

# Version anonymisée

Traduction

C-616/23 – 1

Affaire C-616/23

## Demande de décision préjudicielle

### Date de dépôt :

6 octobre 2023

### Juridiction de renvoi :

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

### Date de la décision de renvoi :

4 septembre 2023

### Parties demandereses et appelantes :

TA

ET

VB

CI

### Partie défenderesse et intimée :

British Airways plc

---

[OMISSIS] Landgericht Düsseldorf

### Ordonnance

Dans l'affaire

1. M. TA, [OMISSIS] Cottbus,
2. M<sup>me</sup> ET, [OMISSIS] Cottbus,
3. l'enfant (féminin) VB, [OMISSIS] Cottbus,

4. l'enfant (féminin) CI, [OMISSIS] Cottbus,

Parties demanderesse et appelantes,

[OMISSIS]

contre

British Airways PLC, [OMISSIS], Harmondsworth, [OMISSIS] Royaume-Uni,

Défenderesse et intimée,

[OMISSIS]

la 22<sup>e</sup> chambre civile du Landgericht Düsseldorf [tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne] a,

le 4 septembre 2023,

[OMISSIS] **décidé :**

de surseoir à statuer et,

de saisir, en vertu de l'article 267, premier alinéa, sous b), et troisième alinéa, du TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne des questions d'interprétation du droit de l'Union suivantes :

1.

L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens [règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'un passager a droit à une indemnisation pour retard important à la destination finale lorsque, lors d'un vol avec correspondance, il rate le vol de correspondance alors même que le vol de préacheminement a été effectué à l'heure et que le retard à la destination finale est dû au fait que le temps de correspondance effectif à l'aéroport entre l'ouverture des portes de l'avion et la fin de l'embarquement n'était, eu égard à la distance entre la porte d'arrivée et la porte d'embarquement ainsi qu'aux contrôles des passeports et de sécurité, pas suffisant pour attraper à temps le vol de correspondance ?

2.

En cas de réponse affirmative à la première question préjudicielle : dans des cas dans lesquels le point de savoir si le fait d'avoir raté le vol de correspondance est dû à une faute du passager (par exemple parce celui-ci traîne) est litigieux, la charge de la preuve pèse-t-elle sur le transporteur aérien effectif ou incombe-t-il au passager de s'exonérer de la faute qui lui

est reprochée ? Dans un tel contexte quelle importance revêt le respect du « Minimum Connection Time (MCT) » [temps minimum de correspondance, TMC] entre le vol de préacheminement et le vol de correspondance ?

3.

L'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement sur les droits des passagers aériens doit-il être interprété en ce sens qu'un passager dont il est raisonnablement prévisible que le vol aura un retard à l'arrivée à la destination finale de trois heures ou plus, à l'instar des passagers de vols annulés et au-delà du libellé de l'article 6, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens, a droit à un réacheminement vers sa destination finale dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais et qu'en cas de violation de ces obligations, le transporteur aérien effectif devra rembourser au passager les frais que celui-ci a engagés aux fins de ce réacheminement ?

#### **Motivation :**

##### **I.**

Les parties demanderesse disposaient chacune d'une réservation confirmée pour le vol devant être effectué par la défenderesse le 15 septembre 2019 de Dubaï à Düsseldorf via Londres (numéros de vol : BA 106 et BA 936). L'arrivée du vol de préacheminement BA 106 de Dubaï à Londres était prévue à 6 h 15 heure locale. Le vol de préacheminement a décollé à l'heure et est arrivé à Londres à 6 h 17, heure locale, soit avec un retard de deux minutes. Les portes de l'avion se sont ouvertes à 6 h 19, heure locale. Les places des parties demanderesse se trouvaient dans la rangée 28. 210 passagers se trouvaient à bord de l'avion. Ce vol devait être suivi du vol de correspondance BA 936 de Londres à Düsseldorf dont l'heure de départ était prévue à 7 h 25, heure locale. L'embarquement du vol de correspondance a commencé à 6 h 45, heure locale, et s'est terminé à 7 h 05, heure locale, soit 20 minutes avant l'heure de départ prévue. Le vol de correspondance a effectivement décollé à 7 h 26, heure locale, avec une minute de retard. Ainsi, le laps de temps entre l'ouverture des portes de l'avion à 6 h 19, heure locale, et la fin de l'embarquement à 7 h 05, heure locale était de 46 minutes. Tant le vol de préacheminement que le vol de correspondance étaient opérés au terminal 5. À l'aéroport de Londres-Heathrow, pour les vols dont le terminal d'arrivée et le terminal de départ sont identiques, le temps minimal de correspondance est de 60 minutes.

Les parties demanderesse ont raté le vol de correspondance pour des motifs qui sont litigieux entre les parties. Les parties demanderesse ont donc passé la nuit à Londres et n'ont atteint leur destination finale que le lendemain, sur un vol réservé par leurs soins auprès de la compagnie aérienne easyjet.

[OMISSIS : arguments des parties demandereses qui sont entièrement reproduits à nouveau ci-dessous]

Les première, troisième et quatrième parties demandereses (la deuxième partie demanderesse ayant retiré sa demande en première instance) demandent une indemnisation à hauteur de 600 euros chacune. Elles réclament en outre des frais d'hôtel à hauteur 265 euros, des frais de transfert entre l'aéroport et l'hôtel et retour à hauteur de 115,63 euros, des frais de repas à hauteur 9,50 euros ainsi que le coût de réservation d'un vol de remplacement à hauteur de 871,90 euros, soit au total une somme supplémentaire de 1 262,03 euros.

La défenderesse se défend contre les demandes des parties demandereses. [OMISSIS : arguments de la défenderesse qui sont entièrement reproduits à nouveau ci-dessous].

Par jugement rendu le 27 mars 2023 [OMISSIS], l'Amstgericht [tribunal de district] a rejeté en première instance les demandes.

Les première, troisième et quatrième parties demandereses ont interjeté appel de ce jugement de première instance [OMISSIS].

En appel, les parties demandereses demandent [OMISSIS] que la défenderesse soit condamnée à leur verser à chacune 600,00 €, outre intérêts [OMISSIS], et à verser au premier demandeur la somme supplémentaire de 1 262,03 €, outre intérêts [OMISSIS].

La défenderesse défend le jugement de première instance.

## II.

Le succès du recours dépend de manière décisive des questions posées dans le dispositif.

Plus précisément :

1.

Les parties demandereses pourraient tout d'abord avoir droit à une indemnisation à hauteur de 600 euros chacune en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, première phrase, sous c), du règlement sur les droits des passagers aériens [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].

a)

En vertu de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, en vertu d'une application par analogie des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7 paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens, ces derniers ont droit à une indemnisation lorsqu'ils atteignent leur destination finale prévue avec un retard de trois heures ou plus (voir arrêts du 19 novembre 2009, C-402/07 Sturgeon/Condor [OMISSIS] et du 23 octobre 2012, C-581/10 Nelson/Lufthansa [OMISSIS]). Lorsque, comme en l'espèce, cette destination n'est pas atteinte avec un vol direct, mais avec un vol avec correspondance [article 2, sous h), du règlement sur les droits des passagers aériens], l'obligation du transporteur aérien effectif de verser une indemnisation pour retard important ne présuppose pas qu'il y ait eu un retard au départ d'une ampleur telle que celle prévue à l'article 6 du règlement sur les droits des passagers ; au contraire, la seule chose qui importe est de savoir si le lieu de destination du dernier vol a été atteint avec un retard de trois heures ou plus par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale (voir arrêt du 26 février 2013, C-11/11, Air France/Folkerts [OMISSIS]).

Il était prévu que les parties demanderesse atteignent leur destination finale, Düsseldorf, par le vol de correspondance BA 936, le 15 juillet 2019 à 9 h 45, heure locale. Le vol de préacheminement BA 106 n'a eu que deux minutes de retard, mais les parties demanderesse ont toutefois raté leur vol de correspondance BA 936. [OMISSIS]. Or, s'agissant de l'indemnisation pour retard important, la Cour de justice de l'Union européenne se base uniquement sur un retard de trois heures ou plus à la destination finale, un tel retard existant sans problème en l'espèce. Toutefois, l'arrêt dans l'affaire Folkerts reposait sur la situation dans laquelle le vol de préacheminement [OMISSIS] a eu un retard de deux heures et demie et que, par conséquent, c'était incontestablement de ce fait que les passagers se trouvant sur ce vol avaient raté leur vol de correspondance (voir arrêt du 26 février 2013, C-11/11, Air France/Folkerts [OMISSIS]). Or, en l'espèce, le vol de préacheminement n'a eu qu'un retard négligeable de deux minutes qui n'a manifestement pas été (à lui seul) à l'origine de ce que le vol de correspondance a été raté.

Les parties demanderesse font valoir que le temps de correspondance n'aurait pas été suffisant pour attraper le vol de correspondance. Selon elles, elles n'auraient pas traîné, mais se seraient rendus rapidement à la porte d'embarquement. Le personnel de la défenderesse, en connaissance du court temps de correspondance, aurait encore tenté d'emmener par un chemin plus rapide les parties demanderesse directement à l'enregistrement du vol suivant. Cela n'aurait cependant pas été couronné de succès. En raison d'un contrôle de sécurité supplémentaire, elles ne seraient plus parvenues à attraper leur vol de correspondance. La défenderesse rétorque que les parties demanderesse auraient raté par leur propre faute leur vol de correspondance. Selon elle, le temps minimum de correspondance (TMC) de 60 minutes aurait été respecté. Elle affirme que deux autres passagers, qui, eux-aussi, auraient eu une réservation sur

le vol de correspondance vers Düsseldorf, mais qui auraient été assis dans l'avion en provenance de Dubaï dix rangées (rangée 38) derrière les parties demandereses (rangée 28), seraient parvenus à attraper le vol de correspondance. Selon elle, les parties demandereses ne se seraient manifestement pas suffisamment dépêchées.

b)

Ainsi, la question se pose de savoir si les passagers ont également droit à une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens lorsque le vol de préacheminement d'une liaison aérienne composée de plusieurs segments de vol a, certes, été effectué à l'heure, mais que les passagers ont néanmoins raté le vol de correspondance et font valoir que, dans le cas concret, le temps minimum de correspondance n'aurait pas été suffisant pour parvenir à attraper le vol de correspondance et que, de ce fait, ils subissent donc un retard important de plus de trois heures à l'arrivée à la destination finale.

Dans le cas d'un passager tributaire d'un fauteuil roulant pour se déplacer ayant raté sa correspondance parce que, contrairement à ce que prévoit l'article 11, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens, il n'a pas bénéficié d'un changement d'avion prioritaire, le Bundesgerichtshof [Cour fédérale de justice] allemand a reconnu à ce passager un droit à indemnisation pour retard important à la destination finale (voir arrêt du 20 juin 2023 dans l'affaire X ZR 84/22, NJW 2023, p. 2487). À cet égard, le Bundesgerichtshof a exposé qu'en vertu de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, le droit à indemnisation pour retard important présuppose uniquement un retard de trois heures à l'arrivée à la destination finale. Certes, le droit à indemnisation pour retard important présuppose que le transporteur aérien effectif ait causé le retard par un comportement contraire à ses obligations. Néanmoins, dans de tels cas, un droit à indemnisation serait envisageable non seulement lorsqu'un vol de correspondance a été raté en raison d'un retard du vol de préacheminement (comme dans l'affaire Folkerts), mais aussi dans d'autres cas dans lesquels la compagnie aérienne a causé d'une manière qui lui est imputable le retard (voir arrêt précité, points 20 et suivants).

En vertu de l'opinion sans doute dominante dans la jurisprudence de première instance et la doctrine allemandes, il suffirait qu'un passager subisse effectivement un retard à l'arrivée d'au moins trois heures. Ce ne serait pas au passager qu'il incomberait d'établir les raisons du retard. La question de savoir si le retard est imputable à la compagnie aérienne aurait à être examinée seulement dans le cadre d'une exonération au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens. Il incomberait au transporteur aérien effectif d'exposer et de prouver qu'il n'a aucune responsabilité dans le retard survenu et que celui-ci ne lui est donc pas imputable. Il existerait, également lorsqu'un vol de correspondance est raté en raison d'une (prétendue) propre faute du passager, une circonstance exceptionnelle au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens puisqu'il s'agit dans ce cas aussi d'un événement

se situant en dehors de l'exercice normal de l'activité de transport aérien et sur lequel le transporteur aérien n'a aucune influence. Par conséquent, si un retard à l'arrivée à la destination finale d'un voyage aérien composé d'un vol de préacheminement et d'un vol de correspondance survient parce que le passager ne parvient pas, en dépit d'un temps de correspondance suffisant, à attraper le vol de correspondance – par exemple parce qu'il traîne, se perd malgré des informations suffisantes ou ne respecte pas les heures d'embarquement malgré des indications suffisantes – il existe donc aussi une circonstance extraordinaire qui exonère le transporteur aérien (voir jugements de l'AG Hannover du 9 octobre 2020 dans l'affaire 409 C 503/20, BeckRS 2020, p. 44160, points 17 et suivants, et du 14 mars 2017 dans l'affaire 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, p. 951, points 7 et suivants ; jugement de l'AG Köln du 24 octobre 2016 dans l'affaire 142 C 482/15, BeckRS 2016, p. 1099 ; [OMISSIS]).

Selon les deux positions, il s'ensuit donc qu'un droit à indemnisation pour retard important est envisageable aussi lorsque, contrairement à ce qui était le cas dans l'affaire Folkerts, C-11/11, le vol de préacheminement a été effectué à l'heure, mais que, pour d'autres raisons imputables à la compagnie aérienne, le passager rate le vol de correspondance et n'atteint sa destination finale qu'avec trois heures de retard ou plus.

Pourrait aussi plaider dans le sens de la position défendue ici le fait que, en vertu de ce que la Cour de justice européenne a jugé dans l'affaire Eglītis e. a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, le transporteur aérien effectif doit tenir compte d'une réserve de temps suffisante lors de la planification des vols (voir arrêt du 12 mai 2011, C-294/10 Eglītis e. a./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [OMISSIS]). Cela pourrait aller en ce sens que le transporteur aérien effectif doit également s'assurer que le temps de réserve entre un vol de préacheminement et un vol de correspondance qui sont réservés ensemble comme un tout soit calculé de manière à ce que, compte tenu des temps habituels, eu égard aux conditions concrètes existant à l'aéroport de correspondance, pour sortir de l'avion, parcourir le chemin entre la porte d'arrivée et la porte de départ et passer les contrôles de sécurité et des passeports, les passagers puissent confortablement attraper le vol de correspondance.

3.

Il se pose en outre la question de savoir sur qui pèse, dans le cadre d'une demande d'indemnisation, la charge d'allégation et de preuve de ce que le vol de correspondance a été raté en raison d'une faute imputable au transporteur aérien et de l'importance que revêt à cet égard le « temps minimum de correspondance » (TMC) entre le vol de préacheminement et le vol de correspondance.

Le TMC est la durée minimale indiquée par les aéroports comme étant nécessaire pour parvenir à réussir la correspondance dans le cadre d'une liaison aérienne composée de deux vols. Or, ces durées sont fixées et définies par chaque gestionnaire d'aéroport lui-même. En règle générale, pour des raisons de

concurrence, les gestionnaires d'aéroport calculent ces durées de manière très serrée. En effet, les systèmes informatiques de réservation ne combinent et ne proposent que des vols pour lesquels le TMC est assuré. En outre, dans les systèmes de réservation informatisés, les liaisons aériennes sont triées en fonction de leur durée totale et, lors de la sélection d'une liaison aérienne, le passager se voit donc proposer en premier lieu les liaisons les plus rapides. Or, le temps de correspondance effectivement disponible est en règle générale nettement inférieur. Le TMC indique en effet la durée s'écoulant entre le On Block (arrivée en position de stationnement) et le Off Block (départ de la position de stationnement), alors que la durée réelle de la correspondance dépend du temps s'écoulant entre le moment de la sortie du vol de préacheminement (ouverture des portes) et la fin de l'embarquement. En règle générale, ce n'est pas du passager que dépend le moment auquel il quitte l'avion lors du débarquement ni de lui que dépend si le vol de préacheminement se termine sur une position de parking avec ensuite un transfert en bus vers l'aéroport ou à une passerelle d'embarquement. De même, ce n'est pas du passager aérien que dépend la fin de l'embarquement du vol de correspondance et la fermeture de la porte d'embarquement. En fin de compte, il faut que le temps effectivement disponible pour la correspondance soit calculé de manière à ce qu'il soit possible pour chaque passager, dans la mesure de ce qu'il est possible d'exiger de sa part, d'attraper son vol de correspondance. Cela signifie que le temps doit être calculé de manière à ce qu'également des familles avec des enfants en bas âge, des personnes à mobilité réduite ou même des passagers âgés puissent être en mesure avec leurs bagages à main de réussir à parcourir le chemin entre la sortie du vol de préacheminement et la porte d'embarquement du vol de correspondance. À cet égard, il y a également lieu de tenir compte du temps nécessaire pour s'orienter et pour passer les contrôles de passeport et de sécurité. Cela signifie qu'en réalité le temps effectivement disponible pour la correspondance ne correspond en règle générale pas au TMC supposé être suffisant pour effectuer la correspondance.

Pour les raisons susmentionnées, selon la chambre, le respect du TMC entre l'arrivée du vol de préacheminement et le départ du vol de correspondance n'autorise pas à en conclure de manière standardisée (preuve prima facie) que, dans le cadre d'un examen standardisé, le fait de rater le vol de correspondance est imputable à une faute propre du passager.

Selon la chambre, il suffit donc au passager d'exposer et de prouver qu'il a subi un retard de trois heures ou plus à l'arrivée à sa destination finale. En revanche, la compagnie aérienne doit exposer et prouver que le fait d'avoir manqué la correspondance est dû à une faute du passager, parce qu'il lui était possible, dans le cours normal des choses, compte tenu des trajets à pied, des temps de transfert et des contrôles de passeport et de sécurité à l'aéroport, de parvenir à attraper le vol de correspondance.

À la connaissance de la chambre, les juridictions de l'Union n'ont jusqu'ici pas précisé les conditions auxquelles un passager aérien a droit à une indemnisation lorsqu'il rate son vol de correspondance et arrive avec un retard important à sa

destination finale, alors même que le vol de préacheminement a atterri à l'heure ou avec un retard très faible et que le temps minimum de correspondance (TMC) entre les deux vols a été respecté. Il était donc nécessaire de saisir à titre préjudiciel la CJUE de cette question.

2.

Le premier demandeur présente en outre, en s'appuyant sur les articles 8, paragraphe 1, sous b), et 9, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens, une demande de remboursement de frais d'hôtel à hauteur de 265 euros, de frais de transfert entre l'aéroport et l'hôtel et retour à hauteur de 115,63 euros, de frais de repas à hauteur de 9,50 euros ainsi que du coût de réservation d'un vol de remplacement à hauteur de 871,90 euros, soit au total la somme de 1 262,03 euros.

a)

Dès lors que la compagnie aérienne viole les obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement sur les droits des passagers et que le passager a pourvu lui-même et à ses frais [à son assistance et à sa prise en charge], il peut avoir droit à l'encontre du transporteur aérien effectif, en vertu de la jurisprudence de la Cour de justice européenne, directement sur le fondement de ces dispositions, au remboursement des frais engagés à cet effet. Il n'est pas nécessaire au préalable que le passager se prévale de ces dispositions. Toutefois, à cet égard, le passager peut obtenir uniquement le remboursement des sommes qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avèreraient nécessaires, appropriées et raisonnables afin de suppléer la défaillance du transporteur aérien dans le réacheminement ou la prise en charge dudit passager, ce qui relève de l'appréciation des juridictions nationales (voir arrêts du 13 octobre 2011, C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez/Air France* [OMISSIS] ; du 31 janvier 2013, C-12/11, *McDonagh/Ryanair* [OMISSIS], et du 22 avril 2021, C-826/19, *WZ/Austrian Airlines* [OMISSIS], points 69 et suivant).

b)

En vertu de l'article 6, paragraphe 1, sous c), i) du règlement sur les droits des passagers aériens, pour les vols de plus de 3 500 kilomètres, en cas de retard raisonnablement prévisible d'au moins quatre heures, le passager a droit à un repas tel que visé à l'article 9, paragraphe 1, sous a) du même règlement. En vertu de l'article 6, paragraphe 1, sous c), ii), du règlement sur les droits des passagers aériens, le passager a également droit à un hébergement avec transfert visé à l'article 9, paragraphe 1, sous b) et c), du même règlement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée. En outre, si le retard réel au départ est d'au moins cinq heures, en vertu de l'article 6, paragraphe 1 lit. c) iii) du règlement sur les droits des passagers aériens, le passager peut choisir le remboursement du prix du vol visé à l'article 8, paragraphe 1, sous a), du même règlement. Étant donné qu'en l'espèce, un transport retardé n'était prévu que le jour suivant, le premier

demandeur devrait avoir droit à un remboursement des frais de restauration, de transfert et d'hôtel. En revanche, en cas de retard au départ, l'article 6 du règlement sur les droits des passagers aériens ne prévoit nullement un réacheminement dans les meilleurs délais au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), du même règlement.

Selon la chambre, cette situation juridique est contraire au principe d'égalité de traitement depuis que l'arrêt *Sturgeon* a été rendu. Dans ledit arrêt, la CJUE a accordé aux passagers concernés par un retard important à l'arrivée une indemnisation en appliquant par analogie l'article 5, paragraphe 1, point c), et l'article 7, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens. Pour le motiver, elle a exposé que la situation d'une annulation et celle d'un retard important à l'arrivée de trois heures ou plus étaient en tous points comparables et a mis en avant dans ce contexte le principe d'égalité de traitement (arrêt du 19 novembre 2009, dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07, [OMISSIS], point 60). Or, selon la chambre, pour respecter le principe d'égalité de traitement, il faut que les passagers de vols avec un retard important soient assimilés non seulement au regard du droit à indemnisation visée à l'article 7, paragraphe 1, du règlement sur les droits des passagers aériens, mais aussi à tous égards au regard des droits à assistance et prise en charge visés aux articles 8 et 9 du règlement sur les droits des passagers aériens. En effet, la situation des passagers dont le vol a été annulé et celle des passagers dont le vol a raisonnablement subi un retard prévisible à l'arrivée de trois heures ou plus sont en tous points comparables. En effet, les deux catégories de passagers subissent des désagréments comparables.

Plaide en ce sens que, dans l'arrêt rendu dans l'affaire *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19 relative à un retard important à la destination finale, dans le contexte des mesures raisonnables visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens, la Cour a déduit, notamment de l'article 8, paragraphe 1, du même règlement, « l'exigence d'un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais des passagers affectés par une annulation ou un retard important de vol » (voir arrêt du 11 juin 2020, C-74/19 *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, [OMISSIS], point 58). Cela plaide en ce sens que la CJUE entendait probablement aussi vouloir accorder à des passagers concernés par un retard important prévisible à l'arrivée un droit au réacheminement visé à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement sur les droits des passagers aériens.

c)

Après que les parties demanderesses ont raté leur vol de correspondance et que la défenderesse ne leur a pas proposé de vol de remplacement et que seul un vol le lendemain était envisageable comme vol pouvant être réservé le plus tôt possible, il était indubitablement raisonnablement prévisible que les parties demanderesses atteindraient leur destination finale avec un retard important de plus de trois heures. Dans de tels cas de retard important à l'arrivée prévisible, au-delà du libellé de l'article 6 sur les droits des passagers aériens, le transporteur aérien

effectif devrait être en outre tenu, en application par analogie de l'article 5, paragraphe 1, point a), et de l'article 8, paragraphe 1, point b), de proposer aux parties demanderesse un réacheminement satisfaisant dans les meilleurs délais et, en cas de non-respect de cette obligation, de leur rembourser les frais de réacheminement engagés.

À la connaissance de la chambre, cette question n'a elle non plus pas été jusqu'ici tranchée (définitivement) par les juridictions de l'Union de l'Union, de sorte qu'il était nécessaire d'en saisir à titre préjudiciel la CJUE.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL