



Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

M. PRIIT PIKAMÄE

présentées le 23 septembre 2021¹

Affaire C-395/20

EP,

GM

contre

Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A.S.

[demande de décision préjudicielle formée par le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne)]

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) n° 261/2004 – Règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol – Changement de l'horaire de départ d'un vol – Départ reporté de presque trois heures – Information des passagers neuf jours avant le départ – Notions d'«annulation» et d'«offre de réacheminement» »

I. Introduction

1. Dans la présente affaire ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) soumet à la Cour deux questions préjudicielles portant sur l'interprétation de l'article 2, sous l), de l'article 5, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91².

2. Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant EP et GM (ci-après les « passagers en cause »), deux passagers aériens, à Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (ci-après « Corendon Airlines ») au sujet du refus de cette dernière d'indemniser ces passagers en raison du décalage de l'heure de départ initialement prévue de leur vol. La présente affaire soulève des questions juridiques inédites et complexes, sur lesquelles la Cour aura l'occasion de se prononcer. Ces questions concernent, d'une part, la qualification juridique d'un tel décalage de l'horaire d'un vol et, d'autre part, la signification que revêt l'information communiquée au passager à ce sujet, celle-ci pouvant éventuellement être considérée comme une « offre de réacheminement » au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du règlement n° 261/2004.

¹ Langue originale : le français.

² JO 2004, L 46, p. 1.

3. Conformément à la demande de la Cour, les présentes conclusions se limiteront à l'analyse de la première question préjudicielle, concernant le point de savoir si le décalage de l'horaire d'un vol constitue une « annulation » au sens de l'article 2, sous 1), et de l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004.

II. Le cadre juridique

A. Le règlement n° 261/2004

4. L'article 2 du règlement n° 261/2004, intitulé « Définitions », prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

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 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », dispose, à son paragraphe 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 ;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- 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. »

6. L'article 6 dudit règlement, intitulé « Retards », est libellé comme suit :

« 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 même règlement, intitulé « Droit à indemnisation », prévoit :

« 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 :

[...]

- b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou [...]

[...]

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

[...] »

8. L'article 8 du règlement n° 261/2004, intitulé « Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement », dispose :

« 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.

2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la [directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO 1990, L 158, p. 59)].

[...] »

B. Le règlement (CE) n° 1033/2006

9. Le règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission, du 4 juillet 2006, définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen³ prévoit, à son article 2, paragraphe 2 :

« Outre les définitions visées au paragraphe 1, les définitions suivantes s'appliquent :

[...]

10) "éléments essentiels d'un plan de vol", les éléments suivants d'un plan de vol :

[...]

d) heure estimée de départ de l'aire de stationnement,

[...] »

³ JO 2006, L 186, p. 46.

III. Les faits à l'origine du litige, la procédure au principal et les questions préjudicielles

10. Les passagers en cause ont réservé un voyage à forfait à destination d'Antalya (Turquie) par l'intermédiaire de la plateforme Internet « Check24 ». Leur réservation a été confirmée par Corendon Airlines pour un vol le 18 mai 2019 de Düsseldorf (Allemagne) à Antalya avec une heure de départ prévue à 13 h 20 et une heure d'arrivée prévue à 17 h 50.

11. Corendon Airlines a, par la suite, décalé ce vol et a fixé la nouvelle heure de départ à 16 h 10 le 18 mai 2019, ce dont elle a informé les passagers en cause dans les délais prévus à l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du règlement n° 261/2004. Ledit vol ayant été retardé, le départ a eu lieu à 17 h 02 et l'atterrissage à 21 h 30, le 18 mai 2019.

12. Les passagers en cause ont réclamé à Corendon Airlines une indemnisation d'un montant de 400 euros chacun, au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, sous b), de ce règlement. Corendon Airlines a refusé d'indemniser lesdits passagers.

13. L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) a rejeté le recours des passagers en cause. Cette juridiction a constaté, d'une part, que, si l'heure de départ du vol avait été modifiée, la programmation initiale de ce vol n'avait pas été abandonnée. D'autre part, ces passagers auraient, en tout état de cause, été informés de la modification de l'heure de départ dans le délai prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), dudit règlement, qui est de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue. En outre, ladite juridiction a relevé qu'il n'était pas nécessaire d'examiner la question de savoir si Corendon Airlines avait rempli son obligation d'information quant aux droits des passagers en cause au principal en vertu de l'article 8 du même règlement, dès lors qu'une violation éventuelle de l'obligation d'information n'est pas constitutive d'un droit à indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004.

14. Les passagers en cause ayant interjeté appel du jugement de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) devant le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf), cette dernière juridiction relève que ledit jugement ne peut pas être confirmé si le décalage de près de trois heures signifie que le vol a été annulé au sens de l'article 2, sous l), de ce règlement et si la communication relative au décalage ne constitue pas une offre de réacheminement dans les conditions prévues par ledit règlement.

15. Le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf) a dès lors décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) Y a-t-il annulation d'un vol au sens de l'article 2, sous l), et de l'article 5, paragraphe 1, du [règlement n° 261/2004] lorsque le transporteur aérien effectif décale le vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait, avec un départ prévu à 13 h 20 (heure locale), à 16 h 10 (heure locale) le même jour ?
- 2) L'information communiquée neuf jours avant le début du voyage sur le décalage de l'horaire d'un vol de 13 h 20 (heure locale) à 16 h 10 (heure locale) le même jour est-elle une offre de réacheminement au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du [règlement n° 261/2004] et, dans l'affirmative, celle-ci doit-elle satisfaire aux exigences de l'article 5, paragraphe 1, sous a), et de l'article 8, paragraphe 1, du [règlement n° 261/2004] ? »

IV. La procédure devant la Cour

16. La décision de renvoi, datée du 3 août 2020, est parvenue au greffe de la Cour le 19 août 2020.

17. Les requérants au principal, le gouvernement allemand ainsi que la Commission européenne ont déposé des observations écrites dans le délai imparti par l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne.

18. Lors de la réunion générale du 27 avril 2021, la Cour a décidé de ne pas tenir d'audience de plaidoiries.

V. Analyse juridique

A. Sur la première question préjudicielle

19. Par sa première question préjudicielle, la juridiction de renvoi souhaite savoir s'il y a « annulation » d'un vol au sens de l'article 2, sous l), et de l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 lorsque le transporteur aérien effectif décale l'heure de départ d'un vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait de 13 h 20 (heure locale) à 16 h 10 (heure locale) le même jour.

20. L'« annulation » est définie à l'article 2, sous l), de ce règlement comme étant « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».

21. Dès lors que cette définition repose sur la circonstance qu'un vol « n'a pas été effectué », il convient, à cet égard, d'examiner la notion de « vol », qui, en l'absence de définition par le même règlement, a fait l'objet d'une interprétation par la Cour. Selon cette jurisprudence, un « vol » consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une « unité » de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire⁴. En outre, la Cour a précisé que l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol, ce dernier étant effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur aérien⁵.

22. Il ressort également de la jurisprudence de la Cour que les vols annulés et les vols retardés constituent deux catégories de vols bien distinctes. En effet, à la différence du « retard de vol », l'« annulation », au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, est la conséquence du fait qu'un vol prévu initialement n'a pas été effectué. Il ne saurait donc être déduit du règlement n° 261/2004 qu'un vol retardé peut être qualifié de « vol annulé » au seul motif que la durée du retard s'est prolongée, fût-ce d'une manière importante. La Cour en a conclu qu'un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, ne peut être considéré comme annulé lorsqu'il donne lieu à un départ conformément à la programmation initialement prévue⁶.

23. À l'instar du gouvernement allemand et de la Commission, il me semble que, dans le cas présent, la programmation initialement prévue n'a pas été abandonnée. Bien que l'itinéraire constitue un élément essentiel d'un vol, il n'en est pas moins vrai que les requérants ont effectivement été transportés par le transporteur aérien, et ce dans le cadre du vol qu'ils avaient

⁴ Arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, point 40).

⁵ Voir arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 30), et du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652, point 27).

⁶ Voir arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, points 33 et 34).

réservé, même si cela s'est produit à un moment ultérieur. Ni l'aéroport de départ ou d'arrivée ni le numéro du vol sur lequel les passagers ont été transportés n'ont été modifiés. Rien n'indique non plus que le transporteur aérien souhaitait définitivement renoncer à la programmation initialement prévue ou qu'il y a renoncé. Au contraire, en l'espèce, il convient de considérer que c'est simplement l'horaire du même vol qui a été décalé.

24. Je ne suis pas insensible à l'argument de la Commission selon lequel l'« annulation » d'un vol se caractérise par une intervention directe et volontaire du transporteur aérien dans la programmation, alors qu'en cas de vol « retardé », l'heure de départ n'est ni prévue ni toujours influencée par celui-ci. En effet, des événements sur lesquels il n'a pas d'influence peuvent très souvent avoir un impact sur le trafic aérien, en rendant nécessaire une « modification » de la programmation, sans que cela implique un « abandon » complet de celle-ci. Le transporteur aérien peut réagir à ce type d'événement en annonçant une heure de départ postérieure à celle qui était prévue à l'origine. Il me semble que c'est précisément ce qu'on entend normalement par « décalage de l'heure de départ » d'un avion, tel que celui qui s'est produit dans le cas d'espèce.

25. Je suis d'avis que le décalage d'un vol dans le temps avec maintien du même avion et de l'itinéraire constitue, selon le sens commun, un « retard » et non une « annulation ». À mon avis, il serait contraire à l'expérience générale, à l'acception courante des termes et à l'économie du règlement n° 261/2004 de considérer que le décalage temporel d'environ trois heures d'un vol par ailleurs inchangé constitue une « annulation » avec offre d'une nouvelle option de transport. Cela reviendrait à méconnaître complètement la notion de « retard », à laquelle il a déjà été fait référence ci-dessus, en faveur d'une interprétation artificielle de la notion d'« annulation ». En l'absence d'indices concrets permettant de supposer que la programmation du vol a été effectivement abandonnée par le transporteur aérien, il y a lieu de conclure que cette programmation a uniquement été *suspendue temporairement*, étant donné qu'elle a été reprise ensuite dès que cela a été possible au regard des circonstances⁷.

26. Par ailleurs, le fait que le décalage a été annoncé bien à l'avance (en l'occurrence neuf jours à l'avance) ne saurait, à lui seul, jouer un rôle aux fins de la qualification d'« annulation » ou de « retard » qu'il convient d'attribuer au décalage. L'annonce préalable en temps utile a une incidence sur l'ampleur des difficultés ou des désagréments pour les passagers, mais pas nécessairement sur la nature du décalage proprement dit.

27. Certes, on ne saurait exclure qu'une ampleur « importante » du retard au décollage et les circonstances particulières qui l'entourent puissent éventuellement influencer sur la qualification d'« annulation » ou de « retard ». En fonction de la situation, ces éléments pourraient éventuellement être interprétés comme des indices d'un cas de figure qui va au-delà d'une simple suspension temporaire de la programmation du vol.

28. Or, cela n'est assurément pas le cas dans la présente affaire, étant donné que le décalage de l'heure de départ est seulement d'environ trois heures et doit, partant, plutôt être considéré comme étant de « portée mineure ». Par conséquent, il ne me semble pas nécessaire que la Cour se prononce en l'espèce sur la possibilité d'un tel scénario purement hypothétique.

⁷ Voir, à cet égard, arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 37), dont il ressort clairement que la Cour penche en faveur d'une interprétation *restrictive* de la notion d'« annulation ». En effet, la Cour mentionne plusieurs circonstances relevant du domaine du transport aérien de passagers qui, malgré les apparences (par exemple, le délai d'attente ainsi que la nécessité, pour les passagers concernés, de passer une nuit à l'hôtel), ne justifient pas une telle qualification juridique.

B. Réponse à la première question préjudicielle

29. Pour les raisons exposées ci-dessus, je propose de répondre à la première question préjudicielle qu'il n'y a pas « annulation » d'un vol au sens de l'article 2, sous l), et de l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 lorsque le transporteur aérien effectif décale seulement le vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait, avec un départ prévu à 13 h 20 (heure locale), à 16 h 10 (heure locale) le même jour, et que le vol ne subit pas d'autres modifications par ailleurs.

VI. Conclusion

30. À la lumière des considérations qui précèdent, je propose à la Cour de répondre comme suit à la première question préjudicielle posée par le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne) :

Il n'y a pas annulation d'un vol au sens de l'article 2, sous l), et de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, lorsque le transporteur aérien effectif décale seulement le vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait, avec un départ prévu à 13 h 20 (heure locale), à 16 h 10 (heure locale) le même jour, et que le vol ne subit pas d'autres modifications par ailleurs.