ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

10 janvier 2006 *

Dans l'affaire C-344/04,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Royaume-Uni), par décision du 14 juillet 2004, parvenue à la Cour le 12 août 2004, dans la procédure

The Queen, à la demande de:

International Air Transport Association,

European Low Fares Airline Association

contre

Department for Transport,

* Langue de procédure: l'anglais.

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, MM. P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann et J. Malenovský (rapporteur), présidents de chambre, M. C. Gulmann, M^me^ R. Silva de Lapuerta, MM. K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis et A. Borg Barthet, juges,

avocat général: M. L. A. Geelhoed,
greffier: M^me^ L. Hewlett, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 7 juin 2005,

considérant les observations présentées:

— pour l'International Air Transport Association, par M. M. Brealey, QC, M^me^ M. Demetriou, barrister, mandatés par M. J. Balfour, solicitor,

— pour la European Low Fares Airline Association, par M^es^ G. Berrisch, Rechtsanwalt, et C. Garcia Molyneux, abogado,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. M. Bethell, en qualité d'agent, assisté de M. C. Lewis, barrister,

— pour le Parlement européen, par M. K. Bradley et M^me^ M. Gómez Leal, en qualité d'agents,

— pour le Conseil de l'Union européenne, par M^mes^ E. Karlsson et K. Michoel, ainsi que M. R. Szostak, en qualité d'agents,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. F. Benyon et M. Huttunen, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 8 septembre 2005,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte, d'une part, sur la validité des articles 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). Elle porte, d'autre part, sur l'interprétation de l'article 234, deuxième alinéa, CE.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant l'International Air Transport Association (ci-après l'«IATA») et la European Low Fares Airline Association (ci-après l'«ELFAA») au Department for Transport (ministère des Transports) au sujet de la mise en œuvre du règlement n° 261/2004.

Le cadre juridique

La réglementation internationale

3 La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été approuvée par décision du Conseil, du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 38, ci-après la «convention de Montréal»).

4 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».

5 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.»

6 L'article 22, paragraphe 1, de ladite convention limite la responsabilité du transporteur 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, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

7 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.»

La réglementation communautaire

Le règlement (CE) nº 2027/97

8 Le règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident (JO L 285, p. 1), a été modifié par le règlement (CE) nº 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, ci-après le «règlement nº 2027/97»).

9 L'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97 dispose:

«La responsabilité d'un transporteur aérien communautaire envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention de Montréal relatives à cette responsabilité.»

10 L'annexe du règlement nº 2027/97 comporte, notamment, les dispositions suivantes sous le titre «Retard des passagers»:

«En cas de retard des passagers, le transporteur aérien est responsable des dommages, sauf s'il a pris toutes les mesures raisonnablement envisageables pour les éviter ou s'il était impossible de prendre de telles mesures. La responsabilité en cas de retard des passagers est limitée à 4 150 DTS (équivalent approximatif en monnaie locale).»

Le règlement nº 261/2004

11 Les premier et deuxième considérants du règlement nº 261/2004 sont libellés comme suit:

«(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.»

12 Aux termes du douzième considérant dudit règlement:

«Il convient également d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et, en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.»

13 Selon le quatorzième considérant du même règlement:

«Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.»

14 L'article 5 du règlement nº 261/2004, 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;

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

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol:

i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

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.

4. Il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.»

15 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 1500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures ou plus pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 km et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 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.»

16 L'article 7 du règlement n° 261/2004, intitulé «Droit à indemnisation», dispose:

«1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à:

a) 250 euros pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins;

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 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 1500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 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.

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

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

17 Aux termes de l'article 8 du règlement n° 261/2004, intitulé «Assistance: droit au remboursement ou au réacheminement»:

«1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre:

a) — le remboursement du billet, dans un délai de sept jours, selon les modalités visées à l'article 7, paragraphe 3, au prix auquel il a été acheté, pour la ou les

parties du voyage non effectuées et pour la ou les parties du voyage déjà effectuées et devenues inutiles par rapport à leur plan de voyage initial, ainsi que, le cas échéant,

— un vol retour vers leur point de départ initial dans les meilleurs délais;

b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais, ou

c) un réacheminement vers leur destination finale dans des conditions de transport comparables à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité de sièges.

2. Le paragraphe 1, point a), s'applique également aux passagers dont le vol fait partie d'un voyage à forfait hormis en ce qui concerne le droit au remboursement si un tel droit découle de la directive 90/314/CEE.

3. Dans le cas d'une ville, d'une agglomération ou d'une région desservie par plusieurs aéroports, si le transporteur aérien effectif propose au passager un vol à destination d'un aéroport autre que celui qui était initialement prévu, le transporteur aérien effectif prend à sa charge les frais de transfert des passagers entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager.»

18 Selon l'article 9 du règlement n° 261/2004, intitulé «Droit à une prise en charge»:

«1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient offrir gratuitement:

a) des rafraîchissements et des possibilités de se restaurer en suffisance compte tenu du délai d'attente;

b) un hébergement à l'hôtel aux cas où:

— un séjour d'attente d'une ou plusieurs nuits est nécessaire, ou

— lorsqu'un séjour s'ajoutant à celui prévu par le passager est nécessaire;

c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement (hôtel ou autre).

2. En outre, le passager se voit proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

3. En appliquant le présent article, le transporteur aérien effectif veille tout particulièrement aux besoins des personnes à mobilité réduite ou de toutes les personnes qui les accompagnent, ainsi qu'aux besoins des enfants non accompagnés.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

19 L'IATA est une association regroupant 270 compagnies aériennes réparties sur 130 pays et convoyant 98 % des passagers des lignes aériennes internationales régulières. L'ELFAA est une association créée de fait en janvier 2004 et représentant les intérêts de 10 compagnies à bas prix de 9 pays européens. Ces deux associations ont introduit devant la High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), contre le ministère des Transports deux recours en contrôle de légalité («judicial review») relatifs à la mise en œuvre du règlement nº 261/2004.

20 Estimant que les arguments des requérantes au principal n'étaient pas dénués de fondement, la High Court of Justice a décidé de poser à la Cour les sept questions qu'elles avaient présentées pour contester la validité du règlement nº 261/2004. Le ministère des Transports ayant douté de l'opportunité d'adresser six de ces questions dans la mesure où elles ne soulevaient pas, selon lui, de doute sérieux quant à la validité dudit règlement, la High Court of Justice a souhaité savoir quel critère devait être satisfait ou quel seuil devait être franchi avant de devoir saisir la Cour d'une question portant sur la validité d'un acte communautaire sur le fondement de l'article 234, deuxième alinéa, CE. Dans ces conditions, 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) L'article 6 du règlement nº 261/2004 est-il invalide au motif qu'il est incompatible avec la [...] convention de Montréal [...] et, en particulier, avec

les articles 19, 22 et 29 de celle-ci et cette circonstance (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

2) L'article 5 du règlement [n° 261/2004] a-t-il été amendé d'une manière non conforme aux exigences procédurales visées par l'article 251 CE, lors de l'examen du projet de texte par le comité de conciliation et, dans l'affirmative, l'article 5 [de ce] règlement est-il invalide et, dans l'affirmative, cette circonstance (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

3) Les articles 5 et 6 du règlement n° 261/2004 sont-ils invalides (totalement ou partiellement) au motif qu'ils ne sont pas conformes au principe de sécurité juridique et, dans l'affirmative, cette invalidité (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

4) Les articles 5 et 6 du règlement n° 261/2004 sont-ils invalides (totalement ou partiellement) au motif qu'ils ne sont pas motivés ou pas motivés suffisamment, et, dans l'affirmative, cette invalidité (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

5) Les articles 5 et 6 du règlement n° 261/2004 sont-ils invalides (totalement ou partiellement) au motif qu'ils ne sont pas conformes au principe de proportionnalité applicable à toute action de la Communauté [européenne] et, dans l'affirmative, cette invalidité (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

6) Les articles 5 et 6 du règlement n° 261/2004 sont-ils invalides (totalement ou partiellement) au motif qu'ils sont discriminatoires en particulier à l'encontre des membres de la deuxième organisation requérante d'une manière arbitraire ou dépourvue de motivation objective et, dans l'affirmative, cette invalidité (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

7) L'article 7 du règlement est-il nul ou invalide (totalement ou partiellement) aux motifs que l'imposition d'une responsabilité préétablie en cas d'annulation de vols pour des raisons qui ne sont pas couvertes par l'exonération de responsabilité fondée sur des circonstances extraordinaires est discriminatoire, qu'elle ne répond pas aux critères de proportionnalité exigés pour toute action de la Communauté, ou qu'elle est dépourvue de motivation suffisante et, dans l'affirmative, cette invalidité (combinée à tout autre élément pertinent) affecte-t-elle la validité du règlement dans son ensemble?

8) Lorsqu'une juridiction nationale a autorisé qu'un recours soit porté devant elle et que ce dernier soulève, quant à la validité des dispositions d'un acte communautaire, des questions dont elle considère qu'elles sont défendables et ne sont pas infondées, y a-t-il des principes de droit communautaire portant sur un critère ou un seuil que la juridiction nationale doit appliquer lorsqu'elle décide si elle va procéder à un renvoi de ces questions à la Cour de justice, sur la base de l'article 234, [deuxième alinéa], CE?»

21 Par ordonnance du président de la Cour du 24 septembre 2004, la demande introduite par la juridiction de renvoi visant à soumettre la présente affaire à la procédure accélérée prévue à l'article 104 *bis*, premier alinéa, du règlement de procédure a été rejetée.

Sur les questions préjudicielles

Sur la huitième question

22 Par sa huitième question, qu'il convient d'examiner en premier lieu, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 234, deuxième alinéa, CE, doit être interprété en ce sens qu'une juridiction nationale n'est tenue de saisir la Cour d'une question préjudicielle en appréciation de validité d'un acte communautaire qu'au-delà d'un certain degré de doute sur cette validité.

Sur la recevabilité

23 Le Parlement européen soutient que la question est irrecevable dès lors que la réponse que la Cour pourrait y donner ne serait d'aucune utilité pour l'issue du litige dont est saisie la juridiction de renvoi et qui porte sur la validité du règlement nº 261/2004.

24 À cet égard, il résulte d'une jurisprudence constante que le rejet d'une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit communautaire n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou encore lorsque le problème est de nature hypothétique ou que la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, notamment, arrêts du 15 décembre 1995, Bosman, C-415/93, Rec. p. I-4921, point 61; du 5 juin 1997, Celestini, C-105/94, Rec. p. I-2971, point 22, et du 7 septembre 1999, Beck et Bergdorf, C-355/97, Rec. p. I-4977, point 22). Sauf en de telles hypothèses, la Cour est, en principe, tenue de statuer sur les questions préjudicielles portant sur l'interprétation des règles de droit communautaire (voir arrêt Bosman, précité, point 59).

25 Dans l'affaire au principal, les requérantes ayant contesté la validité du règlement nº 261/2004 devant la juridiction de renvoi, se posait pour celle-ci la question de savoir si cette contestation de la validité dudit règlement justifiait que la Cour fût saisie d'une demande de décision préjudicielle dans les conditions prévues à l'article 234 CE. Dès lors, l'interprétation dudit article que cette juridiction sollicite par la présente question ne saurait être regardée comme étant sans aucun rapport avec l'objet du litige au principal. La circonstance que, de manière concomitante, ladite juridiction a aussi posé à la Cour des questions portant sur la validité du règlement nº 261/2004 et que les réponses qui y seront apportées sont susceptibles de résoudre le litige au principal, ne peut remettre en cause la pertinence que revêt par elle-même la question de l'interprétation de l'article 234 CE.

26 Partant, il convient de répondre à la question posée.

Sur le fond

27 Il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, les juridictions nationales n'ont pas le pouvoir de déclarer invalides les actes des institutions communautaires. En effet, les compétences reconnues à la Cour par l'article 234 CE ont essentiellement pour objet d'assurer une application uniforme du droit communautaire par les juridictions nationales. Cette exigence d'uniformité est particulièrement impérieuse lorsque la validité d'un acte communautaire est en cause. Des divergences entre les juridictions des États membres quant à la validité des actes communautaires seraient susceptibles de compromettre l'unité même de l'ordre juridique communautaire et de porter atteinte à l'exigence fondamentale de la sécurité juridique (arrêts du 22 octobre 1987, Foto-Frost, 314/85, Rec. p. 4199, point 15; du 15 avril 1997, Bakers of Nailsea, C-27/95, Rec. p. I-1847, point 20, et du 6 décembre 2005, Gaston Schul Douane-expéditeur, C-461/03, non encore publié au Recueil, point 21). La Cour est donc seule compétente pour constater l'invalidité d'un acte communautaire (arrêts du 21 février 1991, Zuckerfabrik Süderdithmarschen et Zuckerfabrik Soest, C-143/88 et C-92/89, Rec. p. I-415, point 17, et du 21 mars 2000, Greenpeace France e.a., C-6/99, Rec. p. I-1651, point 54).

28 Il convient de remarquer, à cet égard, que l'article 234 CE ne constitue pas une voie de recours ouverte aux parties à un litige pendant devant le juge national et il ne suffit donc pas qu'une partie soutienne que le litige pose une question de validité du droit communautaire pour que la juridiction concernée soit tenue de considérer qu'il y a question soulevée au sens de l'article 234 CE (voir, en ce sens, arrêt du 6 octobre 1982, Cilfit e.a., 283/81, Rec. p. 3415, point 9). Il en résulte que l'existence d'une contestation de la validité d'un acte communautaire devant la juridiction nationale ne suffit pas, à elle seule, à justifier le renvoi d'une question préjudicielle à la Cour.

29 S'agissant des juridictions dont les décisions sont susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne, la Cour a jugé que celles-ci peuvent examiner la validité d'un acte communautaire et, si elles n'estiment pas fondés les moyens d'invalidité que les parties invoquent devant elles, rejeter ces moyens en concluant que l'acte est pleinement valide. En effet, en agissant de la sorte, elles ne mettent pas en cause l'existence de l'acte communautaire (arrêt Foto-Frost, précité, point 14).

30 En revanche, lorsque de telles juridictions estiment qu'un ou plusieurs moyens d'invalidité avancés par les parties ou, le cas échéant, soulevés d'office (voir, en ce sens arrêt du 16 juin 1981, Salonia, 126/80, Rec. p. 1563, point 7) sont fondés, il leur incombe de surseoir à statuer et de saisir la Cour d'une procédure de renvoi préjudiciel en appréciation de validité.

31 Par ailleurs, l'esprit de coopération qui doit présider au fonctionnement du renvoi préjudiciel implique que la juridiction nationale expose dans sa décision de renvoi les raisons pour lesquelles elle estime nécessaire un tel renvoi.

32 Par conséquent, il convient de répondre à la huitième question que, lorsqu'une juridiction dont les décisions sont susceptibles d'un recours juridictionnel de droit

interne estime qu'un ou plusieurs moyens d'invalidité d'un acte communautaire avancés par les parties ou, le cas échéant, soulevés d'office sont fondés, elle doit surseoir à statuer et saisir la Cour d'une procédure de renvoi préjudiciel en appréciation de validité.

Sur les autres questions

33 Par ses sept premières questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004 sont invalides et si, le cas échéant, leur invalidité est susceptible d'entraîner celle dudit règlement dans son ensemble.

En ce qui concerne la compatibilité de l'article 6 du règlement nº 261/2004 avec la convention de Montréal

34 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande en substance si l'article 6 du règlement nº 261/2004 est incompatible avec les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal.

35 À titre liminaire, il convient de rappeler que, en vertu l'article 300, paragraphe 7, CE, «[l]es accords conclus selon les conditions fixées au présent article lient les institutions de la Communauté et les États membres». Selon la jurisprudence de la Cour, ces accords priment sur les textes du droit communautaire dérivé (arrêts du 10 septembre 1996, Commission/Allemagne, C-61/94, Rec. p. I-3989, point 52, et du 1er avril 2004, Bellio F.lli, C–286/02, Rec. p. I-3465, point 33).

36 La convention de Montréal, signée par la Communauté le 9 décembre 1999 sur le fondement de l'article 300, paragraphe 2, CE, a été approuvée par décision du Conseil du 5 avril 2001 et est entrée en vigueur, en ce qui concerne la Communauté, le 28 juin 2004. Il s'ensuit que, à partir de cette dernière date, selon une jurisprudence constante, les dispositions de cette convention font partie intégrante de l'ordre juridique communautaire (arrêts du 30 avril 1974, Haegeman, 181/73, Rec. p. 449, point 5, et du 30 septembre 1987, Demirel, 12/86, Rec. p. 3719, point 7). C'est postérieurement à cette date que, par une décision du 14 juillet 2004, la juridiction de renvoi, dans le cadre des demandes de «judicial review» dont elle a été saisie, a adressé à la Cour la présente demande de renvoi préjudiciel.

37 L'article 6 du règlement nº 261/2004 dispose que, en cas de retard important d'un vol, le transporteur aérien effectif doit proposer une assistance et une prise en charge aux passagers concernés. Il ne prévoit pas que ce transporteur puisse se libérer de telles obligations en cas de circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

38 L'IATA et l'ELFAA ont soutenu dans leur demande présentée à la juridiction de renvoi et soutiennent devant la Cour que cet article 6 est dès lors incompatible avec les dispositions de la convention de Montréal qui contient, à ses articles 19 et 22, paragraphe 1, des clauses exonératoires et limitatives de responsabilité du transporteur aérien en cas de retard dans le transport des passagers, et qui dispose, à son article 29, que toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par ladite convention.

39 À cet égard, il convient de constater que les articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal figurent parmi les normes au regard desquelles la Cour contrôle la validité des actes des institutions communautaires, dès lors que, d'une part, ni la nature ni l'économie de ladite convention ne s'y opposent et que, d'autre part, les dispositions de ces trois articles apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises.

40 S'agissant de l'interprétation desdits articles, il importe de souligner que, conformément à une jurisprudence constante, un traité international doit être interprété en fonction des termes dans lesquels il est rédigé ainsi qu'à la lumière de ses objectifs. Les articles 31 des conventions de Vienne, du 23 mai 1969, sur le droit des traités, et, du 21 mars 1986, sur le droit des traités entre États et organisations internationales ou entre organisations internationales, qui expriment en ce sens le droit international général coutumier, précisent, à cet égard, qu'un traité doit être interprété de bonne foi, suivant le sens ordinaire à attribuer à ses termes dans leur contexte, et à la lumière de son objet et de son but (voir, en ce sens, arrêt du 20 novembre 2001, Jany e.a., C-268/99, Rec. p. I-8615, point 35).

41 Il résulte du préambule de la convention de Montréal que les États parties ont reconnu «l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation». C'est donc au regard de cet objectif que doit être appréciée la portée que les auteurs de ladite convention ont voulu conférer aux dispositions des articles 19, 22 et 29.

42 Il résulte desdites dispositions de la convention de Montréal, comprises dans son chapitre III intitulé «Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice», qu'elles fixent les conditions dans lesquelles peuvent être exercées les actions en dommages-intérêts susceptibles d'être engagées contre les transporteurs aériens par les passagers qui se prévalent d'un dommage subi en raison d'un retard. Elles limitent la responsabilité du transporteur à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

43 Il importe de constater que tout retard dans le transport aérien des passagers, et en particulier s'il est important, peut causer sur un plan général deux types de préjudice. D'une part, un retard trop important va causer des préjudices, quasiment identiques pour tous les passagers, dont la réparation peut prendre la forme d'une assistance ou d'une prise en charge, standardisées et immédiates, pour tous les intéressés par la fourniture, par exemple, de rafraîchissements, de repas,

d'hébergements et d'appels téléphoniques. D'autre part, les passagers sont susceptibles de subir des préjudices individuels, inhérents au motif de leur déplacement, dont la réparation exige une appréciation au cas par cas de l'ampleur des dommages causés et ne peut, en conséquence, que faire l'objet d'une indemnisation a posteriori et individualisée.

44 Or, il ressort clairement des dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal qu'elles se bornent à régir les conditions dans lesquelles, postérieurement au retard d'un vol, peuvent être engagées par les passagers concernés les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts, c'est-à-dire une indemnisation, de la part des transporteurs responsables d'un dommage résultant de ce retard.

45 Il ne résulte ni de ces dispositions, ni d'aucune autre disposition de la convention de Montréal que les auteurs de cette dernière aient entendu soustraire lesdits transporteurs à toute autre forme d'interventions, 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.

46 La convention de Montréal ne pouvait dès lors faire obstacle à l'intervention du législateur communautaire pour fixer, dans le cadre des compétences attribuées à la Communauté en matière de transports et de protection des consommateurs, les conditions dans lesquelles il convenait de réparer les préjudices liés aux désagréments susmentionnés. Dès lors que l'assistance et la prise en charge des passagers visées à l'article 6 du règlement n° 261/2004 en cas de retard important d'un vol constituent de telles mesures réparatrices standardisées et immédiates, elles ne sont pas au nombre de celles dont ladite convention fixe les conditions d'exercice. Le dispositif prévu audit article 6 se place ainsi simplement en amont de celui qui résulte de la convention de Montréal.

47 Les mesures d'assistance et de prise en charge standardisées et immédiates ne font pas elles-mêmes obstacle à ce que les passagers concernés, au cas où le même retard leur causerait en outre des dommages ouvrant droit à indemnisation, puissent intenter, par ailleurs, les actions en réparation desdits dommages dans les conditions prévues par la convention de Montréal.

48 Ces mesures, qui améliorent la protection des intérêts des passagers et les conditions dans lesquelles s'applique envers eux le principe de réparation, ne sauraient dès lors être considérées comme incompatibles avec la convention de Montréal.

En ce qui concerne la validité de l'article 5 du règlement nº 261/2004 au regard de l'article 251 CE

49 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si, en amendant l'article 5 du projet à l'origine du règlement nº 261/2004, tel qu'il ressortait de la position commune (CE) nº 27/2003, du 18 mars 2003 (JO C 125 E, p. 63, ci-après le «projet de règlement»), le comité de conciliation prévu à l'article 251 CE a respecté les exigences procédurales que comporte cette dernière disposition.

50 À titre liminaire, il importe de rappeler le contexte dans lequel ledit comité de conciliation est intervenu dans la procédure d'adoption du règlement nº 261/2004, au regard, en particulier, des préoccupations du législateur communautaire relatives à la prise en compte ou non de circonstances permettant aux transporteurs aériens d'être exonérés de leurs obligations de prises en charge et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol.

51 Dans sa position commune n° 27/2003, le Conseil a décidé que les transporteurs aériens pourraient être exonérés de leurs obligations d'indemnisation et de prises en charge prévues, en cas d'annulation de vols, à l'article 5 du projet de règlement et de leurs obligations de prises en charge prévues, en cas de retard important, à l'article 6 du même projet, si les intéressés étaient en mesure de prouver que l'annulation ou le retard étaient dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

52 Lors de l'examen de cette position commune le 3 juillet 2003, en deuxième lecture, le Parlement n'a proposé aucun amendement à l'article 5 du projet de règlement. En revanche, il a adopté, entre autres, un amendement n° 11 portant sur l'article 6 de ce même projet en ce sens, notamment, qu'il a supprimé toute référence à la clause exonératoire tenant aux circonstances extraordinaires (ci-après, l'«excuse de circonstances extraordinaires»).

53 Par lettre du 22 septembre 2003, le Conseil a fait savoir qu'il n'était pas en mesure d'approuver tous les amendements du Parlement, et le président du Conseil, en accord avec le président du Parlement, a convoqué une réunion du comité de conciliation.

54 Celui-ci, au cours de sa réunion du 14 octobre 2003, a abouti à un accord sur un projet commun, approuvé le 1er décembre 2003, aux termes duquel, notamment, était supprimée à l'article 5 du projet de règlement toute référence à l'excuse de circonstances extraordinaires permettant aux transporteurs aériens de s'exonérer de leurs obligations de prises en charge en cas d'annulation de vols. Le règlement a été arrêté, conformément à ce projet commun du comité de conciliation, par le Parlement en troisième lecture, le 18 décembre 2003, et par le Conseil, le 26 janvier 2004.

55 Les requérantes au principal font valoir que, en modifiant l'article 5 du projet de règlement alors qu'il n'avait fait l'objet d'aucun amendement par le Parlement en deuxième lecture, le comité de conciliation a outrepassé les compétences qui lui sont dévolues par l'article 251 CE.

56 À cet égard, il y a lieu de rappeler que le comité de conciliation est convoqué, dans le cadre de la procédure de codécision, en cas de désaccord du Conseil sur les amendements proposés par le Parlement en deuxième lecture. Il est constant qu'un tel désaccord est apparu dans la procédure d'adoption du règlement nº 261/2004, justifiant la convocation dudit comité.

57 Contrairement à ce que soutient l'IATA, le comité de conciliation, une fois convoqué, n'a pas pour mission de parvenir à un accord sur les amendements proposés par le Parlement mais, comme il ressort des termes mêmes de l'article 251 CE, «d'aboutir à un accord sur un projet commun», en examinant la position commune adoptée par le Conseil, sur la base des amendements proposés par le Parlement. Le texte de l'article 251 CE ne comporte dès lors lui-même aucune restriction quant au contenu des mesures retenues permettant d'aboutir à un accord sur un projet commun.

58 En ayant recours au terme de «conciliation», les auteurs du traité ont entendu donner un effet utile à la procédure retenue et confier au comité de conciliation un large pouvoir d'appréciation. En retenant un tel mode de règlement du désaccord, ils ont précisément cherché à ce que le rapprochement des points de vue du Parlement et du Conseil se fasse sur la base d'un examen de tous les aspects de ce désaccord, et avec la participation active de la Commission des Communautés européennes aux travaux du comité de conciliation, à laquelle il appartient de prendre «toutes les initiatives nécessaires en vue de promouvoir un rapprochement des positions du Parlement [...] et du Conseil».

59 Dans cette perspective, compte tenu du pouvoir de médiation ainsi confié à la Commission et de la liberté dont disposent finalement le Parlement et le Conseil d'agréer ou non le projet commun approuvé par le comité de conciliation, l'article 251 CE ne saurait être lu comme limitant par principe le pouvoir dudit comité. La seule circonstance que, en l'espèce, l'article 5 du projet de règlement n'aurait pas fait l'objet d'un amendement par le Parlement en deuxième lecture n'est pas de nature à établir que ledit comité aurait méconnu l'étendue des compétences qui lui sont conférées par l'article 251 CE.

60 Par ailleurs, les requérantes au principal soutiennent que, en l'absence de caractère public des réunions du comité de conciliation, il serait porté atteinte aux principes de la démocratie représentative.

61 Certes, la participation effective du Parlement au processus législatif de la Communauté, selon les procédures prévues par le traité, représente un élément essentiel de l'équilibre institutionnel voulu par ce traité. Toutefois, il est constant que le Parlement est lui-même représenté au sein du comité de conciliation et que cette représentation est d'ailleurs composée conformément à l'importance relative de chaque groupe politique au sein du Parlement. En outre, le projet commun adopté par le comité de conciliation doit encore être soumis, en vertu de l'article 251, paragraphe 5, CE, à l'examen du Parlement lui-même pour approbation. Cet examen, qui intervient nécessairement dans les conditions habituelles de transparence des travaux de cette assemblée, assure ainsi, en tout état de cause, la participation effective du Parlement au processus législatif dans le respect des principes de la démocratie représentative.

62 Il y a lieu de relever, au vu des pièces du dossier, que, en l'espèce, le désaccord dont a été saisi le comité de conciliation portait, notamment, sur la question de savoir si les transporteurs aériens pourraient ou non se prévaloir de l'excuse de circonstances extraordinaires pour s'exonérer de leurs obligations d'assistance et de prise en charge des passagers, prévues à l'article 6 du projet de règlement, en cas de retard important d'un vol. Le comité de conciliation a abouti à un accord en ce sens que

toute référence à l'excuse de circonstances extraordinaires a été supprimée à l'article 6 de ce projet, afin que soit garantie aux passagers une prise en charge et une assistance immédiates quelle que soit la cause du retard du vol. Le comité a alors convenu également, en vue de garantir une approche cohérente et symétrique, de supprimer, à l'article 5 dudit projet, cette même référence en ce qui concerne les obligations de prise en charge des passagers en cas d'annulation d'un vol.

63 Dans ces conditions, le comité de conciliation n'a pas outrepassé les limites de ses attributions en modifiant l'article 5 du projet de règlement.

En ce qui concerne l'obligation de motivation et le respect du principe de sécurité juridique

64 Par ses troisième et quatrième questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5 et 6 du règlement n° 261/2004 sont invalides en ce qu'ils ne seraient pas conformes au principe de sécurité juridique ou ne satisferaient pas à l'obligation de motivation. Par sa septième question, elle s'interroge également sur le respect de cette dernière obligation par l'article 7 dudit règlement.

65 Les requérantes au principal allèguent que le règlement contesté comporte des ambiguïtés, des lacunes ou des contradictions qui en affectent la légalité au regard tant de l'obligation de motivation que du respect du principe de sécurité juridique.

66 Il convient de rappeler que, si la motivation exigée par l'article 253 CE doit faire apparaître d'une façon claire et non équivoque le raisonnement de l'autorité communautaire, auteur de l'acte en cause, de manière à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise et à la Cour d'exercer son contrôle, il

n'est toutefois pas exigé qu'elle spécifie tous les éléments de droit ou de fait pertinents (voir, notamment, arrêts du 29 février 1996, Commission/Conseil, C-122/94, Rec. p. I-881, point 29; du 14 décembre 2004, Swedish Match, C-210/03, Rec. p. I-11893, point 63, et du 12 juillet 2005, Alliance for Natural Health e.a., C-154/04 et C-155/04, Rec. p. I-6451, point 133).

67 Le respect de l'obligation de motivation doit par ailleurs être apprécié au regard non seulement du libellé de l'acte, mais aussi de son contexte, ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée. Lorsqu'il s'agit, comme dans l'affaire au principal, d'un acte destiné à une application générale, la motivation peut se borner à indiquer, d'une part, la situation d'ensemble qui a conduit à son adoption et, d'autre part, les objectifs généraux qu'il se propose d'atteindre (voir, notamment, arrêt du 10 mars 2005, Espagne/Conseil, C-342/03, Rec. p. I-1975, point 55). Si l'acte contesté fait ressortir l'essentiel de l'objectif poursuivi par les institutions, il serait inutile d'exiger une motivation spécifique pour chacun des choix techniques qu'elles ont opérés (voir, notamment, arrêts du 5 juillet 2001, Italie/Conseil et Commission, C-100/99, Rec. p. I-5217, point 64, et Alliance for Natural Health, e.a., précité, point 134).

68 Quant au principe de sécurité juridique, il constitue un principe fondamental de droit communautaire qui exige, notamment, qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (voir arrêts du 9 juillet 1981, Gondrand Frères et Garancini, 169/80, Rec. p. 1931; du 13 février 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Rec. p. I-431, point 27, et du 14 avril 2005, Belgique/Commission, C-110/03, Rec. p. I-2801, point 30).

69 À la lumière de la jurisprudence précitée, il y a lieu de relever, en premier lieu, que les dispositions des articles 5 et 6 du règlement nº 261/2004 fixent avec précision et de manière claire les obligations incombant au transporteur aérien effectif en cas d'annulation ou de retard important d'un vol. L'objectif de ces dispositions ressort, tout aussi clairement, des premier et deuxième considérants de ce règlement aux

termes desquels l'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers et tenir compte des exigences de protection des consommateurs en général, dès lors que l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des désagréments sérieux pour les passagers.

70 En outre, les douzième et treizième considérants du même règlement disposent que les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité d'être indemnisés faute d'avoir été informés en temps utile de cette annulation, de se faire rembourser leur billet ou d'obtenir un réacheminement dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur. Le dix-septième considérant dudit règlement expose que les passagers dont le vol est retardé d'un laps de temps défini devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate et avoir la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser le prix de leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes. Ces éléments font ainsi ressortir l'essentiel de l'objectif poursuivi.

71 Il est constant, par ailleurs, que les divers préjudices dont sont victimes les passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol existent. Il n'est pas établi et il n'a d'ailleurs pas été soutenu que les incidents de cette nature ne constitueraient qu'un phénomène négligeable. Or, il ne ressort ni de l'article 253 CE, ni d'aucune autre disposition que la validité de l'acte communautaire en cause serait soumise à la condition qu'il comporte des données chiffrées précises justifiant la nécessité de l'intervention du législateur communautaire.

72 Il ne saurait davantage être exigé que le règlement n° 261/2004 comporte une motivation spécifique pour chacun des choix techniques opérés. À cet égard, l'objectif de protection des passagers exigeant que soient retenues des mesures de réparation standardisées et efficaces, qui ne puissent pas prêter à discussion au moment même où elles devaient être mises en œuvre, ce que, à l'évidence, l'excuse de circonstances extraordinaires n'aurait pas manqué de provoquer, le législateur communautaire a pu, sans méconnaître son obligation de motivation, s'abstenir d'exposer les motifs pour lesquels il a estimé que les transporteurs aériens effectifs

ne pourraient pas se prévaloir d'une telle excuse pour s'exonérer de leurs obligations prévues aux articles 5 et 6 de ce règlement. De même, contrairement à ce que soutient l'ELFAA, le législateur communautaire a pu, sans entacher l'acte en cause d'illégalité, fixer à l'article 7 dudit règlement le principe et le montant de l'indemnisation forfaitaire due en cas d'annulation de vol sans exposer les motifs pour lesquels il avait fait le choix de cette mesure et de ce montant.

73 En deuxième lieu, les mesures standardisées et immédiates prévues à l'article 6 du règlement n° 261/2004 ne sont pas au nombre de celles dont la convention de Montréal fixe les conditions d'exercice et ne sont pas incompatibles avec cette convention. Il en résulte que les dispositions de ce règlement régissant ainsi certains droits des passagers en cas de retard important de vols pouvaient être soumises à des conditions différentes de celles que fixe ladite convention au regard d'autres droits. Elles ne sont dès lors nullement contraires à celles que contient le règlement n° 2027/97 et qui ont été prises, conformément à son article 1er, pour mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal.

74 Dans ces conditions, d'une part, les requérantes au principal ne sauraient soutenir que, en ne visant pas ce dernier règlement, le règlement n° 261/2004 aurait été adopté en méconnaissance de l'obligation de motivation. D'autre part, l'article 6 de ce règlement ne saurait être lu comme ayant, en méconnaissance du principe de sécurité juridique, privé les entreprises représentées par les requérantes au principal de la possibilité de connaître sans ambiguïté les obligations leur incombant en conséquence du dispositif résultant du règlement n° 2027/97.

75 En troisième lieu, les requérantes au principal soutiennent que le règlement n° 261/2004 prévoit, de manière incohérente dans ses quatorzième et quinzième considérants, que des circonstances extraordinaires peuvent limiter ou exonérer le transporteur aérien effectif de sa responsabilité en cas d'annulation ou de retard important de vols alors que les articles 5 et 6 de ce règlement, qui régissent ses obligations dans un tel cas, ne retiennent pas, sauf en ce qui concerne l'obligation d'indemnisation, une telle excuse de responsabilité.

76 Toutefois, il y a lieu de relever, à cet égard, d'une part, que si le préambule d'un acte communautaire est susceptible de préciser le contenu de celui-ci (voir arrêt Alliance for Natural Health e.a., précité, point 91) il ne saurait être invoqué pour déroger aux dispositions mêmes de l'acte concerné (arrêts du 19 novembre 1998, Nilsson e.a., C-162/97, Rec. p. I-7477, point 54, et du 24 novembre 2005, Deutsches Milch-Kontor, C-136/04, Rec. p. I-10095, point 32). D'autre part, certes, le libellé de ces considérants laisse entendre que, d'une manière générale, le transporteur aérien effectif devrait être relevé de toutes ses obligations en cas de circonstances extraordinaires, et il fait naître dès lors une certaine ambiguïté entre l'intention ainsi exprimée par le législateur communautaire et le contenu même des articles 5 et 6 du règlement nº 261/2004 qui ne confèrent pas un caractère aussi général à cette excuse de responsabilité. Toutefois, une telle ambiguïté n'est pas d'une portée telle qu'elle rendrait incohérent le dispositif mis en place au titre de ces deux articles, lesquels sont dépourvus quant à eux de toute ambiguïté.

77 Il résulte des considérations qui précèdent que les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004 ne sont pas invalides en raison d'une violation du principe de sécurité juridique ou de l'obligation de motivation.

En ce qui concerne le respect du principe de proportionnalité

78 Par ses cinquième et septième questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004 sont invalides en raison d'une violation du principe de proportionnalité.

79 Il convient de rappeler, à titre liminaire, que le principe de proportionnalité, qui fait partie des principes généraux du droit communautaire, exige que les moyens mis en œuvre par une disposition communautaire soient aptes à réaliser l'objectif visé et n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour l'atteindre (voir, notamment, arrêts du 11 juillet 2002, Käserei Champignon Hofmeister, C-210/00, Rec. p. I-6453,

point 59; du 10 décembre 2002, British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco, C-491/01, Rec. p. I-11453, point 122, et Swedish Match, précité, point 47).

80 S'agissant du contrôle juridictionnel des conditions mentionnées au point précédent, il y a lieu de souligner qu'il convient de reconnaître au législateur communautaire un large pouvoir d'appréciation dans des domaines qui impliquent de sa part des choix de nature politique, économique et sociale, et dans lesquels il est appelé à effectuer des appréciations complexes. Par conséquent, seul le caractère manifestement inapproprié d'une mesure arrêtée en ces domaines, par rapport à l'objectif que l'institution compétente entend poursuivre, peut affecter la légalité d'une telle mesure [voir, en ce sens, arrêts du 12 novembre 1996, Royaume-Uni/Conseil, C-84/94, Rec. p. I-5755, point 58; du 13 mai 1997, Allemagne/Parlement et Conseil, C-233/94, Rec. p. I-2405, points 55 et 56; du 5 mai 1998, National Farmers' Union e.a., C-157/96, Rec. p. I-2211, point 61, ainsi que British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco, précité, point 123]. Il en est ainsi, en particulier, en matière de politique commune des transports (voir, en ce sens, notamment arrêts du 17 juillet 1997, SAM Schiffahrt et Stapf, C-248/95 et C-249/95, Rec. p. I-4475, point 23, et du 12 mars 2002, Omega Air e.a., C-27/00 et C-122/00, Rec. p. I-2569, point 63).

81 Les requérantes au principal allèguent que les mesures d'assistance, de prise en charge et d'indemnisation des passagers prévues par les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004, en cas d'annulation et de retard important d'un vol, ne permettent pas d'atteindre l'objectif visant à réduire ces cas d'annulation et de retard, et sont, en tout état de cause, en raison des charges financières considérables qu'elles feront peser sur les transporteurs aériens communautaires, totalement disproportionnées par rapport à l'objectif recherché.

82 En vue d'apprécier la nécessité des mesures en question, il convient de souligner que l'objectif immédiat recherché par le législateur communautaire, tel qu'il ressort des quatre premiers considérants du règlement nº 261/2004, est de renforcer la protection des passagers victimes d'annulation ou de retards importants de vols, en réparant, d'une manière standardisée et immédiate, certains préjudices causés aux intéressés placés dans de telles situations.

83 Certes, au-delà de cet objectif direct, explicitement exposé par le législateur communautaire, ledit règlement, comme toute autre réglementation générale, peut implicitement comporter d'autres objectifs secondaires tels que, comme le soutiennent les requérantes au principal, celui de réduire, en amont, le nombre des annulations et des retards importants de vols. Il appartient à la Cour d'apprécier d'abord si les mesures arrêtées sont manifestement inappropriées au regard de l'objectif explicite du règlement, celui qui tient au renforcement de la protection des passagers, dont la légitimité n'est pas en soi contestée.

84 Il convient de relever, en premier lieu, que les mesures prévues par les articles 5 et 6 du règlement nº 261/2004 sont par elles-mêmes de nature à réparer immédiatement certains des préjudices subis par ces passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol, et permettent ainsi de garantir un niveau élevé de protection des intéressés, recherché par le règlement.

85 En deuxième lieu, il est constant que l'étendue des différentes mesures retenues par le législateur communautaire varie en fonction de l'importance des préjudices subis par les passagers, laquelle est appréciée en fonction soit de la durée du retard et de l'attente du prochain vol, soit du délai mis à informer les intéressés de l'annulation du vol. Les critères ainsi retenus pour déterminer le droit des passagers au bénéfice de ces mesures n'apparaissent dès lors nullement étrangers à l'exigence de proportionnalité.

86 En troisième lieu, s'agissant des mesures de réparation standardisée et immédiate telles que le réacheminement des passagers ou la fourniture de rafraîchissements, de repas, de l'hébergement ou la mise à disposition de moyens de communication avec les tiers, elles visent à pourvoir aux besoins immédiats, sur place, des passagers, quelle que soit la cause de l'annulation ou du retard du vol. Étant donné que lesdites mesures varient, comme il a été dit au point précédent du présent arrêt, en fonction de l'importance des préjudices subis par les passagers, il n'apparaît pas davantage qu'elles présenteraient un caractère manifestement inapproprié du seul fait que les transporteurs ne peuvent se prévaloir de l'excuse de circonstances extraordinaires.

87 En quatrième lieu, il n'est pas établi que la souscription d'assurances volontaires par les passagers pour couvrir les risques inhérents aux retards et annulations de vols, telle qu'elle est préconisée par l'ELFAA, permettrait en tout état de cause de remédier aux préjudices subis sur place par les intéressés. Une telle mesure ne saurait, dès lors, être regardée comme étant plus appropriée à l'objectif recherché que celles qui ont été retenues par le législateur communautaire.

88 En cinquième lieu, les conséquences préjudiciables provoquées par le retard et auxquelles le règlement n° 261/2004 vise à remédier sont sans aucun lien avec le coût du billet acquitté. Aussi, l'argument selon lequel les mesures retenues pour atténuer ces conséquences auraient dû être établies en proportion du coût du billet ne saurait être accueilli.

89 En sixième lieu, si l'IATA et l'ELFAA soutiennent que les mesures précitées risquent de comporter des conséquences importantes sur les charges financières des transporteurs et ne sont pas appropriées à l'objectif secondaire du règlement qui viserait à réduire le nombre des annulations et des retards importants de vols, il y a lieu de constater que les débats devant la Cour n'ont pas révélé de chiffres sur la fréquence de ces retards et annulations. Dès lors, les coûts théoriques que représenteraient ces mesures pour les compagnies aériennes, tels qu'ils ont été avancés par les intéressées, ne permettent pas, en tout état de cause, de tenir pour établi que ces incidences seraient hors de proportion avec l'intérêt desdites mesures.

90 Il importe encore de relever que les obligations acquittées en vertu du règlement n° 261/2004 le sont sans préjudice pour les transporteurs aériens de demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national, ainsi que le prévoit l'article 13 dudit 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.

91 En septième lieu, s'agissant de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004, à laquelle les passagers peuvent prétendre en vertu de l'article 5, lorsqu'ils ont été informés trop tardivement de l'annulation d'un vol, les transporteurs aériens peuvent être exonérés du versement de cette indemnisation s'ils prouvent 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. Compte tenu de l'existence d'une telle cause exonératoire et des conditions restrictives de la mise en œuvre de cette obligation à laquelle les transporteurs aériens ne sont pas tenus si l'information est suffisamment précoce ou accompagnée d'offres de réacheminement, ladite obligation n'apparaît pas manifestement inappropriée à l'objectif recherché. Par ailleurs, le montant de l'indemnisation, fixé aux sommes de 250, 400 et 600 euros en fonction de la distance des vols concernés n'apparaît pas davantage excessif et correspond d'ailleurs pour l'essentiel, comme le soutient la Commission dans ses observations, sans être contredite, à l'actualisation du niveau d'indemnisation prévu par le règlement (CEE) nº 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 (JO L 36, p. 5), en tenant compte de l'inflation intervenue depuis son entrée en vigueur.

92 Il résulte des considérations qui précèdent que les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004 ne sont pas invalides en raison de la violation du principe de proportionnalité.

En ce qui concerne le respect du principe d'égalité de traitement

93 Par ses sixième et septième questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5, 6 et 7 du règlement nº 261/2004 sont invalides en raison d'une violation du principe d'égalité de traitement.

94 L'ELFAA allègue que les compagnies aériennes à bas prix qu'elle représente subissent un traitement discriminatoire dès lors que les mesures prévues auxdits articles imposent les mêmes obligations à tous les transporteurs aériens sans distinction sur la base de leurs politiques de prix et des services qu'ils offrent. En outre, le droit communautaire ne ferait pas peser les mêmes obligations sur les autres moyens de transport.

95 Selon une jurisprudence constante, le principe d'égalité de traitement ou de non-discrimination 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 Swedish Match, précité, point 70).

96 À cet égard, il y a d'abord lieu d'observer que, compte tenu notamment de leurs modalités de fonctionnement, des conditions de leur accessibilité, et de la répartition de leurs réseaux, les différents modes de transports ne sont pas, quant à leurs conditions d'utilisation, interchangeables (voir, en ce sens, arrêt SAM Schiffahrt et Stapf, précité, point 34). La situation des entreprises intervenant dans le secteur d'activité de chacun de ces modes de transport n'est dès lors pas comparable.

97 Il y a lieu de constater, ensuite, que, en matière de transport aérien, les passagers victimes d'une annulation ou d'un retard important de vol, se trouvent dans une situation objectivement différente de celle que connaissent les passagers des autres moyens de transport en cas d'incidents de même nature. En effet, en raison, en particulier, de la localisation des aéroports généralement en dehors des centres urbains et des modalités spécifiques d'enregistrement et de récupération des bagages, les désagréments subis par les intéressés lors de tels incidents ne sont pas comparables.

98 Enfin, les préjudices subis par les passagers des transporteurs aériens en cas d'annulation ou de retard important de vols sont analogues quelles que soient les compagnies avec lesquelles ils ont contracté et sont sans rapport avec les politiques de prix pratiquées par celles-ci. Dès lors, sauf à porter atteinte au principe d'égalité, par rapport au but recherché par le règlement n° 261/2004 visant à accroître la protection de tous les passagers des transporteurs aériens, il incombait au législateur communautaire de traiter de manière identique toutes les compagnies aériennes.

99 Il s'ensuit que les dispositions des articles 5, 6 et 7 du règlement n° 261/2004 ne sont pas invalides en raison d'une violation du principe d'égalité de traitement.

100 Au vu de l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux sept premières questions posées que l'examen de celles-ci n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des dispositions des articles 5, 6 et 7 du règlement n° 261/2004.

Sur les dépens

101 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) **Lorsqu'une juridiction dont les décisions sont susceptibles d'un recours juridictionnel de droit interne estime qu'un ou plusieurs moyens d'invalidité d'un acte communautaire avancés par les parties ou, le cas échéant, soulevés d'office sont fondés, elle doit surseoir à statuer et saisir la Cour de justice d'une procédure de renvoi préjudiciel en appréciation de validité.**

2) **L'examen des questions posées n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité des articles 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.**

Signatures