



Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

M. PRIIT PIKAMÄE

présentées le 23 septembre 2021¹

Affaire C-263/20

Airhelp Limited

contre

Laudamotion GmbH

[demande de décision préjudicielle formée par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche)]

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) n° 261/2004 – Règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol – Réservation d'un vol au moyen d'une plateforme électronique – Avancement de l'heure de départ du vol – Réception de l'information sur l'avancement du vol à une adresse électronique – Étendue de l'obligation d'information du transporteur aérien effectif – Directive 2000/31/CE – Services de la société de l'information – Article 11 – Passation d'une commande – Présomption de réception »

I. Introduction

1. La demande de décision préjudicielle formée par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche) porte sur l'interprétation de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 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° 295/91², ainsi que de l'article 11 de la 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 »)³.

2. Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Airhelp Limited à Laudamotion GmbH au sujet du refus de cette dernière d'indemniser des passagers aériens, aux droits desquels vient Airhelp, en raison de l'avancement de leur vol. La question juridique de savoir si l'avancement de l'heure de départ d'un vol peut donner droit à une indemnisation au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 du règlement n° 261/2004 a été traitée de

¹ Langue originale : le français.

² JO 2004, L 46, p. 1.

³ JO 2000, L 178, p. 1.

manière approfondie dans les conclusions que j'ai présentées dans les affaires jointes C-188/20, Azurair, et C-196/20, Eurowings, ainsi que dans les affaires C-146/20, Corendon Airlines, et C-270/20, Austrian Airlines (non encore publiées).

3. Conformément à la demande de la Cour, les présentes conclusions se limiteront à l'analyse de la deuxième question préjudicielle, par laquelle la juridiction de renvoi demande, en substance, si le respect de l'obligation d'informer à temps le passager de l'annulation doit être apprécié exclusivement au regard de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004, en excluant ainsi l'application du droit national relatif à la notification des communications électroniques, lequel a été adopté en vue de transposer la directive 2000/31.

II. Le cadre juridique

A. Le règlement n° 261/2004

4. L'article 2 du règlement n° 261/2004 prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

l) "annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué. »

5. L'article 5 de ce règlement dispose, à ses paragraphes 1 et 4 :

« 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :
 - i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
 - ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
 - iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

[...]

4. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait. »

6. L'article 7 dudit règlement est libellé comme suit :

« 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;

[...] »

7. L'article 13 du même règlement prévoit :

« Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. »

B. La directive 2000/31

8. L'article 11, paragraphe 1, de la directive 2000/31 est libellé comme suit :

« Les États membres veillent, sauf si les parties qui ne sont pas des consommateurs en ont convenu autrement, à ce que, dans les cas où un destinataire du service passe sa commande par des moyens technologiques, les principes suivants s'appliquent :

- le prestataire doit accuser réception de la commande du destinataire sans délai injustifié et par voie électronique,
- la commande et l'accusé de réception sont considérés comme étant reçus lorsque les parties auxquelles ils sont adressés peuvent y avoir accès. »

III. Les faits à l'origine du litige, la procédure au principal et les questions préjudicielles

9. Deux passagers aériens ont réservé un vol reliant Palma de Majorque (Espagne) à Vienne (Autriche), assuré par le transporteur aérien Laudamotion, au moyen d'une plateforme électronique de réservation. Lors de la réservation sur cette plateforme, ces passagers ont fourni leur adresse électronique privée et leur numéro de téléphone. Ladite plateforme a procédé à la

réservation du vol au nom desdits passagers auprès de Laudamotion, en générant au cours de cette réservation une adresse de courrier électronique spécifique pour ladite réservation. Cette adresse était la seule adresse connue par le transporteur aérien pour contacter les passagers.

10. Le vol, dont le départ était initialement prévu le 14 juin 2018 à 14 h 40 et l'arrivée à 17 h 05 le même jour, a été avancé par le transporteur aérien de plus de six heures, partant dès lors à 8 h 25.

11. Airhelp, à laquelle les deux passagers avaient cédé leurs droits éventuels à une indemnisation au titre du règlement n° 261/2004, a introduit un recours devant le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche). Elle a fait valoir que le transporteur aérien Laudamotion était redevable de la somme totale de 500 euros pour les deux passagers, au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, en raison notamment de l'avancement de plus de six heures du vol, dont les passagers avaient été informés seulement le 10 juin 2018, au moyen de l'adresse électronique privée fournie par ceux-ci.

12. Laudamotion a contesté le bien-fondé de la demande de Airhelp au motif que l'avancement du vol avait été communiqué, en temps utile, les 23 et 29 mai 2018, à l'adresse électronique fournie par la plateforme de réservation.

13. Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) ayant rejeté le recours de Airhelp, cette dernière a interjeté appel devant le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg), la juridiction de renvoi. Celle-ci s'interroge notamment sur le point de savoir si l'avancement d'un vol constitue une annulation au sens du règlement n° 261/2004 et sur l'étendue de l'obligation d'information du transporteur aérien effectif.

14. À cet égard, la juridiction de renvoi relève qu'elle partage l'avis du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne)⁴, selon lequel un avancement plus que minime d'un vol planifié peut donner droit à une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement et selon lequel il y a abandon de l'horaire de vol prévu lorsque le vol est avancé de plusieurs heures.

15. S'agissant de la question de savoir si les passagers au principal ont été correctement informés de l'avancement de leur vol, la juridiction de renvoi fait valoir que, en vertu de la législation autrichienne transposant la directive 2000/31, une présomption de notification naît non seulement dans les cas de figure visés à l'article 11, paragraphe 1, de cette directive, mais également lors d'un simple échange de courriers électroniques. Cela signifierait, dans le cas d'espèce, qu'un passager est réputé avoir été informé de l'avancement de son vol lorsque la communication du transporteur aérien effectif peut être consultée par ce passager. La juridiction de renvoi se demande, par conséquent, s'il convient d'appliquer la législation nationale, la directive 2000/31 ou le règlement n° 261/2004 afin de déterminer si les passagers ont été correctement informés de l'avancement de leur vol.

16. C'est dans ces conditions que le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7 du [règlement n° 261/2004] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'un passager a droit à une indemnisation lorsque l'heure du décollage a été avancée de 14 h 40 à 8 h 25 le même jour ?

⁴ Selon les informations figurant dans la demande de décision préjudicielle, cet avis a été exprimé dans un communiqué de presse du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) portant la référence 89/2015, X ZR 59/14, et établi à la suite d'une décision constatant l'acquiescement à la demande.

- 2) L'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que le point de savoir si le passager a été informé de l'annulation doit être apprécié exclusivement au regard de cette disposition et en ce qu'il s'oppose à l'application du droit national relatif à la notification des communications adopté aux fins de la transposition de la [directive 2000/31] et qui contient une fiction de notification ?
- 3) L'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004 et l'article 11 de la [directive 2000/31] doivent-ils être interprétés en ce sens que, en cas de réservation du vol par le passager au moyen d'une plateforme de réservation, lorsque le passager a communiqué son numéro de téléphone et son adresse de courrier électronique, mais que la plateforme de réservation a transmis au transporteur aérien le numéro de téléphone et une adresse de courrier électronique automatiquement générée par la plateforme de réservation, la notification de l'information relative à l'avancement du départ du vol à l'adresse de courrier électronique générée automatiquement doit être considérée comme une communication ou une notification de l'information relative à l'avancement [du départ] même lorsque la plateforme de réservation n'a pas transmis au passager, ou lui a transmis avec retard, l'information du transporteur aérien ? »

IV. La procédure devant la Cour

17. La décision de renvoi, datée du 26 mai 2020, est parvenue au greffe de la Cour le 15 juin 2020.
18. Les parties au principal ainsi que la Commission européenne ont déposé des observations écrites dans le délai imparti par l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne.
19. Lors de la réunion générale du 27 avril 2021, la Cour a décidé de ne pas tenir d'audience de plaidoiries.

V. Analyse juridique

A. Sur la deuxième question préjudicielle

20. Par sa deuxième question préjudicielle, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le respect de l'obligation d'informer à temps le passager de l'annulation doit être apprécié exclusivement au regard de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004. Dans l'affirmative, ce règlement s'opposerait, en effet, à l'application du droit national relatif à la notification des communications électroniques, lequel a été adopté en vue de transposer la directive 2000/31.
21. Comme je l'expliquerai en détail ci-après, je suis d'avis que le respect de l'obligation d'informer à temps le passager de l'annulation doit être apprécié *exclusivement* au regard de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004. Cette interprétation découle à la fois du libellé et de l'objectif des dispositions pertinentes.
22. D'une part, le chapitre II, section 3, de cette directive contient des dispositions relatives aux contrats conclus par voie électronique. L'article 11, paragraphe 1, de ladite directive, intitulé « Passation d'une commande », dispose que les États membres veillent à ce que, dans les cas où le destinataire du service passe sa commande par des moyens électroniques, le prestataire doive

« accuser réception de la commande du destinataire sans délai injustifié et par voie électronique » (premier tiret) et à ce que « la commande et l'accusé de réception [soient] considérés comme étant reçus lorsque les parties auxquelles ils sont adressés peuvent y avoir accès » (second tiret).

23. Si les informations relatives à une annulation ne constituent ni une « commande » ni un « accusé de réception » au sens de l'article 11 de la directive 2000/31, il ressort de la décision de renvoi que la législation nationale en cause au principal va au-delà de cette directive en ce qu'elle prévoit que la règle relative à la notification s'applique non seulement aux « commandes » et aux « accusés de réception », mais à tous les autres documents électroniques juridiquement pertinents, y compris les documents relatifs à la réservation des vols. Selon les informations fournies par la juridiction de renvoi, tant l'article 11, paragraphe 1, second tiret, de la directive 2000/31 que les dispositions nationales transposant cette disposition prévoient une « fiction de notification », qui naît en substance lorsque la déclaration peut être consultée⁵.

24. D'autre part, il importe d'observer que les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 sont celles qui sont fournies en cas d'« annulation d'un vol » et grâce auxquelles les passagers concernés sont « informés de l'annulation ». Il est évident que ces informations relatives à une annulation ne constituent ni une « commande » ni un « accusé de réception » au sens de l'article 11 de la directive 2000/31. Dès lors, il convient de considérer, aux fins de l'analyse, que les actes juridiques en cause sont, en principe, des communications qui ont un objet différent.

25. J'ajoute qu'il ne peut pas être déduit du libellé de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 que la méthode par laquelle lesdites informations doivent parvenir au passager est limitée aux moyens électroniques. Au contraire, la seule exigence est que « les passagers concernés [...] soient informés de l'annulation du vol », ce qui autorise, en principe, d'autres moyens de communication. Certes, compte tenu de l'importance particulière que revêt ce type d'informations pour l'exercice effectif des droits conférés par le règlement n° 261/2004, il est nécessaire que le moyen de communication choisi soit adéquat et adapté aux exigences du transport aérien des passagers⁶.

26. Plus fondamentalement, je relève que, aux termes de l'article 5, paragraphe 4, du règlement n° 261/2004, il incombe au transporteur aérien effectif de « prouver » qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait. La circonstance que la charge de la preuve revient au transporteur aérien effectif⁷ contribue à garantir le niveau élevé de protection des passagers qui est visé au considérant 1 du règlement n° 261/2004.

27. Il est nécessaire de rappeler l'importance de cet objectif législatif dans le présent contexte, étant donné que, selon une jurisprudence constante, il y a lieu de tenir compte, aux fins de l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait

⁵ Voir page 10 de la décision de renvoi.

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, article 5, points 23 et 25, indique qu'il n'existe pas d'exigences formelles en ce qui concerne la méthode par laquelle les informations relatives à une annulation doivent parvenir au passager. Néanmoins, l'auteur recommande de choisir un moyen de communication qui assure que le passager aura été effectivement informé de l'annulation du vol. Si le passager objecte qu'il n'a pas reçu le message, c'est au transporteur aérien qu'il incombe de prouver que le passager a été informé de l'annulation et quand il l'a été.

⁷ Voir communication de la Commission sur les orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 au règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO 2016, C 214, p. 5), point 3.2.5., intitulé « Charge de la preuve en cas d'annulation ».

partie⁸. Dans l'arrêt *Krijgsman*, la Cour a souligné l'importance que revêt l'obligation d'apporter la preuve de la notification de l'information au passager, laquelle découle de l'article 5, paragraphe 4, du règlement n° 261/2004, pour la sauvegarde de ses droits⁹. En effet, le passager doit, par la réception de cette information, être mis en mesure de réagir à temps à l'annulation de son vol, en limitant ainsi les désagréments qui en résultent, et de faire valoir ses droits à l'égard du transporteur aérien.

28. À cet égard, il y a lieu d'observer que l'article 11, paragraphe 1, second tiret, de la directive 2000/31 a pour effet d'inverser la charge de la preuve dans la mesure où les commandes et les accusés de réception « sont considérés comme étant reçus » lorsque les parties auxquelles ils sont adressés peuvent y avoir accès. Une telle présomption de « bonne réception » de l'information due au passager me paraît incompatible avec la charge de la preuve qui est imposée aux transporteurs aériens conformément au règlement n° 261/2004, dans la mesure où, du fait de cette présomption, il incomberait, sans aucune autre réserve, au passager de démontrer qu'il n'a pas reçu l'information en temps utile.

29. Une telle preuve me semble extrêmement difficile à fournir dans la pratique, si bien que l'objectif, mentionné au point 28 des présentes conclusions, consistant à protéger les passagers aériens risque d'être remis en cause. En effet, au cas où des problèmes de communication liés à des erreurs humaines ou à des défaillances techniques surviendraient, imposer au passager l'obligation de démontrer qu'il n'est en possession d'aucune communication contenant les informations visées à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 reviendrait à exiger de lui qu'il prouve l'invérifiable ou, autrement dit, qu'il fasse l'impossible. Or il est évident que le principe selon lequel « à l'impossible nul n'est tenu » (« *impossibile nulla obligatio est* »), reconnu dans l'ordre juridique de l'Union¹⁰, s'opposerait à une telle approche.

30. L'article 5, paragraphe 4, du règlement n° 261/2004 constitue une *lex specialis* par rapport aux dispositions de la directive 2000/31, dans la mesure où il impose des obligations particulières quant à la manière dont l'information doit être communiquée aux passagers. Eu égard à l'intérêt de ces derniers à être tenus au courant de tout imprévu éventuel affectant sensiblement l'horaire des vols et compte tenu des désagréments qui résultent généralement de l'annulation d'un vol, il me semble qu'une simple présomption de « bonne réception » ne satisfait guère aux exigences accrues en matière de transport aérien des passagers.

31. Eu égard aux considérations qui précèdent, j'estime que l'exigence de notification prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du paragraphe 4 de ce même article, s'oppose à l'application de dispositions du droit national, transposant la directive 2000/31, en vertu desquelles les messages électroniques sont considérés comme étant reçus, de sorte que, afin de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, c'est exclusivement au regard de ce règlement qu'il convient de vérifier si l'obligation d'informer le passager de l'annulation est remplie.

⁸ Voir arrêts du 16 novembre 2016, *Hemming e.a.* (C-316/15, EU:C:2016:879, point 27), et du 11 mai 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, point 24).

⁹ Arrêt du 11 mai 2017 (C-302/16, EU:C:2017:359, points 23 à 28).

¹⁰ Voir arrêts du 3 mars 2016, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, point 42) ; du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, point 96), et du 6 novembre 2018, *Scuola Elementare Maria Montessori/Commission, Commission/Scuola Elementare Maria Montessori et Commission/Ferracci* (C-622/16 P à C-624/16 P, EU:C:2018:873, point 79).

32. La même conclusion, quant au non-respect du niveau de protection des consommateurs qui est prévu par le règlement n° 261/2004, s'impose en ce qui concerne les dispositions du droit national non harmonisées, citées dans l'ordonnance de renvoi, qui, dans le cadre de la transposition de l'article 11 de la directive 2000/31, ont étendu le champ d'application de fond des commandes et des accusés de réception à d'autres communications électroniques, notamment aux communications électroniques relatives à l'annulation d'un vol.

33. À cet égard, il convient de rappeler que, comme la Cour l'a fait observer dans sa jurisprudence, pour la plupart des aspects du commerce électronique, la directive 2000/31 ne vise « pas à une harmonisation des règles matérielles, mais définit un "domaine coordonné" dans le cadre duquel le mécanisme de l'article 3 doit permettre, selon le [considérant 22] de cette directive, de soumettre les services de la société de l'information en principe au régime juridique de l'État membre dans lequel le prestataire est établi »¹¹. Cette interprétation est confirmée par les considérants 6, 7, 10 et 22 de ladite directive.

34. Dans la mesure où le législateur national a choisi – volontairement et sans que le droit de l'Union l'exige expressément – d'étendre le champ d'application des règles harmonisées sur le commerce électronique à d'autres éléments non prévus par la directive 2000/31, ces dispositions ne sauraient être considérées comme faisant partie de la législation harmonisée sur le commerce électronique. Dans ce cas de figure, c'est plutôt la question de la compatibilité des dispositions du droit national avec celles du règlement n° 261/2004 qui se pose.

35. Indépendamment du point de savoir si les dispositions nationales en cause ont été adoptées – à juste titre ou à tort – dans le cadre de la transposition de la directive 2000/31, il est légitime de conclure qu'elles font échec à l'objectif poursuivi par le règlement n° 261/2004. Par conséquent, il convient d'interpréter l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du paragraphe 4 de cet article, en ce sens qu'il s'oppose aux dispositions du droit national qui sont fondées sur l'article 11 de la directive 2000/31.

B. Réponse à la deuxième question préjudicielle

36. Pour les raisons exposées ci-dessus, je propose de répondre à la deuxième question préjudicielle que l'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que l'obligation d'informer le passager de l'annulation doit exclusivement être respectée au regard dudit règlement, ce qui s'oppose à l'application de dispositions nationales créant une présomption d'accès aux communications électroniques.

VI. Conclusion

37. À la lumière des considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre comme suit à la deuxième question préjudicielle posée par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche) :

L'article 5, paragraphe 1, sous c), i) à iii), 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

¹¹ Voir arrêt du 25 octobre 2011, eDate Advertising e.a. (C-509/09 et C-161/10, EU:C:2011:685, point 57).

l'obligation d'informer le passager de l'annulation doit exclusivement être respectée au regard dudit règlement, ce qui s'oppose à l'application de dispositions nationales créant une présomption d'accès aux communications électroniques.