CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M^ME ELEANOR SHARPSTON présentées le 28 juin 2011 [1]

1. Dans la présente affaire, le Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (tribunal de commerce nº 1 de Pontevedra) (Espagne) souhaite savoir si une «annulation» au sens du règlement (CE) nº 261/2004 [2] inclut le cas où un vol a donné lieu à un départ, mais a été contraint de retourner à l'aéroport d'origine pour des raisons techniques. Il souhaite également être éclairé sur la signification de la notion d'«indemnisation complémentaire» visée par l'article 12 du règlement.

Le cadre juridique

La convention de Montréal

2. La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (ci-après la «convention de Montréal») a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée par celle-ci le 5 avril 2001 [3].

3. Le troisième considérant du préambule de la convention de Montréal reconnaît 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.

4. L'article 19 de la convention de Montréal 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

1 — Langue originale: l'anglais.

2 — Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO L 46, p. 1 ci-après le «règlement»).

3 — Décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001, 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). La convention de Montréal est entrée en vigueur le 28 juin 2004 en France, en Espagne et dans l'Union européenne; elle est aujourd'hui en vigueur dans tous les États membres.

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.»

5. En vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 2027/97 [4], 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

6. Le préambule du règlement inclut les considérants suivants:

«(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) Il convient […] 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. […]

(13) Les passagers dont le vol est annulé devraient avoir la possibilité 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.

(14) 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

4 — Règlement 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).

si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. […]»

7. Conformément à son article 1er, paragraphe 1, le règlement reconnaît des droits minimum aux passagers en cas a) de refus d'embarquement contre leur volonté, b) d'annulation de leur vol ou c) de vol retardé. En vertu de l'article 3, paragraphe 1, sous a), le règlement est notamment applicable aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre.

8. L'article 2, sous l), définit l'«annulation» comme «le fait qu'un vol qui était prévu initialement […] n'a pas été effectué» [5].

9. L'article 5 est intitulé «Annulations». Il dispose, au paragraphe 1, sous a) et b), que les passagers dont le vol est annulé se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément aux articles 8 et 9, paragraphe 1, sous a), et paragraphe 2. En outre, en cas de réacheminement, lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, les passagers concernés sont en droit de bénéficier de l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, sous b) et c).

5 — La définition inclut également la condition selon laquelle «au moins une place était réservée [sur ce vol]». Toutefois, la présente affaire ne porte pas sur un vol annulé avant que des places aient été réservées.

10. En vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c):

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

[…]

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

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

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

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

11. L'article 5, paragraphe 3, énonce:

«Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.»

12. L'article 7 est intitulé «Droit à indemnisation». Ses paragraphes 1 et 2 disposent:

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

a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins;

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres;

c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé:

a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou

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

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

13. L'article 8 est intitulé «Assistance: droit au remboursement ou au réacheminement». Le paragraphe 1 prévoit que lorsqu'il est fait référence audit article, les passagers se voient proposer le choix entre a) le remboursement du billet, pour une partie ou pour l'ensemble du voyage, 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) ce réacheminement à une date ultérieure.

14. L'article 8, paragraphe 3, impose aux transporteurs aériens, lorsqu'ils proposent au passager un vol à destination d'un autre aéroport dans la ville, l'agglomération ou la région de destination, de prendre à sa charge les frais de transfert du passager entre l'aéroport d'arrivée et l'aéroport initialement prévu ou une autre destination proche convenue avec le passager.

15. L'article 9 est intitulé «Droit à une prise en charge». Le paragraphe 1 prévoit que lorsqu'il est fait référence audit article, les passagers se voient offrir (gratuitement, mais dans des conditions qui varient selon la durée du retard) a) des repas et rafraîchissements, b) un hébergement à l'hôtel et c) le transport depuis l'aéroport jusqu'au lieu d'hébergement des passagers; de plus, en vertu de l'article 9, paragraphe 2, les passagers se voient proposer la possibilité d'effectuer gratuitement deux appels téléphoniques ou d'envoyer gratuitement deux télex, deux télécopies ou deux messages électroniques.

16. L'article 12 est intitulé «Indemnisation complémentaire». Son paragraphe 1 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.»

Les faits, la procédure et les questions préjudicielles

17. Les parties requérantes — María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González et leur fille âgée de quatre ans, Yaiza Pato Rodríguez (ci-après la «famille Pato Rodríguez»); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez et leur fils âgé de six ans, Yago López Sousa (ci-après la «famille López Sousa»), et Rodrigo Manuel Puga Lueiro — étaient enregistrées sur un vol Air France au départ de Paris (aéroport Charles de Gaulle) et à destination de Vigo (Peinador), dont le départ était prévu à 19 h 40 le 25 septembre 2008.

18. Le vol a décollé comme prévu, mais, après quelques minutes, le pilote a décidé de faire demi-tour vers l'aéroport Charles de Gaulle en raison d'un problème technique de l'aéronef.

19. Seul M. Puga Lueiro s'est vu offrir une assistance ou un hébergement à l'hôtel pour la nuit par le personnel d'Air France. Les autres ont dormi dans un terminal de l'aéroport Charles de Gaulle, différent de celui d'où leur vol était censé décoller, qui était fermé à partir de minuit.

20. Air France a réacheminé la famille Pato Rodríguez en les plaçant sur un vol à destination de Porto qui a décollé de Paris (aéroport d'Orly) à 7 h 05 le 26 septembre. Ils ont pris

un taxi de Porto vers la ville de Vigo, où ils résident, pour un montant de 170 EUR.

21. La famille López Sousa a été enregistrée à nouveau sur le vol Paris-Vigo prévu à 19 h 40 le 26 septembre. Ils n'ont reçu aucune assistance entre-temps.

22. M. Puga Lueiro a embarqué sur un vol Paris-Bilbao-Vigo le matin du 26 septembre.

23. Les requérants ont intenté ensemble une action contre Air France devant la juridiction de renvoi, fondée sur l'inexécution du contrat de transport aérien. Ils ont chacun réclamé la somme de 250 EUR en vertu de l'article 7 du règlement.

24. En outre, la famille Pato Rodríguez a réclamé la somme de 170 EUR pour couvrir les frais de transfert en taxi de l'aéroport de Porto vers Vigo. La famille López Sousa demande le remboursement de 20,50 EUR par repas pris dans l'aéroport et de 23,20 EUR pour une journée supplémentaire de gardiennage de leur chien. Enfin, chacun des requérants réclame 650 EUR supplémentaires en réparation du préjudice moral, à l'exception de M. Puga Lueiro, qui demande 300 EUR à ce titre.

25. Dans la décision de renvoi, la juridiction nationale constate que l'affaire dont elle est saisie soulève des difficultés d'interprétation relatives au règlement. Elle affirme qu'il existe des divergences d'interprétation entre les parties sur la portée de la notion d'«annulation», qui ne peuvent être tranchées sur la base de la réglementation. Elle a par conséquent posé les questions préjudicielles suivantes à la Cour:

«1) [La] notion d'"annulation' définie à l'article 2, sous l), [du règlement] 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) [La] notion d'"indemnisation complémentaire' mentionnée à l'article 12 dudit 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 le droit et la jurisprudence nationaux 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], sans que ces dispositions aient été invoquées, ou enfin, en ce sens que ces deux notions

d'indemnisation complémentaire sont compatibles entre elles?»

26. Les requérants au principal, les gouvernements français, italien et polonais, ainsi que le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Commission européenne ont présenté des observations écrites. Air France a présenté des observations hors délai, mais celles-ci ayant été refusées par la Cour, elle n'a pas cherché à faire à nouveau valoir son point de vue en sollicitant une audience. Les autres parties ne l'ayant demandée, aucune audience n'a été tenue.

Appréciation

Sur la première question préjudicielle

27. La juridiction de renvoi souhaite voir préciser la définition du terme «annulation» visé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement. Elle envisage deux possibilités. En premier lieu, la notion d'«annulation» pourrait viser «exclusivement l'absence de départ du vol à l'horaire prévu». En second lieu, elle pourrait couvrir «tous les cas où un vol […] 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».

28. J'observe cependant que l'affaire au principal correspond exactement au cas du retour forcé du vol à l'aéroport d'origine pour des raisons techniques — après, semble-t-il, quelques minutes seulement. Par conséquent, je souscris à la position des requérants au principal selon laquelle la question à laquelle la juridiction de renvoi doit répondre consiste à déterminer si ce cas de figure précis constitue une annulation au sens du règlement. Aux fins qui nous occupent en l'espèce, il n'est pas nécessaire, et il ne serait selon moi pas judicieux, que la Cour examine d'autres circonstances éventuelles dans lesquelles un vol pourrait quitter son aéroport d'origine comme prévu, mais s'achever ailleurs qu'au lieu de destination programmé. Toute tentative destinée à apporter une réponse globale comporte le risque de ne pas prendre en considération un ou plusieurs cas de figure possibles.

29. De plus, les faits rapportés dans l'ordonnance de renvoi n'indiquent pas que le vol en question a repris à un stade quelconque après son retour à l'aéroport d'origine. Tous les requérants ont fini par atteindre leur destination en empruntant d'autres vols [6]. Partant, il n'est pas nécessaire d'examiner, dans

6 — On ne saurait, à l'évidence, considérer que le vol qui était prévu et qui a décollé à 19 h 40 le 26 septembre 2008, sur lequel la famille López Sousa a été placée, était le même vol que celui qui était prévu et qui a décollé à 19h40 le 25 septembre.

l'hypothèse où le vol aurait redécollé avec du retard, si ce retard aurait pu être assimilé à une annulation et, dans ce cas, quelle aurait dû être la durée du retard nécessaire à cette fin.

30. Par ailleurs, je rejoins la position de la Commission selon laquelle le motif du retour n'est pas pertinent aux fins de déterminer si un vol est annulé ou non. S'il y a annulation, alors le motif peut avoir un intérêt pour déterminer si elle 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, auquel cas aucune indemnisation n'est due. Ce motif ne présente aucune pertinence aux fins d'établir simplement s'il y a annulation, que ce soit dans les circonstances de l'espèce ou dans d'autres circonstances. Dans la présente affaire, nous ne disposons d'aucun détail sur les circonstances du retour à l'aéroport d'origine et le juge de renvoi n'a pas interrogé la Cour sur le point de savoir si ces circonstances étaient «extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3.

31. Par conséquent, je considère que la première question devrait être examinée sous une forme modifiée: la notion d'«annulation», définie à l'article 2, sous l), du règlement vise-t-elle exclusivement l'absence de départ du vol à l'horaire prévu ou comprend-elle également le cas où un vol retourne à l'aéroport d'origine sans en repartir?

32. Je n'éprouve guère de difficultés à répondre qu'un vol est annulé, au sens du règlement, lorsque, après avoir donné lieu à un départ comme prévu, il n'atteint pas sa destination programmée, mais retourne à l'aéroport d'origine sans en repartir.

33. Le règlement ne définit pas le «vol», mais la Cour a interprété cette notion comme «consist[ant], 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» [7]. Ainsi, il s'agit, par essence, du transport par voie aérienne des passagers et de leurs bagages d'un aéroport A vers un aéroport B [8].

34. En revanche, l'«annulation» d'un vol est définie. Elle vise «le fait qu'un vol qui était prévu initialement [...] n'a pas été effectué». Cette définition est objective. Elle renvoie au fait qu'un vol n'a, concrètement, pas été effectué, non au fait qu'une décision de ne pas effectuer le vol a été prise — et encore moins au moment où une telle décision peut être prise.

7 — Arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rec. p. I-5237, point 40).

8 — Il existe naturellement des cas où un aéronef commercial (généralement de petite taille) peut embarquer des passagers pour des brèves excursions aériennes, par exemple pour des survols touristiques ou des baptêmes de l'air, tout en prévoyant de revenir, pour des raisons évidentes, vers l'aéroport d'origine. Non seulement ces vols ne présentent aucune pertinence aux fins qui nous intéressent en l'espèce, mais il est permis de douter qu'ils relèvent du champ d'application du règlement.

35. Il me semble que lorsqu'un vol est programmé pour transporter des passagers et leurs bagages du point A au point B et qu'il décolle du point A comme prévu, mais retourne ensuite au point A sans en repartir en débarquant simplement ses passagers et leurs bagages à leur point de départ, l'on ne peut affirmer que ce vol a été effectué. Aucun élément de cette «unité de transport» qui devait être réalisée par le transporteur aérien, conformément à l'itinéraire fixé par ce transporteur, n'a en réalité été effectué. Rien de ce qui touche à l'essence même de l'opération n'a été accompli. Le transporteur n'a transporté ni chose ni personne, nulle part. Les passagers se retrouvent dans la même situation que s'ils étaient restés en salle d'embarquement, sans espoir d'emprunter leur vol prévu. Il sera nécessaire de trouver d'autres moyens de les acheminer jusqu'au point B, puisque le vol qui était prévu initialement ne les y amènera pas.

36. Selon moi, cela constitue clairement une hypothèse où le vol en question «n'a pas été effectué».

37. Cependant, le gouvernement français et le Royaume-Uni ont marqué leur opposition à toute interprétation du règlement selon laquelle un vol pourrait être considéré comme annulé après son départ.

38. Tout d'abord, le Royaume-Uni fait référence à l'affirmation de la Cour dans l'arrêt Sturgeon e.a. [9], selon laquelle «un vol retardé, indépendamment de la durée du retard, fût-elle importante, ne peut être considéré comme annulé lorsqu'il donne lieu à un départ conformément à la programmation initialement prévue». Il en conclut que, si un vol donne lieu à un départ conformément à la programmation initialement prévue par le transporteur, il ne peut jamais être considéré comme annulé.

39. Je ne pense pas que l'on puisse en tirer une telle conclusion. L'extrait cité ci-dessus concerne un vol retardé — c'est-à-dire un vol qui a donné lieu à un départ et qui est ensuite arrivé à destination, mais après l'heure d'arrivée prévue. Il ne porte pas sur un vol interrompu — c'est-à-dire un vol qui est retourné à l'aéroport d'origine, de telle sorte que le résultat est le même que pour un vol qui n'a jamais donné lieu au moindre départ.

40. Le gouvernement français cite également l'arrêt Sturgeon e.a. et notamment l'affirmation de la Cour [10] selon laquelle «il est possible, en principe, de conclure à une annulation lorsque le vol initialement prévu et retardé est reporté sur un autre vol, c'est-à-dire lorsque la programmation du vol initial est abandonnée». Le gouvernement français en déduit, a contrario, qu'il ne peut y avoir annulation lorsque la programmation du vol initial n'est pas abandonnée.

9 — Arrêt du 19 novembre 2009 (C-402/07 et C-432/07, Rec. p. I-10923, point 34).

10 — Arrêt Sturgeon e.a., précité, point 36.

41. Il me semble à nouveau que cette conclusion ne se justifie pas. Comme je l'ai indiqué, la discussion dans l'affaire Sturgeon e.a., précitée, portait sur un vol qui avait simplement été retardé, non annulé, tandis que rien n'indique qu'il y ait eu pareille allégation en l'espèce. En outre, d'une part, le fait qu'il soit possible de conclure qu'il y a eu une annulation dans certaines circonstances ne signifie pas qu'il ne pourra jamais y avoir d'annulation dans d'autres circonstances. D'autre part, il apparaît que, dans les faits, les réservations ont été reportées sur un autre vol, à tout le moins pour certains des requérants. Par ailleurs, toute la programmation du vol initial, exception faite du départ uniquement, a en pratique été abandonnée. L'itinéraire et l'arrivée à destination (qui forment clairement l'essence de toute opération de transport aérien ou de toute unité de celle-ci) ont été annulés et remplacés par un retour à l'aéroport d'origine, de sorte qu'aucune partie significative de la programmation initiale n'a été exécutée.

42. Le Royaume-Uni soutient également que, sur les trois cas de figure dans lesquels le règlement impose des conditions minimum, le refus d'embarquement et les retards au départ concernent, par nature, la situation antérieure au décollage. Partant, il soutient que l'annulation doit également viser la situation antérieure au décollage.

43. Il me semble que cet argument est dépourvu de logique. L'on pourrait tout aussi bien prétendre que, puisque le refus d'embarquement et l'annulation impliquent que le passager ne soit pas en mesure d'embarquer sur le vol sur lequel il était enregistré, les retards doivent également avoir trait à une telle situation — ce qui serait un non-sens dans la mesure où, dans l'hypothèse d'un retard, le passager embarque effectivement sur le vol sur lequel il est enregistré.

44. Le Royaume-Uni cherche ensuite à démontrer qu'une simple variation dans la programmation précédente du vol — telle qu'une modification du plan de vol ou une déviation par rapport à la destination finale — n'équivaut pas à une annulation de ce vol, que ce soit au sens courant du terme ou au sens défini par l'article 2, sous l), du règlement. Il fait également valoir que si la notion d'«annulation» devait couvrir les cas où un vol n'a simplement pas suivi l'itinéraire qui était programmé et n'a couvert qu'une partie de la distance, il serait difficile, voire impossible, d'appliquer les «tranches d'indemnisation» en fonction de la distance qui sont prévues à l'article 7, paragraphe 1, du règlement.

45. Cependant, j'ai déjà exposé mon opinion selon laquelle cette demande de décision préjudicielle ne porte sur aucune autre hypothèse que celle d'un retour simple et définitif à l'aéroport d'origine sans avoir atteint une autre destination, et que la Cour devrait se limiter à statuer sur ces circonstances. Par suite, je considère que les arguments du Royaume-Uni sur ce point ne présentent

aucune pertinence au regard de la difficulté qui doit être tranchée.

46. Le gouvernement français et le Royaume-Uni ont tous deux avancé plusieurs autres arguments, dans des termes similaires.

47. Tout d'abord, ils soulignent que l'objectif du règlement est d'inciter les transporteurs aériens à avertir les passagers des annulations le plus longtemps possible avant la date prévue [11] et de les décourager à annuler les vols pour des raisons purement commerciales (vraisemblablement dans les cas où le nombre de réservations rend le vol non rentable) [12]. Dès lors qu'un vol a décollé, il n'y aurait clairement aucune possibilité d'informer les passagers d'une quelconque «annulation» avant l'heure de départ prévue, et la compagnie aérienne n'aurait pas non plus de raison commerciale de ne pas poursuivre le vol. Par conséquent, qualifier d'annulation tout ce qui affecte le vol après son départ programmé ne serait pas conforme à la finalité et à l'objet du règlement.

48. J'admets que l'objectif de décourager les annulations et d'encourager l'information des passagers à l'avance fait partie de ceux poursuivis par le règlement. Il est vrai également que le douzième considérant du règlement établit un lien entre l'indemnisation en cas d'annulation et le défaut d'information à l'avance des passagers, défaut d'information qui ne peut en aucun cas être pertinent si le vol est annulé après son départ. Si c'était effectivement le seul objectif en cas d'annulation, l'argument des deux gouvernements pourrait avoir quelque mérite. Toutefois, le règlement poursuit d'autres objectifs — au premier rang desquels figure celui de garantir un niveau élevé de protection des passagers [13]. En effet, il apparaît clairement que décourager les annulations et encourager l'information des passagers à l'avance font simplement partie des moyens d'atteindre l'objectif premier de protection des passagers. L'indemnisation en cas d'annulation à la dernière minute en constitue un autre et elle n'est pas moins appropriée à cette fin si l'annulation intervient après la dernière minute.

49. La situation à laquelle les requérants au principal ont dû faire face dans la présente affaire ne consistait clairement pas en un refus d'embarquement. Il ne semble pas

11 — Voir douzième considérant du règlement, lu en combinaison avec les dispositions de l'article 5, paragraphe 1, sous c), qui prévoit que le transporteur aérien effectif doit informer les passagers des annulations pour échapper de la sorte à toute obligation d'indemnisation si certaines autres conditions sont réunies.

12 — Voir point 1 de l'exposé des motifs de la proposition initiale de règlement de la Commission, COM(2001) 784 final, qui affirme que «[l]es refus d'embarquement et les annulations de vols, pour raisons commerciales, créent un profond ressentiment, non seulement parce qu'ils entraînent des retards importants et désorganisent les plans des voyageurs, mais aussi parce qu'ils représentent, de la part du transporteur, un manquement à l'engagement qu'il a pris de transporter les passagers avec diligence raisonnable».

13 — Voir, en particulier, premier et deuxième considérants du règlement, ainsi que arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403, point 69).

davantage — à la différence de l'affaire Sturgeon e.a., précitée — que le transporteur aérien ait allégué qu'il s'agissait d'un retard. S'il ne pouvait pas non plus s'agir d'une annulation, il y aurait une lacune notable dans la protection des passagers. Un transporteur pourrait soutenir qu'il n'encourt pas la moindre responsabilité en vertu du règlement et qu'il n'est pas même tenu d'offrir une assistance ou une prise en charge aux passagers (il apparaît en effet que les requérants se sont vu proposer une prise en charge ou une assistance dérisoire dans cette affaire). Une lacune aussi flagrante irait totalement à l'encontre de l'objectif visant à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Cela signifierait que les passagers qui se trouvent dans de telles circonstances bénéficieront d'un traitement moins favorable que celui accordé non seulement à ceux dont le vol a été annulé avant le départ, mais également à ceux dont le vol a été retardé de quelques heures — alors même que leur situation a en réalité entraîné des désagréments beaucoup plus importants.

50. Étant donné, comme la Commission le souligne, que rien dans le règlement n'indique que l'«annulation» doit intervenir avant le départ du vol, il me semble qu'on ne peut tirer une telle limitation du libellé si cela doit tenir en échec l'objectif premier du règlement de manière aussi spectaculaire.

51. Je soulignerais toutefois que l'annulation d'un vol après son départ est davantage susceptible d'être due à des circonstances extraordinaires au sens où l'article 5, paragraphe 3, du règlement que ne l'est une annulation survenue à un moment qui permet au transporteur aérien d'en informer les passagers à l'avance. Ainsi, le transporteur ne sera tenu de verser une indemnisation en cas d'annulation postérieure au départ que si celle-ci est due à une circonstance qui aurait pu être évitée en prenant toutes les mesures raisonnables. Dans l'hypothèse, toutefois, où cette circonstance aurait ainsi pu être évitée, le transporteur engagera sa responsabilité en vertu de l'article 19 de la convention de Montréal et, conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement, l'indemnisation due en vertu des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7 du règlement pourra être déduite des sommes dues au titre de cette responsabilité.

52. Ensuite, si le retour d'un aéronef vers l'aéroport d'origine devait être considéré comme une annulation du vol, le gouvernement français et le Royaume-Uni mettent en garde contre le risque que les pilotes se sentent contraints de poursuivre le vol plutôt que d'effectuer un retour afin d'éviter que le transporteur aérien ne soit tenu à indemnisation en vertu du règlement. Une telle pression pourrait mettre en péril la sécurité de l'aéronef.

53. Cette suggestion ne semble guère plausible. Même à supposer, ce qui paraît peu probable, qu'une compagnie aérienne soit froidement indifférente à la sécurité de ses passagers, il me semble qu'aucun transporteur

aérien ne préférera courir le risque d'un accident, avec les montants potentiellement colossaux qui sont en jeu au regard à la fois de ses propres pertes matérielles et de l'indemnisation due aux victimes, plutôt que de devoir verser une indemnisation certaine, mais limitée, en vertu du règlement. La suggestion semble encore moins probable dans l'hypothèse où un retour urgent pour des raisons de sécurité est dû à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (ce qui sera probablement le cas, à moins que le transporteur ne se soit abstenu de prendre toutes les mesures raisonnables), exonérant ainsi le transporteur de son obligation de verser une indemnisation en vertu de l'article 7. De plus, indépendamment de l'obligation même des pilotes de se conformer aux procédures et aux règles de sécurité agréées à l'échelle internationale, il me semble que ceux-ci accorderont probablement davantage d'importance à leur propre sécurité, ainsi qu'à celle de leur équipage et de leurs passagers, qu'à la prospérité commerciale du transporteur aérien qui les emploie.

54. Enfin, les deux gouvernements signalent que, même en l'absence d'un quelconque droit à indemnisation en vertu de l'article 7 du règlement, les passagers sont toujours en droit d'intenter une action fondée sur les dispositions de l'article 19 de la convention de Montréal, dans des circonstances telles que celles survenues dans la présente affaire.

55. Cela est exact. Cependant, je ne vois pas en quoi cela présente une quelconque pertinence aux fins de déterminer s'il existe ou non un droit à indemnisation en vertu du règlement.

56. Par conséquent, j'estime que la notion d'«annulation», telle qu'elle est définie à l'article 2, sous l), du règlement, inclut le cas où un vol donne lieu à un départ, mais retourne ensuite à l'aéroport d'origine sans en repartir.

Sur la seconde question

57. La seconde question de la juridiction nationale repose sur la prémisse que la qualification d'annulation a été retenue. Elle interroge sur les implications de l'utilisation des termes «indemnisation complémentaire» visés à l'article 12, paragraphe 1, du règlement, qui, rappelons-le, énonce que «[l]e 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».

58. Dans ce contexte, la juridiction de renvoi cherche tout d'abord à savoir si une juridiction nationale peut octroyer des dommages et

intérêts au titre du préjudice (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, l'«indemnisation complémentaire» est-elle limitée aux dépenses effectuées par les passagers qui ont été valablement justifiées et insuffisamment remboursées par le transporteur, eu égard aux articles 8 et 9 du règlement, quand bien même ces dispositions n'auraient pas été invoquées expressément? Enfin, la juridiction de renvoi interroge également sur le point de savoir si les deux acceptions susmentionnées de la notion d'«indemnisation complémentaire» sont compatibles entre elles.

59. La première partie de cette question peut recevoir une réponse simple. L'article 12, paragraphe 1, ne prévoit aucune limitation quant à la nature du préjudice dont un passager peut demander réparation. Il appartient au droit national de trancher cette question, en tenant compte, à son tour, de la convention de Montréal. À cet égard, l'on peut noter que la Cour a jugé, dans l'arrêt Walz [14], que les termes «préjudice» et «dommage» visés dans la convention de Montréal incluent aussi bien les dommages de nature matérielle que ceux de nature morale.

14 — Arrêt du 6 mai 2010 (C-63/09, Rec. p. I-4239, point 29).

60. Cette réponse semble également aborder la deuxième partie de la question. Le fait qu'une indemnisation soit due en vertu des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7 du règlement ne s'oppose pas à ce qu'un passager réclame une indemnisation complémentaire au titre des dépenses qu'il a exposées en raison du non-respect, par le transporteur aérien, des obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 ou 9 du règlement. Même si cette indemnisation n'est pas prévue explicitement, il est clair que l'obligation d'offrir une prise en charge ou une assistance deviendrait sans valeur s'il n'était pas possible de la faire respecter.

61. Cela étant, la juridiction nationale cherche également à savoir si l'indemnisation au titre des dépenses qui ont été exposées en raison du non-respect, par le transporteur aérien, des obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 ou 9 du règlement peut également être réclamée «sans que ces dispositions aient été invoquées». Ce que le juge national entend exactement par cette formulation n'est pas clair. Dans leurs observations devant la Cour, les requérants ont cité des extraits de leur acte introductif d'instance devant la juridiction nationale, qui démontrent qu'ils ont précisément invoqué un manquement à l'obligation d'offrir une assistance prévue par le règlement et qu'ils ont explicitement fait référence à l'article 9 de celui-ci. Toutefois, quelles que puissent être les éventuelles difficultés liées aux règles de procédure nationales, il est clair que rien dans le règlement lui-même ne s'oppose à l'octroi d'une indemnisation au titre du manquement à l'obligation de prise en charge et

d'assistance prévue par les articles 8 et 9, au seul motif que ces dispositions n'ont pas été citées explicitement par le requérant. En effet, une disposition nationale entraînant un tel résultat paraîtrait illicite, dans la mesure où elle priverait les requérants des droits qu'ils tirent du règlement.

62. Cependant, on pourrait éventuellement concevoir que la juridiction nationale cherche à déterminer, pour qu'un tel recours soit recevable, si le requérant doit avoir sollicité le transporteur aérien, en temps utile, aux fins d'obtenir une prise en charge et une assistance en vertu des articles 8 et 9 du règlement. Si tel est le cas, la réponse doit être négative. Bien que l'article 14 du règlement impose aux transporteurs aériens d'informer les passagers de leurs droits en vertu du règlement, l'obligation de prise en charge et d'assistance n'est en aucun cas subordonnée à une demande du passager. Le libellé des articles 8 et 9 est explicite, puisque ceux-ci disposent, respectivement, que «les passagers se voient proposer» et «se voient offrir».

63. Interpréter la notion d'«indemnisation complémentaire» visée à l'article 12, paragraphe 1, du règlement en ce sens qu'elle inclut l'indemnisation des dépenses exposées du fait du non-respect, par le transporteur aérien, des obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 ou 9 soulève une autre difficulté. La deuxième phrase de l'article 12, paragraphe 1, permet de déduire l'indemnisation «accordée en vertu du présent règlement» «d'une telle indemnisation». Si l'on devait interpréter strictement la notion d'indemnisation accordée en vertu du règlement comme couvrant uniquement l'indemnisation due en vertu de l'article 7, cela laisserait entendre qu'elle peut être déduite de l'indemnisation due en raison du manquement à l'obligation de prise en charge et d'assistance, qui n'est pas, en tant que telle, «accordée en vertu du présent règlement».

64. Une telle interprétation n'aurait aucun sens. L'obligation de verser une indemnisation en vertu de l'article 7 et l'obligation de prise en charge et d'assistance sont concurrentes et cumulatives. Un transporteur aérien ne peut échapper à l'une en faisant valoir qu'il a respecté l'autre. Pour autant, même si cette interprétation devait être retenue, l'article 12, paragraphe 1, se contente d'indiquer que l'indemnisation accordée en vertu du règlement *peut* être déduite d'une indemnisation complémentaire. Il n'existe aucune obligation de procéder à une déduction et il appartiendra toujours à la juridiction compétente de déterminer si cette déduction est équitable dans les circonstances de l'espèce. Dans les circonstances de la présente affaire, cela ne serait clairement pas équitable.

Conclusion

65. À la lumière des considérations qui précèdent, je suggère que, en réponse aux questions préjudicielles posées par le Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra, la Cour devrait dire pour droit ce qui suit:

«1) La notion d'"annulation', telle qu'elle est 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, couvre le cas où un vol donne lieu à un départ, mais retourne ensuite à l'aéroport d'origine sans en repartir.

2) La notion d'"indemnisation complémentaire' mentionnée à l'article 12, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 inclut l'indemnisation accordée, conformément à la législation et à la jurisprudence nationales, au titre du préjudice (incluant le préjudice moral), en cas d'annulation, résultant d'une inexécution du contrat de transport aérien.

3) Lorsqu'un transporteur aérien manque aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement nº 261/2004, les passagers lésés peuvent réclamer le remboursement de toute dépense exposée en raison de ce manquement, indépendamment du fait qu'ils aient ou non exigé l'exécution de ces obligations en temps utile. L'indemnisation accordée en vertu de l'article 7 dudit règlement ne peut être déduite de ce remboursement.»