Recueil de la jurisprudence

ORDONNANCE DE LA COUR (huitième chambre)

5 octobre 2016*

«Renvoi préjudiciel — Article 99 du règlement de procédure de la Cour — Absence de doute raisonnable — Transports aériens — Règlement (CE) nº 261/2004 — Article 2, sous l) — Notion d'"annulation" — Vol ayant fait l'objet d'une escale non programmée»

Dans l'affaire C-32/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Amtsgericht Dresden (tribunal de district de Dresde, Allemagne), par décision du 10 décembre 2015, parvenue à la Cour le 19 janvier 2016, dans la procédure

Ute Wunderlich

contre

Bulgarian Air Charter Limited,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. D. Šváby (rapporteur), président de chambre, MM. M. Safjan et M. Vilaras, juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

— pour Bulgarian Air Charter Limited, par Me P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

— pour le gouvernement français, par M. D. Colas et Mme M.-L. Kitamura, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par MM. W. Mölls et K. Simonsson, en qualité d'agents,

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

rend la présente

* Langue de procédure : l'allemand.

Ordonnance

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, sous l), du règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M^me^ Ute Wunderlich à Bulgarian Air Charter Limited, un transporteur aérien, au sujet du refus celui-ci de l'indemniser alors que son vol avait fait l'objet d'une escale imprévue avant d'atteindre sa destination finale.

Le cadre juridique

3 Les considérants 1, 2 et 4 du règlement nº 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.

[…]

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées […], 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 L'article 2, sous l), de ce règlement définit le terme « annulation » comme visant « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».

5 L'article 5, paragraphe 1, dudit règlement prévoit :

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

[…]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :
   i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
   ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
   iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée. »

6 L'article 7, paragraphe 1, de ce même règlement prévoit que, notamment en cas d'annulation d'un vol, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins.

Le litige au principal et la question préjudicielle

7 M[me] Wunderlich a effectué, auprès de Bulgarian Air Charter, une réservation pour un vol au départ de Bourgas (Bulgarie) et à destination de Dresde (Allemagne) avec un décollage prévu le 13 septembre 2014 à 11 h 40 et un atterrissage prévu le même jour à 13 h 00.

8 L'appareil opérant le vol en cause a décollé au jour et à l'heure prévus. Il a toutefois procédé à une escale imprévue à Prague (République tchèque) pour finalement atterrir à Dresde à 15 h 20, soit avec un retard à l'arrivée de 2 heures et 20 minutes.

9 M[me] Wunderlich a saisi l'Amtsgericht Dresden (tribunal de district de Dresde, Allemagne) afin d'obtenir le paiement de l'indemnité de 250 euros prévue aux articles 5 et 7 du règlement n° 261/2004, en cas d'annulation de vol.

10 Dans ce cadre, la juridiction de renvoi estime que, pour interpréter la notion d'« annulation » au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004, il y a lieu, conformément à l'arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652), d'avoir recours à la notion d'« itinéraire » définie par la Cour comme le parcours à effectuer par l'avion de l'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée selon une chronologie, signifiant que l'avion doit partir conformément à l'itinéraire prévu et atteindre sa destination telle que figurant dans ledit itinéraire. À cet égard, elle considère qu'il découle de l'arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716), que l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol, ce dernier devant être effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur. Elle relève également que, compte tenu de la distinction devant être effectuée entre retard et annulation, un vol peut être considéré comme annulé uniquement si le transporteur aérien a transporté les passagers sur un autre vol dont la planification initiale diverge de celle du vol initialement prévu. Elle en déduit que l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol.

11 De plus, elle constate que, en se fondant sur l'arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652), plusieurs juridictions allemandes ont estimé que la déviation d'un avion par rapport à l'itinéraire prévu et l'introduction d'une escale non prévue constituent une modification de l'itinéraire initial d'une importance telle qu'il y a lieu de considérer que le vol prévu n'a pas été effectué.

12 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Dresden (tribunal de district de Dresde) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« Y a-t-il annulation d'un vol au sens de l'article 2, sous l), du règlement n° 261/2004 lorsque l'appareil effectuant le vol prévu a décollé conformément à la programmation et a atterri au lieu de destination avec un retard inférieur à trois heures, mais qu'il a toutefois effectué une escale non prévue ? »

Sur la question préjudicielle

13 En vertu de l'article 99 du règlement de procédure de la Cour, lorsqu'une question posée à titre préjudiciel est identique à une question sur laquelle la Cour a déjà statué, lorsque la réponse à une telle question peut être clairement déduite de la jurisprudence ou lorsque la réponse à la question posée à titre préjudiciel ne laisse place à aucun doute raisonnable, la Cour peut, à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, décider de statuer par voie d'ordonnance motivée.

14 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans la présente affaire.

15 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue, mais qui a donné lieu à une escale non programmée, doit être considéré comme annulé.

16 À titre liminaire, il convient de relever que l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004 définit l'« annulation » comme « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».

17 À cet égard, la Cour a précisé qu'il était possible, en principe, de conclure à une annulation de vol 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 (voir arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, point 30 ainsi que jurisprudence citée).

18 Cependant, un vol, tel que celui en cause au principal, dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue et qui n'a donc nullement donné lieu au transfert des passagers sur un autre vol en raison de la déprogrammation du vol qu'ils avaient réservé, ne peut être considéré comme n'ayant pas été effectué au sens de l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004 (voir, en ce sens, arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, point 28 ainsi que jurisprudence citée).

19 Le fait que ce vol ait donné lieu à une escale non programmée ne saurait remettre en cause ce constat et, partant, permettre de considérer ledit vol comme annulé.

20 À cet égard, il découle, certes, de la jurisprudence de la Cour que l'itinéraire d'un vol constitue un élément essentiel de celui-ci, ce dernier étant effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur (arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, point 27).

21 Toutefois, assimiler un vol atteignant sa destination finale prévue après une escale non programmée à un vol annulé et, partant, imposer au transporteur aérien de verser aux passagers de ce vol l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7 du règlement nº 261/2004 ne serait conforme ni à la finalité de ce règlement ni au principe d'égalité de traitement.

22 D'une part, il est constant que le règlement nº 261/2004 vise, ainsi que cela découle des considérants 1, 2 et 4 de ce dernier, à garantir un niveau élevé de protection des passagers et des consommateurs, en renforçant leurs droits dans un certain nombre de situations entraînant des difficultés et des désagréments sérieux ainsi qu'en réparant ces derniers d'une manière standardisée et immédiate (arrêt du 22 juin 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, point 26 et jurisprudence citée).

23 Or, le fait qu'un vol donne lieu à une escale non programmée ne constitue nullement une situation entraînant, en tant que telle, pour les passagers, des difficultés et des désagréments sérieux tels que ceux découlant d'un refus d'embarquement, d'une annulation ou d'un retard important, dont le règlement nº 261/2004 tel qu'interprété par la Cour prévoit l'indemnisation.

24 De telles difficultés et désagréments sérieux n'apparaissent que si cette escale conduit l'aéronef effectuant le vol en cause à atteindre sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, situation ouvrant, en principe, droit au passager à l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7 du règlement nº 261/2004, tels qu'interprétés par la Cour (voir, en ce sens, arrêt du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, point 32 et jurisprudence citée).

25 D'autre part, assimiler un vol atteignant sa destination finale prévue après une escale non programmée à un vol annulé conduirait à reconnaître un droit à indemnisation à un passager ayant subi, en raison de cette escale non programmée, un retard à l'arrivée de moins de trois heures alors même qu'un passager ayant subi un retard identique pour une raison autre ne serait pas en droit de bénéficier de l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7 du règlement nº 261/2004, tels qu'interprétés par la Cour et, partant, serait contraire au principe d'égalité de traitement.

26 Or, il est de jurisprudence constante que tout acte de droit de l'Union doit être interprété en conformité avec l'ensemble du droit primaire, y compris en accord avec ce principe, 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 (voir arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 48 ainsi que jurisprudence citée).

27 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée par la juridiction de renvoi que l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue, mais qui a donné lieu à une escale non programmée ne peut être considéré comme annulé.

Sur les dépens

28 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

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

L'article 2, sous l), du règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91, doit être interprété en ce sens qu'un vol dont les lieux de départ et d'arrivée ont été conformes à la programmation prévue, mais qui a donné lieu à une escale non programmée ne peut être considéré comme annulé.

Signatures