produit de document consistant en une réservation de vol confirmée.
5. Le transporteur estime qu'il est nécessaire d'interpréter les conditions énoncées dans le règlement n° 261/2004 de manière restrictive et souligne que, à la lumière de la jurisprudence de la Cour (arrêt

C-756/18), si la présence d'un passager à l'enregistrement peut être présumée en vertu du fait qu'il dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné, on ne saurait présumer qu'un passager dispose d'une réservation confirmée pour un vol en vertu du fait qu'il s'est présenté pour le vol (comme l'atteste la carte d'embarquement). Cette position, bien que rejetée par la jurisprudence de la juridiction de céans, est néanmoins partagée par certaines formations de cours d'appel.

6. La juridiction de céans tient néanmoins à souligner que la carte d'embarquement est délivrée au passager titulaire d'une réservation confirmée pour le vol concerné (et non pas à une personne au hasard) après l'enregistrement et que, dans le cas d'un enregistrement en ligne, le numéro du billet ou de la réservation doit être indiqué, de sorte que, selon la juridiction de céans, il apparaît que la carte d'embarquement constitue également une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages. Il n'y a en effet pas d'autre moyen rationnel (hormis certaines situations anormales et difficiles à imaginer, dont la réalité devrait en tout état de cause être démontrée par le transporteur et non par le passager) d'expliquer comment le passager concerné pourrait obtenir une carte d'embarquement s'il ne dispose pas d'une réservation. La probabilité qu'un passager titulaire d'une réservation ne se présente pas pour le vol est bien plus forte et la Cour a pourtant admis dans ce contexte que la présence d'un passager à l'enregistrement pouvait être présumée en vertu du fait qu'il dispose d'une réservation.
7. En outre, la partie défenderesse (de même que certaines formations de cours d'appel) déduit du fait que le passager n'a pas prouvé qu'il disposait d'une réservation confirmée pour le vol qu'il est impossible de vérifier si le vol a été payé par le passager et indique que le règlement n° 261/2004 ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public (article 3, paragraphe 3, dudit règlement).
8. Il semblerait néanmoins qu'il incombe le cas échéant à la partie défenderesse, qui déduit des effets juridiques favorables pour elle de l'affirmation selon laquelle le vol était gratuit, de prouver ce fait, tandis que les passagers sont tenus de démontrer qu'ils disposaient d'une « réservation confirmée » et non d'une réservation « payée » et confirmée, comme le suggère la partie défenderesse (cette position est partagée par certaines formations de cours d'appel).
9. Il convient également de noter que, dans le cas des circuits à forfait, c'est l'organisateur de voyages qui est lié par le contrat de transport passé avec le transporteur aérien et que c'est l'organisateur de voyages qui paie le vol. Les passagers, quant à eux, paient le voyage et non le

vol. Ainsi, si un voyage qui a été payé (soit directement par les passagers, soit par une autre entité en leur nom) comprend un vol (payé au transporteur par l'organisateur de voyages), les passagers en cause ne sont pas des passagers voyageant « gratuitement ».

10. La juridiction de céans éprouve également des doutes quant à l'interprétation de la notion de passagers voyageant « à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public », visée à l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 : s'agit-il d'une réduction offerte au passager par le transporteur (point de vue que la juridiction de céans est encline à adopter) ou cette disposition se réfère-t-elle également à une situation dans laquelle le transporteur perçoit une rémunération conforme aux conditions du marché de la part de l'organisateur de voyages, mais dans laquelle ce dernier ou une autre entité permet aux passagers de participer au voyage à forfait à des conditions préférentielles ? Cette dernière position semble contraire à l'objectif du règlement et difficilement applicable en pratique en raison de l'absence de critères permettant de déterminer ce qui constitue des conditions préférentielles de participation à un voyage à forfait.
11. La juridiction de céans considère que l'interprétation proposée par le transporteur et certaines formations de la cour d'appel est incompatible avec l'objectif et le libellé du règlement n° 261/2004, qui prévoit expressément, au considérant 5, que les passagers de vols non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait, qui ont des possibilités limitées de prouver le paiement du vol par un tiers, sont également protégés.
12. [OMISSIS]
13. La réponse de la Cour aux questions de la juridiction de céans et la clarification des doutes formulés permettront d'établir si le transporteur défendeur est tenu de verser des dommages et intérêts au titre du retard du vol litigieux et, par conséquent, détermineront la solution du litige.