



Recueil de la jurisprudence

ORDONNANCE DE LA COUR (huitième chambre)

1^{er} octobre 2020 *

« Renvoi préjudiciel – Article 99 du règlement de procédure de la Cour – Transports aériens – Règlement (CE) n° 261/2004 – Indemnisation des passagers aériens en cas de retard important d’un vol – Droit à indemnisation en cas de retard – Durée du retard – Heure d’ouverture de la porte de l’avion à destination – Heure d’arrivée effective – Heure d’arrivée prévue – Question sur laquelle la Cour a déjà statué ou réponse à une question pouvant être clairement déduite de la jurisprudence »

Dans l’affaire C-654/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche), par décision du 2 juillet 2019, parvenue à la Cour le 3 septembre 2019, dans la procédure

FP Passenger Service GmbH

contre

Austrian Airlines AG,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M^{me} L. S. Rossi, présidente de chambre, MM. J. Malenovský (rapporteur) et F. Biltgen, juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour FP Passenger Service GmbH, par M^{es} F. Puschkarski, Rechtsanwältin, et B. Passin, Rechtsanwalt,
- pour Austrian Airlines AG, par M^e G. Gries, Rechtsanwalt,
- pour le gouvernement autrichien, par M^{me} J. Schmoll et M. G. Kunnert, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement allemand, par MM. J. Möller et M. Hellmann, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d’agent,

* Langue de procédure : l’allemand.

– pour la Commission européenne, par M. W. Mölls et M^{me} N. Yerrell, en qualité d’agents,

vu la décision prise, l’avocat général entendu, de statuer par voie d’ordonnance motivée, conformément à l’article 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

Ordonnance

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation des articles 5 à 7 du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d’indemnisation et d’assistance des passagers en cas de refus d’embarquement et d’annulation ou de retard important d’un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant FP Passenger Service GmbH à Austrian Airlines AG au sujet de l’indemnisation d’un passager de cette dernière pour le retard avec lequel l’avion à bord duquel il se trouvait est arrivé à l’aéroport de Vienne-Schwechat (Autriche).

Le cadre juridique

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

« 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. »

- 4 L’article 2 de ce règlement, intitulé « Définitions », est libellé en ces termes :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

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

[...]

h) “destination finale”, la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d’enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol ; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l’heure d’arrivée initialement prévue est respectée ».

- 5 L’article 5 dudit règlement, intitulé « Annulations », prévoit :

« 1. 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 :

[...]

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.

[...]

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 6 du même règlement, intitulé « Retard », énonce :

« 1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

- a) de deux heures ou plus pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou
- b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 km et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 km, ou
- c) de quatre heures ou plus pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b),

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

- i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et
- ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol. »

7 L'article 7 du règlement n° 261/2004, 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 :

[...]

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres ;

[...]

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé :

a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, [...]

[...]

le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.

[...]

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

Le litige au principal et la question préjudicielle

- 8 FP Passenger Service, requérante au principal, est subrogée dans les droits d'un passager qui disposait d'une réservation auprès d'Austrian Airlines pour le vol portant le numéro OS 2344, au départ de Hurghada (Égypte), à destination de Vienne (Autriche), avec un départ prévu le 20 août 2017, à 10 h 50, et avec une arrivée prévue le même jour à 15 h 20.
- 9 N'ayant décollé de Hurghada qu'à 14 h 22, l'avion a atteint l'aéroport de Vienne-Schwechat le 20 août 2017 avec un retard dont l'importance serait susceptible de varier en fonction du moment où l'on situe son arrivée. À cet égard, la décision de renvoi mentionne plusieurs heures distinctes :
 - 18 h 14 : « *touch down* » (atterrissage). Ce moment est signalé par un employé de l'aéroport ;
 - 18 h 17 : « *Actual Time of Arrival* » (ATA) (« heure d'arrivée réelle »). Il s'agit du moment où l'avion a atteint sa position finale. Cette opération est également signalée par un employé de l'aéroport ;
 - 18 h 18 : les freins de stationnement de l'avion ont été enclenchés, ce qui a été automatiquement signalé par l'avion ;
 - 18 h 22 : l'équipage a indiqué que l'avion avait atteint sa position de stationnement.
- 10 Selon la juridiction de renvoi, il n'est pas établi que le temps qui s'est écoulé avant l'ouverture des portes de l'avion a été anormalement long. En revanche, l'appareil aurait été stationné à un point éloigné, d'où les passagers auraient été transportés par autobus jusqu'au terminal de l'aéroport. Il ne serait pas possible de déterminer si, dans l'hypothèse où l'avion avait atterri à l'heure prévue, il aurait été dirigé vers ce point de stationnement ou ailleurs. La juridiction de renvoi précise dans ce contexte que les avions qui atterrissent à l'aéroport de Vienne-Schwechat stationnent soit sur la piste, où les passagers quittent l'avion par un escalier et se rendent au terminal au moyen d'une navette, soit à côté d'une passerelle permettant de regagner directement les bâtiments de l'aéroport.
- 11 FP Passenger Service a introduit un recours indemnitaire devant le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche), en vue d'obtenir une indemnisation d'un montant de 400 euros, majoré des intérêts, au titre du retard subi. À l'appui de sa demande, elle soutenait que le départ du vol concerné ayant été retardé, sa destination finale n'a effectivement pu être atteinte qu'à 18 h 22, soit l'heure à laquelle l'avion retardé est arrivé à sa position de stationnement.

- 12 Toutefois, FP Passenger Service a fait valoir que, aux fins de la détermination du retard, le moment à prendre en compte était celui de l'ouverture des portes, c'est-à-dire le moment où les passagers ont pu quitter l'avion. En l'occurrence, cette ouverture aurait eu lieu plus de trois heures après l'heure d'arrivée prévue.
- 13 Austrian Airlines soutenait, quant à elle, que le retard subi par le vol en cause avait été inférieur à trois heures. En effet, l'avion aurait atteint sa destination finale non pas à 18 h 22, mais à 18 h 17. En effet, aux fins de l'application du droit à indemnisation au titre du règlement n° 261/2004, tant l'heure d'arrivée prévue que l'heure d'arrivée réelle correspondraient à l'heure à laquelle l'avion a atterri à l'aéroport de destination. Cette heure n'inclurait pas le temps nécessaire à l'ouverture des portes.
- 14 Faisant droit à la position d'Austrian Airlines, la juridiction de première instance a rejeté le recours de FP Passenger Service au motif que, aux fins de déterminer le retard effectif d'un vol, il y avait lieu de comparer l'heure d'arrivée prévue à l'heure d'arrivée réelle. Cette comparaison ne faisant apparaître, en l'espèce, qu'un retard de 2 heures et 57 minutes, la juridiction de première instance a jugé que FP Passenger Service n'était pas fondée à obtenir un droit à indemnisation au titre du règlement n° 261/2004.
- 15 La requérante au principal a interjeté appel de cette décision devant la juridiction de renvoi. Cette dernière considère qu'il y a lieu d'appliquer l'arrêt de la Cour du 4 septembre 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). En conséquence, il conviendrait, pour calculer l'ampleur du retard, d'établir à quel moment les portes de l'avion auraient été ouvertes si le vol n'avait pas été retardé, ce moment pouvant alors être comparé à celui auquel ces portes se sont réellement ouvertes. À cet égard, bien que les plans de vol ne mentionnent pas l'heure d'ouverture des portes prévue, l'expérience montrerait que le délai entre l'heure à laquelle l'avion parvient à sa position de stationnement et l'ouverture des portes est généralement identique pour tous les vols. Il en découlerait que le délai entre l'heure d'arrivée réelle et l'ouverture des portes réelle, d'une part, et le délai entre l'heure d'arrivée prévue et l'ouverture des portes prévue, d'autre part, seraient identiques, de sorte qu'aucun de ces délais ne devrait être pris en compte dans le cadre du calcul du retard.
- 16 En revanche, si, dans un cas déterminé, le délai entre l'heure d'arrivée réelle et l'ouverture des portes réelle est anormalement long et que le passager en apporte la preuve, il conviendrait de prendre en compte la différence entre le délai réel et le délai habituellement nécessaire à l'ouverture des portes, afin d'ajouter celle-ci au retard calculé conformément aux considérations qui précèdent. En l'occurrence toutefois, il conviendrait de partir du principe que le délai entre l'heure d'arrivée réelle et l'ouverture des portes réelle n'a pas dépassé le délai habituel, de sorte que ce délai ne devrait pas être pris en compte.
- 17 La juridiction de renvoi précise que la jurisprudence nationale n'est pas fixée quant à cette question.
- 18 C'est dans ces circonstances que le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :
- « Les articles 5 [à] 7 du règlement [n° 261/2004] doivent-ils être interprétés en ce sens que, eu égard à l'arrêt du 4 septembre 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), selon lequel le moment de l'ouverture des portes est considéré comme déterminant, aux fins de la détermination du retard, il convient de tenir compte de la différence entre l'heure réelle de l'ouverture des portes et l'heure d'arrivée prévue ou bien de la différence entre l'heure réelle de l'ouverture des portes et l'heure présumée de l'ouverture des portes si le vol était arrivé à l'heure prévue ? »

Sur la question préjudicielle

- 19 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le règlement n° 261/2004, lu à la lumière de l'arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), doit être interprété en ce sens que, aux fins de la détermination de l'ampleur du retard subi par les passagers d'un vol à son arrivée, il y a lieu de calculer le temps qui s'est écoulé entre l'heure d'arrivée prévue et l'ouverture des portes de l'avion.
- 20 En vertu de l'article 99 du règlement de procédure de la Cour, cette dernière peut à tout moment décider, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée lorsqu'une question posée à titre préjudiciel est identique à une question sur laquelle la Cour a déjà statué, lorsque la réponse à une telle question peut être clairement déduite de la jurisprudence ou lorsque la réponse à la question posée à titre préjudiciel ne laisse place à aucun doute raisonnable.
- 21 Tel étant le cas dans la présente affaire, il y a lieu de faire application de cette disposition.
- 22 Tout d'abord, il y a lieu de rappeler qu'il ne découle pas expressément du libellé du règlement n° 261/2004 que les passagers de vols retardés à l'arrivée bénéficient d'un droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 de ce règlement, la notion de « retard de vol » n'étant textuellement envisagée par ledit règlement que par rapport à l'heure de départ prévue (voir, en ce sens, arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 31, 40 et 41).
- 23 Toutefois, en accord avec le principe d'égalité de traitement 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'un tel traitement ne soit objectivement justifié, la Cour a jugé que, lorsqu'ils subissent un retard important à l'arrivée, c'est-à-dire d'une durée égale ou supérieure à trois heures, les passagers des vols ainsi retardés disposent, à l'instar des passagers dont le vol initial a été annulé, et auxquels le transporteur aérien n'est pas en mesure de proposer un réacheminement dans les conditions prévues à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004, d'un droit à indemnisation sur le fondement de l'article 7 du règlement n° 261/2004, étant donné qu'ils subissent une perte de temps irréversible et, partant, un désagrément analogue (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 48, 60 et 61, ainsi que du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, points 33, 34 et 40).
- 24 Ce faisant, la Cour a fixé un seuil temporel à partir duquel cette perte de temps devient indemnisable, de manière forfaitaire, en vertu du règlement n° 261/2004.
- 25 Ensuite, la Cour a précisé que ledit désagrément, constitué par la perte de temps, se matérialisant à l'arrivée du vol, l'ampleur du retard doit s'apprécier, aux fins de l'indemnisation prévue par le règlement n° 261/2004, par rapport à l'« heure d'arrivée prévue » (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61 ; du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 40, ainsi que du 26 février 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, point 33), étant précisé qu'il s'agit de l'heure qui est fixée dans le plan du vol et indiquée sur le billet dont est muni le passager concerné.
- 26 L'heure d'arrivée prévue, visée au point précédent, indique donc le moment où le vol aura normalement été mené à son terme. Toutefois, il est possible que, une fois cette heure dépassée, les passagers se trouvent toujours à bord de leur avion, en raison de différents incidents qui peuvent retarder l'arrivée du vol, qu'il s'agisse de complications précédant le décollage, survenues durant le trajet, ou suivant l'atterrissage à destination.

- 27 Ainsi qu'il ressort des points 23 et 24 de la présente ordonnance, une perte de temps par rapport à l'heure d'arrivée prévue, subie par les passagers d'un vol retardé, n'est pertinente au regard du droit à indemnisation prévu par le règlement n° 261/2004 que dans la mesure où elle s'élève à au moins trois heures.
- 28 La vérification de ce que ce seuil temporel a ou non été atteint dans un cas déterminé doit s'opérer au regard de l'heure à laquelle l'avion est effectivement arrivé à sa destination. Le règlement n° 261/2004 ne définissant pas cette heure d'arrivée effective, la Cour a décidé, au point 17 de l'arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), que la notion d'« heure d'arrivée effective » devait être interprétée de manière à s'appliquer uniformément dans l'Union.
- 29 Ainsi, au point 25 de cet arrêt, la Cour a considéré, en substance, que la notion d'« heure d'arrivée effective » doit être interprétée en ce sens qu'elle correspond au moment où au moins l'une des portes de l'avion s'ouvre, étant entendu que, à cet instant, les passagers sont autorisés à le quitter.
- 30 En effet, c'est à ce moment que prend fin la situation de confinement des passagers dans un espace clos, sous les instructions et le contrôle du transporteur aérien, où, pour des raisons techniques et de sécurité, leurs possibilités de communication avec le monde extérieur sont considérablement limitées et où ils ne peuvent pas mener comme ils l'entendent leurs affaires personnelles, familiales, sociales et professionnelles (voir, en ce sens, arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, points 20, 22, 24 et 25).
- 31 Enfin, il convient de relever que, dans l'arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), la Cour s'est bornée à cerner la portée de la notion d'« heure d'arrivée effective », sans pour autant remettre en cause celle d'« heure d'arrivée prévue », au sens du règlement n° 261/2004, notamment de son article 5, paragraphe 1, sous c), iii), auquel se réfère la jurisprudence citée au point 23 de la présente ordonnance. Tout au contraire, la notion d'« heure d'arrivée prévue », telle que définie au point 25 de la présente ordonnance, apparaît comme l'élément indispensable pour mesurer l'ampleur de tout retard de vol subi à l'arrivée.
- 32 Compte tenu de l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la question posée que le règlement n° 261/2004, lu à la lumière de l'arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), doit être interprété en ce sens que, aux fins de la détermination de l'ampleur du retard subi par les passagers d'un vol à son arrivée, il y a lieu de calculer le temps qui s'est écoulé entre l'heure d'arrivée prévue et l'heure d'arrivée effective, à savoir le moment où au moins l'une des portes de l'avion s'ouvre, étant entendu que, à cet instant, les passagers sont autorisés à le quitter.

Sur les dépens

- 33 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.

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

Le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, lu à la lumière de l'arrêt du 4 septembre 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), doit être interprété en ce sens que, aux fins de la détermination de l'ampleur du retard subi par les passagers d'un vol à son arrivée, il y a lieu de calculer le temps

qui s'est écoulé entre l'heure d'arrivée prévue et l'heure d'arrivée effective, à savoir le moment où au moins l'une des portes de l'avion s'ouvre, étant entendu que, à cet instant, les passagers sont autorisés à le quitter.

Signatures