

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

19 novembre 2009*

Dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduites par le Bundesgerichtshof (Allemagne) et par le Handelsgericht Wien (Autriche) par décisions des 17 juillet et 26 juin 2007, parvenues à la Cour respectivement les 30 août et 18 septembre 2007, dans les procédures

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

contre

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Langue de procédure: l'allemand.

STURGEON E.A.

et

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

contre

Air France SA (C-432/07),

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de la troisième chambre, faisant fonction de président de la quatrième chambre, M^{me} R. Silva de Lapuerta, MM. E. Juhász, G. Arestis et J. Malenovský (rapporteur), juges,

avocat général: M^{me} E. Sharpston,
greffier: M^{me} R. Şereş, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 24 septembre 2008,

I - 10955

considérant les observations présentées:

- pour MM. C. Sturgeon et G. Sturgeon ainsi que pour M^{lle} A. Sturgeon, par M^e R. Schmid, Rechtsanwalt,

- pour M. Böck et M^{me} Lepuschitz, par M^e M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,

- pour Condor Flugdienst GmbH, par M^{es} C. Marko et C. Döring, Rechtsanwälte,

- pour Air France SA, par M^e O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

- pour le gouvernement autrichien, par M. E. Riedl, en qualité d'agent,

- pour le gouvernement grec, par M^{mes} S. Chala et D. Tsagkaraki, en qualité d'agents,

- pour le gouvernement français, par M. G. de Bergues et M^{me} A. Hare, en qualité d'agents,

- pour le gouvernement italien, par M. I. M. Braguglia, en qualité d'agent, assisté de M^{me} W. Ferrante, avvocato dello Stato,

- pour le gouvernement polonais, par M. M. Dowgielewicz, en qualité d'agent,

- pour le gouvernement suédois, par M^{me} A. Falk, en qualité d'agent,

- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M^{me} T. Harris, en qualité d'agent, assistée de M. D. Beard, barrister,

- pour la Commission des Communautés européennes, par M. R. Vidal-Puig et M^{me} P. Dejmek, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 2 juillet 2009,

rend le présent

Arrêt

- 1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation des articles 2, sous l), 5, 6 et 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 L 46, p. 1).

- 2 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de litiges opposant, d'une part, M. Sturgeon et sa famille (ci-après les «membres de la famille Sturgeon») à la compagnie aérienne Condor Flugdienst GmbH (ci-après «Condor») (C-402/07) et, d'autre part, M. Böck et M^{me} Lepuschitz à la compagnie aérienne Air France SA (ci-après «Air France») (C-432/07), au sujet du refus de ces compagnies aériennes d'indemniser ces passagers acheminés à l'aéroport de destination avec des retards de respectivement 25 et 22 heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue.

Le cadre juridique

- 3 Les premier à quatrième considérants du règlement n° 261/2004 énoncent:

«(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) n° 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 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.»

4 Selon le quinzième considérant du règlement n° 261/2004:

«Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations.»

5 L'article 2 de ce règlement, 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.»

6 L'article 5 dudit règlement, intitulé «Annulations», énonce:

«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;

[...]

- 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.

[...]»

7 L'article 6 du règlement n° 261/2004, 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.»

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 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins;
- 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;
- c) 600 euros 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.

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, ou
- 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
- c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

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

[...]»

- 9 L'article 8, paragraphe 1, dudit règlement prévoit que lorsqu'il est fait référence à cet article, les passagers se voient proposer le choix entre, selon ce paragraphe 1, sous a), le remboursement du billet et un vol retour vers leur point de départ initial ou, selon ledit paragraphe 1, sous b) et c), un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables.

- 10 En vertu de l'article 9 du règlement n° 261/2004, lorsqu'il est fait référence à cet article, les passagers se voient offrir gratuitement, selon cet article 9, paragraphe 1, sous a), des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer, selon ledit article 9, paragraphe 1, sous b) et c), un hébergement à l'hôtel et l'acheminement jusqu'au lieu d'hébergement, ainsi que, selon le même article 9, paragraphe 2, la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L'affaire C-402/07

- 11 Les membres de la famille Sturgeon ont effectué une réservation auprès de Condor en vue d'un trajet aller-retour de Francfort-sur-le-Main (Allemagne) à Toronto (Canada).
- 12 Le départ du vol retour Toronto-Francfort-sur-le-Main était prévu le 9 juillet 2005 à 16 h 20. Après les opérations d'enregistrement, les passagers de ce vol ont été informés que ce dernier était annulé, ainsi que le tableau d'affichage de l'aéroport l'indiquait. Ils ont récupéré leurs bagages puis ont été conduits dans un hôtel où ils ont passé la nuit. Le lendemain, ces passagers ont été enregistrés au comptoir d'une autre compagnie aérienne pour un vol portant le même numéro que celui figurant sur la réservation. Condor n'a pas programmé de nouveau vol sous le même numéro pour le jour en question. Des places autres que celles qui avaient été affectées aux passagers la veille leur ont été attribuées. La réservation n'a pas non plus été transformée en réservation pour un vol programmé par une autre compagnie. Le vol concerné est arrivé à Francfort-sur-le-Main le 11 juillet 2005 vers 7 heures, soit avec environ 25 heures de retard par rapport à l'horaire prévu.

- 13 Les membres de la famille Sturgeon ont considéré que, au regard de l'ensemble des circonstances susmentionnées, et en particulier du retard de plus de 25 heures, ledit vol avait été non pas retardé mais annulé.
- 14 Les membres de la famille Sturgeon ont formé devant l'Amtsgericht Rüsselsheim (Allemagne) un recours à l'encontre de Condor à laquelle ils ont réclamé, d'une part, une indemnisation de 600 euros par personne ainsi que, d'autre part, des dommages-intérêts, dès lors que, selon eux, le préjudice subi résultait non pas d'un retard mais d'une annulation de vol.
- 15 Condor a conclu au rejet de la demande ainsi présentée au motif que le vol en question était retardé et non pas annulé. Après avoir expliqué ce retard, antérieurement à l'instance, par le passage d'un ouragan au-dessus de la mer des Caraïbes, au cours de celle-ci, Condor a imputé ledit retard à des défaillances techniques de l'avion et à une maladie du personnel de bord.
- 16 L'Amtsgericht Rüsselsheim a conclu à l'existence non pas d'une annulation mais d'un retard et a, par conséquent, rejeté la demande d'indemnisation présentée par les membres de la famille Sturgeon. Ces derniers ont interjeté appel de cette décision devant le Landgericht Darmstadt, qui a confirmé le jugement de première instance.
- 17 Les membres de la famille Sturgeon ont alors formé un recours en «Revision» devant le Bundesgerichtshof.

18 Estimant que l'issue dudit recours dépendait de l'interprétation des articles 2, sous l), et 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, le Bundesgerichtshof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) L'interprétation du terme 'annulation' dépend-elle de manière décisive de la question de savoir si la programmation initiale du vol est abandonnée, de sorte qu'un retard, indépendamment de sa durée, ne représente pas une annulation lorsque la compagnie aérienne n'abandonne pas la programmation du vol initial?
- 2) Dans la négative, dans quels cas le retard du vol programmé doit-il être traité non plus comme un retard, mais comme une annulation? La réponse à cette question dépend-elle de la durée du retard?»

L'affaire C-432/07

19 M. Böck et M^{me} Lepuschitz ont effectué une réservation auprès d'Air France en vue d'un trajet aller-retour sur des vols réguliers de Vienne (Autriche) à Mexico (Mexique) via Paris (France).

20 Le départ du vol Mexico-Paris que M. Böck et M^{me} Lepuschitz devaient emprunter était prévu le 7 mars 2005 à 21 h 30. Au moment des opérations d'enregistrement, les intéressés ont été immédiatement informés, sans qu'il soit procédé à ces opérations, que leur vol était annulé. Cette annulation était la conséquence d'une modification de la programmation des vols entre Mexico et Paris, par suite d'une panne technique d'un appareil devant assurer la liaison entre Paris et Mexico, et en raison du respect du temps de repos réglementaire du personnel navigant.

- 21 Afin d'arriver plus tôt à destination, M. Böck et M^{me} Lepuschitz ont accepté l'offre qui leur a été faite par Air France d'emprunter un vol assuré par la compagnie aérienne Continental Airlines, dont le départ était prévu le lendemain, le 8 mars 2005, à 12 h 20. Leurs billets ont d'abord été annulés avant que de nouveaux billets ne leur soient remis au comptoir de cette dernière compagnie.
- 22 Les autres passagers dudit vol Mexico-Paris, qui n'ont pas eu recours au vol assuré par Continental Airlines, ont quitté Mexico, accompagnés de quelques passagers supplémentaires, le 8 mars 2005 à 19 h 35. Ce vol, dont le numéro initial était suivi de la lettre «A», a été effectué en plus du vol régulier également assuré par Air France le même jour.
- 23 M. Böck et M^{me} Lepuschitz sont arrivés à Vienne avec presque 22 heures de retard par rapport à l'horaire prévu.
- 24 Les intéressés ont formé, devant le Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Autriche), un recours à l'encontre d'Air France, à laquelle ils ont réclamé une somme de 600 euros par personne à titre d'indemnisation, sur le fondement des articles 5 et 7, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, en raison de l'annulation de leur vol. Ladite juridiction a rejeté cette demande au motif que, en dépit du retard manifeste du vol, le règlement n° 261/2004 ne permettait pas de conclure à une annulation de ce dernier. M. Böck et M^{me} Lepuschitz ont interjeté appel de cette décision devant le Handelsgericht Wien.

25 Dans ces conditions, le Handelsgericht Wien a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) L'article 5, combiné aux articles 2, sous l), et 6 du règlement [...] n° 261/2004 [...], doit-il être interprété en ce sens qu'un retard au décollage de 22 heures constitue un 'retard' au sens de l'article 6?

- 2) L'article 2, sous l), du règlement [...] n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que dans les cas dans lesquels les passagers sont transportés avec un retard considérable (22 heures), sur un vol portant un numéro complémentaire (numéro de vol initial complété d'un 'A'), sur lequel n'est cependant transportée qu'une partie — quand bien même importante — des passagers ayant une réservation sur le vol initial auxquels s'ajoutent des passagers supplémentaires, il s'agit d'une 'annulation' plutôt que d'un 'retard'?

En cas de réponse positive à la [deuxième] question [...]:

- 3) L'article 5, paragraphe 3, du règlement [...] n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'un incident technique de l'appareil et les modifications d'horaires de vol qui en découlent constituent des circonstances extraordinaires (qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises)?»

26 Par ordonnance du président de la Cour du 19 octobre 2007, les affaires C-402/07 et C-432/07 ont été jointes aux fins de la procédure écrite et orale ainsi que de l'arrêt.

Sur les questions préjudicielles

- 27 Devant les juridictions de renvoi, les requérants au principal réclament respectivement à Condor et à Air France le versement de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004 au motif que ces compagnies les ont transportés à l'aéroport de destination avec des retards de respectivement 25 et 22 heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue. Condor et Air France affirment que ces requérants n'ont droit à aucune indemnisation dès lors, d'une part, que les vols concernés ont été non pas annulés mais retardés et, d'autre part, que le règlement n° 261/2004 ne prévoit un droit à indemnisation qu'en cas d'annulation du vol. En outre, ces compagnies aériennes font valoir que l'arrivée tardive desdits vols était imputable à des défaillances techniques survenues à l'aéronef, qui relèvent de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, ce qui les libérerait de l'obligation de verser une indemnisation.
- 28 Dans ces conditions, afin de donner aux juridictions de renvoi une réponse utile, il convient de comprendre les questions posées en ce sens qu'elles portent, en substance, sur le point de savoir:
- si un retard de vol doit être considéré comme une annulation de vol au sens des articles 2, sous l), et 5 du règlement n° 261/2004 lorsque ce retard est important;
 - si les articles 5, 6 et 7 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation prévu à l'article 7 de ce règlement, et
 - si un problème technique survenu à un aéronef relève de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

Sur la première partie des questions préjudicielles, portant sur la notion de retard

- 29 Le règlement n° 261/2004 ne contient pas de définition du «retard de vol». Cette notion peut être cependant précisée au regard du contexte dans lequel elle s'insère.
- 30 À cet égard, il convient de rappeler, premièrement, que le «vol» au sens du règlement n° 261/2004 consiste en une opération de transport aérien réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire (arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, point 40). Ainsi, l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol, ce dernier étant effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur.
- 31 Il ressort, par ailleurs, de l'article 6 du règlement n° 261/2004 que le législateur communautaire a retenu une notion de «retard de vol» qui n'est envisagée que par rapport à l'heure de départ prévue et qui implique, par conséquent, que, postérieurement à l'heure de départ, les autres éléments affectant le vol doivent rester inchangés.
- 32 Ainsi, un vol est «retardé», au sens de l'article 6 du règlement n° 261/2004, s'il est effectué conformément à la programmation initialement prévue et si l'heure effective de son départ est retardée par rapport à l'heure de départ prévue.
- 33 Deuxièmement, il y a lieu de relever que, selon l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, à la différence du retard de vol, l'annulation est la conséquence du fait qu'un vol prévu initialement n'a pas été effectué. Il en découle que, à cet égard, les vols annulés et les vols retardés constituent deux catégories de vols bien distinctes. Il ne saurait donc être déduit de ce règlement qu'un vol retardé puisse être qualifié de «vol annulé» au seul motif que la durée du retard se soit prolongée, fût-ce d'une manière importante.

34 Par conséquent, un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, fût-elle importante, ne peut être considéré comme annulé lorsqu'il donne lieu à un départ conformément à la programmation initialement prévue.

35 Dans ces conditions, dès lors que les passagers sont transportés sur un vol dont l'heure de départ est retardée par rapport à l'heure de départ initialement prévue, le vol ne peut être qualifié d'«annulé» que si le transporteur aérien assure le transport des passagers sur un autre vol, dont la programmation initiale diffère de celle du vol initialement prévu.

36 Ainsi, il est possible, en principe, de conclure à une annulation lorsque le vol initialement prévu et retardé est reporté sur un autre vol, c'est-à-dire lorsque la programmation du vol initial est abandonnée et que les passagers de ce dernier rejoignent ceux d'un vol également programmé, cela indépendamment du vol pour lequel les passagers ainsi transférés avaient effectué leur réservation.

37 En revanche, il ne peut être conclu, en principe, à l'existence d'un retard ou d'une annulation de vol sur le fondement de l'indication d'un «retard» ou d'une «annulation» portée sur le tableau d'affichage de l'aéroport ou donnée par le personnel du transporteur aérien. De même, ne constitue pas, en principe, un élément décisif le fait que les passagers récupèrent leurs bagages ou obtiennent de nouvelles cartes d'embarquement. En effet, ces circonstances ne sont pas liées aux caractéristiques objectives du vol en tant que tel. Elles peuvent être imputables à des erreurs de qualification ou à des facteurs prévalant dans l'aéroport concerné ou, encore, elles peuvent s'imposer au regard du délai d'attente et de la nécessité, pour les passagers concernés, de passer une nuit à l'hôtel.

38 En principe, il n'est pas davantage déterminant que la composition du groupe de passagers initialement titulaires d'une réservation soit essentiellement identique à celle du groupe transporté ultérieurement. En effet, dans la mesure où le retard par rapport à l'heure de départ initialement prévue se prolonge, le nombre de passagers composant le premier de ces groupes peut diminuer en raison du fait que certains passagers se sont vu

offrir un réacheminement sur un autre vol et que d'autres passagers ont renoncé, pour des raisons personnelles, à emprunter le vol retardé. À l'inverse, dans la mesure où des places se sont libérées sur le vol initialement prévu, rien ne s'oppose à ce que le transporteur admette, avant le décollage de l'avion dont le vol est retardé, des passagers supplémentaires.

- 39 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la première partie des questions posées que les articles 2, sous l), 5 et 6 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens qu'un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, fût-elle importante, ne peut être considéré comme annulé dès lors qu'il est réalisé conformément à la programmation initialement prévue par le transporteur aérien.

Sur la seconde partie des questions préjudicielles, portant sur le droit à indemnisation en cas de retard

- 40 L'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 dispose que, en cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 de ce règlement.

- 41 En revanche, il ne découle pas expressément du libellé du règlement n° 261/2004 que les passagers de vols retardés bénéficient d'un tel droit. Toutefois, comme la Cour l'a souligné dans sa jurisprudence, il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit communautaire, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (voir, notamment, arrêts du 19 septembre 2000, Allemagne/Commission, C-156/98, Rec. p. I-6857, point 50, et du 7 décembre 2006, SGAE, C-306/05, Rec. p. I-11519, point 34).

42 À cet égard, le dispositif d'un acte communautaire est indissociable de sa motivation et doit être interprété, si besoin est, en tenant compte des motifs qui ont conduit à son adoption (arrêt du 29 avril 2004, Italie/Commission, C-298/00 P, Rec. p. I-4087, point 97 et jurisprudence citée).

43 Or, il convient de relever que même si la possibilité d'invoquer les «circonstances extraordinaires», permettant aux transporteurs aériens de s'exonérer du paiement de l'indemnisation au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004, n'est prévue qu'à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, qui porte sur l'annulation de vol, le quinzième considérant dudit règlement énonce pourtant que cette justification peut être également invoquée lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère «un retard important [ou] un retard jusqu'au lendemain». Comme la notion de retard important est évoquée dans le contexte de circonstances extraordinaires, il doit être considéré que le législateur a également lié celle-ci au droit à indemnisation.

44 Cela est implicitement corroboré par l'objectif du règlement n° 261/2004 dès lors qu'il ressort des premier à quatrième considérants de ce règlement, et notamment du deuxième de ces considérants, que ledit 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.

45 Il en est a fortiori ainsi dès lors que les dispositions octroyant des droits aux passagers aériens, y compris celles octroyant un droit à indemnisation, doivent être interprétées largement (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, point 17).

46 Dans ces circonstances, il ne saurait être d'emblée présumé que les passagers de vols retardés sont privés d'un droit à indemnisation et ne peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de la reconnaissance d'un tel droit.

- 47 Ensuite, il convient de relever que, selon un principe général d'interprétation, un acte communautaire doit être interprété, dans la mesure du possible, d'une manière qui ne remet pas en cause sa validité (voir, en ce sens, arrêt du 4 octobre 2001, *Italie/Commission*, C-403/99, Rec. p. I-6883, point 37). De même, lorsqu'une disposition du droit communautaire est susceptible de plusieurs interprétations, il convient de privilégier celle qui est de nature à sauvegarder son effet utile (voir, notamment, arrêts du 22 septembre 1988, *Land de Sarre e.a.*, 187/87, Rec. p. 5013, point 19 et du 24 février 2000, *Commission/France*, C-434/97, Rec. p. I-1129, point 21).
- 48 À cet égard, tout acte communautaire doit être interprété en conformité avec l'ensemble du droit primaire, y compris 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 (arrêts du 14 décembre 2004, *Swedish Match*, C-210/03, Rec. p. I-11893, point 70, ainsi que du 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA*, C-344/04, Rec. p. I-403, point 95).
- 49 Compte tenu de l'objectif du règlement n° 261/2004 qui est de renforcer la protection des passagers aériens en réparant des préjudices causés aux intéressés lors du transport aérien, les situations relevant de ce règlement doivent être comparées notamment en fonction du type et de l'importance des différents désagréments et préjudices subis par les passagers concernés (voir, en ce sens, arrêt *IATA et ELFAA*, précité, points 82, 85, 97 et 98).
- 50 En l'espèce, il convient de comparer la situation de passagers de vols retardés et celle de passagers de vols annulés.
- 51 À cet égard, il convient de rappeler que le règlement n° 261/2004 vise à réparer les préjudices d'une manière standardisée et immédiate, et cela par diverses formes d'interventions qui font l'objet de régimes se rapportant au refus d'embarquement, à l'annulation et au retard important d'un vol (voir, en ce sens, arrêt *IATA et ELFAA*, précité, point 43).

- 52 Par ces interventions, le règlement n° 261/2004 a pour objectif de remédier, entre autres, au préjudice qui consiste, pour les passagers concernés, en une perte de temps qui ne peut être réparée, compte tenu de son caractère irréversible, que par une indemnisation.
- 53 Or, à cet égard, il convient de constater que ledit préjudice est subi tant par les passagers de vols annulés que par les passagers de vols retardés si, avant d'atteindre leur destination, ceux-ci subissent un temps de transport plus important que celui qui avait été initialement fixé par le transporteur aérien.
- 54 Par conséquent, il convient de constater que les passagers dont le vol a fait l'objet d'une annulation et ceux concernés par un retard de vol subissent un préjudice analogue, consistant en une perte de temps, et se trouvent ainsi dans des situations comparables aux fins de l'application du droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004.
- 55 Plus précisément, la situation des passagers de vols retardés ne se distingue guère de celle des passagers de vols annulés qui sont réacheminés conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 et qui peuvent être informés de l'annulation du vol, in extremis, au moment même où ils arrivent à l'aéroport (voir arrêt du 9 juillet 2009, Rehder, C-204/08, Rec. p. I-6073, point 19).
- 56 En effet, d'une part, ces deux catégories de passagers sont informées, en principe, au même moment de l'incident qui rend plus difficile leur transport aérien. D'autre part, même si elles sont transportées jusqu'à leur destination finale, elles atteignent cette dernière postérieurement à l'heure initialement prévue et elles subissent, par conséquent, une perte de temps analogue.

- 57 Cela étant, les passagers réacheminés conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 se voient accorder le droit à indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement dès lors que le transporteur ne les réachemine pas par un vol qui part au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et arrive à leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée. Ces passagers acquièrent ainsi un droit à indemnisation lorsqu'ils subissent une perte de temps qui est égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée qui avait été prévue initialement par le transporteur.
- 58 En revanche, dans l'hypothèse où les passagers de vols retardés n'acquerraient pas de droit à indemnisation, ceux-ci seraient traités d'une manière moins favorable bien qu'ils subissent, le cas échéant, une perte de temps analogue, de trois heures ou plus, lors de leur transport.
- 59 Or, aucune considération objective ne paraît susceptible de justifier une telle différence de traitement.
- 60 Les préjudices subis par les passagers aériens en cas d'annulation ou de retard important étant analogues, sauf à ce qu'il soit porté atteinte au principe d'égalité de traitement, les passagers de vols retardés et ceux de vols annulés ne sauraient être traités d'une manière différente. Il en est ainsi a fortiori au regard du but recherché par le règlement n° 261/2004 qui est d'accroître la protection de tous les passagers aériens.
- 61 Dans ces conditions, il convient de constater que les passagers de vols retardés peuvent invoquer le droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 lorsqu'ils subissent, en raison de tels vols, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien.

62 Cette solution est, par ailleurs, conforme au quinzième considérant du règlement n° 261/2004. En effet, ainsi qu'il a été dit au point 43 du présent arrêt, il doit être considéré que, par ce considérant, le législateur a également lié la notion de «retard important» au droit à indemnisation. Or, il convient de relever que cette notion correspond à un retard auquel le législateur attache certaines conséquences juridiques. L'article 6 de ce règlement admettant déjà de telles conséquences juridiques dans le cas de certains vols retardés de deux heures, le quinzième considérant dudit règlement couvre forcément des retards de trois heures ou plus.

63 Il importe de préciser que le montant de l'indemnisation due à un passager en vertu de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 peut être réduit de 50 % si les conditions prévues à l'article 7, paragraphe 2, de ce règlement sont réunies. Même si cette dernière disposition ne fait état que de l'hypothèse du réacheminement du passager, il doit être constaté que la réduction du montant de l'indemnisation prévue est fonction du seul retard encouru par les passagers, de sorte que rien ne s'oppose à l'application mutatis mutandis de cette disposition aux indemnisations versées aux passagers de vols retardés. Il s'ensuit que le montant de l'indemnisation due au passager d'un vol retardé, qui atteint sa destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue, peut être réduit de 50 %, conformément à l'article 7, paragraphe 2, sous c), du règlement n° 261/2004, lorsque le retard reste, pour un vol ne relevant pas de l'article 7, paragraphe 2, sous a) et b), inférieur à quatre heures.

64 La conclusion énoncée au point 61 du présent arrêt n'est pas infirmée par le fait que l'article 6 du règlement n° 261/2004 prévoit, pour les passagers de vols retardés, différentes formes d'assistance en vertu des articles 8 et 9 de ce règlement.

65 En effet, ainsi que la Cour l'a déjà relevé, le règlement n° 261/2004 prévoit diverses formes d'interventions pour réparer, d'une manière standardisée et immédiate, les différents préjudices que constituent les désagréments dus aux retards dans le transport aérien des passagers (voir, en ce sens, arrêt IATA et ELFAA, précité, points 43 et 45).

- 66 Ces mesures sont autonomes en ce sens qu'elles répondent à des finalités différentes et visent à pallier des préjudices distincts que lesdits retards entraînent.
- 67 Cela étant, il convient de rappeler que, par l'adoption du règlement n° 261/2004, le législateur visait également à mettre en balance les intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens. Ayant établi certains droits en faveur de ces passagers, il a prévu, dans le même temps, au quinzième considérant et à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, que les transporteurs aériens ne sont pas tenus au versement d'une indemnisation s'ils sont en mesure de prouver que l'annulation ou le retard important est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien.
- 68 Par ailleurs, il y a lieu de relever que les obligations acquittées en vertu du règlement n° 261/2004 le sont sans préjudice pour ces transporteurs de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, y compris des tiers, ainsi que le prévoit l'article 13 de ce règlement. Une telle réparation est dès lors susceptible d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par lesdits transporteurs en conséquence de ces obligations. Il n'apparaît pas déraisonnable, en outre, que celles-ci soient, sous réserve du droit à réparation susmentionné, supportées d'emblée par les transporteurs aériens auxquels les passagers concernés sont liés par un contrat de transport qui leur donne droit à un vol qui ne devrait être ni annulé ni retardé (arrêt IATA et ELFAA, précité, point 90).
- 69 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la seconde partie des questions préjudicielles que les articles 5, 6 et 7 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation et qu'ils peuvent ainsi invoquer le droit à indemnisation prévu à l'article 7 de ce règlement lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien. Cependant, un tel retard ne donne pas droit à une indemnisation en faveur des passagers si le transporteur aérien est en mesure de prouver que le retard important est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures

raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien.

Sur la troisième question dans l'affaire C-432/07, portant sur les circonstances extraordinaires résultant d'un problème technique survenu à un aéronef

- 70 La Cour a déjà jugé que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation d'un vol ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective (arrêt Wallentin-Hermann, précité, point 34).
- 71 La même conclusion s'impose lorsque l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 est invoqué en cas de retard d'un vol.
- 72 Ainsi, il convient de répondre à la troisième question dans l'affaire C-432/07 que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation ou le retard d'un vol ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective.

Sur les dépens

73 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 (quatrième chambre) dit pour droit:

- 1) **Les articles 2, sous l), 5 et 6 du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, doivent être interprétés en ce sens qu'un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, fût-elle importante, ne peut être considéré comme annulé dès lors qu'il est réalisé conformément à la programmation initialement prévue par le transporteur aérien.**

- 2) **Les articles 5, 6 et 7 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés peuvent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins de l'application du droit à indemnisation et qu'ils peuvent ainsi invoquer le droit à indemnisation prévu à l'article 7 de ce règlement lorsqu'ils subissent, en raison d'un vol retardé, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien. Cependant, un tel retard ne donne pas droit à une indemnisation en faveur des passagers si le transporteur aérien est en mesure de prouver que le retard important est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien.**

- 3) L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation ou le retard d'un vol ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, sauf si ce problème découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective.**

Signatures