ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

13 octobre 2011 *

Dans l'affaire C-83/10,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Espagne), par décision du 1er février 2010, parvenue à la Cour le 11 février 2010, dans la procédure

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Langue de procédure: l'espagnol.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

contre

Air France SA,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de chambre, M. J. Malenovský (rapporteur), M^me^ R. Silva de Lapuerta, MM. E. Juhász et D. Šváby, juges,

avocat général: M^me^ E. Sharpston,
greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour M^me^ Sousa Rodríguez, MM. López Sousa, Puga Lueiro, Rodríguez González, M^me^ Pato Barreiro, M. López Alonso et M^me^ Pato Rodríguez, par M^e^ J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, assisté de M^e^ J. González Pérez, abogado,

— pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et M. Perrot, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M^me^ M. Russo, avvocato dello Stato,

— pour le gouvernement polonais, par M. M. Szpunar, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. S. Hathaway, en qualité d'agent, assisté de M. D. Beard, barrister,

— pour la Commission européenne, par M^me^ L. Lozano Palacios et M. K. Simonsson, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 28 juin 2011,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 2, sous l), et 12 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 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant sept passagers à Air France SA (ci-après «Air France») au sujet de l'indemnisation du préjudice qu'ils estiment avoir subi à la suite des retards importants et des désagréments occasionnés par les problèmes techniques rencontrés par l'avion de cette compagnie aérienne lors d'un vol reliant Paris (France) à Vigo (Espagne).

Le cadre juridique

Le droit international

3 La Communauté européenne a participé à la Conférence diplomatique internationale de droit aérien, qui s'est tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999, ayant abouti, le 28 mai 1999, à l'adoption de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après la «convention de Montréal») et a signé ladite convention le 9 décembre 1999.

4 Le 5 avril 2001, le Conseil de l'Union européenne a adopté la décision 2001/539/CE, concernant la conclusion par la Communauté européenne de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) (JO L 194, p. 38). Cette convention est entrée en vigueur, en ce qui concerne l'Union européenne, le 28 juin 2004.

5 L'article 19 de la convention de Montréal, intitulé «Retard», figurant sous le chapitre III de celle-ci, intitulé «Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice», 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 cette convention, intitulé «Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises», relevant du même chapitre III, énonce:

«En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.»

7 L'article 29 de la convention de Montréal, intitulé «Principe des recours», dispose:

«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, [...]»

Le droit de l'Union

Le règlement (CE) nº 2027/97

8 L'article 1er du règlement (CE) nº 2027/97 du Conseil, du 9 octobre 1997, relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages (JO L 285, p. 1), tel que 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»), dispose:

«Le présent règlement met en œuvre les dispositions pertinentes de la convention de Montréal [...]»

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

«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.»

Le règlement nº 261/2004

10 Les dixième et dix-septième considérants du règlement nº 261/2004 énoncent:

«(10) Les passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté devraient avoir la possibilité d'annuler leur vol et de se faire rembourser leur billet ou de le poursuivre dans des conditions satisfaisantes, et devraient bénéficier d'une prise en charge adéquate durant l'attente d'un vol ultérieur.

[...]

(17) 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.»

11 L'article 1er, paragraphe 1, de ce règlement, intitulé «Objet», prévoit:

«Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimums aux passagers dans les situations suivantes:

a) en cas de refus d'embarquement contre leur volonté;

b) en cas d'annulation de leur vol;

c) en cas de vol retardé.»

12 L'article 2, sous l), dudit règlement prévoit, sous le titre «Définitions»:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

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

13 L'article 5, paragraphes 1 à 3, du même 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;

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.»

14 L'article 6, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, intitulé «Retards», dispose:

«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).»

15 L'article 7, paragraphe 1, 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;

[…]»

16 L'article 8 dudit règlement, intitulé «Assistance: droit au remboursement ou au réacheminement», prévoit:

«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.

[...]

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.»

17 L'article 9, paragraphes 1 et 2, du règlement nº 261/2004, intitulé «Droit à une prise en charge», prévoit:

«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.»

18 L'article 12, paragraphe 1, de ce règlement, sous le titre «Indemnisation complémentaire», énonce:

«Le présent règlement s'applique sans préjudice du droit d'un passager à une indemnisation complémentaire. L'indemnisation accordée en vertu du présent règlement peut être déduite d'une telle indemnisation.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

19 Les requérants au principal ont conclu avec Air France un contrat de transport aérien en vue de les emmener de Paris (France) à Vigo (Espagne) par le vol 5578 de ladite compagnie. Ce vol était fixé à la date du 25 septembre 2008, avec un départ de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à 19 h 40.

20 Quelques minutes après le décollage de l'avion à l'heure prévue, le pilote a décidé de faire demi-tour vers son point de départ, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, en raison d'une défaillance technique de l'avion. Après le retour à l'aéroport d'origine, rien n'indique dans le dossier au principal que l'avion ait ensuite redécollé et soit parvenu, avec retard, à sa destination.

21 Trois des passagers du vol concerné ont été invités à prendre un vol partant le lendemain, le 26 septembre 2008, à 7 h 05, de l'aéroport de Paris-Orly, à destination de Porto (Portugal), d'où ils ont gagné Vigo au moyen d'un taxi. Un autre voyageur s'est vu proposer d'emprunter, le même jour, un vol de Paris à Vigo, via Bilbao. Quant aux passagers restants, Air France les a placés sur son vol Paris-Vigo, décollant également le 26 septembre 2008, à la même heure que celui ayant connu l'avarie (19 h 40). À l'exception de l'un de ceux-ci, aucun passager du vol de la veille n'aurait été hébergé aux frais d'Air France ou n'aurait reçu une quelconque assistance de cette compagnie aérienne.

22 Sept des passagers du vol 5578, à savoir les requérants au principal, ont assigné Air France en dommages et intérêts devant le Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (tribunal de commerce de Pontevedra), pour inexécution du contrat de transport aérien.

23 Les requérants au principal sollicitent l'indemnisation visée à l'article 7 du règlement nº 261/2004 à concurrence du montant forfaitaire de 250 euros chacun, tel que prévu par cette disposition. L'un des requérants réclame, en outre, le remboursement des frais qu'il a dû exposer pour son transfert en taxi de l'aéroport de Porto jusqu'à Vigo. Un autre requérant demande le remboursement de ses frais de repas pris à l'aéroport de Paris, ainsi que ceux liés au gardiennage de son chien durant une journée de plus que celle initialement prévue. Tous les requérants demandent, enfin, la condamnation d'Air France à leur payer une somme supplémentaire au titre de la réparation du dommage moral qu'ils estiment avoir subi.

24 C'est dans ces circonstances que le Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) [L]a notion d'"annulation' définie à l'article 2, sous l), [du règlement nº 261/2004] doit[-elle] être interprétée comme visant exclusivement l'absence de départ du vol à l'horaire prévu ou comme couvrant également tous les cas où un vol avec réservation aurait décollé mais n'aurait pas atteint sa destination, y compris le cas du retour forcé à l'aéroport d'origine pour des raisons techniques[?]

2) [L]a notion d'"indemnisation complémentaire', visée à l'article 12 de ce règlement, doit[-elle] être interprétée en ce sens qu'elle permet au juge national d'octroyer, en cas d'annulation, des dommages et intérêts couvrant également le préjudice moral qui résulte d'une inexécution du contrat de transport aérien, conformément aux critères dégagés par la législation et la jurisprudence nationales en matière d'inexécution contractuelle, ou bien, au contraire, en ce sens que cette indemnisation n'a trait qu'aux dépenses effectuées par les passagers qui ont été valablement justifiées et insuffisamment remboursées par le transporteur aérien eu égard aux

dispositions des articles 8 et 9 du [règlement nº 261/2004], sans que ces dispositions aient été invoquées, ou enfin, en ce sens que ces deux notions d'indemnisation complémentaire sont compatibles entre elles[?]»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

25 Aux fins de l'indemnisation des passagers sur le fondement des dispositions combinées des articles 5 et 7 du règlement nº 261/2004, la juridiction de renvoi, appelée à déterminer si le vol en cause peut être qualifié d'«annulé», au sens de l'article 2, sous l), de ce règlement, demande, en substance, si la notion d'«annulation» vise exclusivement l'hypothèse de l'absence de tout décollage de l'avion concerné ou si elle couvre également le cas où cet avion, bien qu'ayant décollé, a été contraint de retourner à l'aéroport de départ, par la suite d'une défaillance technique de l'appareil.

26 Il convient d'emblée de rappeler que l'article 2, sous l), dudit règlement 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». Avant de pouvoir déterminer le sens de la notion d'«annulation», il convient donc préalablement de préciser celui de la notion de «vol», au sens de cet article.

27 À cet égard, la Cour a déjà considéré qu'un vol consiste, en substance, en une opération de transport aérien, étant ainsi, d'une certaine manière, une «unité» de ce transport, réalisée par un transporteur aérien qui fixe son itinéraire (arrêt du 10 juillet

2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, point 40). En outre, elle a précisé que l'itinéraire constitue un élément essentiel du vol, ce dernier étant effectué conformément à une programmation fixée à l'avance par le transporteur (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, Rec. p. I-10923, point 30).

28 Le terme «itinéraire» désignant le parcours à effectuer par l'avion de l'aéroport de départ à l'aéroport d'arrivée, selon une chronologie établie, il s'ensuit que, pour qu'un vol puisse être considéré comme effectué, il ne suffit pas que l'avion soit parti conformément à l'itinéraire prévu, mais encore faut-il qu'il ait atteint sa destination telle que figurant dans ledit itinéraire. Or, la circonstance que le décollage ait été assuré, mais que l'avion soit ensuite revenu à l'aéroport de décollage sans avoir atteint la destination figurant dans l'itinéraire, a pour effet que le vol, tel qu'il était prévu initialement, ne saurait être considéré comme ayant été effectué.

29 Ensuite, il ne découle nullement de la définition de l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004 que, au-delà du fait que le vol initialement prévu n'a pas été effectué, l'«annulation» de ce vol, au sens de cet article, requerrait l'adoption d'une décision explicite d'annuler celui-ci.

30 À cet égard, la Cour a précisé qu'il était possible, en principe, de conclure à une annulation lorsque le vol initialement prévu et retardé est reporté sur un autre vol, c'est-à-dire lorsque la programmation du vol initial est abandonnée et que les passagers de ce dernier rejoignent ceux d'un vol également programmé, cela indépendamment du vol pour lequel les passagers ainsi transférés avaient effectué leur réservation (arrêt Sturgeon e.a., précité, point 36).

31 Dans une telle situation, il n'est aucunement nécessaire que tous les passagers qui avaient réservé une place sur le vol initialement prévu soient transportés sur un autre vol. Seule importe, à cet égard, la situation individuelle de chaque passager ainsi transporté, c'est-à-dire le fait que, s'agissant du passager concerné, la programmation initiale du vol a été abandonnée.

32 À cet égard, il convient d'observer que tant l'article 1er, paragraphe 1, sous b), que les dixième et dix-septième considérants du règlement nº 261/2004, dans différentes versions linguistiques du règlement, font référence à l'annulation de «leur» vol.

33 Ainsi, il est constant que tous les requérants au principal ont été transférés sur d'autres vols, programmés le lendemain du jour du départ prévu, leur permettant d'atteindre leur destination finale, à savoir Vigo, pour certains moyennant une correspondance. «Leur» vol initialement prévu doit, par conséquent, être qualifié d'«annulé».

34 Enfin, il convient de relever que le motif pour lequel l'avion a été contraint de revenir à l'aéroport de départ et n'a, dès lors, pas atteint sa destination est dénué d'incidence sur la qualification d'«annulation», au sens de la définition susmentionnée de l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004. En effet, ce motif est seulement pertinent pour déterminer, dans le cadre de l'indemnisation du préjudice subi par les passagers en raison de l'annulation de leur vol, si, le cas échéant, ladite annulation «est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises», au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, auquel cas aucune indemnisation n'est due.

35 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question que la notion d'«annulation», telle que définie à l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004, doit être interprétée en ce sens que, dans une situation telle que celle en cause au principal, elle ne vise pas exclusivement l'hypothèse de l'absence de tout décollage de l'avion concerné, mais couvre également le cas où cet avion a décollé, mais, pour quelque raison que ce soit, a été par la suite contraint de retourner à l'aéroport de départ et où les passagers dudit avion ont été transférés sur d'autres vols.

Sur la seconde question

36 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si, au titre de l'indemnisation complémentaire prévue à l'article 12 du règlement nº 261/2004, le juge national peut condamner le transporteur aérien à indemniser tout type de préjudice, y compris moral, résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien, et ce conformément aux règles nationales. Elle s'interroge, en particulier, sur le point de savoir si cette indemnisation complémentaire peut couvrir les dépenses que les passagers ont dû exposer en raison du manquement du transporteur aérien aux obligations d'assistance et de prise en charge qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement nº 261/2004.

37 D'emblée, il convient de rappeler que l'article 1er du règlement nº 261/2004 souligne le caractère minimal des droits qu'il institue au profit des passagers aériens en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé. En outre, l'article 12 de ce règlement, intitulé «Indemnisation complémentaire», prévoit que ledit règlement s'applique sans préjudice du droit des passagers à une indemnisation complémentaire. Il y est également précisé que l'indemnisation accordée en vertu du même règlement peut être déduite d'une telle indemnisation.

38 Il résulte de ces dispositions que l'indemnisation accordée aux passagers aériens sur le fondement de l'article 12 du règlement nº 261/2004 a vocation à compléter l'application des mesures prévues par ledit 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 nº 261/2004, c'est-à-dire, notamment, dans les conditions prévues par la convention de Montréal ou par le droit national.

39 À cet égard, il convient de rappeler que la Cour a déjà jugé que les mesures standardisées et immédiates prises au titre du règlement nº 261/2004 ne font pas elles-mêmes obstacle à ce que les passagers concernés, dans le cas où le même manquement du transporteur aérien à ses obligations contractuelles 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 (voir, en ce sens, arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, point 47).

40 En particulier, les dispositions des articles 19, 22 et 29 de la convention de Montréal, applicables, en vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 2027/97, à la responsabilité d'un transporteur aérien établi sur le territoire d'un État membre, précisent les conditions dans lesquelles, postérieurement au retard ou à l'annulation d'un vol, peuvent être engagées par les passagers concernés les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages et intérêts de la part des transporteurs responsables d'un dommage résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien.

41 À cet égard, il convient de rappeler que, dans son arrêt du 6 mai 2010, Walz (C-63/09, Rec. p. I-4239, point 29), la Cour a jugé que les termes «préjudice» et «dommage», visés au chapitre III de la convention de Montréal, doivent être compris comme incluant aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale. Il s'ensuit que le préjudice susceptible d'indemnisation en application de l'article 12 du règlement nº 261/2004 peut être un préjudice de nature non seulement matérielle, mais aussi morale.

42 En revanche, à titre d'indemnisation complémentaire, sur le fondement de l'article 12 du règlement nº 261/2004, le juge national ne saurait condamner un transporteur aérien à rembourser aux passagers dont le vol a été retardé ou annulé les dépenses que ces derniers ont dû exposer en raison du manquement de ce transporteur aérien aux obligations d'assistance (remboursement du billet ou réacheminement vers la destination finale, prise en charge des frais de transfert entre l'aéroport d'arrivée et

l'aéroport initialement prévu) et de prise en charge (des frais de restauration, d'hébergement et de communication) qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 de ce règlement.

43 En effet, les prétentions des passagers aériens fondées sur les droits qui leur sont conférés par ledit règlement, tels que ceux énoncés par les articles 8 et 9 de ce dernier, ne sauraient être considérées comme relevant d'une indemnisation «complémentaire», au sens où cette dernière a été définie au point 38 du présent arrêt.

44 Cependant, lorsqu'un transporteur manque aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement nº 261/2004, les passagers aériens sont fondés à faire valoir un droit à indemnisation sur la base des éléments énoncés auxdits articles.

45 Enfin, la juridiction nationale ayant évoqué la question de savoir si les droits des passagers aériens prévus aux articles 8 et 9 du règlement nº 261/2004 sont subordonnés à ce que lesdites dispositions soient invoquées par ces derniers, il importe de souligner que, ainsi que M^me^ l'avocat général l'a relevé au point 61 de ses conclusions, rien dans le règlement nº 261/2004 ne s'oppose à l'octroi d'une indemnisation en raison d'un manquement aux obligations prévues aux articles 8 et 9 dudit règlement, si ces dispositions n'ont pas été citées par les passagers aériens.

46 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la seconde question que la notion d'«indemnisation complémentaire», mentionnée à l'article 12 du règlement nº 261/2004, doit être interprétée en ce sens qu'elle permet au juge national d'indemniser, dans les conditions prévues par la convention de Montréal ou par le droit national, le préjudice, y compris moral, résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien. En revanche, cette notion d'«indemnisation complémentaire»

ne saurait servir de fondement juridique au juge national pour condamner le transporteur aérien à rembourser aux passagers dont le vol a été retardé ou annulé, les dépenses que ces derniers ont dû exposer en raison du manquement dudit transporteur à ses obligations d'assistance et de prise en charge prévues aux articles 8 et 9 de ce règlement.

Sur les dépens

47 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 (troisième chambre) dit pour droit:

1) La notion d'«annulation», telle que définie à 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 interprétée en ce sens que, dans une situation telle que celle en cause au principal, elle ne vise pas exclusivement l'hypothèse de l'absence de tout décollage de l'avion concerné, mais couvre également le cas où cet avion a décollé, mais, pour quelque raison que ce soit, a été par la suite contraint de retourner à l'aéroport de départ et où les passagers dudit avion ont été transférés sur d'autres vols.

2) **La notion d'«indemnisation complémentaire», mentionnée à l'article 12 du règlement nº 261/2004, doit être interprétée en ce sens qu'elle permet au juge national d'indemniser, dans les conditions prévues par la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou par le droit national, le préjudice, y compris moral, résultant de l'inexécution du contrat de transport aérien. En revanche, cette notion d'«indemnisation complémentaire» ne saurait servir de fondement juridique au juge national pour condamner le transporteur aérien à rembourser aux passagers dont le vol a été retardé ou annulé, les dépenses que ces derniers ont dû exposer en raison du manquement dudit transporteur à ses obligations d'assistance et de prise en charge prévues aux articles 8 et 9 de ce règlement.**

Signatures