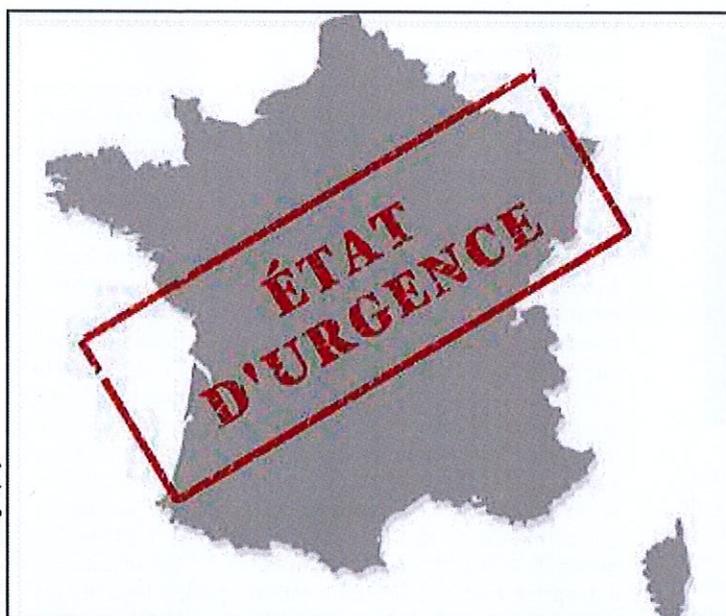


À la une

Les états d'urgence en droit français : quelles différences entre les régimes de 1955 et 2020 ?

note par Patrick LINGIBÉ sous L. n° 55-385, 3 avr. 1955,
L. n° 2020-290, 23 mars 2020 et L. n° 2020-546, 11 mai 2020

Prorogé par la loi n° 2020-546 du 11 mai 2020, l'état d'urgence sanitaire s'est inspiré du cadre juridique de l'état d'urgence créé par la loi n° 55-385 du 3 avril 1955 modifiée, tout en s'en écartant sur plusieurs points importants. Comparaison.



© GP Photography

Actualité

L'Assemblée nationale avalise le projet d'extension de l'expérimentation sur les cours criminelles

focus

Jurisprudence

L'article 311-14 du Code civil et le renvoi : la petite révolution copernicienne de la première chambre civile (avis)

avis de Céline MARILLY
et note d'Élisa VIGANOTTI
sous Cass. 1^{re} civ., 4 mars 2020

Chronique de jurisprudence de droit de la presse

par François FOURMENT et Philippe PIOT

Panorama de jurisprudence de la cour d'appel de Montpellier

sous la coordination scientifique de Christophe ALBIGES

Gazette Spécialisée

DROIT IMMOBILIER

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

- Michel PEISSE

Avocat honoraire au barreau de Paris

- Marine PARMENTIER

Avocate au barreau de Paris

AVEC LA PARTICIPATION DE

François-Xavier AJACCIO, Nicolas BOULLEZ, Guillaume BRICKER, Albert CASTON, Julie DAUGA, Fabien DELHAES, Juliette MEL, Alice MONIN, Alexis TRÉCA et Vivien ZALEWSKI-SICARD



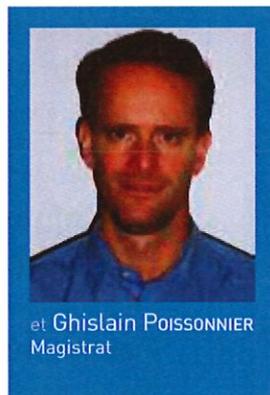
TRANSPORTS AÉRIENS

Vol par correspondance(s) annulé : la CJUE s'efforce de simplifier le chemin de croix procédural du passager sollicitant une indemnisation. ^{378x6}

L'essentiel

Vol par correspondance(s) : Selon la CJUE, la juridiction du lieu de départ du premier vol, lieu d'exécution de l'obligation au sens du règlement n° 2015/1212, est compétente pour statuer sur la demande d'indemnisation dirigée contre le transporteur ayant réalisé le dernier segment de transport.

CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, Flightright : Cet article peut être consulté sur <https://lext.so/5n2M8D>.



Compte tenu de la dimension intrinsèquement internationale du transport aérien, le contentieux de l'indemnisation des passagers en cas de retard ou d'annulation de vol nécessite fréquemment de recourir aux règles de droit international privé et à leur interprétation. Ce constat se renforce avec la montée en puissance des vols avec correspondance(s), opérés dans des États différents et par des compagnies aériennes distinctes, et des aléas plus importants qu'ils impliquent (entraînant ainsi en cascade davantage de retards et d'annulations) en comparaison d'un vol direct réalisé par un seul transporteur.

Tel est le cas dans une affaire dont a été saisie la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) portant sur une demande en paiement formée par des passagers sur le fondement 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 ⁽¹⁾. Ce texte ne comportant pas de règles de compétence juridictionnelle, l'affaire a nécessité d'interpréter le règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2012, concernant la compétence judiciaire,

la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽²⁾.

Deux passagers achètent un vol, avec une réservation unique, prévu le 25 août 2018, au départ de Hambourg (Allemagne) et à destination de Saint-Sébastien (Espagne). Ce vol avec correspondances comprend trois segments. Le premier, reliant Hambourg à Londres (Royaume-Uni), est opéré par British Airways, tandis que les deux autres segments, Londres-Madrid (Espagne) et Madrid-Saint-Sébastien, sont à la charge d'Iberia. Si les deux premiers segments se déroulent sans incident, le troisième, en revanche, fait l'objet d'une annulation, sans que les passagers en cause en soient informés à temps. Or, en vertu du règlement (CE) n° 261/2004, en cas d'annulation de vol, les passagers concernés ont droit notamment à une indemnisation forfaitaire et standardisée. La distance entre Hambourg et Saint-Sébastien étant d'environ 1,433 km, le montant de l'indemnisation est ici de 250 € par passager comme pour tout vol d'une distance de 1,500 km ou moins ⁽³⁾. À la suite de cette annulation, Flightright, une entreprise établie à Potsdam (Allemagne), à laquelle les deux passagers ont cédé leurs droits à indemnisation éventuelle, a introduit devant le tribunal de district de Hambourg un recours en indemnisation de 250 € par passager contre la compagnie aérienne espagnole Iberia. Sur ce point, l'application du règlement (CE) n° 261/2004 au litige ne fait aucun doute. Les trois segments de vol ont lieu dans l'espace aérien des États-membres de l'UE. En outre, les deux transporteurs concernés – British Airways et Iberia – sont des transporteurs communautaires ⁽⁴⁾. En vertu du règlement précité, la demande en paiement de Flightright semble parfaitement fondée, un des segments de vol étant annulé. En revanche, la question du juge territorialement compétent présente un plus grand degré de complexité.

Le tribunal de Hambourg éprouve des doutes quant à sa compétence pour connaître du litige. D'une part, le lieu de départ du segment de vol annulé – Madrid – et le lieu d'arrivée dudit segment – Saint-Sébastien –, se situent en dehors de son ressort, et, d'autre part, la compagnie Iberia

(1) JOUE 2004, L 46, p. 1.

(2) JOUE 2012, L 351, p. 1

(3) Art. 5, § 1, c) et 7, § 1, a) du règlement (CE) n° 261/2004.

(4) Les faits se produisant avant la sortie du Royaume-Uni de l'UE.

assignée devant lui n'intervient que pour la réalisation des deux derniers segments du vol avec correspondances. Dans ces conditions, le tribunal de district de Hambourg décide de surseoir à statuer et d'interroger, par décision du 31 juillet 2019, la CJUE.

En retenant le lieu de départ comme critère de compétence du juge pour statuer sur une demande concernant le dernier segment de vol opéré par une compagnie distincte de celle ayant effectué le premier segment de vol, la CJUE tranche dans le sens d'une simplification des critères de compétence territoriale du juge qui s'avère favorable aux passagers⁽⁵⁾. Sa décision prend la forme, non pas d'un arrêt, mais d'une ordonnance. En effet, pour la Cour, la réponse à la question posée à titre préjudiciel peut être clairement déduite de la jurisprudence et ne laisse place à aucun doute raisonnable⁽⁶⁾.

I. LE LIEU DE DÉPART DE L'AVION ET SON LIEU D'ARRIVÉE, CRITÈRES TRADITIONNELS DE LA COMPÉTENCE TERRITORIALE DU JUGE DANS L'ESPACE COMMUNAUTAIRE.

Comment le règlement (UE) n° 1215/2012, dit *Bruxelles I bis*, fixe-t-il la compétence territoriale des juridictions susceptibles de pouvoir trancher le litige civil en question ? Son article 4, § 1 prévoit que « sous réserve du présent règlement, les personnes domiciliées sur le territoire d'un État membre sont attirées, quelle que soit leur nationalité, devant les juridictions de cet État membre ». Il s'agit d'une règle de compétence générale, correspondant à la règle de principe du for du domicile du défendeur. Elle permet au passager victime d'une annulation ou d'un retard de vol de saisir le tribunal du domicile du transporteur⁽⁷⁾. En l'espèce, la compagnie Iberia étant domiciliée en Espagne, elle peut, en vertu de cette disposition, être assignée devant une juridiction espagnole.

Cependant, en vertu de l'article 7, § 1, a)⁽⁸⁾ du règlement *Bruxelles I bis*, en matière contractuelle, une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être attirée dans un autre État membre devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande. Il s'agit là d'une règle de compétence spéciale, qui s'appuie sur l'existence d'un lien de rattachement étroit entre le contrat et le tribunal appelé à en connaître et qui répond à un objectif de proximité. Sauf convention contraire, pour la fourniture de services, ce lieu d'exécution de l'obligation est le lieu d'un État membre où, en vertu du contrat, les services ont été ou auraient dû être fournis (art. 7, § 1, b)). Le contrat de transport aérien d'un passager constituant un contrat de fourniture de services, cette règle de compétence spéciale est bien susceptible de s'appliquer aux litiges portant sur l'exécution dudit contrat.

Il n'existe pas, en la matière, d'autres règles de compétence et notamment celle qui établirait la compétence du tribunal du domicile du passager⁽⁹⁾.

Cette première question en appelle une deuxième : comment la CJUE interprète-t-elle la notion de lieu d'exécution de l'obligation résultant d'un contrat de transport aérien ? Le juge européen a certes déjà fourni une réponse à cette question, mais uniquement sur le fondement du règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, dit *Bruxelles I*⁽¹⁰⁾. Il a jugé, en ce qui concerne l'article 5, § 1, de ce règlement, que, s'agissant de vols directs, tant le lieu de départ que le lieu d'arrivée de l'avion doivent, au même titre, être considérés comme un lieu de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien. En effet, les services dont la fourniture correspond à l'exécution des obligations découlant d'un contrat de transport aérien de personnes sont en général l'enregistrement et l'embarquement des passagers, l'accueil de ces derniers à bord de l'avion au lieu de décollage, le départ de l'appareil à l'heure prévue, le transport des passagers et de leurs bagages du lieu de départ au lieu d'arrivée, la prise en charge des passagers pendant le vol et, enfin, le débarquement de ceux-ci, dans des conditions de sécurité, au lieu d'atterrissage et à l'heure convenus. Or, comme l'a jugé la CJUE dans l'arrêt *Rehder*, les seuls lieux qui présentent un lien direct avec l'ensemble de ces services sont ceux de départ et d'arrivée de l'avion, entendus comme étant ceux convenus dans le contrat de transport⁽¹¹⁾.

Cette interprétation satisfait aux objectifs de proximité et de prévisibilité visés par le règlement *Bruxelles I*. Elle confère ainsi au passager qui introduit un recours en indemnisation, sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004, le choix de saisir la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve, soit le lieu de départ, soit le lieu d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat⁽¹²⁾. Une solution laissant une option utile au passager, l'un des deux lieux coïncidant probablement avec son domicile⁽¹³⁾.

L'interprétation fournie par la CJUE des dispositions du règlement *Bruxelles I* vaut également pour le règlement *Bruxelles I bis* lorsque les dispositions de ces deux instruments du droit de l'Union peuvent être qualifiées

(5) CJUE, 6^e ch., 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright GmbH c./Iberia LAE SA Operadora Unipersonal*.

(6) En vertu de l'article 99 de son règlement de procédure.

(7) La règle est applicable même si le transporteur a son siège social en dehors de l'UE, dès lors qu'il dispose d'un établissement dans un des États membres : Cass. 1^{er} civ., 19 oct. 2016, n° 15-25864.

(8) L'article 7 est contenu dans la section 2 du chapitre II du règlement (UE) n° 1215/2012, intitulée « Compétences spéciales ».

(9) Cass. 1^{er} civ., 22 févr. 2017, n° 15-27809, 16-11509 et 16-12408 : JCP E 2017, 1266, note Dupont P. et Poissonnier G. L'article R. 631-3 du Code de la consommation n'est pas applicable.

(10) Le règlement (UE) n° 1215/2012 abroge et remplace le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : JO 2001, L 12, p. 1.

(11) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, pts 40 et 41, *Rehder c/Air Baltic Corporation* ; RTD com. 2009, p. 253, obs. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast A. ; Rev. dr. transp. 2009, comm. 173, note Grard L. ; Europe 2009, comm. 385, note Idot L. ; CJUE, 7 nov. 2019, n° C-213/18, *Adriano Guaitoli et a. c/ EasyJet Airline Co. Ltd.*, pt 42 : Gaz. Pal. 7 janv. 2020, n° 367g9, p. 23, note Dupont P. et Poissonnier G.

(12) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder c/Air Baltic Corporation*, pts 43 et 47.

(13) V. en ce sens, Cachard O., *Le transport international aérien de passagers*, 2015, Académie de droit international de La Haye, p. 129, n° 143.

d'équivalentes⁽¹⁴⁾. Par conséquent, l'interprétation fournie par la Cour en ce qui concerne l'article 5, § 1, du règlement (CE) n° 44/2001 vaut également pour l'article 7, § 1, du règlement (UE) n° 1215/2012, ces dispositions pouvant être qualifiées d'équivalentes⁽¹⁵⁾.

Ainsi, pour les litiges relatifs à l'exécution d'un contrat de transport aérien, le domicile de la compagnie aérienne, le lieu de départ et le lieu d'arrivée de l'avion sont des critères établissant la compétence territoriale du juge dans l'espace communautaire. Cependant, une réserve tient à ce que cette règle de compétence spéciale fixée par le règlement, tout comme la règle de compétence générale, n'est applicable qu'aux seuls transporteurs aériens possédant leur domicile ou au moins un établissement sur le territoire d'un État membre⁽¹⁶⁾.

Cette solution est-elle valable pour les vols avec correspondance(s), visés mais non définis par le règlement (CE) n° 261/2004 ? Assurément oui, au regard de la volonté de la CJUE de considérer le vol avec correspondance(s), dès lors qu'il fait l'objet d'une réservation unique, comme une unité ou « un ensemble aux fins du droit à indemnisation des passagers »⁽¹⁷⁾. Ce raisonnement correspond à une conception centrée sur la destination finale figurant sur le billet réservé, destination qui constitue un élément essentiel du contrat de transport aérien, particulièrement pour le passager. À cet égard, la Cour a déjà précisé que la notion de lieu d'exécution de l'obligation résultant d'un contrat de transport aérien, telle qu'interprétée dans l'arrêt *Rehder*⁽¹⁸⁾ (et bien que faisant référence à un vol direct), vaut également, *mutatis mutandis*, pour un vol avec correspondance caractérisé par une réservation unique pour l'ensemble du trajet comportant deux segments⁽¹⁹⁾. Il s'ensuit que lorsqu'un vol est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comporte deux segments, l'auteur d'un recours en indemnisation, fondé sur le règlement (CE) n° 261/2004, a également le choix d'introduire son recours soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de départ du premier segment de vol, soit devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le lieu d'arrivée du second segment de vol. Pour autant, cette règle dégagée vaut-elle pour un vol avec correspondances comportant trois segments ?

II. LE LIEU DE DÉPART, CRITÈRE DE COMPÉTENCE DU JUGE, MÊME LORSQUE LE TRANSPORTEUR AÉRIEN ATTRAIT N'EST PAS CELUI QUI A ASSURÉ LE PREMIER SEGMENT DU VOL

La CJUE rappelle que, dans la mesure où un contrat de transport aérien est caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet, ce contrat établit l'obligation, pour un transporteur aérien, de transporter un passager d'un point A à un point D. Une telle opération de transport constitue un service dont l'un des lieux de fourniture principale se trouve au point A⁽²⁰⁾. Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que, dans le cas d'un vol avec correspondances caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et comprenant plusieurs segments, le lieu d'exécution de ce vol, au sens de l'article 7, § 1, b), du règlement (UE) n° 1215/2012, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, en tant que l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet d'un contrat de transport aérien⁽²¹⁾. Étant donné que ce lieu présente un lien suffisamment étroit avec les éléments matériels du litige et, partant, assure le rattachement étroit, voulu par la règle de compétence spéciale énoncée à l'article 7, § 1, du règlement *Bruxelles I bis*, entre le contrat de transport aérien et la juridiction compétente, il satisfait à l'objectif de proximité soutenant cette règle⁽²²⁾. Cette solution est également conforme au principe de prévisibilité, dans la mesure où elle permet tant au demandeur qu'au défendeur d'identifier la juridiction du lieu de départ du premier segment de vol, tel qu'il est inscrit dans ce contrat de transport, en tant que juridiction susceptible d'être saisie⁽²³⁾. On observera cependant que la Cour ne se prononce pas sur la question de savoir si les lieux d'escale de l'appareil entre les différents segments du vol avec correspondances (ici Londres et Madrid) pourraient ou non constituer l'un des lieux de fourniture principale du service de transport aérien et donc, le cas échéant, permettre la saisine des juridictions des lieux d'escale. L'arrêt *Redher* semblait indiquer que cela n'était pas possible⁽²⁴⁾, mais dans un contexte de vol direct. Le doute subsiste sur cette question pour les vols avec correspondances dont les escales sont programmées, comme l'a soigné un conseiller référendaire de la CJUE⁽²⁵⁾.

Il restait à trancher la question de la possibilité d'attirer le transporteur aérien chargé du dernier segment de vol devant la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le point de départ du premier segment. Il est vrai qu'en l'espèce une difficulté se présentait puisqu'*Iberia* n'est pas le cocontractant des passagers. Cependant, la règle

(14) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 24 – CJUE, 15 nov. 2018, n° C-308/17, *Hellenische Republik*, pt 31 – CJUE, 8 mai 2019, n° C-25/18, *Kerr*, pt 19.

(15) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 25 – CJUE, 15 juin 2017, n° C-249/16, *Kareda*, pt 27 – CJUE, 8 mai 2019, n° C-25/18, *Kerr*, pt 20.

(16) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pts 69 et 71. Ainsi, conformément à l'article 6, § 1 du règlement *Bruxelles I bis*, la compétence est, dans chaque État membre, réglée par la loi de cet État.

(17) CJUE, 31 mai 2018, n° C-537/17, *Wegener*, pt 18.

(18) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder c/Air Baltic Corporation* : le juge compétent pour trancher les litiges relatifs aux droits des passagers ne peut être déterminé en fonction des règles de conflit établies dans la Convention de Montréal, mais en fonction du droit de l'Union et plus précisément du règlement *Bruxelles I* ; V. Corraia V., JCl. Transport, fasc. 930, Transport aérien – Protection des droits des passagers, n° 131, p. 61. 1^{er} janv. 2014.

(19) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pts 69 et 71.

(20) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 29 – CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pt 71.

(21) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 30.

(22) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 31 – CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder c/Air Baltic Corporation*, pt 44 – CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pt 74.

(23) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 32 – CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder c/Air Baltic Corporation*, pt 45 – CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright e.a.*, pts 75 et 77.

(24) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder c/Air Baltic Corporation*, pt 40.

(25) Cheynel B., « Droits des passagers du transport aérien », *Contrats. conc. consom.* 2019, étude 7.

de compétence spéciale en matière contractuelle, prévue à l'article 7, § 1, b), du règlement *Bruxelles I bis*, exige non pas la conclusion d'un contrat entre deux personnes, mais l'existence d'une obligation juridique librement consentie par une personne à l'égard d'une autre et sur laquelle se fonde le recours du demandeur⁽²⁶⁾. À cet égard, l'article 3, § 5, du règlement (CE) n° 261/2004 précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif⁽²⁷⁾, qui n'a pas conclu de contrat avec le passager, remplit des obligations découlant de ce règlement, ce transporteur est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné⁽²⁸⁾. Ainsi, ledit transporteur doit être considéré comme remplissant des obligations librement consenties à l'égard du cocontractant de ce passager. Ces obligations trouvent leur source dans le contrat de transport aérien⁽²⁹⁾. Par conséquent, la règle de compétence spéciale du règlement *Bruxelles I bis* doit être interprétée en ce sens que le lieu d'exécution, s'agissant d'un vol caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens distincts et que le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004, a pour origine l'annulation du dernier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce dernier segment⁽³⁰⁾. Le tribunal de Hambourg est bel et bien compétent pour trancher ce litige, solution commode pour l'entreprise Flightright (mais également pour les passagers allemands), qui n'aura pas à s'adresser à une juridiction espagnole (Madrid, siège social de la compagnie Iberia ou Saint-Sébastien, lieu de destination finale).

La solution ainsi dégagée doit être rapprochée de celle issue de l'arrêt *České aerolinie* du 11 juillet 2019⁽³¹⁾. Dans cette dernière affaire, le juge européen a estimé, dans le

cadre d'un vol avec une seule correspondance ayant donné lieu à une réservation unique, que le transporteur aérien qui a opéré le premier segment de ce vol, dont le point de départ était situé dans le ressort de la juridiction saisie, pouvait être attiré en justice pour l'ensemble des segments dudit vol.

Les passagers victimes d'un retard ou d'une annulation de vol devraient être spontanément indemnisés du préjudice subi par la compagnie aérienne ayant opéré le vol. En pratique, c'est rarement le cas et les passagers, le plus souvent ignorants de leurs droits, et encore moins de la procédure, renoncent fréquemment à solliciter le paiement de leur dû et, en cas de silence de la compagnie aérienne, à réclamer en justice le montant forfaitaire prévu par le règlement (CE) n° 261/2004. S'ils n'y renoncent pas, ils doivent identifier le transporteur aérien susceptible de les indemniser mais également déterminer la juridiction compétente pour statuer sur la demande en indemnisation. En pratique, cet exercice s'avère déjà peu aisé pour les vols simples, notamment en cas de sous-traitance⁽³²⁾. Il peut sembler d'une redoutable complexité concernant les vols avec correspondance(s) opérés par plusieurs compagnies. Manifestement, par souci de protection du passager, de proximité et de prévisibilité, la CJUE propose une interprétation qui ne fait guère de différence entre les vols directs et les vols avec correspondance(s) : dans les deux cas, l'assignation peut être délivrée, au choix, contre l'un des transporteurs ayant effectué une partie du vol devant le tribunal du domicile du transporteur, du lieu de départ ou du lieu d'arrivée du vol.

Tout porte à croire que la CJUE est pleinement consciente des différents obstacles rencontrés par les passagers pour agir en justice. Par cette décision, le juge européen contribue à la simplification du contentieux juridictionnel du droit des passagers aériens et à l'allègement desdits obstacles.

(26) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 33 – CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *flightright e.a.*, pt 60.

(27) L'art. 2 b) du règlement n° 261/2004 définit le « transporteur aérien effectif » comme « un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ».

(28) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 34.

(29) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 35 – CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *flightright e.a.*, pt 63.

(30) CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, pt 36.

(31) CJUE, 11 juill. 2019, n° C-502/18, *České aerolinie* : D. 2019, p. 1922, note Dupont P. et Poissonnier G.

(32) CJUE, 4 juill. 2018, n° C-532/17, *M. W et a. c/ Thomson Airways Ltd* : Gaz. Pal. 2 oct. 2018, n° 331y8, p. 14, note Dupont P. et Poissonnier G.

