



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

17 octobre 2024*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Voyage à forfait – Règlement (CE) n° 261/2004 – Article 3, paragraphe 6 – Directive (UE) 2015/2302 – Article 14, paragraphe 5 – Application cumulative – Limites – Règlement n° 261/2004 – Article 3, paragraphe 2 – Article 4, paragraphe 3 – Indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement – Passagers informés au préalable d'un refus d'embarquement – Information erronée – Organisateur de voyages transférant les passagers sur un autre vol – Vol toutefois effectué par le transporteur aérien effectif, comme initialement prévu – Obligation d'indemnisation incombant au transporteur aérien effectif – Article 13 – Possibilité de demander réparation à l'organisateur de voyages »

Dans les affaires jointes C-650/23 [Hembesler]ⁱ et C-705/23 [Condor Flugdienst],

ayant pour objet deux demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche) (C-650/23) et par le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) (C-705/23), par décisions des 22 août 2023 et 2 novembre 2023, parvenues à la Cour respectivement les 31 octobre 2023 et 17 novembre 2023, dans les procédures

E EAD

contre

DW (C-650/23),

et

Flightright GmbH

contre

Condor Flugdienst GmbH (C-705/23),

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. N. Jääskinen, président de la neuvième chambre, faisant fonction de président de la huitième chambre, M. M. Gavalec (rapporteur) et M^{me} I. Ziemele, juges,

* Langue de procédure : l'allemand.

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

avocat général : M^{me} L. Medina,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour E EAD, par M^e G. Dirnberger, Rechtsanwalt,
- pour DW, par M^e A. Skribe, Rechtsanwalt,
- pour Flightright GmbH, par M^{es} M. Michel et R. Weist, Rechtsanwältin,
- pour le gouvernement autrichien, par M. A. Posch, M^{me} J. Schmoll et M. G. Kunnert, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement hongrois, par MM. D. Csoknyai et M. Z. Fehér, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,
- pour la Commission européenne, par M. B.-R. Killmann et M^{me} N. Yerrell, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocate générale entendue, de juger les affaires sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

- 1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation de l'article 2, sous j), de l'article 4 et de l'article 7, paragraphe 1, 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 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de litiges opposant, dans l'affaire C-650/23, E EAD (ci-après « E »), un transporteur aérien, à un passager aérien, et, dans l'affaire C-705/23, Flightright GmbH, une société d'assistance juridique à laquelle deux passagers aériens ont cédé leurs éventuels droits à indemnisation, à Condor Flugdienst GmbH (ci-après « Condor »), un transporteur aérien, au sujet de l'indemnisation de ces passagers au titre du règlement n° 261/2004.

Le cadre juridique

Le règlement n° 261/2004

3 Le considérant 1 du règlement n° 261/2004 énonce :

« L'action de la Communauté [européenne] 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. »

4 Intitulé « Définitions », l'article 2 de ce règlement dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

b) "transporteur aérien effectif", 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 ;

[...]

d) "organisateur de voyages", à l'exclusion d'un transporteur aérien, un organisateur au sens de l'article 2, point 2, de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait [(JO 1990, L 158, p. 59)] ;

[...]

g) "réservation", le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ;

[...]

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 Aux termes de l'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application » :

« 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. Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive [90/314]. Le présent règlement ne s'applique pas lorsqu'un voyage à forfait est annulé pour des raisons autres que l'annulation du vol. »

6 Intitulé « Refus d'embarquement », l'article 4 du même règlement prévoit, à son paragraphe 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 Intitulé « Annulations », l'article 5 du règlement n° 261/2004 énonce, 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, à son paragraphe 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 tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;

[...] »

9 Aux termes de l'article 13 dudit règlement, intitulé « Droit à la réparation des dommages » :

« 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. »

La directive 2015/2302

10 La directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil, du 25 novembre 2015, relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 90/314/CEE du Conseil (JO 2015, L 326, p. 1), définit, à son article 3, point 8, l'« organisateur » comme « un professionnel qui élabore des forfaits et les vend ou les offre à la vente, directement ou par l'intermédiaire d'un autre professionnel ou encore conjointement avec un autre professionnel, ou un professionnel qui transmet les données du voyageur à un autre professionnel conformément au point 2) b) v) ».

11 L'article 14, paragraphe 5, de cette directive dispose :

« Les droits à dédommagement ou à réduction de prix prévus par la présente directive ne portent pas atteinte aux droits des voyageurs au titre du règlement [n° 261/2004] [...] et des conventions internationales. Les voyageurs ont le droit d'introduire des réclamations au titre de la présente directive et desdits règlements et conventions internationales. Le dédommagement ou la réduction de prix octroyés en vertu de la présente directive et le dédommagement ou la réduction de prix octroyés en vertu desdits règlements et conventions internationales sont déduits les uns des autres pour éviter toute surcompensation. »

- 12 Conformément à l'article 29 de ladite directive, les références à la directive 90/314, que la directive 2015/2032 a abrogée, doivent s'entendre comme faites à cette dernière directive.

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L'affaire C-650/23

- 13 Un passager aérien, DW, s'est vu confirmer sa réservation sur le vol (retour) au départ d'Héraklion (Grèce) et à destination de Linz (Autriche) par l'organisateur de voyages auprès duquel il avait réservé un voyage à forfait. Prévus le 29 septembre 2019, ce vol retour devait être assuré par E et décoller d'Héraklion à 18 heures pour arriver à Linz à 20 heures (ci-après le « vol retour initialement prévu »).
- 14 Le 28 septembre 2019, ce passager a reçu de l'organisateur de voyages une communication modifiant les horaires et la destination de son vol retour. Cette communication l'informait que ce vol avait désormais pour destination finale Vienne-Schwechat (Autriche) et que le départ était prévu le 29 septembre 2019 à 23 h 30. Rien n'indique que ladite communication soit imputable à un quelconque comportement de E.
- 15 E, qui est membre de l'International Air Transport Association (IATA), est un affréteur et, à ce titre, n'effectue pas les réservations de vol elle-même. Environ 24 heures avant le départ, elle a reçu une liste de passagers sur laquelle figuraient les prénoms et noms de famille de l'ensemble des passagers à transporter, l'organisateur de voyages ne lui ayant pas fourni d'autres données de contact. Le nom de DW ne figurait pas sur cette liste.
- 16 Compte tenu de la communication du 28 septembre 2019, DW ne s'est pas présenté à l'enregistrement du vol retour initialement prévu.
- 17 DW a réclamé à E, sur le fondement de l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, une indemnisation de 400 euros, majorée des intérêts. DW estime que, si l'organisateur de voyages est autorisé à établir un billet d'avion au nom du transporteur aérien, il en va nécessairement de même pour toutes les modifications ultérieures de sa réservation. Il ne saurait, à cet égard, lui être reproché de ne pas s'être présenté à l'enregistrement pour le vol retour initialement prévu, puisqu'il avait été informé de son transfert sur un autre vol. L'embarquement lui aurait ainsi été refusé, contre sa volonté, dès le moment même où sa réservation a été modifiée, de sorte que DW devrait bénéficier d'un droit à indemnisation.
- 18 E soutient, pour sa part, que le vol retour initialement prévu a été dans une large mesure assuré comme prévu et que l'organisateur de voyages a modifié la réservation de DW sans la consulter. Cette modification de la réservation ne pourrait donc être invoquée pour établir un refus d'embarquement qui serait imputable à ce transporteur aérien. En outre, DW ne pourrait se prévaloir d'un droit à indemnisation puisqu'il ne s'est pas présenté à l'enregistrement en temps utile. Dans la mesure où il disposait d'une réservation confirmée pour le vol retour initialement prévu, il aurait été transporté s'il s'était présenté à l'embarquement en temps utile, en dépit de la modification de cette réservation.
- 19 Par un jugement du 27 mars 2023, le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) a condamné E à payer à DW la somme de 400 euros, majorée des intérêts, et à supporter les dépens de ce dernier. Selon cette juridiction, la modification de la réservation doit être imputée

à E, sans qu'il y ait lieu de savoir qui du transporteur aérien ou de l'organisateur de voyages a procédé à cette modification. Elle estime que le fait que DW, qui a été informé par l'organisateur de voyages de son transfert sur un autre vol, ne se soit pas présenté à l'enregistrement en temps utile est sans incidence sur le droit à indemnisation qu'il invoque au titre d'un refus d'embarquement. Peu importerait, à cet égard, que E ait ou non un lien contractuel direct avec DW ou qu'elle puisse modifier, elle-même, les réservations des passagers ou établir des billets d'avion, puisqu'elle peut notamment se retourner contre l'organisateur de voyages, conformément à l'article 13 du règlement n° 261/2004. Enfin, ladite juridiction a souligné que le transporteur aérien n'a pas fait valoir qu'il était « raisonnablement justifié de refuser l'embarquement », au sens de l'article 2, sous j), de ce règlement.

20 E a interjeté appel de ce jugement devant le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche), qui est la juridiction de renvoi. À l'appui de cet appel, elle fait valoir, en substance, que le refus d'embarquement n'est pas constitué et que la modification de la réservation par l'organisateur de voyages ne saurait lui être imputée.

21 Selon cette juridiction, il découle de l'article 4, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 que, en cas de refus d'embarquement, le transporteur aérien effectif doit indemniser le passager conformément à l'article 7 de ce règlement. Ladite juridiction précise, à cet égard, que, selon sa propre jurisprudence, un passager est dispensé de son obligation de se présenter à l'embarquement en temps utile en cas de refus d'embarquement anticipé, autrement dit, lorsque ce passager a été préalablement informé, à tort ou à raison, qu'il ne sera pas transporté sur le vol réservé ou que ce vol n'aura pas lieu, sous réserve que ledit passager dispose d'une réservation confirmée et qu'il n'existe pas de motifs justifiant raisonnablement le refus d'embarquement. Il ne saurait, en effet, être exigé d'un passager qu'il se présente pour un vol qu'il n'est pas amené à emprunter.

22 Il résulterait de l'arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, points 47 et suivants) qu'un passager dispose d'une « réservation confirmée », au sens de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, lorsque l'organisateur de voyages auquel il est contractuellement lié lui transmet une « autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), de ce règlement, contenant une promesse de le transporter sur un vol précis, individualisé par l'indication des lieux et des heures de départ et d'arrivée, ainsi que du numéro de vol, y compris lorsque cet organisateur de voyages n'a pas reçu de confirmation du transporteur aérien concerné quant aux heures de départ et d'arrivée de ce vol. Dès lors, le risque que des organisateurs de voyages fournissent des informations inexactes aux passagers dans le cadre de leurs activités devrait être assumé par le transporteur aérien. La juridiction de renvoi se demande, cependant, si cette approche, consistant à faire peser sur le transporteur aérien la responsabilité des actes de l'organisateur de voyages, peut trouver à s'appliquer lorsque, comme en l'occurrence, cet organisateur de voyages, qui n'est pas soumis aux instructions de ce transporteur, modifie une réservation qu'il a lui-même effectuée.

23 Dans ces conditions, le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 7, paragraphe 1, l'article 4, paragraphe 3, et l'article 2, sous j), du règlement [n° 261/2004] doivent-ils être interprétés en ce sens que le transporteur aérien effectif doit indemniser le passager lorsque celui-ci dispose, dans le cadre d'un voyage à forfait, d'une réservation confirmée pour un vol aller et retour auprès d'un organisateur de voyages, que cet organisateur de voyages a informé le passager, le jour précédant celui du vol (retour) prévu, que

le programme de vol est modifié en ce qui concerne le numéro, l'heure et la destination finale du vol, que, partant, le passager ne s'est pas présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, [de ce] règlement [...], que le vol initialement réservé est toutefois effectivement assuré comme prévu, et que le transporteur aérien aurait tout de même transporté le passager si celui-ci s'était présenté à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, paragraphe 2, [dudit] règlement [...] ? »

L'affaire C-705/23

- 24 Deux passagers aériens avaient réservé, par l'intermédiaire d'un organisateur de voyages, un voyage à forfait pour la période allant du 18 juillet 2020 au 30 juillet 2020. Celui-ci incluait les vols aller et retour entre Düsseldorf (Allemagne) et Fuerteventura (Espagne) qui devaient être opérés par Condor.
- 25 L'organisateur du voyage a informé ces deux passagers de l'annulation du vol aller et de la modification de leur réservation, le départ devant s'effectuer le 20 juillet 2020. Sur la base de cette notification, lesdits passagers se sont présentés à l'aéroport non pas le 18 juillet 2020, mais seulement le 20 juillet 2020. Ceux-ci affirment, par ailleurs, que l'organisateur de voyages ne leur a fourni ces informations que huit jours avant la date du vol aller.
- 26 Condor conteste cette présentation des faits et indique que le vol initial du 18 juillet 2020 a bien été opéré.
- 27 Les deux passagers en cause ont cédé leurs créances à Flightright, une société d'assistance juridique, qui a formé un recours devant l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne), en vue d'obtenir le paiement d'une indemnisation d'un montant total de 800 euros sur le fondement de l'article 4, paragraphe 3, et de l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, ainsi que de l'article 398 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil).
- 28 Flightright fait valoir que les actes de l'organisateur de voyages doivent être imputés au transporteur aérien et qu'ils caractérisent un refus d'embarquement anticipé par ce dernier.
- 29 Condor estime, en revanche, qu'il n'y a pas eu de refus d'embarquement dans la présente affaire, dès lors qu'elle a bien effectué le vol initial. En outre, selon elle, un refus d'embarquement suppose un acte du transporteur aérien. Or, en l'occurrence, la notification modifiant la date du vol aller aurait été faite par l'organisateur de voyages.
- 30 L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) ayant rejeté les prétentions de Flightright par un jugement du 3 novembre 2022, cette société a interjeté appel devant le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi.
- 31 Cette juridiction estime que la présente affaire pose la question inédite de savoir si un refus d'embarquement anticipé formulé par l'organisateur de voyages constitue un « refus d'embarquement », au sens de l'article 4 du règlement n° 261/2004, étant précisé qu'aucun motif justifiant le refus d'embarquement, tel que prévu à l'article 2, sous j), de ce règlement, n'apparaît en l'occurrence. En outre, l'arrêt du 26 octobre 2023, LATAM Airlines Group (C-238/22, EU:C:2023:815, points 40 et suivants) ayant exclu une application par analogie de l'article 5,

- paragraphe 1, sous c), i) à iii), dudit règlement, relatif aux annulations de vol, aux refus d'embarquement, il ne serait pas nécessaire de rechercher si les deux passagers concernés avaient été informés de la modification de réservation plus de huit jours avant la date du vol.
- 32 Par ailleurs, la juridiction de renvoi déduit de l'arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038), que, dans les circonstances du litige au principal, ces deux passagers étaient réputés disposer d'une « réservation confirmée », au sens de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004.
- 33 Cette juridiction considère qu'un refus d'embarquement anticipé signifié par l'organisateur de voyages, à travers la notification d'une modification de la réservation ou de son annulation, peut constituer un « refus d'embarquement », au sens de l'article 4 du règlement n° 261/2004. Pourrait plaider en ce sens le fait que, contrairement aux versions en langues espagnole et française de cette disposition, lesquelles désignent explicitement le transporteur aérien comme celui qui refuse d'embarquer des passagers, de nombreuses autres versions linguistiques de ladite disposition, notamment les versions en langues danoise, allemande, anglaise, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, laissent ouverte la question de savoir qui est à l'origine du refus.
- 34 En outre, pour le passager qui n'a pas donné son accord à la modification de sa réservation, une telle modification équivaldrait à un refus d'embarquement sur le vol initialement prévu. L'inclusion de la modification de la réservation parmi les faits générateurs constitutifs d'un refus d'embarquement pourrait donc être nécessaire pour protéger le passager d'un vol faisant partie d'un voyage à forfait contre le risque de se voir privé de la protection que lui accorde le règlement n° 261/2004.
- 35 Enfin, il découlerait de l'arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.* (C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, points 46 à 51) qu'une « réservation confirmée », au sens de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, peut être émise par l'organisateur de voyages, et ce même lorsque le transporteur aérien n'a pas confirmé à cet organisateur de voyages les horaires du vol en cause et qu'il n'y a donc pas de réservation « couvrant celle du passager ». En effet, ce règlement viserait à ce que le risque que des organisateurs de voyages fournissent des informations inexactes aux passagers dans le cadre de leurs activités soit assumé par le transporteur aérien. Dans cette perspective, le passager ne participerait pas à la relation existant entre le transporteur aérien et l'organisateur de voyages et il ne serait pas exigé de lui qu'il se procure des informations à cet égard.
- 36 Pour la juridiction de renvoi, l'interprétation retenue dans cet arrêt est transposable à une modification de la réservation du passager effectuée par l'organisateur de voyages en raison d'une « annulation de vol ».
- 37 Dans ces conditions, le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :
- « L'article 4 du règlement [n° 261/2004] doit-il être interprété en ce sens qu'on est également en présence d'un refus d'embarquement du passager par le transporteur aérien, prenant la forme d'un refus d'embarquement anticipé, dans l'hypothèse où un organisateur de voyages informe le passager, au moyen d'une notification de modification de la réservation, que le vol est annulé, alors que l'annulation du vol par le transporteur aérien n'a pas eu lieu et que le vol est d'ailleurs effectivement assuré comme prévu ? »

Sur les questions préjudicielles

- 38 Par leurs questions respectives, qu'il convient d'examiner ensemble, les juridictions de renvoi demandent, 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 passager aérien qui disposait, dans le cadre d'un voyage à forfait, d'une réservation confirmée pour un vol peut demander au transporteur aérien effectif l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement dans l'hypothèse où l'organisateur de ce voyage a, sans en informer préalablement ce transporteur, avisé ce passager que le vol initialement prévu ne serait pas assuré, alors même que ce vol a été opéré comme prévu.
- 39 À titre liminaire, il convient de rappeler, premièrement, que, dans le cadre d'un voyage à forfait, les passagers aériens peuvent librement choisir de se prévaloir du règlement n° 261/2004. Leur protection juridique ne saurait en effet être exclusivement assurée par la directive 2015/2302 (voir, en ce sens, arrêt du 26 mars 2020, *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, point 35). Dans cette perspective, l'article 3, paragraphe 6, de ce règlement dispose notamment que ledit « règlement ne porte pas atteinte aux droits des passagers établis par la directive [90/314 remplacée par la directive 2015/2302] ». De manière symétrique, l'article 14, paragraphe 5, de cette dernière directive affirme expressément que le dédommagement ou la réduction de prix octroyés en vertu de ladite directive et le dédommagement ou la réduction de prix octroyés notamment en vertu du règlement n° 261/2004 sont déduits les uns des autres pour éviter toute surcompensation.
- 40 Il résulte ainsi de l'article 3, paragraphe 6, de ce règlement et de l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2015/2302 que les champs d'application respectifs de ces deux actes de droit dérivé sont susceptibles de se recouper. En pareil cas, ces dispositions posent comme limite à leur invocation combinée le refus d'une surcompensation des préjudices subis par le passager.
- 41 Deuxièmement, il ressort clairement des deux demandes de décision préjudicielle que les deux vols qui sont à l'origine des litiges au principal ont été opérés comme prévu. Il s'ensuit qu'aucun des deux vols en cause ne peut être considéré comme ayant été annulé, puisque l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004 définit l'« annulation » comme « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ». Les notifications adressées par les organisateurs de voyages aux passagers en cause dans les deux affaires au principal doivent donc être appréhendées au regard de la notion de « refus d'embarquement », au sens de l'article 2, sous j), de ce règlement.
- 42 Cela étant précisé, il convient de déterminer, d'une part, si cette notion de « refus d'embarquement » englobe le refus d'embarquement anticipé sur un vol qui a pourtant été opéré et, d'autre part, si le transporteur aérien peut être tenu pour responsable des informations erronées relatives au report ou à l'annulation d'un vol que l'organisateur de voyages a communiquées aux passagers.
- 43 En premier lieu, il ressort de l'arrêt du 26 octobre 2023, *LATAM Airlines Group* (C-238/22, EU:C:2023:815, point 39), 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.

- 44 Or, la circonstance que l'information relative au refus d'embarquement a été communiquée à l'avance au passager non pas par le transporteur aérien effectif, mais par l'organisateur de voyages ne saurait conduire à une interprétation différente de ces dispositions.
- 45 En second lieu, il découle de la jurisprudence de la Cour que le transporteur aérien effectif peut être tenu pour responsable des informations erronées relatives au report ou à l'annulation d'un vol que l'organisateur de voyages a communiquées aux passagers.
- 46 En effet, premièrement, plusieurs dispositions du règlement n° 261/2004 n'opèrent, aux fins de leur application, aucune distinction entre le transporteur aérien effectif et l'organisateur de voyages. Il en va notamment ainsi de l'article 2, sous g), de ce règlement qui définit la notion de « réservation » comme « le fait pour un passager d'être en possession d'un billet, ou d'une autre preuve, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ». Tel est également le cas de l'article 3, paragraphe 2, sous a), premier tiret, dudit règlement, lequel prévoit que l'heure à laquelle il conviendrait de se présenter à l'enregistrement peut être communiquée par le transporteur aérien, un organisateur de voyages ou un agent de voyages autorisé. Tel est encore le cas de l'article 3, paragraphe 2, sous b), du même règlement, selon lequel le passager peut être transféré vers un autre vol tant par le transporteur aérien que par l'organisateur de voyages (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, point 47).
- 47 Il découle ainsi de cet arrêt que, dans le cadre de l'article 3, paragraphe 2, sous a) et b), du règlement n° 261/2004, les passagers aériens peuvent se fier indistinctement aux informations transmises par le transporteur aérien effectif ou par l'organisateur de voyages concernant l'heure d'embarquement ou leur transfert sur un autre vol.
- 48 Deuxièmement, une telle interprétation contribue à garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, ainsi que l'énonce le considérant 1 du règlement n° 261/2004. Dans cette perspective, ce règlement vise à ce que le risque que des organisateurs de voyages fournissent des informations inexactes aux passagers dans le cadre de leurs activités soit assumé par le transporteur aérien. En effet, le passager ne participant pas à la relation existant entre le transporteur aérien et l'organisateur de voyages, il ne saurait être exigé de lui qu'il se procure des informations à cet égard (voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, points 48 et 49).
- 49 En tout état de cause, il convient de rappeler que, dans l'hypothèse où le transporteur aérien effectif devrait verser une indemnité aux passagers en vertu du règlement n° 261/2004 en raison du comportement de l'organisateur de voyages, ce transporteur est susceptible de disposer de la possibilité de demander réparation pour les dommages subis à l'organisateur de voyages conformément à l'article 13 de ce règlement. Une telle réparation est ainsi susceptible d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par ledit transporteur en conséquence de cette obligation (voir, en ce sens, arrêts du 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, point 90 ; du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 68, ainsi que du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, point 61).

- 50 En outre, il convient d'écartier l'argument soulevé par E, tiré de l'application par analogie de l'arrêt du 4 juillet 2018, *Wirth e.a.* (C-532/17, EU:C:2018:527). E soutient, à cet égard, que, à l'instar du loueur dans le cas d'un contrat de location d'un avion avec équipage (« wet lease »), une compagnie charter, telle que ce transporteur aérien, n'a aucun pouvoir de décision opérationnel quant au point de savoir si le vol sera effectué, quand il le sera et avec quels passagers.
- 51 À cet égard, il suffit de rappeler qu'il résulte de la jurisprudence de la Cour qu'un transporteur aérien qui a constitué une offre de transport aérien qui correspond à celle visée par un organisateur de voyages dans le cadre de sa relation avec un passager, alors même que des changements par rapport à cette offre sont susceptibles de se produire, doit être considéré comme ayant « l'intention de réaliser un vol », au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, de telle sorte qu'il peut être qualifié de « transporteur aérien effectif », au sens de cette disposition [voir, en ce sens, arrêt du 21 décembre 2021, *Azurair e.a.*, C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20, EU:C:2021:1038, points 59 et 62, ainsi que ordonnance du 10 mars 2023, *Eurowings (Vol inexistant)*, C-607/22, EU:C:2023:201, point 21].
- 52 En outre, l'argumentation de E tend, de fait, à dénier la qualité de « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, au transporteur aérien auquel l'organisateur de voyages a fait appel. Or, l'article 2, sous d), de ce règlement définit l'« organisateur de voyages » comme un organisateur, au sens de l'article 3, point 8, de la directive 2015/2302, « à l'exclusion d'un transporteur aérien ». Dès lors, suivre le raisonnement de E aboutirait au résultat paradoxal qu'un vol charter ne serait pas assuré par un transporteur aérien effectif, puisque cette qualité ne serait alors reconnue ni à la compagnie charter ni à l'organisateur de voyages.
- 53 Au vu des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux questions posées 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 passager aérien qui disposait, dans le cadre d'un voyage à forfait, d'une réservation confirmée pour un vol peut demander au transporteur aérien effectif l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, dans l'hypothèse où l'organisateur de ce voyage a, sans en informer préalablement ce transporteur, avisé ce passager que le vol initialement prévu ne serait pas assuré, alors même que ce vol a été opéré comme prévu.

Sur les dépens

- 54 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant les juridictions de renvoi, il appartient à celles-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 :

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 passager aérien qui disposait, dans le cadre d'un voyage à forfait, d'une réservation confirmée pour un vol peut demander au transporteur aérien effectif l'indemnisation prévue à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, dans l'hypothèse où l'organisateur de ce voyage a, sans en informer préalablement ce transporteur, avisé ce passager que le vol initialement prévu ne serait pas assuré, alors même que ce vol a été opéré comme prévu.

Signatures