

Refus d'embarquement anticipé, présentation à l'embarquement et indemnisation d'un passager aérien

Pascal Dupont, Docteur en droit
Ghislain Poissonnier, Magistrat

Un refus d'embarquement d'un passager constitue un cas typique d'inexécution d'un contrat de transport aérien. Cette notion recouvre, en pratique, plusieurs situations en raison de la cinématique complexe d'un transport aérien, et ce, dès avant le vol proprement dit : achat - le plus souvent par des moyens de paiement électronique et sur internet - d'un titre de transport, confirmation de la réservation, émission du billet, enregistrement en ligne et présentation à l'enregistrement, laquelle n'est pas forcément l'assurance de pouvoir embarquer en temps et en heure... Dans cette cinématique, il n'est pas toujours aisé de déterminer ce qui relève du refus d'embarquement et ce qui relève de l'annulation de vol, comme le montre cette nouvelle affaire soumise à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), illustrative du parcours du combattant auquel sont soumis les consommateurs européens pour obtenir le respect de leurs droits.

Une passagère réserve un vol aller-retour entre Francfort (Allemagne) et Madrid (Espagne) prévu les 22 décembre 2017 et 7 janvier 2018 auprès de la compagnie sud-américaine LATAM Airlines. Le 21 décembre 2017, soit la veille du départ du vol aller programmé, la passagère ne parvient pas à s'enregistrer en ligne. Elle contacte alors LATAM Airlines qui lui fournit deux informations. La première est que sa réservation pour le vol aller a été transférée sur un vol prévu le 20 décembre 2017, décision prise unilatéralement par la compagnie aérienne sans information préalable de la passagère. La seconde est que sa réservation pour le vol retour du 7 janvier 2018 est bloquée⁽¹⁾, faute pour la passagère d'avoir pris le vol aller antidaté.

Au vu de cette double nouvelle particulièrement réjouissante au moment des fêtes de fin d'année, la passagère réserve un vol aller-retour entre Francfort et Madrid auprès d'un autre transporteur pour un montant de 528 €. Elle réclame à LATAM Airlines le remboursement intégral du coût de ce billet d'avion mais n'obtient de sa part qu'un remboursement de... 101 €.

Compte tenu de cette généreuse offre, la passagère décide de saisir le tribunal de district de Francfort en s'appuyant sur le règlement CE 261/2004⁽²⁾.

Par jugement du 2 septembre 2021, le tribunal condamne la compagnie sud-américaine à verser à la requérante une somme de 427 €, correspondant au solde du coût du billet aller et retour acquis auprès d'une autre compagnie. Le tribunal condamne également LATAM Airlines à lui payer une indemnité de 250 €⁽³⁾ au titre du vol aller Francfort-Madrid, en considérant que la modification de la réservation du vol aller doit s'analyser en une annulation de vol⁽⁴⁾. En revanche, le tribunal rejette la demande d'indemnité de 250 € présentée par la passagère sur le fondement du refus d'embarquement⁽⁵⁾ pour le vol retour Madrid-Francfort. En effet, le tribunal considère que le refus d'embarquement n'est pas constitué, puisque la passagère a été informée de l'annulation du vol retour par LATAM Airlines plus de deux semaines avant le départ de ce vol⁽⁶⁾.

Au regard de cette aimable décision, la passagère décide d'interjeter appel devant le tribunal régional de Francfort. Cette juridiction supérieure estime que le litige, dans son volet relatif au vol retour (7), soulève deux questions d'interprétation du règlement CE 261/2004. La première est de savoir si un refus d'embarquement (art. 4 du 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 et que ce passager ne se présente pas à l'embarquement (8). Et la seconde est de savoir, s'il est répondu positivement à la première, si les règles régissant l'annulation de vol (art. 5 du règlement) sont applicables à ce cas particulier de refus d'embarquement. Elle décide alors de poser deux questions préjudicielles à la CJUE.

Par un arrêt du 26 octobre 2023 (9), le juge européen répond, en premier lieu, que le 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 (10). Et répond, en second lieu, que, dans cette situation, le passager doit bénéficier du droit à indemnisation prévu pour refus d'embarquement (art. 4 du règlement). Voilà peut-être que notre passagère, obtiendra, enfin, d'un juge allemand bienveillant la juste indemnisation d'un vol que le transporteur lui a interdit de prendre.

I - Refus d'embarquement et annulation

Les notions de refus d'embarquement, d'annulation et de retard de vol sont les plus importantes du règlement CE 261/2004 et elles donnent lieu à une interprétation d'inspiration consumériste par le juge européen (11). En application de ce règlement, les droits des passagers sont garantis en cas de refus d'embarquement (contre leur gré) ou lorsque leur vol est annulé ou lorsqu'il subit un retard important assimilable à une annulation (sauf circonstances extraordinaires).

De prime abord, les notions d'annulation et de refus d'embarquement semblent faciles à appréhender. Ainsi, le refus d'embarquement désigne le refus de transporter des passagers sur un vol, bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement, 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 (12). Et l'annulation de vol désigne le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué (13).

Le règlement CE 261/2004 envisage le refus d'embarquement dans ses aspects matériels : appel aux volontaires acceptant de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, puis, lorsque le nombre de volontaires n'est pas suffisant pour permettre l'embarquement des autres passagers disposant d'une réservation, refus possible d'embarquement de passagers contre leur volonté (14). Il instaure donc un processus en deux temps : le volontariat (avec des incitations possibles), puis la coercition, mais qui doit alors donner lieu à indemnisation (15). En effet, dans ce dernier cas, le transporteur aérien effectif est tenu d'indemniser immédiatement les passagers et de leur offrir une assistance et une prise en charge (16). Ces différents droits du passager victime d'un refus d'embarquement ne sont garantis que si le passager s'est effectivement présenté à l'embarquement (17).

Le règlement CE 261/2004 accorde des droits identiques aux passagers qui subissent une annulation de vol. À moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol au préalable (au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, de deux semaines à sept jours ou moins de sept jours avant celle-ci, le non-respect de ces délais ouvrant des droits différents) (18).

En pratique, il est plus délicat de distinguer entre annulation de vol et refus d'embarquement. Dans la présente affaire, l'indemnisation de la passagère du vol aller Francfort-Madrid a bien été actée par le juge de première instance sur le fondement de l'annulation de vol (et non sur celui du refus d'embarquement), dans la mesure où la date du vol a été unilatéralement modifiée par la compagnie aérienne sans information préalable de la passagère. Mais il restait à statuer

sur sa situation au regard du vol retour Madrid-Francfort et cela n'allait pas de soi, puisque les refus d'embarquement recouvrent des situations très variées qui n'ont pu être toutes envisagées par le législateur européen.

II - Refus d'embarquement anticipé

Un certain flou juridique existe, comme le souligne le juge européen, puisque le règlement CE 261/2004 ne fournit aucun élément sur la causalité d'un refus d'embarquement (19). Le motif le plus classique est celui de la surréservation (20). Dans l'esprit du législateur européen, le refus d'embarquement était avant tout lié à la question de la surréservation (« *overbooking* » et non « *surbooking* ») qui relève des impératifs de gestion des transporteurs aériens désireux, dans un contexte de concurrence économique exacerbée, de s'assurer du remplissage de leurs appareils (21). Les règles régissant le refus d'embarquement ont donc été conçues, dans un premier temps, avec le règlement CEE 295/91 (22), pour encadrer une pratique excessive des compagnies qui a lieu dans les aéroports, au moment de l'embarquement.

Mais le règlement CE 261/2004 retient une notion plus large, sans causalité prédéfinie. Ce qui a permis au juge européen d'estimer, dans un arrêt *Finnair* de 2012, que la notion de refus d'embarquement englobe non seulement les situations de surréservation, mais également celles liées à des motifs opérationnels (en l'espèce la réorganisation des vols affrétés par ce transporteur) (23). Il en est de même lorsque les passagers se voient refuser l'embarquement en raison d'une articulation défectueuse entre les horaires des deux vols prévus contractuellement (24). Cette jurisprudence retenant une interprétation extensive de la notion vise à protéger au mieux le passager, compte tenu de la diversité des situations auxquelles il peut être exposé. On peut raisonnablement penser qu'elle s'applique à l'interdiction éventuelle faite au passager d'embarquer sur le vol retour en raison de sa non-présentation à l'embarquement du vol aller (25).

Dans notre affaire, la question était de savoir si la notion de refus d'embarquement inclut un refus d'embarquement anticipé, dès lors que la compagnie aérienne a informé le passager en amont de son intention (26). En effet, traditionnellement, le refus d'embarquement est opposé au passager au moment des formalités d'embarquement. Mais qu'en est-il lorsque ce refus est opposé au passager bien avant le jour de l'embarquement ? Le règlement européen ne le précise pas directement. Le juge européen considère que la notion de refus d'embarquement englobe un refus d'embarquement anticipé, notamment parce que le texte du règlement qui définit le refus d'embarquement n'exclut pas une situation où une information préalable a été donnée au passager (27). Et parce que le refus d'embarquement décidé par le transporteur n'est en rien imputable au passager qui doit bénéficier d'un haut niveau de protection et pouvoir se prévaloir des droits reconnus par l'article 4 du règlement CE 261/2004 (28). En réalité et comme le souligne justement le professeur Delpéch, il n'y avait tout simplement aucune raison d'appliquer aux refus d'embarquement la règle de l'information préalable prévue pour les annulations de vol (29), règle qui doit être interprétée strictement dans la mesure où elle libère le transporteur aérien de ses obligations.

III - Non-présentation à l'embarquement

La question était également de savoir si la notion de refus d'embarquement inclut une situation de refus d'embarquement anticipé où le passager ne se présente pas à l'enregistrement. En effet, là encore, traditionnellement, le refus d'embarquement est opposé par la compagnie aérienne, au moment des formalités d'embarquement, à l'aéroport, alors que le passager est présent. Mais qu'en est-il lorsque ce refus est opposé au passager en amont et qu'il est dès lors dissuadé de se présenter ? Force est de constater que le règlement CE 261/2004 n'a pas prévu spécifiquement cette situation (30). En pratique, dans notre affaire, on voit mal comment la passagère, ne parvenant pas à s'enregistrer le 21 décembre 2017 - soit la veille du départ comme c'est l'usage - pour le vol aller dont la date a été avancée unilatéralement par la compagnie du 22 au 20 décembre, aurait pu se présenter à l'embarquement du vol retour programmé le 7 janvier si elle n'avait pas acheté un vol à une compagnie concurrente. Il est donc heureux que, pour le juge européen, le règlement CE 261/2004

doive 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 (31). Pour retenir cette solution, le juge retient un triple argumentaire tiré du bon sens pratique (dispenser le passager d'une formalité inutile, dès lors qu'un refus d'embarquement a été décidé par le transporteur) (32), du texte du règlement CE 261/2004 (dont l'art. 4 n'exclut pas l'indemnisation du passager en cas de non-présentation) (33) et des objectifs dudit règlement (34). Une telle interprétation s'inscrit dans la jurisprudence de la CJUE issue de l'arrêt *Sturgeon* de 2009 (35), selon laquelle les dispositions octroyant des droits aux passagers aériens, y compris celles octroyant un droit à indemnisation, doivent être interprétées largement. À cette occasion, le juge européen rappelle l'objectif d'une garantie d'un niveau élevé de protection des passagers énoncé par le considérant 1 du règlement CE 261/2004, lequel justifie, d'une part, de retenir une interprétation large des droits reconnus à ceux-ci (36), et, d'autre part, de considérer qu'une exception aux dispositions octroyant des droits aux passagers doit être interprétée de manière stricte (37).

IV - Indemnisation du passager

On en comprend toute l'utilité pratique pour notre passagère en examinant ses droits si la notion d'annulation de vol avait été appliquée à sa situation. Il résulte en effet de l'article 5, § 1, c), du règlement CE 261/2004 que le droit à indemnisation d'un passager aérien en cas d'annulation est subordonné à son absence d'information préalable (au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue) par le transporteur. Or, la passagère ayant reçu cette information la veille du départ du vol aller du 22 décembre 2017, soit plus quinze jours avant la date de son vol retour, elle ne pouvait dès lors pas avoir droit à indemnisation, comme l'avait d'ailleurs jugé le juge allemand de première instance.

Le principe d'interprétation stricte d'une exception au droit des passagers énoncé plus haut permettait d'éviter une absence d'indemnisation. En effet, il impose que l'exception au droit à indemnisation prévue à l'article 5, § 1, c) et i), du règlement CE 261/2004 ne puisse pas être étendue aux cas de refus d'embarquement visés à l'article 4 de ce règlement (38). Dès lors, pour le juge européen, la règle selon laquelle les transporteurs aériens sont libérés de leur obligation d'indemniser les passagers s'ils les informent de l'annulation du vol au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue ne saurait s'appliquer aux cas de refus d'embarquement (39). Voilà qui ouvre la voie à une indemnisation de notre passagère par le juge allemand d'appel, à hauteur des 250 € prévus par l'indemnité forfaitaire de l'article 7 du règlement CE 261/2004. Et celle de nombreux autres passagers européens victimes de telles pratiques.

Ce nouvel arrêt de la CJUE sur les droits des passagers aériens doit être salué à plus d'un titre. Tout d'abord, parce qu'il permet de mieux comprendre l'articulation entre les notions clés du règlement CE 261/2004, dont l'interprétation suscite un contentieux toujours aussi abondant. Les situations de refus d'embarquement et d'annulation de vol sont bien distinctes et ne sont tout simplement pas comparables. Par conséquent, le raisonnement par analogie retenu par le juge allemand de première instance n'est pas approprié.

Ensuite, parce qu'il s'inscrit très exactement dans le sens de l'article 4, § 4, de la proposition de révision du règlement CE 261/2004 de 2013 (40) et dans celui de l'article 3.1.1 de la Communication de la Commission de 2016 selon lequel « si le passager se voit refuser l'embarquement sur un vol retour parce que le transporteur aérien effectif a annulé le vol aller et a réacheminé le passager sur un autre vol, cela constituerait un refus d'embarquement et donnerait lieu à une indemnisation complémentaire par le transporteur aérien effectif » (41).

Enfin, parce qu'il ouvre des perspectives prochaines de contentieux sur la pratique abusive des compagnies aériennes en matière de « *no show* ». Il n'existe pour l'instant, comme le souligne Nicolas Balat (42), aucun élément textuel ou jurisprudentiel permettant de traiter de la pratique du « *no show* » c'est-à-dire de la non-présentation du passager à

l'embarquement d'un vol aller et ses conséquences tenant à l'interdiction éventuelle d'embarquer sur le vol retour. Voilà qui va sûrement bientôt changer.

Mots clés :

TRANSPORT AERIEN * Responsabilité * Refus d'embarquement * Annonce anticipée

UNION EUROPEENNE * Transport aérien * Responsabilité * Indemnisation * Refus d'embarquement

(1) Il s'agit là sans doute de l'application de la clause dite « *no show* », fréquemment stipulée par les compagnies aériennes dans les contrats de transport aérien de passagers, selon laquelle la non-présentation au vol aller entraîne l'annulation par la compagnie du billet retour alors que le voyageur a payé l'aller et le retour. Ce type de clause est très probablement abusive.

(2) Règl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 févr. 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 Règl. CEE 295/91, JOUE L 46, 17 févr. 2004.

(3) Montant indemnitaire fixé par l'art. 7, § 1, a) du Règl. CE 261/2004 pour tous les vols de 1 500 km ou moins.

(4) La juridiction s'appuie sur les art. 5 (annulation) et 7 (indemnisation) du Règl. CE 261/2004.

(5) Notion définie par l'art. 4 du Règl. CE 261/2004.

(6) La juridiction a appliqué, par analogie, l'art. 5 (annulation) du Règl. CE 261/2004.

(7) Le jugement du 2 sept. 2021 est devenu définitif sur son volet relatif au vol aller.

(8) Alors que cela est exigé par l'art. 3, § 2, a) du Règl. CE 261/2004.

(9) Arrêt commenté, D. 2023. 1900.

(10) L'art. 3, § 2, du Règl. CE 261/2004 exige une telle présentation.

(11) P. Dupont, Manuel de droit aérien, Souveraineté et libertés dans la troisième dimension, Pédone, 2022, n° 365, p. 362.

(12) V. art. 2, j), et 3, § 2, du Règl. CE 261/2004.

(13) *Ibid.*, art. 2, l).

(14) *Ibid.*, art. 4.

(15) N. Balat, L'inexécution volontaire de ses obligations par le transporteur aérien soumis au règlement 261/2004, *in* L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien - Regards civilistes sur le règlement 261/2004, LexisNexis, 2019, p. 61-72.

(16) V. art. 4, 7, 8 et 9 du Règl. CE 261/2004.

(17) *Ibid.*, art. 3, § 2, et 4, § 3.

(18) *Ibid.*, art. 5.

(19) Pt 27, arrêt commenté.

(20) V. par ex., CJUE 29 juill. 2019, aff. C-354/18 , *Rusu*, D. 2019. 2117 , note P. Dupont et G. Poissonnier , et 2020. 1425, obs. H. Kenfack  ; RTD eur. 2020. 416, obs. L. Gard .

(21) Pt 26, arrêt commenté.

(22) Règl. CEE 295/91 du Conseil, du 4 févr. 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers. Il a été abrogé par le Règl. CE 261/2004.

(23) CJUE 4 oct. 2012, aff. C-22/11 , *Finnair*, D. 2012. 2383 , et 2622, obs. P. Lokiec  ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Gard  ; Rev. UE 2013. 544, étude A. Subrémon .

(24) CJUE 4 oct. 2012, aff. C-321/11 , *Rodriguez*, D. 2012. 2383  ; RTD eur. 2013. 372, obs. L. Gard .

(25) I. Bon-Garcin, M. Bernardet et P. Delebecque, *Droit des transports*, Dalloz, 2^e éd., 2018, n° 512, p. 441.

(26) Pt 28, arrêt commenté.

(27) *Ibid.*, pt 27.

(28) *Ibid.*, pt 29.

(29) X. Delpéch, Indemnisation du passager aérien en cas de refus d'embarquement, D. actu. 16 nov. 2023.

(30) Pt 34, arrêt commenté.

(31) *Ibid.*, pt 39.

(32) *Ibid.*, pt 36.

(33) *Ibid.*, pt 35.

(34) *Ibid.*, pt 37.

(35) CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, *Sturgeon e.a.*, pt 45, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland , 2011. 1445, obs. H. Kenfack ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard , et 2015. 241, obs. P. Bures .

(36) Aff. C-22/11, *supra* note 23, pt 23.

(37) CJUE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, pt 17, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard , et 2015. 241, obs. P. Bures ; aff. C-22/11, *supra* note 23, pt 38.

(38) Pt 46, arrêt commenté.

(39) *Ibid.*, pt 49.

(40) Prop. de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le Règl. CE 261/2004 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, ainsi que le Règl. CE 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages, COM(2013) 130 final 2013/0072 (COD) du 13 mars 2013.

(41) Communication de la Commission. Orientations interprétatives relatives au Règl. CE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et au Règl. CE 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le Règl. CE 889/2002 du Parlement européen et du Conseil (2016/C 214/04), JOUE C 214/5, 15 juin 2016.

(42) N. Balat, Droit et obligations des passagers aériens, *in* Droit des transports, Dalloz Action, 2023-2024, n° 521.221 s., p. 786-788.

Recueil Dalloz 2024 p.199

Transport aérien (indemnisation) : refus anticipé d'embarquement

**Arrêt rendu par Cour de justice de l'Union européenne
8e ch.**

26-10-2023

n° C-238/22

Sommaire :

L'article 4, § 3, du règlement CE 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 295/91, lu en combinaison avec l'article 2, sous *j*), du règlement CE 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, § 2, de ce règlement.

L'article 5, § 1, sous *c*), *i*), du règlement CE 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.

Texte intégral :

LA COUR DE JUSTICE :

1. La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, sous *j*), de l'article 3, § 2, de l'article 4, § 3, de l'article 5, § 1, sous *c*) et *i*), et de l'article 7 du règlement CE 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 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 CE 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 CE 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 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 CE 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, § 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 CE 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 € pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;

b) 400 € 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 € 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 € les billets correspondants. Avant l'engagement du litige au principal, Latam Airlines lui avait toutefois remboursé un montant de 101,55 €.

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 €, correspondant au solde du coût de ces billets, ainsi qu'une indemnisation de 250 € en vertu des articles 5 et 7 du règlement CE 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 € 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 CE 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, § 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, § 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, § 1, sous *c*), *i*), du règlement CE 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 CE 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, § 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 CE 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, § 1, sous c), i), du règlement CE 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 CE 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 [CE 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, § 3, et [de l'article] 7 [de ce] règlement, le passager doit aussi, ainsi que l'exige l'article 3, § 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 [CE 261/2004] doit-il être interprété en ce sens que, par application *mutatis mutandis* de l'article 5, § 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, § 3, du règlement CE 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, § 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*, aff. 327/82, EU:C:1984:11, pt 11, et du 25 juin 2020, *Ministerio Fiscal* (Autorité susceptible de recevoir une demande de protection internationale), aff. C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, pt 53].

22. D'emblée, il convient de relever que, aux termes de l'article 4, § 3, du règlement CE 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, § 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, § 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 CE 261/2004 à l'article 3, § 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 CE 261/2004 a abrogé le règlement CEE 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 sursréservation à laquelle les transporteurs aériens se livraient de manière excessive. Ainsi le règlement CEE 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 sursréservé » (V., en ce sens, arrêts du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pt 20, ainsi que du 4 oct. 2012, *Rodríguez Cachafeiro*

et *Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, aff. C-321/11, EU:C:2012:609, pt 22).

27. En revanche, la notion de « refus d'embarquement », au sens de l'article 2, sous *j*), du règlement CE 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 (V., en ce sens, arrêts du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pts 19, 21 et 22, ainsi que du 4 oct. 2012, *Rodríguez Cachafeiro et Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, aff. C-321/11, EU:C:2012:609, pts 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 CE 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 (V., en ce sens, arrêt du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pts 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 CE 261/2004, lu en combinaison avec l'article 3, § 1, sous *a*), et § 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, § 2, sous *b*), lu en combinaison avec l'article 2, sous *j*), du règlement CE 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 CEE 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 CE 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 CE 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 CE 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, § 3, du règlement CE 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous *j*), et l'article 3, § 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 CE 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 nov. 2009, *Sturgeon e.a.*, aff. C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, pt 44, et du 29 juill. 2019, *Rusu*, aff. C-354/18, EU:C:2019:637, pt 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 (V., en ce sens, arrêt du 19 nov. 2009, *Sturgeon e.a.*, aff. C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, pt 45).

38. Il résulte ainsi d'une interprétation contextuelle et téléologique de l'article 4, § 3, du règlement CE 261/2004, lu en combinaison avec l'article 2, sous *j*), et l'article 3, § 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, § 3, du règlement CE 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, § 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, § 1, sous c), i), du règlement CE 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, § 1, sous c), i), du règlement CE 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, § 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 CE 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 (V., en ce sens, arrêt du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pt 23). En revanche, une exception aux dispositions octroyant des droits aux passagers doit être interprétée de manière stricte (V., en ce sens, arrêts du 22 déc. 2008, *Wallentin-Hermann*, aff. C-549/07, EU:C:2008:771, pt 17, et du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pt 38).

44. Aussi convient-il de retenir une interprétation stricte de l'article 5, § 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, § 1, sous c), i), du règlement CE 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, § 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 (V., par analogie, arrêts du 10 janv. 2006, *IATA et ELFAA*, aff. C-344/04, EU:C:2006:110, pt 37, ainsi que du 4 oct. 2012, *Finnair*, aff. C-22/11, EU:C:2012:604, pt 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, § 1, sous c), i), du règlement CE 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, § 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, § 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 juill. 2022, *Commission/VW e.a.*, aff. C-116/21 P à C-118/21 P, C-138/21 P et C-139/21 P, EU:C:2022:557, pt 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 CE 261/2004 et assorties de règles juridiques en partie différentes, telles qu'une exception au droit à indemnisation prévue à l'article 5, § 1, sous c), i), et non à l'article 4, § 3, de ce règlement.

49. Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la seconde question que l'article 5, § 1, sous c), i), du règlement CE 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, § 3, du règlement CE 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 295/91, lu en combinaison avec l'article 2, sous j), du règlement CE 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, § 2, de ce règlement.

2) L'article 5, § 1, sous c), i), du règlement CE 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.

Texte(s) appliqué(s) :

Règlement CE n° 261/2004 du 11-02-2004 - art. 4 - art. 7

Mots clés :

TRANSPORT AERIEN * Responsabilité * Refus d'embarquement * Annonce anticipée

UNION EUROPEENNE * Transport aérien * Responsabilité * Indemnisation * Refus d'embarquement