Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

16 janvier 2025 *

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) nº 261/2004 – Article 3, paragraphe 3 – Voyage gratuit ou à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public – Passager s'étant uniquement acquitté des redevances et des taxes sur le transport aérien – Réservation dans le cadre d'une campagne promotionnelle – Article 8, paragraphe 1, sous c) – Droit au réacheminement à une date ultérieure – Non-exigence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par le passager »

Dans l'affaire C-516/23,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), par décision du 8 août 2023, parvenue à la Cour le 10 août 2023, dans la procédure

NW,

YS

contre

Qatar Airways,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. N. Jääskinen, président de la neuvième chambre, faisant fonction de président de la huitième chambre, MM. M. Gavalec (rapporteur) et J. Passer, juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour YS et NW, par Me M. Böse, Rechtsanwalt,

– pour Qatar Airways, par Mes B. Liebert et U. Steppler, Rechtsanwälte,

* Langue de procédure : l'allemand.

– pour la Commission européenne, par M. G. von Rintelen et Mme 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 3, paragraphe 3, et de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) nº 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) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant NW et YS, des passagers aériens, à Qatar Airways au sujet d'une demande de réparation au titre de la méconnaissance, par ce transporteur aérien, de son obligation d'assurer le réacheminement de ces passagers vers leur destination finale.

Le cadre juridique

Le règlement nº 261/2004

3 Les considérants 1, 2, 4, 12 et 13 du règlement nº 261/2004 énoncent :

« (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.

(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.

[...]

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par [le règlement (CEE) nº 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)], 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.

[...]

(12) Il convient également d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre

d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

(13) Les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité de se faire rembourser leur billet ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur. »

4 L'article 3 de ce règlement, intitulé « Champ d'application », prévoit, à son paragraphe 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 L'article 5 dudit règlement, intitulé « Annulations », dispose, à son paragraphe 1, sous a), et à son paragraphe 3 :

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

a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8.

[...]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »

6 L'article 7 du règlement n° 261/2004, intitulé « Droit à indemnisation », prévoit une indemnisation standardisée des passagers dont le montant varie, notamment, en fonction de la distance du vol.

7 L'article 8 du même règlement, intitulé « Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement », prévoit :

« 1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre :

a) – le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté, pour la ou les parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

– un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais ;

b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

[...] »

Le règlement (CE) nº 1008/2008

8 L'article 23 du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO 2008, L 293, p. 3), intitulé « Information et non-discrimination », prévoit, à son paragraphe 1 :

« Les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés sous quelque forme que ce soit, y compris sur internet, pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique. Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés :

a) tarif des passagers ou tarif de fret ;

b) taxes ;

c) redevances aéroportuaires ; et

d) autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant ;

lorsque les éléments énumérés aux points b), c) et d) ont été ajoutés au tarif des passagers ou au tarif de fret. Les suppléments de prix optionnels sont communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client résulte d'une démarche explicite. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

9 Le 5 août 2020, les requérants au principal ont effectué, auprès de Qatar Airways, une réservation pour des vols aller-retour au départ de Francfort-sur-le-Main (Allemagne) et à destination de Denpasar (Indonésie), avec escale à Doha (Qatar).

10 Cette réservation a été effectuée dans le cadre d'une campagne promotionnelle de ce transporteur aérien effectif. Cette campagne, d'une durée limitée, était exclusivement réservée aux professionnels de la santé et permettait à ces derniers d'effectuer des réservations de vols auprès dudit transporteur, en s'acquittant des seules taxes et redevances afférentes à ces réservations.

11 Le 13 septembre 2020, Qatar Airways a annulé les vols qui faisaient l'objet de la réservation.

12 Par ailleurs, ce transporteur n'a plus assuré de vols à destination de Denpasar jusqu'au printemps 2022.

13 Par courriel du 8 août 2022, les requérants au principal ont mis en demeure ledit transporteur de les réacheminer vers Denpasar le 20 octobre 2022 et d'assurer leur vol retour vers Francfort-sur-le-Main le 7 novembre 2022, en intimant à celui-ci de prendre les dispositions

nécessaires à cet effet avant le 18 août 2022. Cette mise en demeure étant restée sans effet, ces requérants au principal ont procédé à la réservation des vols en cause, au moyen d'avantages acquis au titre d'un programme de fidélisation et en s'acquittant d'un prix total de 394,62 euros. Le prix de ces vols sur le marché s'élevait à 4 276,36 euros par passager au jour de la réservation.

14 Lesdits requérants au principal ont saisi le Landgericht Frankfurt am Main (tribunal régional de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), qui est la juridiction de renvoi, d'un recours contre Qatar Airways afin d'obtenir une réparation au titre de la méconnaissance, par ce transporteur aérien effectif, de son obligation d'assistance résultant de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004.

15 Dans le cadre de ce recours, la juridiction de renvoi s'interroge, en premier lieu, sur l'applicabilité, en l'occurrence, du règlement nº 261/2004.

16 À cet égard, cette juridiction se demande, d'une part, si un passager doit être considéré comme voyageant gratuitement, au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, lorsqu'il doit s'acquitter uniquement des taxes sur le transport aérien et des redevances aéroportuaires.

17 D'autre part, ladite juridiction relève qu'il résulte de la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) qu'un tarif réduit, consenti par le transporteur aérien au personnel d'une entreprise ayant conclu un accord-cadre avec ce transporteur, doit être considéré comme étant « accessible au public », au sens de cet article 3, paragraphe 3. Or, la juridiction de renvoi estime que cette jurisprudence est susceptible de s'appliquer à la campagne promotionnelle en cause au principal, cette campagne ne constituant ni un programme de fidélisation ni un programme commercial, au sens de cette disposition.

18 Dans l'hypothèse où le règlement nº 261/2004 serait applicable à la situation en cause au principal, la juridiction de renvoi s'interroge, en second lieu, sur le point de savoir si le droit au réacheminement, prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement, suppose l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol devant être effectué au titre du réacheminement, quand bien même cette condition ne ressortirait pas du libellé de cette disposition.

19 À cet égard, la juridiction de renvoi fait observer que, selon la jurisprudence de l'Oberlandesgericht Köln (tribunal régional supérieur de Cologne, Allemagne), eu égard à la finalité de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, qui vise à protéger les passagers au cours du voyage concerné, cette disposition ne confère pas au passager un droit à un réacheminement gratuit, à sa convenance, sans aucun lien temporel avec le plan de voyage initial. Il devrait, selon cette seconde juridiction, exister un lien temporel entre le vol annulé et le vol devant être effectué au titre du réacheminement. Il apparaît, toutefois, que cette jurisprudence a été infirmée par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne). Dans ce contexte, la juridiction de renvoi demande si l'exigence d'un tel lien temporel découle de cette disposition, le libellé de celle-ci ne comportant aucune indication en ce sens.

20 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 nº 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'un passager voyage gratuitement, au sens de l'article 3, paragraphe 3, [première phrase], première alternative, de ce règlement, lorsqu'il ne doit payer, au titre du billet d'avion, que des redevances et la taxe sur le transport aérien ?

2) Pour le cas où la première question appelle une réponse négative :

Le règlement nº 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'il ne s'agit pas d'un tarif (indirectement) accessible au public au sens de l'article 3, paragraphe 3, [première phrase], seconde alternative, dudit règlement lorsque le vol a été réservé dans le cadre d'une opération promotionnelle d'un transporteur aérien, limitée dans le temps et en termes de quantité, qui n'était disponible que pour un groupe [de] professionnel[s] déterminé ?

3) Pour le cas où [la deuxième question appelle également une réponse négative et où] le règlement nº 261/2004 est considéré comme ayant vocation à s'appliquer :
a) l'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement doit-il être interprété en ce sens qu'il doit y avoir un lien temporel entre le vol initialement réservé et annulé et le transport de remplacement souhaité à une date ultérieure ;
b) le cas échéant de quelle manière conviendrait-il de définir ce lien temporel ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

21 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 3, première phrase, première alternative, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager voyage gratuitement, au sens de cette disposition, lorsque, pour effectuer sa réservation, il a dû s'acquitter exclusivement des taxes sur le transport aérien et des redevances.

22 Conformément à l'article 3, paragraphe 3, première phrase, première alternative, du règlement nº 261/2004, ce dernier ne s'applique pas aux passagers qui voyagent gratuitement.

23 Il convient, d'emblée, de relever que les termes « voyager gratuitement » ne sont définis ni par l'article 3, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 ni par aucune autre disposition de ce règlement. Dans ces conditions, la détermination de la signification et de la portée de ces termes doit être établie, selon une jurisprudence constante, conformément au sens habituel de ceux-ci dans le langage courant, tout en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie (arrêt du 30 avril 2024, Trade Express-L et DEVNIA TSIMENT, C-395/22 et C-428/22, EU:C:2024:374, point 65 ainsi que jurisprudence citée). En outre, ainsi que l'a jugé la Cour, eu égard à l'objectif du règlement nº 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 (voir, en ce sens, arrêt du 26 octobre 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, point 43 et jurisprudence citée).

24 En ce qui concerne, tout d'abord, le sens habituel des termes « voyager gratuitement », il y a lieu de considérer que ceux-ci désignent, de façon générale, une situation dans laquelle le passager voyage gracieusement, sans devoir payer la moindre contrepartie pour son billet d'avion.

25 À cet égard, une interprétation de ces termes en ce sens qu'un passager voyage gratuitement, alors même qu'il doit, afin de finaliser sa réservation, s'acquitter d'une somme, non au titre du tarif des passagers, mais au titre de taxes sur le transport aérien ou de redevances, serait contraire au sens habituel de ces termes dans le langage courant.

26 Ensuite, s'agissant du contexte dans lequel s'inscrit l'article 3, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, si, certes, cette disposition se réfère, de manière générale, à la gratuité du voyage, sans préciser les différents éléments constituant le prix de celui-ci, il n'en demeure pas moins que l'article 23 du règlement nº 1008/2008 prévoit que le prix définitif à payer inclut le tarif des passagers applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances aéroportuaires et des autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant. Il en découle que les taxes et les redevances ne sont pas exclues du prix du billet d'avion, mais font partie intégrante de celui-ci.

27 Cette interprétation est confortée par la jurisprudence de la Cour, selon laquelle les passagers qui voyagent au moyen de billets dont ils ne paient qu'une fraction du prix relèvent du règlement nº 261/2004 si soit le tarif réduit acquitté était directement ou indirectement accessible au public, soit ces billets ont été émis dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux (ordonnance du 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, point 16).

28 Enfin, s'agissant de la finalité du règlement nº 261/2004, celui-ci vise, ainsi qu'il découle de ses considérants 1, 2 et 4, à garantir un niveau élevé de protection des passagers et des consommateurs, en renforçant leurs droits dans un certain nombre de situations entraînant des difficultés et des désagréments sérieux, ainsi qu'en réparant ces derniers d'une manière standardisée et immédiate (arrêt du 22 avril 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, point 26).

29 Or, l'interprétation selon laquelle le passager voyagerait gratuitement et, partant, ne bénéficierait pas de l'application des dispositions du règlement nº 261/2004, alors même qu'il est redevable de sommes, au titre de taxes sur le transport aérien et de redevances, compromettrait, l'objectif poursuivi par ce règlement, rappelé au point 28 du présent arrêt, de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens.

30 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que l'article 3, paragraphe 3, première phrase, première alternative, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager ne voyage pas gratuitement, au sens de cette disposition, lorsque, pour effectuer sa réservation, il a dû s'acquitter exclusivement des taxes sur le transport aérien et des redevances.

Sur la deuxième question

31 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager voyage à un tarif réduit non directement ou indirectement

accessible au public, au sens de cette disposition, lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée.

32 Conformément à l'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004, ce règlement ne s'applique pas aux passagers qui voyagent à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public.

33 D'emblée, il y a lieu de relever que, en l'occurrence, dans le cadre de la campagne promotionnelle de Qatar Airways, ce transporteur aérien permettait uniquement aux professionnels de la santé d'effectuer des réservations de vols auprès de ce transporteur, en s'acquittant des seules taxes et redevances afférentes à ces réservations. Dans ce contexte, la juridiction de renvoi s'interroge sur le point de savoir si un tel tarif réduit réservé à un groupe de professionnels de la santé doit être considéré comme étant un tarif accessible au public, au sens de cette disposition.

34 À cet égard, s'agissant de la portée des termes « accessible au public », il y a lieu de relever, à l'instar de la Commission européenne, qu'un tarif est accessible au public même si tout client potentiel n'est pas en mesure d'en bénéficier.

35 En effet, la notion de « public » vise un nombre indéterminé de destinataires potentiels et implique, par ailleurs, un nombre de personnes assez important (voir, par analogie, arrêt du 20 juin 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, point 38 et jurisprudence citée). Afin de déterminer si un groupe de personnes bénéficiant d'un tarif réduit peut être distingué du « public », il importe de vérifier, en particulier, si ce groupe est défini avec suffisamment de précision, si les personnes concernées remplissent les caractéristiques particulières prescrites par le transporteur aérien pour bénéficier de ce tarif et si ce transporteur prévoit une autorisation individuelle préalable à l'émission du billet de transport.

36 À cet égard, le groupe des professionnels de la santé, décrits de manière abstraite, sans précision quant aux caractéristiques particulières qui les lient, et au profit desquels l'émission de billets de transport n'est pas soumise à une autorisation individuelle préalable, est susceptible de constituer un public, au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004. Il s'ensuit qu'un tarif réduit réservé à un tel groupe doit être considéré comme étant « accessible au public », au sens de cette disposition.

37 Une telle interprétation est confortée par la jurisprudence de la Cour relative à l'interprétation de l'article 3, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, selon laquelle un billet à tarif préférentiel qui n'est accessible qu'à certaines personnes déterminées dans le cadre d'une opération de parrainage d'un événement et qui ne peut être émis qu'après une autorisation préalable et individualisée du transporteur aérien ne saurait être considéré comme étant accessible au public ni comme ayant été émis dans le cadre d'un programme de fidélisation ou d'autres programmes commerciaux (ordonnance du 26 novembre 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, point 17).

38 En l'occurrence, les requérants au principal ont effectué une réservation de vols auprès d'un transporteur aérien dans le cadre d'une campagne promotionnelle, dont la durée était strictement limitée et qui était réservée aux seuls professionnels de la santé. Certes, les tarifs proposés dans le cadre de cette campagne promotionnelle n'étaient pas accessibles à l'ensemble de la population. Toutefois, de tels tarifs étaient réservés non pas à certaines personnes

déterminées individuellement, mais à un groupe professionnel déterminé, à savoir les professionnels de la santé, ce groupe constitué d'un nombre indéterminé de personnes n'ayant pas, avec ce transporteur, de lien particulier dépassant le cadre d'une relation de clientèle.

39 En outre, s'agissant de la limitation quantitative du nombre de billets disponibles dans le cadre de la campagne promotionnelle, il ressort du dossier dont dispose la Cour que cette limitation ne semble pas découler de caractéristiques propres au groupe professionnel concerné, mais apparaît justifiée par des limitations pratiques imposées par le transporteur aérien, qui n'était pas en mesure de proposer de tels tarifs à l'ensemble du groupe concerné en raison de sa taille.

40 Enfin, il convient d'ajouter qu'une interprétation selon laquelle un groupe de personnes déterminé d'une manière large, comme les professionnels de la santé en cause au principal, ne devrait pas être considéré comme étant un « public », au sens de l'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004, serait susceptible de méconnaître l'objectif, énoncé au considérant 1 de ce règlement, consistant à garantir un niveau élevé de protection des passagers.

41 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la deuxième question que l'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un passager ne voyage pas à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de cette disposition, lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée.

Sur la troisième question

42 Par sa troisième question, posée en cas de réponse négative aux deux premières questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il requiert, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager et, dans l'affirmative, la manière dont ce lien temporel doit être défini.

43 En vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004, le transporteur aérien effectif doit, en cas d'annulation d'un vol, offrir aux passagers concernés une assistance conformément à l'article 8 de ce règlement.

44 Aux termes de l'article 8, paragraphe 1, dudit règlement, les passagers concernés ont le choix entre trois options, à savoir, premièrement, le remboursement du billet, moyennant le respect de certaines conditions, ainsi que, le cas échéant, l'organisation d'un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais, deuxièmement, un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou, troisièmement, un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

45 Ainsi que la Cour l'a jugé, cet article prévoit expressément l'obligation pour le transporteur aérien effectif de proposer aux passagers dont le vol a été annulé les différentes options visées à l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement, ce qui présuppose qu'il fournisse à ces passagers l'intégralité de l'information relative aux droits découlant de cette disposition afin qu'ils puissent exercer efficacement leurs droits en cas d'annulation. De la même manière, il lui appartient d'informer

utilement les passagers aériens lorsqu'un réacheminement n'est pas possible [voir, en ce sens, arrêt du 8 juin 2023, Austrian Airlines (Vol de rapatriement), C-49/22, EU:C:2023:454, points 43 et 44 ainsi que jurisprudence citée].

46 Il s'ensuit qu'il incombe au transporteur aérien, en cas d'annulation du vol, de fournir aux passagers aériens les informations nécessaires pour leur permettre de faire un choix efficace, à savoir soit de se faire rembourser leur billet, soit de poursuivre leur transport vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables, dans les meilleurs délais ou à une date ultérieure. Ainsi, le bénéfice d'un droit d'être informé ne saurait impliquer une quelconque obligation de la part du passager aérien de contribuer activement à la recherche des données que doit contenir la proposition du transporteur aérien effectif (voir, en ce sens, arrêt du 29 juillet 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, points 54 à 56).

47 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que les vols initialement réservés par les requérants au principal ont été annulés par Qatar Airways au mois de septembre 2020. Ce transporteur aérien s'est limité, à cet égard, à informer ces requérants au principal de l'impossibilité d'effectuer des vols à destination de Denpasar, qui était leur destination finale, en raison de circonstances liées à la pandémie de COVID-19, tout en prolongeant de deux ans la validité des billets en cause, à savoir jusqu'au 4 août 2022. Le 8 août 2022, lesdits requérants au principal ont demandé audit transporteur, conformément à l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, un réacheminement vers leur destination finale à une date ultérieure, à leur convenance.

48 Dans ce contexte, il convient de souligner que l'obligation d'assistance au titre de l'article 8 du règlement nº 261/2004 s'impose au transporteur aérien effectif quel que soit l'événement qui a donné lieu à l'annulation du vol. En effet, même lorsque des circonstances exceptionnelles se produisent, l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement exonère le transporteur aérien effectif uniquement de son obligation d'indemnisation au titre de l'article 7 dudit règlement [arrêt du 8 juin 2023, Austrian Airlines (Vol de rapatriement), C-49/22, EU:C:2023:454, point 45].

49 En outre, le règlement nº 261/2004 ne contient aucune indication permettant de considérer qu'il reconnaîtrait, au-delà des « circonstances extraordinaires » mentionnées à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, une catégorie distincte d'événements « particulièrement extraordinaires », telle que la pandémie de COVID-19, qui aurait pour conséquence d'exonérer le transporteur aérien effectif de toutes ses obligations, y compris de celles découlant de l'article 8 dudit règlement [arrêt du 8 juin 2023, Austrian Airlines (Vol de rapatriement), C-49/22, EU:C:2023:454, point 46].

50 Un passager dont le vol a été annulé est donc fondé à obtenir une réparation par équivalent, à charge du transporteur aérien effectif, en cas de non-respect, par ce dernier, de son obligation d'assistance découlant de l'article 8, paragraphe 1, du même règlement, y compris de son devoir d'information tel que défini aux points 45 et 46 du présent arrêt [arrêt du 8 juin 2023, Austrian Airlines (Vol de rapatriement), C-49/22, EU:C:2023:454, point 48].

51 Cette indemnisation sera néanmoins limitée à ce qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avère nécessaire, approprié et raisonnable pour pallier la défaillance dudit transporteur aérien effectif [arrêt du 8 juin 2023, Austrian Airlines (Vol de rapatriement), C-49/22, EU:C:2023:454, point 49 et jurisprudence citée].

52 S'agissant, spécifiquement, du point de savoir si l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 requiert, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité, il convient, conformément à la jurisprudence rappelée au point 23 du présent arrêt, de le déterminer en tenant compte, non seulement des termes de cette disposition, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie.

53 En ce qui concerne, en premier lieu, les termes de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, force est de constater qu'ils ne comportent pas d'exigence quant à l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol devant être effectué au titre du réacheminement. En effet, il découle uniquement de cette disposition que les passagers aériens peuvent demander un réacheminement « à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges ». Or, il ne ressort pas des termes « à une date ultérieure » que ceux-ci limiteraient dans le temps le droit au réacheminement.

54 Il découle ainsi du libellé de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 que sont déterminants la convenance et le souhait du passager aérien d'être réacheminé à une date ultérieure déterminée, la seule limite à cet égard étant la disponibilité de sièges. Il s'ensuit qu'un transporteur aérien effectif ne peut refuser un vol de réacheminement, acceptable pour le passager aérien concerné, que dans l'hypothèse d'une absence de sièges disponibles.

55 En deuxième lieu, s'agissant du contexte dans lequel s'inscrit l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, il convient de relever que le législateur de l'Union a expressément prévu un élément temporel à l'article 8, paragraphe 1, sous b), de ce règlement, qui consiste à ce que le passager aérien puisse demander un réacheminement vers sa destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais. Or, si ce législateur avait souhaité limiter dans le temps le droit au réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), dudit règlement, il l'aurait précisé, à l'instar de ce qu'il a prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du même règlement. Dans ce contexte, il peut également être souligné que les considérants 12 et 13 du règlement nº 261/2004 ne font nullement état, en cas d'annulation d'un vol, d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol au titre du réacheminement.

56 En outre, ainsi qu'il ressort du point 46 du présent arrêt, le passager aérien, en cas d'annulation d'un vol, peut opter pour un remboursement ou un réacheminement ultérieur. Compte tenu de ces options, dont le choix est réservé au passager aérien, une interprétation selon laquelle l'élément temporel prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004 serait déterminant aux fins du droit au réacheminement ultérieur prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement priverait cette dernière disposition d'effet utile.

57 En troisième lieu, une telle interprétation de l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 est confortée par les objectifs poursuivis par ce règlement, tels qu'ils sont énoncés à ses considérants 1 et 4, consistant notamment à garantir un niveau élevé de protection des passagers et à renforcer les droits de ces derniers, tout en tenant pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

58 En effet, une interprétation qui limiterait excessivement les options proposées au passager aérien au titre de l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement serait contraire à l'objectif principal poursuivi par ledit règlement qui consiste à assurer un niveau élevé de protection des passagers.

59 Une telle interprétation n'est, au demeurant, pas infirmée par la circonstance, invoquée par Qatar Airways, tirée de ce que cette interprétation entraînerait des charges déraisonnables pour les transporteurs aériens effectifs concernés. À cet égard, il convient de relever que, conformément à une jurisprudence constante, l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs poursuivi par le règlement nº 261/2004, en ce compris les passagers aériens, peut justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 48 et jurisprudence citée).

60 Cependant, et en tout état de cause, en l'occurrence, Qatar Airways a limité la validité des billets émis à une période de deux ans après la réservation initiale, en raison de la pandémie de COVID-19. Les requérants au principal étaient en possession de billets valides jusqu'au 4 août 2022 et ont émis leur demande de réacheminement après cette date, à savoir le 8 août 2022.

61 À cet égard, il y a lieu de relever que le règlement nº 261/2004 ne comporte aucune disposition relative au délai de prescription des actions introduites devant les juridictions nationales et ayant pour objet d'obtenir un réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), de ce règlement (voir, par analogie, arrêt du 22 novembre 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, point 24).

62 Or, il est de jurisprudence constante que, en l'absence de réglementation de l'Union en la matière, il appartient à l'ordre juridique interne de chaque État membre, en vertu du principe d'autonomie procédurale, de régler les modalités procédurales des recours en justice destinées à assurer la sauvegarde des droits que les justiciables tirent du droit de l'Union, pour autant que ces modalités respectent les principes d'équivalence et d'effectivité (arrêt du 22 novembre 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, point 25 et jurisprudence citée).

63 Partant, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, où les passagers aériens demandent un réacheminement vers la destination finale après la date de fin de validité de leurs billets d'avion, à savoir plus de deux ans après la réservation initiale, il revient à la juridiction nationale de déterminer le délai de prescription des actions visant à faire valoir leur droit au réacheminement prévu à l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004, dans le respect des principes d'équivalence et d'effectivité.

64 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la troisième question que l'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'il ne requiert pas, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager, un tel réacheminement vers la destination finale pouvant être demandé dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, sous réserve de la disponibilité de sièges.

Sur les dépens

65 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 3, paragraphe 3, première phrase, première alternative, du règlement (CE) nº 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) nº 295/91,**

   doit être interprété en ce sens que :

   un passager ne voyage pas gratuitement, au sens de cette disposition, lorsque, pour effectuer sa réservation, il a dû s'acquitter exclusivement des taxes sur le transport aérien et des redevances.

2) **L'article 3, paragraphe 3, première phrase, seconde alternative, du règlement nº 261/2004**

   doit être interprété en ce sens que :

   un passager ne voyage pas à un tarif réduit non directement ou indirectement accessible au public, au sens de cette disposition, lorsqu'il a réservé son billet dans le cadre d'une campagne promotionnelle, limitée dans le temps ainsi qu'en termes de quantité de billets proposés, et s'adressant à une catégorie professionnelle déterminée.

3) **L'article 8, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004**

   doit être interprété en ce sens que :

   il ne requiert pas, pour son application, l'existence d'un lien temporel entre le vol annulé et le vol de réacheminement souhaité par un passager, un tel réacheminement vers la destination finale pouvant être demandé dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, sous réserve de la disponibilité de sièges.

Signatures