

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

26 octobre 2023 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) no 261/2004 – Article 2, sous j) – Article 3 – Article 4, paragraphe 3 – Indemnisation des passagers aériens en cas de refus d'embarquement – Passager informé au préalable du refus d'embarquement – Absence d'obligation pour le passager de se présenter à l'embarquement – Article 5, paragraphe 1, sous c) – Exceptions au droit à indemnisation en cas d'annulation du vol – Inapplicabilité de ces exceptions en cas de refus d'embarquement anticipé »

Dans l'affaire C-238/22,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), par décision du 21 février 2022, parvenue à la Cour le 5 avril 2022, dans la procédure

FW

contre

LATAM Airlines Group SA,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. N. Piçarra, président de chambre, MM. M. Safjan et M. Gavalec (rapporteur), juges,

avocat général : M. A. Rantos,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour FW, par M^c H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- pour LATAM Airlines Group SA, par M^c S. Wassmer, Rechtsanwalt,
- pour le gouvernement allemand, par MM. J. Möller, P. Busche et M. Hellmann, en qualité d'agents,
- pour la Commission européenne, par MM. G. Braun, G. Wilms et M^{me} N. Yerrell, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, sous j), de l'article 3, paragraphe 2, de l'article 4, paragraphe 3, de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), 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° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant FW à LATAM Airlines Group SA (ci-après « Latam Airlines ») au sujet d'une demande d'indemnisation présentée par FW, sur le fondement du règlement n° 261/2004, après que Latam Airlines a bloqué sa réservation pour un vol devant être effectué entre Madrid (Espagne) et Francfort-sur-le-Main (Allemagne).

Le cadre juridique

- 3 Aux termes des considérants 1 à 4 et 9 du règlement n° 261/2004 :

« (1) L'action de la Communauté 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.

(2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

(3) Bien que le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil du 4 février 1991 établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers [(JO 1991, L 36, p. 5)] ait mis en place une protection de base pour les passagers, le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté reste trop élevé, ainsi que le nombre de passagers concernés par des annulations sans avertissement préalable et des retards importants.

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par ledit règlement, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

[...]

(9) Il convient de réduire le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté en exigeant des transporteurs aériens qu'ils fassent appel à des volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en contrepartie de certains avantages, au lieu de refuser des passagers à l'embarquement, et en assurant l'indemnisation complète des passagers finalement refusés à l'embarquement. »

- 4 L'article 2 du règlement n° 261/2004, intitulé « Définitions », dispose, sous j) et l) :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

j) "refus d'embarquement", le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats ;

[...]

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 3 de ce règlement, intitulé « Champ d'application », est libellé comme suit, à ses paragraphes 1 et 2 :

« 1. Le présent règlement s'applique :

- a) aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité ;

[...]

2. Le paragraphe 1 s'applique à condition que les passagers :

- a) 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, ou

- b) aient été transférés par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison. »

6 Aux termes de l'article 4 dudit règlement, intitulé « Refus d'embarquement » :

« 1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement de refuser l'embarquement sur un vol, il fait d'abord appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir entre les passagers concernés et le transporteur aérien effectif. Les volontaires bénéficient, en plus des prestations mentionnées au présent paragraphe, d'une assistance conformément à l'article 8.

2. Lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, le transporteur aérien effectif peut refuser l'embarquement de passagers contre leur volonté.

3. S'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7, et leur offre une assistance conformément aux articles 8 et 9. »

7 L'article 5 du règlement n° 261/2004, intitulé « Annulations », prévoit, à son paragraphe 1, sous c) :

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

[...]

- 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. »

8 L'article 7 de ce règlement, intitulé « Droit à indemnisation », dispose :

« 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 ;
- b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;
- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

[...]

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 9 FW a réservé auprès de Latam Airlines des vols aller-retour entre Francfort-sur-le-Main et Madrid. Le vol aller était prévu pour le 22 décembre 2017, le vol retour pour le 7 janvier 2018.
- 10 Face à l'impossibilité de s'enregistrer en ligne sur le vol aller le 21 décembre 2017, FW a contacté Latam Airlines. Cette dernière lui a alors indiqué qu'elle avait, unilatéralement et sans l'en informer préalablement, modifié sa réservation en la transférant sur un vol antérieur, qui devait être effectué le 20 décembre 2017. Lors de cette communication, Latam Airlines a également informé FW que sa réservation pour le vol retour du 7 janvier 2018 avait été bloquée, au motif qu'elle n'avait pas pris le vol aller.
- 11 En conséquence, FW a réservé auprès d'un autre transporteur aérien tant un vol aller qu'un vol retour et a payé 528,23 euros les billets correspondants. Avant l'engagement du litige au principal, Latam Airlines lui avait toutefois remboursé un montant de 101,55 euros.
- 12 Par un jugement du 2 septembre 2021, l'Amtsgericht Frankfurt am Main (tribunal de district de Francfort-sur-le-Main, Allemagne) a condamné Latam Airlines à verser à FW, à titre de dommages-intérêts, une somme de 426,68 euros, correspondant au solde du coût de ces billets, ainsi qu'une indemnisation de 250 euros en vertu des articles 5 et 7 du règlement n° 261/2004. Cette juridiction a en effet considéré la modification de la réservation du vol aller que devait assurer Latam Airlines comme une annulation. Sur ce point, ce jugement est devenu définitif.
- 13 Ladite juridiction a, en revanche, rejeté la demande de FW tendant à obtenir une indemnisation supplémentaire de 250 euros en raison du refus d'embarquement sur le vol retour qu'elle avait réservé auprès de ce transporteur aérien. D'après la même juridiction, FW aurait fait l'objet d'un refus d'embarquement, au sens de l'article 4 du règlement n° 261/2004, bien qu'elle ne se soit pas présentée à l'enregistrement ou à la porte d'embarquement, comme l'exigent l'article 2, sous j), et l'article 3, paragraphe 2, sous a), de ce règlement. Néanmoins, dès lors qu'il serait indifférent pour un passager que le refus de le transporter repose sur l'annulation d'un vol ou, en cas de maintien du vol, sur un refus d'embarquement, la juridiction de première instance a appliqué par analogie l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), dudit règlement. Par suite, elle a refusé de faire bénéficier FW de cette indemnisation supplémentaire, puisque celle-ci avait été informée du refus d'embarquement le 21 décembre 2017, soit plus de deux semaines avant l'heure de départ prévue du vol retour initialement réservé.
- 14 FW a interjeté appel contre le jugement du 2 septembre 2021 devant le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi. FW conteste l'application par analogie de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 aux cas de refus d'embarquement.

- 15 La juridiction de renvoi estime que la présente affaire soulève deux questions d'interprétation du règlement n° 261/2004. Tout d'abord, cette juridiction se demande si un refus d'embarquement, au sens de l'article 4 de ce règlement, peut être caractérisé lorsqu'un transporteur aérien effectif informe, en amont, un passager qu'il refusera de le laisser embarquer sur un vol pour lequel celui-ci dispose d'une réservation confirmée. Dans l'affirmative, se poserait alors la question de savoir si l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), dudit règlement, qui se rapporte à l'annulation d'un vol, est susceptible de s'appliquer par analogie en cas de refus d'embarquement.
- 16 Sur le premier point, la juridiction de renvoi relève que, dans un arrêt du 17 mars 2015, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a notamment jugé qu'il ne saurait être exigé du passager qu'il se présente à l'enregistrement ou à l'embarquement, en cas de refus « anticipé » d'embarquement, c'est-à-dire en cas de modification, préalablement communiquée au passager, de la réservation en la transférant sur un autre vol ou, comme en l'occurrence, en cas de suppression du nom de ce passager de la liste des passagers autorisés à embarquer. En effet, eu égard au niveau élevé de protection des droits des passagers recherché par le règlement n° 261/2004, il n'y aurait pas lieu d'exiger d'un passager qu'il se rende à l'aéroport et demande à être transporté s'il est, d'ores et déjà, acquis que cela lui sera refusé. Or, tout en souscrivant à l'interprétation retenue par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), la juridiction de renvoi estime, en substance, nécessaire d'interroger la Cour sur ce point.
- 17 Sur le second point et pour le cas où la Cour admettrait que, en cas de refus anticipé d'embarquement, le passager peut être indemnisé sans avoir à se présenter à l'enregistrement ou à l'embarquement, la juridiction de renvoi estime que, même si le législateur de l'Union européenne n'a pas expressément envisagé le cas de figure d'un passager qui fait l'objet d'un refus d'embarquement anticipé, un tel passager se retrouve dans la même situation qu'un passager dont le vol est annulé. Par conséquent, le principe d'égalité de traitement imposerait d'appliquer par analogie l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 aux passagers confrontés à un refus d'embarquement, au sens de l'article 4 dudit règlement.
- 18 Toutefois, la juridiction de renvoi rappelle que, en cas d'annulation du vol, le droit à indemnisation n'est pas applicable lorsque le passager a été informé de cette annulation au moins deux semaines à l'avance. Un tel délai serait censé permettre au passager de s'adapter à la nouvelle situation, de sorte que les difficultés et les désagréments que le droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 vise à indemniser ne se matérialiseraient pas. De la même manière, en cas de refus anticipé d'embarquement communiqué plus de deux semaines avant l'heure de départ prévue du vol, le passager ainsi informé disposerait de suffisamment de temps pour s'adapter à ce refus et prendre d'autres dispositions. Pour un passager, il serait indifférent de ne pas être transporté sur le vol qu'il a réservé parce que le vol est intégralement annulé ou parce que l'embarquement lui est refusé pour d'autres motifs, tels que par exemple une surréservation. En effet, les conséquences des désagréments induits par le refus d'embarquement seraient identiques à celles d'une annulation d'un vol. Si l'intention du législateur était que le droit à indemnisation disparaisse lorsqu'un vol est annulé en cas d'information anticipée du passager, la même solution devrait s'appliquer en cas de refus anticipé d'embarquement, faute de quoi les passagers touchés par une annulation de vol se trouveraient dans une situation bien plus défavorable que celle des passagers à qui l'embarquement est refusé alors même que ces deux catégories de passagers se trouvent dans une situation comparable.
- 19 Dans ces conditions, le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Le règlement [n° 261/2004] doit-il être interprété en ce sens que, pour ouvrir son champ d'application et fonder un refus d'embarquement soumis à indemnisation en vertu des dispositions combinées [de l']articl[e] 4, paragraphe 3, et [de l'article] 7 [de ce] règlement, le passager doit aussi, ainsi que l'exige l'article 3, paragraphe 2, ou [l'article] 2, sous j), [dudit règlement], s'être présenté à l'enregistrement à l'heure indiquée ou au plus tard 45 minutes avant l'heure de départ publiée ou s'être présenté à l'embarquement alors même que le transporteur aérien effectif a déjà annoncé par avance ne pas vouloir transporter le passager ?

2) En cas de réponse positive à la première question :

Le règlement [n° 261/2004] doit-il être interprété en ce sens que, par application mutatis mutandis de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), [de ce] règlement, les droits à indemnisation pour refus d'embarquement visés aux articles 4 et 7 [dudit règlement] sont exclus, lorsque le passager a été informé au moins deux semaines avant l'heure de départ du vol prévue de ce que [le transporteur aérien] refuse de le transporter ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 20 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), de celui-ci, doit être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien effectif, qui a informé à l'avance un passager qu'il refusera de le laisser embarquer contre sa volonté sur un vol pour lequel ce dernier dispose d'une réservation confirmée, ne doit pas indemniser ledit passager lorsque celui-ci ne s'est pas présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement.
- 21 Conformément à une jurisprudence constante de la Cour, il découle des exigences tant de l'application uniforme du droit de l'Union que du principe d'égalité que les termes d'une disposition du droit de l'Union, qui ne comporte aucun renvoi exprès au droit des États membres pour déterminer son sens et sa portée, doivent normalement trouver, dans toute l'Union, une interprétation autonome et uniforme, qui doit être recherchée en tenant compte non seulement des termes de celle-ci, mais également du contexte de la disposition et de l'objectif poursuivi par la réglementation en cause [arrêts du 18 janvier 1984, [Ekro](#), 327/82, EU:C:1984:11, point 11, et du 25 juin 2020, [Ministerio Fiscal \(Autorité susceptible de recevoir une demande de protection internationale\)](#), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, point 53].
- 22 D'emblée, il convient de relever que, aux termes de l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, « [s]il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 [de ce règlement], et leur offre une assistance conformément aux articles 8 et 9 [dudit règlement] ».
- 23 Eu égard au libellé de cet article 4, paragraphe 3, un passager ne saurait bénéficier de l'indemnisation prévue par cette disposition que s'il a fait l'objet d'un « refus d'embarquement », au sens de l'article 2, sous j), dudit règlement. Aux termes de cette dernière disposition, un « refus d'embarquement » désigne « le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, [de ce règlement,] sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de santé, de sûreté ou de sécurité, ou de documents de voyages inadéquats ».
- 24 Compte tenu du renvoi opéré par l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004 à l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement, il importe de relever qu'il résulte du paragraphe 1, sous a), et du paragraphe 2 de cet article 3 que, dans l'hypothèse où, comme en l'occurrence, un passager dispose d'une réservation confirmée pour un vol au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, la notion de « refus d'embarquement » suppose soit que ce passager se présente, sauf en cas d'annulation visée à l'article 5 dudit règlement, à l'enregistrement comme spécifié et à l'heure indiquée à l'avance et par écrit par le transporteur aérien, l'organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé, ou, en l'absence d'une telle indication, au plus tard quarante-cinq minutes avant l'heure de départ publiée, soit que ce passager ait été transféré, par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel il possédait une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison.
- 25 Eu égard aux dispositions mentionnées aux points 22 à 24 du présent arrêt, il convient de déterminer, premièrement, si la notion de « refus d'embarquement » inclut un refus d'embarquement anticipé, à savoir l'hypothèse dans laquelle un transporteur aérien effectif informe, à l'avance, un passager qu'il refusera de le laisser embarquer, contre la volonté de ce passager, sur un vol pour lequel ce dernier

dispose d'une réservation confirmée et, deuxièmement, si l'exigence pour le passager de se présenter à l'enregistrement s'impose également dans l'hypothèse d'un tel refus d'embarquement anticipé.

- 26 Sur le premier point, il importe de rappeler que le règlement n° 261/2004 a abrogé le règlement n° 295/91 qui avait instauré une protection contre le refus d'embarquement. Cependant, en adoptant ce dernier règlement, le législateur de l'Union avait exclusivement entendu réagir contre la pratique de surréservation à laquelle les transporteurs aériens se livraient de manière excessive. Ainsi le règlement n° 295/91 se limitait-il à établir, en application de son article 1^{er}, des « règles minimales communes applicables aux passagers refusés à l'embarquement d'un vol régulier surréservé » (voir, en ce sens, arrêts du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, point 20, ainsi que du 4 octobre 2012, [Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor](#), C-321/11, EU:C:2012:609, point 22).
- 27 En revanche, la notion de « refus d'embarquement », au sens de l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004, occulte toute référence à la cause pour laquelle un transporteur refuse de transporter un passager. Ainsi le libellé de cette disposition ne lie-t-il plus un tel refus à une situation de « surréservation » du vol concerné créée par le transporteur aérien pour des raisons économiques. Ce faisant, le législateur de l'Union a étendu le champ de la notion de « refus d'embarquement » afin de viser l'ensemble des hypothèses dans lesquelles un transporteur aérien refuse de transporter un passager (voir, en ce sens, arrêts du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, points 19, 21 et 22, ainsi que du 4 octobre 2012, [Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor](#), C-321/11, EU:C:2012:609, points 21, 23 et 24).
- 28 Il s'ensuit que, par principe, la notion de « refus d'embarquement » inclut un refus d'embarquement anticipé, sous réserve que le passager se soit présenté, en temps utile, à l'embarquement, conformément à l'article 2, sous j), de ce règlement.
- 29 Cette interprétation est corroborée par des considérations téléologiques. En effet, exclusion de la notion de « refus d'embarquement », au sens de l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004, un refus d'embarquement anticipé diminuerait sensiblement la protection accordée aux passagers par ce règlement. Partant, une telle exclusion serait contraire à l'objectif de celui-ci, visé à son considérant 1, qui est de garantir un niveau élevé de protection des passagers et qui justifie une interprétation large des droits reconnus à ceux-ci. Elle aurait, en outre, pour conséquence de priver de toute protection les passagers qui se trouvent dans une situation qui, à l'instar de celle de la surréservation pour des raisons économiques, ne leur est pas imputable, en les empêchant de se prévaloir de l'article 4 du même règlement (voir, en ce sens, arrêt du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, points 23 et 24).
- 30 Sur le second point visé au point 25 du présent arrêt, l'interprétation littérale de l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, sous a), et paragraphe 2, de ce règlement, suggère qu'un « refus d'embarquement » opposé à un passager ne peut être caractérisé que si celui-ci s'est présenté à l'enregistrement.
- 31 Cette interprétation ne saurait cependant être retenue dans une situation de refus d'embarquement anticipé.
- 32 En effet, d'une part, ainsi que la Commission l'a exposé dans ses observations écrites, il ressort d'une analyse contextuelle de l'article 3, paragraphe 2, sous b), lu en combinaison avec l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004, que l'exigence selon laquelle les passagers doivent se présenter à l'embarquement ne doit pas, compte tenu également du fait qu'un refus d'embarquement peut se faire de manière anticipé, être nécessairement remplie dans le cas où ceux-ci ont été transférés, par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol. Or, une telle situation ne se distingue pas, en substance, de celle dans laquelle le passager est informé à l'avance que le transporteur aérien lui refusera l'embarquement sur le vol pour lequel il dispose d'une réservation confirmée, ce qui rend ainsi nécessaire que ce passager réserve un autre vol de la même manière que s'il avait été transféré à l'avance par le transporteur aérien sur un autre vol.
- 33 D'autre part, l'objectif poursuivi par le règlement n° 295/91 rappelé au point 26 du présent arrêt permet de comprendre que, en adoptant postérieurement l'article 2, sous j), et l'article 4 du règlement

n° 261/2004, le législateur de l'Union a essentiellement envisagé des hypothèses de refus d'embarquement qui, tout comme ceux engendrés par le recours à la surréservation, surviennent in extremis, c'est-à-dire au moment même où les passagers arrivent à l'aéroport. Dans ce contexte, il est compréhensible que ce législateur ait maintenu dans le règlement n° 261/2004 l'exigence pour le passager de se présenter à l'enregistrement, la réalité de telles hypothèses ne pouvant, en principe, être constatée que lors de l'enregistrement.

- 34 Il apparaît ainsi que, lors de l'élaboration du règlement n° 261/2004, le législateur de l'Union n'a pas envisagé la situation dans laquelle un transporteur aérien effectif informe des passagers, en amont du vol programmé pour lequel ceux-ci disposent d'une réservation confirmée, qu'il refusera de les laisser monter à bord de l'aéronef devant effectuer ce vol.
- 35 Pour autant, l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), et l'article 3, paragraphe 2, de celui-ci, ne saurait être interprété comme exprimant une volonté délibérée du législateur de l'Union d'exclure automatiquement toute indemnisation au profit d'un passager faisant l'objet d'un refus d'embarquement anticipé, au motif qu'il ne s'est pas présenté à l'enregistrement. Il y a donc lieu de considérer que ces dispositions ne subordonnent pas, en toutes circonstances, l'indemnisation pour refus d'embarquement à la condition que les passagers concernés se soient présentés à l'enregistrement.
- 36 Au contraire, une interprétation du règlement n° 261/2004 qui, pour permettre l'indemnisation des passagers auxquels l'embarquement est refusé, les dispense de se présenter à l'enregistrement en leur épargnant ainsi une formalité inutile contribue à la réalisation de l'objectif de ce règlement consistant à assurer un niveau élevé de protection des passagers.
- 37 En effet, il ressort des considérants 1 à 4 dudit règlement, et notamment du considérant 2, que le même règlement vise à garantir un niveau élevé de protection aux passagers aériens indépendamment du fait qu'ils se trouvent dans une situation de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard de vol, puisqu'ils sont tous victimes de difficultés et de désagréments sérieux similaires liés au transport aérien (arrêts du 19 novembre 2009, [Sturgeon e.a.](#), C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 44, et du 29 juillet 2019, [Rusu](#), C-354/18, EU:C:2019:637, point 26). Il s'ensuit que les dispositions octroyant des droits aux passagers aériens, y compris celles octroyant un droit à indemnisation, doivent être interprétées largement (voir, en ce sens, arrêt du 19 novembre 2009, [Sturgeon e.a.](#), C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 45).
- 38 Il résulte ainsi d'une interprétation contextuelle et téléologique de l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), et l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement, qu'un passager n'est pas tenu de se présenter à l'enregistrement lorsqu'un transporteur aérien effectif lui a signifié à l'avance qu'il refusera de le laisser embarquer contre sa volonté sur un vol pour lequel ce dernier dispose d'une réservation confirmée.
- 39 Il découle des considérations qui précèdent que l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), de celui-ci, doit être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien effectif, qui a informé à l'avance un passager qu'il refusera de le laisser embarquer contre sa volonté sur un vol pour lequel ce dernier dispose d'une réservation confirmée, doit indemniser ledit passager, même si celui-ci ne s'est pas présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement.

Sur la seconde question

- 40 Bien que la seconde question n'ait été posée que pour le cas où la première question recevrait une réponse affirmative, la Cour estime nécessaire d'y répondre au regard des explications de la juridiction de renvoi résumées au point 17 du présent arrêt. En effet, cette juridiction expose qu'une réponse à la seconde question est nécessaire dans le cas où la Cour considérerait, en réponse à la première question, qu'un passager qui s'est vu informé d'un refus anticipé d'embarquement peut être indemnisé sans avoir à se présenter à l'enregistrement.

- 41 Par cette seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que cette disposition instaurant une exception au droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol régit également la situation dans laquelle un passager a été informé, au moins deux semaines avant l'heure de départ du vol prévue, que le transporteur aérien effectif refusera de le transporter contre sa volonté, de sorte que ce dernier ne saurait bénéficier du droit à indemnisation pour refus d'embarquement prévu à l'article 4 de ce règlement.
- 42 Il y a lieu de rappeler que, aux termes de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004, les passagers concernés par l'annulation d'un vol ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 de ce règlement, à moins qu'ils ne soient informés de l'annulation du vol au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue. En outre, l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement dispose que, « [s]'il refuse des passagers à l'embarquement contre leur volonté, le transporteur aérien effectif indemnise immédiatement ces derniers conformément à l'article 7 [de ce règlement], et leur offre une assistance conformément aux articles 8 et 9 [dudit règlement] ».
- 43 Ainsi que l'a jugé la Cour, l'objectif du règlement n° 261/2004, visé à son considérant 1 et consistant à garantir un niveau élevé de protection des passagers, justifie de retenir une interprétation large des droits reconnus à ceux-ci (voir, en ce sens, arrêt du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, point 23). En revanche, une exception aux dispositions octroyant des droits aux passagers doit être interprétée de manière stricte (voir, en ce sens, arrêts du 22 décembre 2008, [Wallentin-Hermann](#), C-549/07, EU:C:2008:771, point 17, et du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, point 38).
- 44 Aussi convient-il de retenir une interprétation stricte de l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), de ce règlement, dès lors que cette disposition exonère, en cas d'annulation d'un vol, le transporteur aérien effectif du paiement de l'indemnisation prévue à l'article 7 dudit règlement, lorsqu'il a informé les passagers de l'annulation du vol au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue.
- 45 À cet égard, il convient de relever que l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 concerne non pas l'hypothèse d'un refus d'embarquement mais uniquement l'hypothèse d'une annulation de vol, à savoir, conformément à l'article 2, sous l), de ce règlement, celle dans laquelle un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué.
- 46 En outre, l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement ne prévoit pas qu'un transporteur aérien effectif puisse se libérer de son obligation d'indemniser les passagers au titre de l'article 7 du même règlement, s'il informe les passagers, au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, qu'ils se verront refuser à l'embarquement (voir, par analogie, arrêts du 10 janvier 2006, [IATA et ELFAA](#), C-344/04, EU:C:2006:10, point 37, ainsi que du 4 octobre 2012, [Finnair](#), C-22/11, EU:C:2012:604, point 36). Dès lors, le principe d'interprétation stricte rappelé au point 44 du présent arrêt impose que l'exception au droit à indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 reste cantonnée aux seuls cas d'annulation visés par cette disposition sans pouvoir être étendue aux cas de refus d'embarquement visés à l'article 4 de ce règlement.
- 47 Partant, eu égard à l'objectif de ce règlement, visé à son considérant 1, qui est de garantir un niveau élevé de protection des passagers, l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), dudit règlement ne saurait être appliqué par analogie, dans le contexte d'un refus d'embarquement, afin de réduire la portée du droit à indemnisation figurant à l'article 4, paragraphe 3, du même règlement.
- 48 Cette interprétation n'est pas remise en cause par le principe d'égalité de traitement évoqué par la juridiction de renvoi. En effet, ainsi que la Commission l'a indiqué dans ses observations écrites, ce principe, qui exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'une différenciation ne soit objectivement justifiée (arrêt du 14 juillet 2022, [Commission/VW e.a.](#), C-116/21 P à C-118/21 P, C-138/21 P et C-139/21 P, EU:C:2022:557, point 95 et jurisprudence citée), ne saurait s'appliquer en l'occurrence, dans la mesure où, comme il ressort des points 45 et 46 du présent arrêt, les situations donnant lieu à des refus d'embarquement ou à des annulations de vol ne

sont pas comparables en ce qu'elles ont été réglementées de manière distincte par le législateur de l'Union aux articles 4 et 5 du règlement n° 261/2004 et assorties de règles juridiques en partie différentes, telles qu'une exception au droit à indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), et non à l'article 4, paragraphe 3, de ce règlement.

- 49 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la seconde question que l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que cette disposition instaurant une exception au droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol ne régit pas la situation dans laquelle un passager a été informé, au moins deux semaines avant l'heure de départ du vol prévue, que le transporteur aérien effectif refusera de le transporter contre sa volonté, de sorte que ce passager doit bénéficier du droit à indemnisation pour refus d'embarquement prévu à l'article 4 de ce règlement.

Sur les dépens

- 50 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 4, paragraphe 3, 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, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004,**

doit être interprété en ce sens que :

un transporteur aérien effectif, qui a informé à l'avance un passager qu'il refusera de le laisser embarquer contre sa volonté sur un vol pour lequel ce dernier dispose d'une réservation confirmée, doit indemniser ledit passager, même si celui-ci ne s'est pas présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, de ce règlement.

- 2) **L'article 5, paragraphe 1, sous c), i), du règlement n° 261/2004**

doit être interprété en ce sens que :

cette disposition instaurant une exception au droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol ne régit pas la situation dans laquelle un passager a été informé, au moins deux semaines avant l'heure de départ du vol prévue, que le transporteur aérien effectif refusera de le transporter contre sa volonté, de sorte que ce passager doit bénéficier du droit à indemnisation pour refus d'embarquement prévu à l'article 4 de ce règlement.

Signatures

* Langue de procédure : l'allemand.