



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

23 octobre 2012 *

«Transport aérien — Règlement (CE) n° 261/2004 — Articles 5 à 7 — Convention de Montréal — Articles 19 et 29 — Droit à indemnisation en cas de retard de vol — Compatibilité»

Dans les affaires jointes C-581/10 et C-629/10,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduites par l'Amtsgericht Köln (Allemagne) et la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Royaume-Uni), par décisions, respectivement, des 3 novembre et 10 août 2010, parvenues à la Cour les 13 et 24 décembre 2010, dans les procédures

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

contre

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

et

The Queen, à la demande de:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

contre

Civil Aviation Authority (C-629/10),

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, M. K. Lenaerts, vice-président, MM. A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (rapporteur), M^{me} M. Berger, présidents de chambre, MM. E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby et M^{me} A. Prechal, juges,

* Langues de procédure: l'allemand et l'anglais.

avocat général: M. Y. Bot,

greffier: M^{me} A. Impellizzeri, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 20 mars 2012,

considérant les observations présentées:

- pour Deutsche Lufthansa AG, par M^e Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,
- pour TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd et l'International Air Transport Association, par M. L. Van den Hende, solicitor, et M. D. Anderson, QC,
- pour la Civil Aviation Authority, par M. A. Shah, QC,
- pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M^{me} J. Kemper, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. S. Ossowski, en qualité d'agent, assisté de M. D. Beard, QC,
- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et M. Perrot, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. M. Szpunar ainsi que par M^{mes} K. Bożekowska-Zawisza et M. Kamejsza, en qualité d'agents,
- pour le Parlement européen, par M^{me} L. G. Knudsen et M. A. Troupiotis, en qualité d'agents,
- pour le Conseil de l'Union européenne, par M^{me} E. Karlsson et M. A. De Elera, en qualité d'agents,
- pour la Commission européenne, par MM. K. Simonsson et K.-P. Wojcik ainsi que par M^{me} N. Yerrell, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 15 mai 2012,

rend le présent

Arrêt

- 1 Les demandes de décision préjudicielle portent sur l'interprétation et la validité 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 L 46, p. 1).
- 2 La demande relative à l'affaire C-581/10 a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Nelson et sa famille (ci-après, ensemble, les «membres de la famille Nelson») à la compagnie aérienne Deutsche Lufthansa AG (ci-après «Lufthansa») au sujet du refus de cette compagnie d'indemniser ces passagers acheminés à l'aéroport de destination avec un retard de 24 heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.
- 3 La demande relative à l'affaire C-629/10 a été présentée dans le cadre d'un litige opposant TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd et l'International Air Transport Association (ci-après, ensemble, «TUI Travel e.a.») à la Civil Aviation Authority au sujet du refus de cette dernière de leur garantir qu'elle n'interpréterait pas le règlement n° 261/2004 en ce sens qu'il impose une obligation pour les compagnies aériennes d'indemniser les passagers en cas de retard de leur vol.

Le cadre juridique

Le droit international

- 4 La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 38, ci-après la «convention de Montréal»).
- 5 Les articles 17 à 37 de la convention de Montréal constituent le chapitre III de celle-ci, intitulé «Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice».
- 6 L'article 19 de cette convention, intitulé «Retard», dispose:

«Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.»
- 7 L'article 22, paragraphe 1, de ladite convention limite la responsabilité du transporteur en cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager. Le paragraphe 5 du même article prévoit, en substance, que cette limitation ne s'applique pas si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires agissant dans le cadre de leurs fonctions fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.
- 8 L'article 29 de la même convention, intitulé «Principe des recours», est ainsi rédigé:

«Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.»

Le droit de l'Union

- 9 Les considérants 1 à 4 et 15 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.

[...]

- (15) 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.»

- 10 L'article 2 de ce règlement, intitulé «Définitions», prévoit:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

- 1) 'annulation', le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué.»

- 11 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.

[...]»

- 12 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.»

13 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.

[...]»

14 Aux termes de l'article 8, paragraphe 1, dudit règlement:

«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.»

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

L'affaire C-581/10

15 Les membres de la famille Nelson ont effectué, auprès de Lufthansa, une réservation sur un vol au départ de Francfort-sur-le-Main (Allemagne) et à destination de Lagos (Nigeria), en date du 27 juillet 2007, ainsi que sur le vol retour LH 565 de Lagos à Francfort-sur-le-Main, en date du 27 mars 2008. L'heure de décollage prévue pour ce vol retour était 22 h 50. Le 27 mars 2008, les membres de la famille Nelson sont arrivés à l'heure à l'aéroport de Lagos. Cependant, le vol retour n'a pas eu lieu à l'heure prévue et ils ont été logés dans un hôtel. Le 28 mars 2008 à 16 heures, ils ont été conduits de l'hôtel à l'aéroport. Le décollage du vol LH 565 a finalement eu lieu le 29 mars 2008 à 1 heure avec un appareil de remplacement que Lufthansa avait fait venir de Francfort-sur-le-Main, avec le même numéro de vol et, pour l'essentiel, avec les mêmes passagers. L'avion a atterri à Francfort-sur-le-Main à 7 h 10, soit avec plus de 24 heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

16 À la suite de ce vol, les membres de la famille Nelson ont saisi la juridiction de renvoi. Ils ont notamment demandé que Lufthansa soit, en raison du retard, condamnée à payer 600 euros, intérêts non compris, à chacun d'entre eux sur le fondement des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7 du règlement n° 261/2004.

17 À cet égard, Lufthansa a fait valoir que, dans la mesure où le vol a été effectué, il ne saurait s'agir d'une annulation au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, mais il s'agirait d'un retard pour lequel ce règlement ne prévoit pas de droit à indemnisation.

18 La juridiction de renvoi a suspendu l'instance en raison de la décision de la Cour attendue dans les affaires jointes ayant donné lieu à l'arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 et C-432/07, Rec. p. I-10923). L'instance a été reprise à la suite du prononcé de cet arrêt.

19 Au regard dudit arrêt, Lufthansa a soutenu, d'une part, que le droit à indemnisation reconnu par la Cour au profit de passagers de vols retardés n'est pas conciliable avec le régime d'indemnisation prévu par la convention de Montréal. D'autre part, elle a fait valoir que la Cour, dans l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, a excédé les limites de sa compétence.

20 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Köln a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

- «1) Le droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 constitue-t-il un droit à des dommages à un titre autre que la réparation au sens de l'article 29, seconde phrase, de la [convention de Montréal]?
- 2) Comment le droit à indemnisation fondé sur l'article 7 du règlement n° 261/2004 auquel peuvent prétendre, en application de [l'arrêt Sturgeon e.a., précité], les passagers qui atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien se situe-t-il par rapport au droit à indemnisation du dommage causé par un retard, prévu à l'article 19 de la convention de Montréal, compte tenu de l'exclusion, en vertu de l'article 29, seconde phrase, de cette même convention, des dommages à un titre autre que la réparation?
- 3) Comment le critère d'interprétation sur lequel repose l'arrêt Sturgeon e.a., précité, qui autorise d'étendre le droit à indemnisation prévu à l'article 7 du règlement n° 261/2004 aux cas de retard, est-il conciliable avec le critère d'interprétation que la Cour applique à ce même règlement dans son arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403)?»

L'affaire C-629/10

- 21 TUI Travel plc est un groupe international de loisirs qui possède sept compagnies aériennes, dont Thomson Airways basée au Royaume-Uni. British Airways plc et easyJet Airlines Company Ltd sont des compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux réguliers de passagers.
- 22 L'International Air Transport Association est un organisme commercial international qui rassemble environ 230 compagnies aériennes représentant 93 % du trafic international régulier.
- 23 La Civil Aviation Authority est l'organisme national indépendant de l'aviation au Royaume-Uni. Ses activités incluent la réglementation économique, la politique de l'espace aérien, la réglementation de la sécurité et la protection des consommateurs. Elle est en charge du respect de la réglementation aérienne au Royaume-Uni.
- 24 TUI Travel e.a. ont demandé à la Civil Aviation Authority de confirmer qu'elle n'interpréterait pas le règlement n° 261/2004 en ce sens qu'il impose une obligation, pour les compagnies aériennes, d'indemniser leurs passagers en cas de retard de leur vol. La Civil Aviation Authority a refusé d'accéder à cette demande, indiquant qu'elle était liée par les effets de l'arrêt Sturgeon e.a., précité.
- 25 Par conséquent, TUI Travel e.a. ont saisi la juridiction de renvoi afin de contester la position de la Civil Aviation Authority.
- 26 Estimant que les arguments de TUI Travel e.a. n'étaient pas dénués de fondement, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
 - «1) Les articles 5 à 7 du [règlement n° 261/2004] doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils exigent le versement de l'indemnité prévue à l'article 7 [de ce règlement] aux passagers dont le vol fait l'objet d'un retard au sens de l'article 6 [dudit règlement] et le cas échéant dans quelles circonstances?
 - 2) En cas de réponse négative à la première question, les articles 5 à 7 du [règlement n° 261/2004] sont-ils invalides, en tout ou en partie, pour violation du principe de l'égalité de traitement?

- 3) En cas de réponse affirmative à la première question, les articles 5 à 7 du [règlement n° 261/2004] sont-ils invalides, en tout ou en partie, pour
 - a) incompatibilité avec la convention de Montréal,
 - b) violation du principe de proportionnalité, et/ou
 - c) violation du principe de sécurité juridique?
 - 4) En cas de réponse affirmative à la première question et de réponse négative à la troisième question, quelles sont, le cas échéant, les limites de l'effet dans le temps de l'arrêt préjudiciel qui sera rendu par la Cour dans la présente affaire?
 - 5) En cas de réponse négative à la première question, quel effet doit être donné, le cas échéant, à [l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité,] entre le 19 novembre 2009, date de son prononcé, et la date de l'arrêt préjudiciel qui sera rendu par la Cour dans la présente affaire?»
- 27 Par ordonnance du président de la Cour en date du 30 novembre 2011, les affaires C-581/10 et C-629/10 ont été jointes aux fins de la procédure orale et de l'arrêt.

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question dans l'affaire C-629/10, à savoir l'existence du droit à indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004 en cas de retard de vol et les conditions dans lesquelles cette indemnisation est due

- 28 Par sa première question dans l'affaire C-629/10, la juridiction de renvoi demande, en substance, si, et dans l'affirmative dans quelles conditions, les passagers de vols retardés disposent du droit à indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004.
- 29 À cet égard, il convient de relever que ni l'article 7 de ce règlement ni aucune autre disposition de celui-ci ne prévoient explicitement un tel droit.
- 30 Cela étant, il ressort de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement n° 261/2004 que, dans les conditions précisées par ladite disposition, ont droit à une indemnité forfaitaire les passagers dont le vol est annulé sans qu'ils en soient avertis au préalable ou ceux qui en sont informés moins de sept jours avant l'heure du départ prévue et auxquels le transporteur aérien n'est pas en mesure de proposer un réacheminement 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 (voir arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, point 57).
- 31 Ainsi, l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), dudit règlement donne au transporteur aérien une certaine marge de manœuvre pour proposer au passager d'un vol annulé in extremis, sans devoir l'indemniser, un réacheminement. Conformément à cette disposition, le transporteur dispose de la faculté de lui proposer un réacheminement dont la durée sera supérieure à celle du vol annulé. Toutefois, même si le transporteur utilise pleinement les deux possibilités que ladite disposition lui accorde, c'est-à-dire celle permettant d'avancer le moment du départ dudit passager d'une heure et de différer son arrivée de moins de deux heures, la durée totale du réacheminement proposé ne doit pas, en tout état de cause, être égale ou supérieure à trois heures par rapport à la durée prévue du vol annulé. À partir de cette limite, le passager concerné sera nécessairement indemnisé.

- 32 En revanche, aucune disposition de ce règlement n'accorde explicitement une indemnisation forfaitaire aux passagers qui apprennent in extremis avant leur vol, ou au cours même de ce vol, que celui-ci sera retardé de manière importante, et qu'ils atteindront leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue.
- 33 À cet égard, il convient de rappeler que le principe d'égalité de traitement 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 (arrêt *Sturgeon* e.a., précité, point 48 et jurisprudence citée).
- 34 Or, les passagers de vols retardés et ceux de vols annulés doivent être considérés comme étant dans des situations comparables aux fins de l'indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004, car ces passagers subissent un désagrément similaire, à savoir une perte de temps égale ou supérieure à trois heures par rapport à la planification initiale de leur vol (voir arrêt *Sturgeon* e.a., précité, point 54).
- 35 De surcroît, les passagers relevant de l'un et de l'autre groupe sont pratiquement privés de la possibilité de réorganiser librement leur déplacement, étant confrontés soit à un incident grave dans la réalisation de leur vol imminent ou déjà en cours, soit à l'annulation d'un tel vol donnant lieu, le cas échéant, à une offre de réacheminement. Ainsi, si, pour une raison ou pour une autre, ils sont impérativement contraints d'atteindre leur destination finale à un moment donné, ils ne peuvent nullement échapper à la perte de temps inhérente à la nouvelle situation, ne disposant à cet égard d'aucune marge de manœuvre.
- 36 Ces considérations sont d'ailleurs corroborées par le considérant 3 in fine du règlement n° 261/2004, qui – en faisant état, entre autres, du nombre trop élevé de passagers concernés par des annulations sans avertissement préalable et des retards importants – met implicitement en exergue l'équivalence des désagréments subis par ces deux groupes de passagers.
- 37 Dans ces conditions, et compte tenu du fait que le but recherché par le règlement n° 261/2004 vise à accroître la protection de tous les passagers aériens, les passagers des vols retardés de trois heures ou plus ne sauraient être traités différemment par rapport à ceux qui bénéficient de l'indemnisation en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), de ce règlement, une telle inégalité de traitement entre ces deux groupes n'étant pas dûment justifiée au regard des objectifs poursuivis par ce règlement (voir arrêt *Sturgeon* e.a., précité, points 59 ainsi que 60).
- 38 Or, pour pallier à cette inégalité, il y a lieu d'interpréter le règlement n° 261/2004 en ce sens que les passagers des vols retardés de manière importante peuvent bénéficier de la même indemnisation que les passagers de vols annulés, à savoir celle prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), de ce règlement (voir arrêt *Sturgeon* e.a., précité, point 61).
- 39 Cela étant, il convient d'ajouter 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 considérant 15 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 sont dus 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 (arrêt *Sturgeon* e.a., point 67).
- 40 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la première question dans l'affaire C-629/10 que les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement 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. 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 les première et deuxième questions dans l'affaire C-581/10 ainsi que la troisième question, sous a), dans l'affaire C-629/10, à savoir la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 au regard de la convention de Montréal

- 41 Par les première et deuxième questions dans l'affaire C-581/10 ainsi que la troisième question, sous a), dans l'affaire C-629/10, les juridictions de renvoi demandent, en substance, si les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 sont valides au regard de l'article 29, seconde phrase, de la convention de Montréal lorsqu'ils sont interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés, qui atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien, disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement.
- 42 Lufthansa, TUI Travel e.a. ainsi que les gouvernements allemand et du Royaume-Uni soutiennent que si ledit règlement devait octroyer un droit à indemnisation aux passagers de vols retardés, il serait contraire au libellé même de l'article 29, seconde phrase, de la convention de Montréal qui prévoit une action en dommages-intérêts, notamment en cas de dommages résultant de retard dans le transport aérien, et fixe au principe de l'indemnisation de ces passagers des conditions et limites précises, auxquelles les dispositions pertinentes du règlement n° 261/2004 ne satisfont pas.
- 43 En revanche, Lufthansa, TUI Travel e.a. ainsi que ces gouvernements ne contestent nullement que le droit à indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004 est compatible avec l'article 29, seconde phrase, de la convention de Montréal s'agissant des passagers de vols annulés et des passagers auxquels l'embarquement a été refusé.
- 44 Toutefois, il ressort à cet égard d'une lecture combinée notamment des articles 8, paragraphe 1, sous b), et 7, paragraphe 2, du règlement n° 261/2004 qu'un refus d'embarquement avec réacheminement ou une annulation de vol avec réacheminement sont susceptibles d'aboutir, d'une part, à un retard dans le transport aérien de passagers et, d'autre part, à une indemnisation des passagers concernés par un tel retard.
- 45 Ainsi, par leur argumentation, Lufthansa, TUI Travel e.a. ainsi que lesdits gouvernements remettent indirectement en cause le droit même à l'indemnisation tel que prévu par le règlement n° 261/2004 et, en définitive, la compatibilité des articles 5 à 7 de ce règlement avec la convention de Montréal.
- 46 Or, au point 45 de son arrêt IATA et ELFAA, précité, la Cour a jugé qu'il ne résulte ni des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal ni d'aucune autre disposition de cette convention que les auteurs de cette dernière aient entendu soustraire les transporteurs aériens à toute autre forme d'interventions que celles que prévoient ces dispositions, notamment à celles qui pourraient être envisagées par les autorités publiques pour réparer, d'une manière standardisée et immédiate, les préjudices que constituent les désagréments dus aux retards dans le transport aérien des passagers, sans que ceux-ci aient à supporter les inconvénients inhérents à la mise en œuvre d'actions en dommages-intérêts devant les juridictions.
- 47 Même si l'objet des questions préjudicielles portant sur la compatibilité avec la convention de Montréal se limitait aux mesures d'assistance et de prise en charge standardisées et immédiates prévues à l'article 6 du règlement n° 261/2004, la Cour n'a pas exclu que d'autres mesures, telles que la mesure d'indemnisation prévue à l'article 7 dudit règlement, puissent se situer en dehors du champ d'application de la convention de Montréal.

- 48 Cette dernière mesure a été concrètement examinée dans l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, dans lequel la Cour a précisé, d'une part, que la perte de temps constitue un désagrément visé par le règlement n° 261/2004, à l'instar des autres désagréments auxquels doivent remédier les mesures prévues par ce règlement. D'autre part, elle a constaté que ce désagrément doit être remédié au moyen d'une indemnisation des passagers concernés en vertu de ce règlement (voir, en ce sens, arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, points 52 ainsi que 61).
- 49 À cet égard, il convient de préciser que, à l'instar des désagréments évoqués dans l'arrêt *IATA et ELFAA*, précité, une perte de temps ne saurait être qualifiée de «dommage résultant d'un retard», au sens de l'article 19 de la convention de Montréal, et, pour cette raison, elle se situe en dehors de la portée de l'article 29 de la convention de Montréal.
- 50 En effet, l'article 19 de cette convention implique, en particulier, que le dommage est généré à la suite d'un retard, qu'il existe un lien de causalité entre le retard et le dommage et que le dommage est individualisé en fonction de divers préjudices que subissent les différents passagers.
- 51 Or, tout d'abord, une perte de temps n'est pas un dommage généré à la suite d'un retard, mais constitue un désagrément, à l'instar d'autres désagréments sous-jacents aux situations de refus d'embarquement, d'annulation de vol et de retard important et accompagnant ces situations, tels que le manque de confort ou le fait d'être temporairement privé de moyens de communication normalement disponibles.
- 52 Ensuite, la perte de temps est subie d'une manière identique par tous les passagers de vols retardés et, par conséquent, il est possible d'y remédier au moyen d'une mesure standardisée, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une appréciation quelconque de la situation individuelle de chaque passager concerné. Ainsi, une telle mesure peut s'appliquer immédiatement.
- 53 Enfin, il n'existe pas nécessairement de lien de causalité entre le retard effectif, d'une part, et la perte de temps considérée comme pertinente pour l'établissement de l'existence du droit à indemnisation au titre du règlement n° 261/2004 ou pour le calcul du montant de cette dernière, d'autre part.
- 54 En effet, l'obligation particulière d'indemnisation, imposée par le règlement n° 261/2004, ne résulte pas de tout retard effectif, mais résulte seulement de celui qui entraîne une perte de temps égale ou supérieure à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue. Par ailleurs, tandis que l'ampleur du retard constitue normalement un facteur amplifiant la probabilité de dommages plus importants, l'indemnisation forfaitaire octroyée en vertu dudit règlement reste, à cet égard, inchangé, la durée du retard effectif au-delà de trois heures n'étant pas prise en compte pour le calcul du montant de l'indemnisation due en vertu de l'article 7 du règlement n° 261/2004.
- 55 Dans ces conditions, la perte de temps sous-jacente à un retard de vol, qui constitue un désagrément au sens du règlement n° 261/2004 et n'est pas qualifiable de «dommage résultant d'un retard», au sens de l'article 19 de la convention de Montréal, ne saurait entrer dans le champ d'application de l'article 29 de ladite convention.
- 56 Par conséquent, l'obligation résultant du règlement n° 261/2004 et visant à indemniser les passagers de vols retardés de manière importante s'avère compatible avec l'article 29 de la convention de Montréal.
- 57 En outre, il convient de constater que l'obligation d'indemnisation qui résulte du règlement n° 261/2004 est complémentaire avec l'article 29 de la convention de Montréal, dans la mesure où elle se place en amont du dispositif prévu à cet article (voir, en ce sens, arrêt *IATA et ELFAA*, précité, point 46).

- 58 Il s'ensuit que cette obligation d'indemnisation ne fait pas elle-même obstacle à ce que les passagers concernés, au cas où le même retard leur causerait en outre des dommages individuels ouvrant droit à indemnisation, puissent intenter, par ailleurs, les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts, dans les conditions prévues par la convention de Montréal (voir, en ce sens, arrêt IATA et ELFAA, précité, points 44 et 47).
- 59 À cet égard, la Cour a constaté, lors de l'interprétation de l'article 12 du règlement n° 261/2004, intitulé «Indemnisation complémentaire», que cet article a vocation à compléter l'application des mesures prévues par ce règlement, de sorte que les passagers soient indemnisés de la totalité du préjudice qu'ils ont subi en raison du manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles. Cette disposition permet ainsi au juge national de condamner le transporteur aérien à indemniser le préjudice résultant, pour les passagers, de l'inexécution du contrat de transport aérien sur la base d'un fondement juridique distinct du règlement n° 261/2004, c'est-à-dire, notamment, dans les conditions prévues par la convention de Montréal ou par le droit national (arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, Rec. p. I-9469, point 38).
- 60 Eu égard à ce qui précède, il y a lieu de constater que l'examen des première et deuxième questions dans l'affaire C-581/10 ainsi que de la troisième question, sous a), dans l'affaire C-629/10 n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004.

Sur la troisième question dans l'affaire C-581/10 et la troisième question, sous c), dans l'affaire C-629/10, à savoir la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 au regard du principe de sécurité juridique

- 61 Par la troisième question dans l'affaire C-581/10 et la troisième question, sous c), dans l'affaire C-629/10, les juridictions de renvoi demandent, en substance, si les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004, tels qu'interprétés par l'arrêt Sturgeon e.a., précité, sont valides au regard du principe de sécurité juridique.
- 62 TUI Travel e.a. ainsi que le gouvernement du Royaume-Uni soutiennent qu'interpréter le règlement n° 261/2004 en ce sens qu'il imposerait une obligation d'indemnisation des passagers de vols retardés contreviendrait à ce principe. Cette interprétation serait incompatible, d'une part, avec l'arrêt IATA et ELFAA, précité, dont il découlerait qu'il n'existe aucune obligation de verser une indemnisation dans de telles hypothèses. D'autre part, elle méconnaîtrait l'intention du législateur de l'Union, ainsi que le libellé clair de ce règlement, dont il ressortirait qu'une indemnisation ne doit être versée qu'en cas de refus d'embarquement et d'annulation de vols.
- 63 Cette argumentation doit être écartée au regard des constatations précédemment énoncées dans le présent arrêt.
- 64 En particulier, en ce qui concerne, tout d'abord, le rapport entre les arrêts précités IATA et ELFAA ainsi que Sturgeon e.a., il ressort des points 46 à 48 du présent arrêt qu'il n'existe aucune tension entre ces deux arrêts, le second mettant en œuvre les principes dégagés par le premier.
- 65 Ensuite, il découle des points 30 à 39 du présent arrêt que l'interprétation du règlement n° 261/2004 imposant une obligation d'indemnisation pour les retards de vols importants ne méconnaît pas la volonté du législateur de l'Union.
- 66 Enfin, s'agissant de la clarté des obligations imposées aux transporteurs aériens, il convient de rappeler que le principe de sécurité juridique exige que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et leurs obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (voir arrêts du 9 juillet 1981,

Gondrand et Garancini, 169/80, Rec. p. 1931, point 17; du 13 février 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Rec. p. I-431, point 27, ainsi que du 14 avril 2005, Belgique/Commission, C-110/03, Rec. p. I-2801, point 30).

- 67 Or, eu égard aux exigences découlant du principe d'égalité de traitement, les transporteurs aériens ne peuvent tirer argument du principe de sécurité juridique pour prétendre que l'obligation d'indemniser les passagers que leur impose le règlement n° 261/2004, à concurrence des montants qu'il prévoit, en cas de retard de vol, méconnaîtrait ce dernier principe.
- 68 En outre, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 46 de ses conclusions, dès le prononcé de l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, les passagers dont les vols ont été retardés et les transporteurs aériens pouvaient savoir, sans ambiguïté, à partir de quel moment, respectivement, les premiers peuvent prétendre au versement d'une indemnisation et les seconds sont tenus de verser cette indemnisation, l'instauration d'une limite de temps claire permettant également d'éviter que les tribunaux nationaux n'apprécient de manière différente la notion de retard important, ce qui entraînerait, le cas échéant, une insécurité juridique.
- 69 En conséquence, il y a lieu de constater que l'examen de la troisième question dans l'affaire C-581/10 et de la troisième question, sous c), dans l'affaire C-629/10 n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004.

Sur la troisième question, sous b), dans l'affaire C-629/10, à savoir le principe de proportionnalité

- 70 Par sa troisième question, sous b), dans l'affaire C-629/10, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 sont valides au regard du principe de proportionnalité lorsqu'ils sont interprétés en ce sens que les passagers dont le vol a été retardé disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement.
- 71 Le principe de proportionnalité, qui fait partie des principes généraux du droit de l'Union, exige que les actes des institutions de l'Union européenne ne dépassent pas les limites de ce qui est approprié et nécessaire à la réalisation des objectifs légitimes poursuivis par la réglementation en cause, étant entendu que, lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante et que les inconvénients causés ne doivent pas être démesurés par rapport aux buts visés (arrêts du 12 mars 2002, *Omega Air e.a.*, C-27/00 et C-122/00, Rec. p. I-2569, point 62, ainsi que du 12 janvier 2006, *Agrarproduktion Staebelow*, C-504/04, Rec. p. I-679, point 35).
- 72 En l'espèce, il convient de rappeler que le règlement n° 261/2004 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 de vol ou bien de retard de vol important, puisqu'ils sont tous victimes de difficultés et de désagréments sérieux similaires liés au transport aérien (voir arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, point 44).
- 73 TUI Travel e.a. ainsi que le gouvernement du Royaume-Uni soutiennent que si le règlement n° 261/2004 est interprété en ce sens qu'il prévoit le versement d'une indemnisation aux passagers en cas de retard de leur vol, une telle interprétation serait démesurée par rapport aux buts visés par ce règlement, car elle aboutirait à faire supporter aux transporteurs aériens une charge financière excessive. En outre, elle aurait également un effet disproportionné sur les passagers, puisque les transporteurs risqueraient de répercuter le coût financier de cette obligation sur leurs tarifs ainsi que de réduire le nombre de vols de proximité et la desserte des destinations excentrées.

- 74 Toutefois, il convient d'emblée de rappeler, à cet égard, que l'indemnisation forfaitaire prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004 permet de remédier à une perte de temps subie par les passagers sans que ces derniers aient à prouver qu'ils ont subi un préjudice individualisé. Cette mesure permet ainsi de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, tel que recherché par ce règlement.
- 75 Étant donné le caractère irréversible, objectif et aisément quantifiable de la perte de temps subie (voir, notamment, arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, point 52), la mesure consistant à accorder à tous les passagers concernés par ce désagrément une indemnisation pécuniaire immédiate et forfaitaire s'avère particulièrement adaptée.
- 76 Certes, il est vrai que cette indemnisation entraîne des conséquences financières certaines pour les transporteurs aériens. Néanmoins, celles-ci ne sauraient être considérées comme démesurées par rapport à l'objectif de protection élevé des passagers aériens.
- 77 En effet, tout d'abord, l'obligation d'indemnisation qui résulte de l'article 7 du règlement n° 261/2004 concerne non pas tous les retards, mais seulement les retards importants.
- 78 Ensuite, le montant de l'indemnisation, fixé à 250, 400 et 600 euros en fonction de la distance des vols concernés peut être encore 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), dudit règlement inférieur à quatre heures (arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, point 63).
- 79 En outre, les transporteurs aériens ne sont pas tenus au versement de ladite indemnisation s'ils sont en mesure de prouver que l'annulation ou le retard important sont dus 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 (voir arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, point 67).
- 80 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 (arrêts précités *IATA* et *ELFAA*, point 90, ainsi que *Sturgeon e.a.*, point 68).
- 81 D'ailleurs, il ressort de la jurisprudence que l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris donc les passagers aériens, est susceptible de justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques (voir, en ce sens, arrêt du 8 juin 2010, *Vodafone e.a.*, C-58/08, Rec. p. I-4999, points 53 ainsi que 69).
- 82 Il convient d'ajouter que, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 60 de ses conclusions, selon les données soumises à la Cour relatives à la fréquence des retards importants et aux coûts de ladite indemnisation pour les compagnies aériennes, la proportion de vols dont le retard ouvre droit à l'indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004 s'élève à moins de 0,15 %.
- 83 Enfin, aucun élément concret permettant de constater que le versement d'une indemnisation en cas de retards importants entraînerait une augmentation des tarifs ou une réduction du nombre de vols de proximité et de la desserte de destinations excentrées n'a été soumis à la Cour.

- 84 Par conséquent, il convient de constater que l'examen de la troisième question, sous b), dans l'affaire C-629/10 n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004.

Sur les deuxième et cinquième questions dans l'affaire C-629/10

- 85 Ces questions étant posées dans l'hypothèse d'une réponse négative à la première question posée dans l'affaire C-629/10, il n'y a pas lieu d'y répondre.

Sur la quatrième question dans l'affaire C-629/10 concernant les effets dans le temps du présent arrêt

- 86 Par la quatrième question dans l'affaire C-629/10, la juridiction de renvoi souhaite savoir quels sont les effets dans le temps du présent arrêt en ce qui concerne le droit à indemnisation des passagers dont le vol a été retardé de trois heures ou plus par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.
- 87 TUI Travel e.a. soutiennent que si la Cour répond par l'affirmative à la première question et par la négative à la troisième question, elle doit limiter l'effet dans le temps du présent arrêt de manière à ce que les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 ne puissent être invoqués pour fonder des demandes d'indemnisation de passagers relatives à des vols qui ont fait l'objet de retards avant la date du présent arrêt, sauf à l'égard des passagers qui avaient déjà introduit une action judiciaire en vue de cette indemnisation à la date de cet arrêt. En effet, malgré l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, les compagnies aériennes et les autres acteurs concernés pourraient raisonnablement conclure, à l'heure actuelle, que l'article 7 du règlement n° 261/2004 ne s'applique pas aux passagers dont le vol est retardé, car cet arrêt serait en contradiction avec le libellé clair de ce règlement ainsi qu'avec l'arrêt *IATA et ELFAA*, précité.
- 88 À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, l'interprétation que la Cour donne d'une règle de droit de l'Union, dans l'exercice de la compétence que lui confère l'article 267 TFUE, éclaire et précise la signification et la portée de cette règle, telle qu'elle doit ou aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de son entrée en vigueur. Il en résulte que la règle ainsi interprétée peut et doit être appliquée par le juge même à des rapports juridiques nés et constitués avant l'arrêt statuant sur la demande d'interprétation si, par ailleurs, les conditions permettant de porter devant les juridictions compétentes un litige relatif à l'application de ladite règle se trouvent réunies (voir, notamment, arrêts du 3 octobre 2002, *Barreira Pérez*, C-347/00, Rec. p. I-8191, point 44, ainsi que du 17 février 2005, *Linneweber et Akritidis*, C-453/02 et C-462/02, Rec. p. I-1131, point 41).
- 89 Ce n'est qu'à titre exceptionnel que la Cour peut, par l'application d'un principe général de sécurité juridique inhérent à l'ordre juridique de l'Union, être amenée à limiter la possibilité pour tout intéressé d'invoquer une disposition qu'elle a interprétée en vue de mettre en cause des relations juridiques établies de bonne foi (voir, notamment, arrêts du 23 mai 2000, *Buchner e.a.*, C-104/98, Rec. p. I-3625, point 39, ainsi que *Linneweber et Akritidis*, précité, point 42).
- 90 Dans ce cadre, il incombe cependant à la Cour de déterminer un moment unique à partir duquel l'interprétation qu'elle a donnée d'une disposition du droit de l'Union prendra effet.
- 91 À cet égard, la Cour a déjà jugé qu'une limitation dans le temps des effets d'une telle interprétation ne peut être admise que dans l'arrêt même qui statue sur l'interprétation sollicitée. Ce principe garantit l'égalité de traitement des États membres et des autres justiciables face à ce droit et remplit par là même les exigences découlant du principe de sécurité juridique (arrêt du 6 mars 2007, *Meilicke e.a.*, C-292/04, Rec. p. I-1835, point 37).

- 92 L'interprétation sollicitée par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) dans l'affaire C-629/10 concerne le droit à indemnisation en vertu du règlement n° 261/2004 qui est due aux passagers aériens lorsqu'ils subissent, en raison d'un retard de leur vol, 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. À cet égard, il ressort déjà du point 61 de l'arrêt *Sturgeon e.a.*, précité, que les passagers aériens disposent d'un tel droit.
- 93 Or, force est de constater que, dans ce dernier arrêt, la Cour n'a pas limité dans le temps les effets de l'interprétation du règlement n° 261/2004 portant sur le droit à indemnisation évoqué au point précédent.
- 94 Par conséquent, il n'y a pas lieu de limiter dans le temps les effets du présent arrêt.

Sur les dépens

- 95 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 (grande chambre) dit pour droit:

- 1) **Les 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, doivent être interprétés en ce sens que les passagers de vols retardés disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement 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. 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.**
- 2) **L'examen des questions préjudicielles n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004.**

Signatures