

ARRÊT DE LA COUR (septième chambre)

6 mars 2025 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) no 261/2004 – Article 2, sous g) – Article 3, paragraphes 2 et 3 – Droit à indemnisation en cas de retard important d’un vol – Champ d’application – Passagers disposant d’une carte d’embarquement – Preuve d’une réservation confirmée par le transporteur aérien – Passagers voyageant gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public – Vol faisant partie d’un voyage à forfait financé par un tiers – Charge de la preuve du paiement »

Dans l’affaire C-20/24 [Cymdek] (i),

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d’arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne), par décision du 24 novembre 2023, parvenue à la Cour le 12 janvier 2024, dans la procédure

M1.R.,

M2.R.

contre

AAA sp. z o.o.,

LA COUR (septième chambre),

composée de M. M. Gavalec (rapporteur), président de chambre, MM. Z. Csehi et F. Schalin, juges,

avocat général : M. R. Norkus,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour M1.R. et M2.R., par M^e P. Mędygrał, radca prawny,
- pour AAA sp. z o.o., par M^e K. Bień, radca prawny,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d’agent,
- pour la Commission européenne, par M^{mes} B. Sasinowska et 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 g), ainsi que de l’article 3, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n^o 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 M1.R. et M2.R., deux passagers aériens (ci-après les « passagers en cause au principal »), à la société AAA sp. z o.o., un transporteur aérien, au sujet d'une demande d'indemnisation introduite par ces passagers sur le fondement du règlement n° 261/2004, à la suite d'un retard important d'un vol à l'arrivée à sa destination finale.

Le cadre juridique

- 3 Aux termes des considérants 1 et 5 du règlement n° 261/2004 :

« (1) 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.

[...]

(5) Dans la mesure où la distinction entre services aériens réguliers et non réguliers tend à s'estomper, cette protection devrait s'appliquer non seulement aux passagers des vols réguliers, mais aussi à ceux des vols non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait.

[...] »

- 4 L'article 2 de ce règlement, intitulé « Définitions », est libellé comme suit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

f) "billet", un document en cours de validité établissant le droit au transport, ou quelque chose d'équivalent sous forme immatérielle, y compris électronique, délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé ;

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 ;

[...] »

- 5 L'article 3 dudit règlement, intitulé « Champ d'application », dispose :

« 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 ;

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.

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.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public. Toutefois, il s'applique aux passagers en possession d'un billet émis par un transporteur aérien ou un organisateur de voyages dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux.

[...]

5. Le présent règlement s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers visés aux paragraphes 1 et 2. Lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du présent règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné.

[...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 6 AAA, un transporteur aérien proposant des vols charters, a conclu avec BBB sp. z o.o., un organisateur de voyages, un contrat, dans le cadre duquel AAA a fourni à ce dernier des vols spécifiques à des dates spécifiques, pour lesquels BBB a ensuite vendu des billets à des passagers aériens. BBB a payé le prix des vols à AAA.
- 7 Les passagers en cause au principal ont pris part à un voyage à forfait, incluant un vol au départ de Ténériffe (Espagne) et à destination de Varsovie (Pologne), effectué le 20 mai 2021 et opéré par AAA. Le contrat relatif au voyage à forfait avait été conclu entre CCC sp. z o.o., au nom de ces passagers, et BBB. Ce vol a accusé un retard à l'arrivée de plus de 22 heures.
- 8 Afin d'établir leur qualité pour agir en réparation au titre du retard du vol en question, les passagers en cause au principal ont présenté des copies des cartes d'embarquement pour ce vol. Toutefois, AAA a refusé d'indemniser ces passagers, au motif qu'ils n'avaient pas établi être en possession d'une réservation confirmée et payée pour ledit vol. En effet, selon AAA, le voyage à forfait desdits passagers aurait été payé par CCC à des conditions préférentielles, de sorte que les mêmes passagers auraient voyagé gratuitement ou à un tarif réduit, au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, ce qui exclurait le droit à une indemnisation au titre de ce règlement.
- 9 Les passagers en cause au principal estiment que, en présentant les cartes d'embarquement pour obtenir une telle indemnisation, ils ont démontré qu'ils disposaient d'une réservation confirmée, dès lors que ces cartes ne leur auraient pas été délivrées dans le cas contraire. Par ailleurs, il incomberait à AAA d'établir que ces passagers auraient voyagé gratuitement, et non pas à ceux-ci de prouver qu'ils avaient payé le prix du vol opéré par celui-ci. En tout état de cause, dans la mesure où AAA aurait reçu un paiement de BBB pour l'exécution de ce vol et que ce dernier aurait obtenu de CCC, qui aurait financé le voyage à forfait desdits passagers, un paiement pour ce voyage, incluant ledit vol, les passagers en cause au principal n'auraient pas voyagé gratuitement. À cet égard, il importerait peu, au

regard de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, que le même vol ait été payé par ces passagers ou par un tiers, pour autant qu'il ne s'agisse pas du transporteur aérien.

- 10 Le Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie, Pologne), qui est la juridiction de renvoi, éprouve des doutes quant à la question de savoir si la présentation d'une carte d'embarquement par un passager constitue une « autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages.
- 11 Cette juridiction indique, à cet égard, que les enseignements tirés 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), ne permettent pas de répondre à la question de savoir si le droit de l'Union autorise, dans une situation telle que celle dont elle est saisie, la production d'une « autre preuve », au sens de cette disposition, indiquant qu'un passager dispose d'une réservation confirmée pour un vol, lorsque la carte d'embarquement présentée par ce passager ne contient pas tous les éléments mentionnés dans cet arrêt, tels que l'heure d'arrivée du vol.
- 12 Par ailleurs, même si AAA et certaines formations de cours d'appel polonaises seraient d'avis que les conditions énoncées à l'article 3, paragraphe 2, sous a), de ce règlement doivent être interprétées de manière restrictive, la juridiction de renvoi estime qu'une carte d'embarquement est délivrée non pas à une personne au hasard, mais à un passager titulaire d'une réservation confirmée pour le vol concerné, et ce après l'enregistrement de ce passager pour ce vol, le numéro du billet ou de la réservation devant être indiqué lors de cet enregistrement. Or, hormis certaines situations extraordinaires, il n'y aurait pas d'autre moyen rationnel d'expliquer comment un tel passager pourrait obtenir cette carte sans disposer d'une telle réservation.
- 13 En outre, contrairement à AAA et à certaines formations de cours d'appel polonaises, la juridiction de renvoi estime qu'il appartient au transporteur aérien de prouver que le vol en question était gratuit, et non de se borner à déduire des effets juridiques favorables pour lui d'une simple affirmation en ce sens.
- 14 Par ailleurs, cette juridiction s'interroge sur l'interprétation de l'expression « voyag[er] gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public », prévue à l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Elle est d'avis que, dans le cas des circuits à forfait, si un voyage qui a été payé à l'organisateur de voyages, soit directement par les passagers, soit par une autre entité en leur nom, comprend un vol payé par cet organisateur au transporteur aérien, ces passagers ne voyageraient pas « gratuitement », au sens de cette disposition.
- 15 S'agissant plus particulièrement de la notion de « tarif réduit », au sens de ladite disposition, la juridiction de renvoi se demande s'il conviendrait de l'interpréter en ce sens qu'il s'agit d'une réduction offerte au passager par le transporteur aérien ou bien si elle couvre également une situation dans laquelle ce transporteur perçoit une rémunération conforme aux conditions du marché de la part de l'organisateur de voyages, mais que ce dernier ou une autre entité permet aux passagers de participer au voyage à forfait à des conditions préférentielles. Pour cette juridiction, cette dernière interprétation semble contraire à l'objectif de ce règlement et serait difficilement applicable eu égard à l'absence de critères permettant de déterminer ce qui constitue des conditions préférentielles de participation à un voyage à forfait.
- 16 Dans ces conditions, le Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de la ville de Varsovie) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
 - « 1) Aux fins de l'article 2, sous g), du règlement [n° 261/2004], la carte d'embarquement d'un passager peut-elle constituer une autre preuve indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages ?
 - 2) Aux fins de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, les passagers détenteurs d'une carte d'embarquement pour un vol déterminé, dans une situation où aucune circonstance

extraordinaire particulière n'est démontrée, doivent-ils être considérés comme disposant d'une réservation confirmée pour le vol concerné ?

- 3) Aux fins de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, incombe-t-il au passager de prouver qu'il a payé le vol ou, au contraire, le transporteur doit-il prouver, pour s'exonérer de sa responsabilité, que le passager a voyagé gratuitement ou à un tarif réduit ?
- 4) L'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, lorsqu'un passager a acheté un forfait auprès d'un organisateur de voyages et que ce dernier a payé le vol au transporteur, le vol revêt un caractère onéreux ?
- 5) L'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, lorsqu'un tiers achète un forfait pour le compte de passagers, dans le cadre duquel l'organisateur de voyages verse au transporteur offrant des vols charters une rémunération conforme aux conditions du marché, les passagers en cause [au principal] ne sont pas des passagers voyageant "à un tarif réduit", quels que soient les arrangements conclus entre le tiers et les passagers ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur les première et deuxième questions

- 17 Par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2, sous g), et l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens qu'une carte d'embarquement peut constituer une « autre preuve », au sens de la première de ces dispositions, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, de sorte qu'un passager disposant d'une telle carte est réputé avoir une « réservation confirmée », au sens de la seconde desdites dispositions pour le vol concerné, dans une situation où aucune circonstance extraordinaire particulière n'est démontrée.
- 18 Il résulte de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 que ce règlement ne s'applique qu'à condition, premièrement, que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné et, deuxièmement, qu'ils se présentent en temps utile à l'enregistrement, sauf en cas d'annulation du vol visée à l'article 5 dudit règlement. Ces deux conditions étant cumulatives, la présence d'un passager à l'enregistrement ne saurait être présumée du fait que ce passager dispose d'une réservation confirmée pour le vol concerné [voir, en ce sens, arrêt du 25 janvier 2024, [Laudamotion \(Renoncement à un vol tardif\)](#), C-474/22, EU:C:2024:73, point 21 et jurisprudence citée].
- 19 Le règlement n° 261/2004 ne définit pas la notion de « réservation confirmée ». Cependant, la notion de « réservation » est, quant à elle, définie à l'article 2, sous g), de ce règlement 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 ». En outre, la notion de « billet », au sens de l'article 2, sous f), dudit règlement, inclut chaque élément matériel ou immatériel conférant au passager un droit au transport [voir, en ce sens, arrêts du 6 octobre 2022, [flightright \(Transport aérien de Stuttgart à Kansas City\)](#), C-436/21, EU:C:2022:762, point 21 et jurisprudence citée, 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 40].
- 20 Par ailleurs, s'agissant de la notion d'« autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, si le passager aérien dispose de celle-ci émise par le transporteur aérien ou par l'organisateur de voyages, cette autre preuve équivaut à une « réservation », 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, point 42).
- 21 Ces notions doivent, dans l'intérêt d'un niveau élevé de protection des passagers, visé au considérant 1 de ce règlement, être interprétées largement [arrêt du 6 octobre 2022, [flightright \(Transport aérien de](#)

[Stuttgart à Kansas City](#)), C-436/21, EU:C:2022:762, point 22 et jurisprudence citée].

- 22 En l'occurrence, il ressort du dossier dont dispose la Cour que les passagers en cause au principal disposaient de cartes d'embarquement délivrées par le transporteur aérien, ce qui leur a permis d'effectuer un vol de Ténériffe à destination de Varsovie, assuré par ce transporteur, en se présentant au préalable à l'enregistrement.
- 23 Ainsi que les passagers en cause au principal, le gouvernement polonais et la Commission européenne l'ont fait valoir, en substance, dans leurs observations écrites, une carte d'embarquement est délivrée à un passager pour un vol déterminé, lui confère un droit au transport, l'autorise à s'embarquer dans l'avion et à prendre ce vol, une fois que l'enregistrement a été effectué par ce passager en indiquant, notamment, le numéro du billet ou de la réservation.
- 24 Il s'ensuit qu'une carte d'embarquement peut constituer une « autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages pour le vol concerné.
- 25 Une telle conclusion ne saurait être infirmée par la circonstance invoquée par la juridiction de renvoi selon laquelle 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), ne permet pas de répondre à la question de savoir si une carte d'embarquement peut relever de la notion d'« autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), du règlement n° 261/2004, dans la mesure où cette carte ne contient pas tous les éléments mentionnés dans cet arrêt, tels que notamment l'heure d'arrivée du vol concerné.
- 26 Certes, la Cour a dit pour droit, au point 51 de cet arrêt, que l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que le passager dispose d'une « réservation confirmée », au sens de cette disposition, lorsque l'organisateur de voyages transmet à ce passager, auquel il est contractuellement lié, une « autre preuve », au sens de l'article 2, sous g), de ce règlement, laquelle contient 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, et ce même dans l'hypothèse où cet organisateur de voyages n'aurait pas reçu de confirmation par le transporteur aérien concerné relative aux heures de départ et d'arrivée de ce vol.
- 27 Toutefois, il convient de relever que, contrairement à la présente affaire, dans les affaires ayant donné lieu à 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), l'organisateur de voyages avait transmis aux passagers des informations sur les horaires des vols, différentes de celles que le transporteur aérien avait transmises, en dernier lieu, à celui-ci, ces dernières informations n'ayant pas été transmises à ces passagers, de sorte qu'ils ne disposaient que des informations contenues dans le document transmis par l'organisateur de voyages.
- 28 Par ailleurs, la Cour a déjà jugé que, dans la mesure où un transporteur aérien donné embarque les passagers possédant une réservation confirmée sur le vol concerné et les transporte à leur destination, il doit être considéré que ceux-ci se sont conformés à l'exigence de se présenter à l'enregistrement antérieurement à ce vol (voir, en ce sens, ordonnance du 24 octobre 2019, [easyJet Airline](#), C-756/18, EU:C:2019:902, point 28).
- 29 Inversement, dans la mesure où des passagers, tels que les passagers en cause au principal, se sont correctement acquittés de l'exigence de se présenter à l'enregistrement et ont réalisé le vol concerné en étant munis d'une carte d'embarquement pour celui-ci, il doit être considéré qu'ils se sont conformés à l'exigence d'être en possession d'une réservation confirmée sur ce vol.
- 30 Une telle conclusion est corroborée par l'objectif, énoncé au considérant 1 du règlement n° 261/2004, visant à assurer un niveau élevé de protection des passagers.
- 31 En effet, les passagers qui subissent un retard important de leur vol ont ainsi la possibilité de bénéficier de leur droit à indemnisation sans être soumis à l'exigence, inadaptée à leur situation, consistant à devoir prouver ultérieurement, à l'occasion de leur demande d'indemnisation, qu'ils possédaient une

réserve confirmation sur le vol retardé sur lequel ils ont, en tout état de cause, été transportés (voir, en ce sens, ordonnance du 24 octobre 2019, [easyJet Airline](#), C-756/18, EU:C:2019:902, point 32).

32 À cet égard, et s'agissant de l'hypothèse, évoquée par AAA, selon laquelle une carte d'embarquement pourrait être utilisée, en cas de perte par une personne titulaire de celle-ci, par une autre personne ayant des données similaires, il suffit de constater que, ainsi qu'il ressort de l'article 2, sous j), du règlement n° 261/2004, celui-ci permet au transporteur aérien de refuser l'embarquement, notamment, pour des raisons de documents de voyages inadéquats.

33 Il ressort de ce qui précède qu'il convient de répondre aux première et deuxième questions que l'article 2, sous g), et l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens qu'une carte d'embarquement peut constituer une « autre preuve », au sens de la première de ces dispositions, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, de sorte qu'un passager disposant d'une telle carte est réputé avoir une « réservation confirmée », au sens de la seconde desdites dispositions pour le vol concerné, dans une situation où aucune circonstance extraordinaire particulière n'est démontrée.

Sur les troisième à cinquième questions

34 Par ses troisième à cinquième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager n'est pas réputé voyager gratuitement ou à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de cette disposition, lorsque, d'une part, l'organisateur de voyages verse le prix du vol au transporteur aérien effectif conformément aux conditions du marché et, d'autre part, le prix du voyage à forfait est versé à cet organisateur non pas par ce passager, mais par un tiers. Cette juridiction demande également s'il incombe à ce transporteur aérien de prouver que ledit passager a voyagé gratuitement ou à un tarif réduit, ou bien s'il appartient à ce dernier de prouver qu'il a payé le prix du vol.

35 Aux termes de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, ce règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.

36 À cet égard, force est de constater que l'inapplicabilité dudit règlement prévue à cette disposition constitue une exception à la règle selon laquelle ce même règlement s'applique, ainsi qu'il ressort de son article 3, paragraphe 1, d'une part, aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, et, d'autre part, aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur établi dans l'Union européenne, dans les conditions énoncées au paragraphe 2 dudit article 3.

37 Or, ainsi que l'a jugé la Cour, eu égard à l'objectif du règlement n° 261/2004, visé à son considérant 1 et consistant à garantir un niveau élevé de protection des passagers, une exception aux dispositions octroyant des droits aux passagers doit être interprétée de manière stricte (arrêt du 16 janvier 2025, [Qatar Airways](#), C-516/23, EU:C:2025:21, point 23 et jurisprudence citée).

38 En outre, conformément à une jurisprudence constante, afin d'interpréter une disposition du droit de l'Union, il convient de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (arrêt du 21 novembre 2024, [Mesto Rimavská Sobota](#), C-370/23, EU:C:2024:972, point 25 et jurisprudence citée).

39 Il est vrai que le libellé de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 261/2004 ne permet pas, à lui seul, de déterminer si le champ d'application de cette disposition est limité aux situations dans lesquelles c'est uniquement le transporteur aérien effectif qui offre aux passagers la

possibilité de voyager gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.

- 40 En ce qui concerne le contexte dans lequel s'inscrit ladite disposition, il découle de l'article 3, paragraphe 3, de ce règlement, notamment, que les passagers voyageant au moyen de billets émis gratuitement par un transporteur aérien ne relèvent pas de ce règlement, à moins que ces billets n'aient été émis dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux (voir, en ce sens, ordonnance du 26 novembre 2020, [SATA International – Azores Airlines](#), C-316/20, EU:C:2020:966, point 15).
- 41 La Cour a déjà jugé à cet égard que l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que ce règlement ne s'applique pas à un passager qui voyage au moyen d'un billet à tarif préférentiel émis par un transporteur aérien dans le cadre d'une opération de parrainage d'un évènement, dont le bénéfice est restreint à certaines personnes déterminées et dont l'émission suppose l'autorisation préalable et individualisée de ce transporteur aérien (ordonnance du 26 novembre 2020, [SATA International – Azores Airlines](#), C-316/20, EU:C:2020:966, point 19).
- 42 En outre, en vertu de l'article 3, paragraphe 5, dudit règlement, ce dernier s'applique à tout transporteur aérien effectif assurant le transport des passagers au départ ou à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre. La même disposition précise que, lorsqu'un transporteur aérien effectif qui n'a pas conclu de contrat avec le passager remplit des obligations découlant du même règlement, il est réputé agir au nom de la personne qui a conclu le contrat avec le passager concerné (arrêt du 26 mars 2020, [Primera Air Scandinavia](#), C-215/18, EU:C:2020:235, point 28 et jurisprudence citée).
- 43 À cet égard, la Cour a dit pour droit qu'un passager d'un vol retardé de trois heures ou plus peut introduire un recours en indemnisation au titre des articles 6 et 7 du règlement n° 261/2004 contre le transporteur aérien effectif, même si ce passager et ce transporteur aérien n'ont pas conclu de contrat entre eux et que le vol en cause fait partie d'un voyage à forfait (voir, en ce sens, arrêt du 26 mars 2020, [Primera Air Scandinavia](#), C-215/18, EU:C:2020:235, point 38).
- 44 Partant, eu égard à la responsabilité du transporteur aérien effectif d'indemniser les passagers en cas de retard important d'un vol à l'arrivée, il y a lieu de relever que l'exception prévue à l'article 3, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 261/2004 couvre uniquement les situations dans lesquelles c'est le transporteur aérien effectif qui autorise les passagers à voyager gratuitement ou à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.
- 45 Une telle interprétation est conforme à l'objectif du règlement n° 261/2004, qui est de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens.
- 46 À cet égard, aux termes du considérant 5 de ce règlement, cette protection devrait s'appliquer non seulement aux passagers des vols réguliers, mais aussi à ceux des vols non réguliers, y compris les vols faisant partie de circuits à forfait.
- 47 En effet, il ressort des travaux préparatoires dudit règlement que le législateur de l'Union a eu l'intention non pas d'exclure les passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait du champ d'application du même règlement, mais, au contraire, de les faire bénéficier des droits accordés par celui-ci (voir, en ce sens, arrêt du 26 mars 2020, [Primera Air Scandinavia](#), C-215/18, EU:C:2020:235, point 36).
- 48 En l'occurrence, dans la mesure où l'organisateur de voyages a obtenu la contrepartie du voyage à forfait effectué par les passagers en cause au principal et a payé le prix du vol au transporteur aérien effectif et où ce dernier a reçu une rémunération conforme aux conditions du marché, il y a lieu de considérer que ces passagers n'ont pas voyagé gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 261/2004.

- 49 Ainsi qu'il ressort de la jurisprudence citée au point 43 du présent arrêt, afin que les passagers en cause au principal fassent valoir des droits à l'égard du transporteur aérien effectif, le fait que le prix du voyage à forfait a été payé non pas par eux, qui n'étaient pas dans une relation contractuelle avec ce transporteur, mais par un tiers, à l'organisateur de voyages qui a payé à son tour le prix du vol audit transporteur, est dénué de pertinence.
- 50 En ce qui concerne la charge de la preuve du fait qu'un passager a voyagé gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, du règlement n° 261/2004, il y a lieu de relever que cette disposition, sans régir expressément l'attribution de cette charge, instaure, ainsi qu'il ressort du point 37 du présent arrêt, une exception aux dispositions octroyant des droits aux passagers, en excluant un tel passager du champ d'application de ce règlement.
- 51 Dès lors, afin de se libérer de son obligation d'indemniser ce passager, il incombe au transporteur aérien effectif de démontrer, selon les modalités prévues par le droit national, que ledit passager a voyagé gratuitement ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, dudit règlement, et, partant, ne relève pas du champ d'application de celui-ci.
- 52 Or, force est de constater qu'une interprétation consistant à faire peser sur les passagers la charge de la preuve serait non seulement contraire à l'objectif du règlement n° 261/2004, qui est de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, mais également difficile à mettre en œuvre, en particulier dans le contexte spécifique de la présente affaire, où les passagers en cause au principal ont réservé un voyage à forfait auprès d'un organisateur de voyages.
- 53 En effet, ainsi que les passagers en cause au principal et la Commission l'ont fait valoir, en substance, dans leurs observations écrites, lorsqu'un passager réserve son voyage à forfait non pas directement auprès du transporteur aérien effectif, mais par l'intermédiaire d'un organisateur de voyages, c'est généralement ce dernier, comme en l'occurrence, qui effectue le paiement du prix du vol auprès de ce transporteur, ce passager s'acquittant d'un prix pour l'ensemble du voyage à forfait, y compris celui du vol. Outre la circonstance que ledit passager ignore le prix exact du vol payé par cet organisateur, le même passager a des possibilités limitées pour apporter la preuve qu'il a payé le prix de ce vol.
- 54 Il ressort de ce qui précède qu'il convient de répondre aux troisième à cinquième questions que l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager n'est pas réputé voyager gratuitement ou à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de cette disposition, lorsque, d'une part, l'organisateur de voyages verse le prix du vol au transporteur aérien effectif conformément aux conditions du marché et, d'autre part, le prix du voyage à forfait est versé à cet organisateur non pas par ce passager, mais par un tiers. Il incombe à ce transporteur aérien de démontrer, selon les modalités prévues par le droit national, que ledit passager a voyagé gratuitement ou à un tel tarif réduit.

Sur les dépens

- 55 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 (septième chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 2, sous g), et l'article 3, paragraphe 2, sous a), 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,**

doivent être interprétés en ce sens que :

une carte d'embarquement peut constituer une « autre preuve », au sens de la première de ces dispositions, indiquant que la réservation a été acceptée et enregistrée par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, de sorte qu'un passager disposant d'une telle carte est réputé avoir une « réservation confirmée », au sens de la seconde desdites dispositions pour le vol concerné, dans une situation où aucune circonstance extraordinaire particulière n'est démontrée.

2) L'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004

doit être interprété en ce sens que :

un passager n'est pas réputé voyager gratuitement ou à tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de cette disposition, lorsque, d'une part, l'organisateur de voyages verse le prix du vol au transporteur aérien effectif conformément aux conditions du marché et, d'autre part, le prix du voyage à forfait est versé à cet organisateur non pas par ce passager, mais par un tiers. Il incombe à ce transporteur aérien de démontrer, selon les modalités prévues par le droit national, que ledit passager a voyagé gratuitement ou à un tel tarif réduit.

Signatures

* Langue de procédure : le polonais.

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