Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

21 décembre 2021 *

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) nº 261/2004 – Règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol – Article 2, sous l) – Article 5, paragraphe 1 – Changement de l'heure de départ d'un vol – Départ reporté d'environ trois heures – Information aux passagers neuf jours avant le départ – Notions d'"annulation" et de "retard" »

Dans l'affaire C-395/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne), par décision du 3 août 2020, parvenue à la Cour le 19 août 2020, dans la procédure

EP,

GM

contre

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.,

LA COUR (première chambre),

composée de M. L. Bay Larsen, vice-président de la Cour, faisant fonction de président de la première chambre, MM. J.-C. Bonichot et M. Safjan (rapporteur), juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour EP et GM, par Me F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– pour le gouvernement allemand, par MM. J. Möller, M. Hellmann et U. Kühne, en qualité d'agents,

* Langue de procédure : l'allemand.

– pour la Commission européenne, par MM. R. Pethke et K. Simonsson, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 23 septembre 2021,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, sous l), de l'article 5, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant EP et GM, deux passagers aériens (ci-après les « passagers en cause »), à la compagnie aérienne Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (ci-après « Corendon Airlines ») au sujet du refus de cette dernière d'indemniser les passagers en cause en raison du report de l'heure de départ initialement prévue de leur vol.

Le cadre juridique

3 L'article 2 du règlement nº 261/2004, intitulé « Définitions », prévoit :

« 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. »

4 L'article 5 de ce règlement, intitulé « Annulations », dispose, à son paragraphe 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. »

5 L'article 6 dudit règlement, intitulé « Retards », énonce :

« 1. Lorsqu'un transporteur aérien effectif prévoit raisonnablement qu'un vol sera retardé par rapport à l'heure de départ prévue :

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

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

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

les passagers se voient proposer par le transporteur aérien effectif :

i) l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, et

ii) lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue est au moins le jour suivant l'heure de départ initialement annoncée, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et

iii) lorsque le retard est d'au moins cinq heures, l'assistance prévue à l'article 8, paragraphe 1, point a).

2. En tout état de cause, cette assistance est proposée dans les limites fixées ci-dessus compte tenu de la distance du vol. »

6 Aux termes de l'article 7 du même règlement, intitulé « Droit à indemnisation » :

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

[...]

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 ;

[...] »

7 L'article 8 du règlement nº 261/2004, 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.

[...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 Les passagers en cause ont réservé un voyage à forfait par l'intermédiaire de la plateforme Internet « Check24 ». Leur réservation a été confirmée par Corendon Airlines, le transporteur aérien effectif, pour un vol devant être effectué le 18 mai 2019 au départ de Düsseldorf (Allemagne) et à destination d'Antalya (Turquie), avec une heure de départ prévue à 13 h 20 et une heure d'arrivée prévue le même jour à 17 h 50.

9 Corendon Airlines a, par la suite, reporté ce vol, tout en lui conservant son numéro, en fixant la nouvelle heure de départ à 16 h 10 et la nouvelle heure d'arrivée à 20 h 40 le 18 mai 2019, ce dont elle a informé les passagers en cause neuf jours avant le début du vol. Le vol ainsi modifié ayant été retardé, le départ a eu lieu à 17 h 02 et l'atterrissage à 21 h 30, le 18 mai 2019.

10 Les passagers en cause ont réclamé à Corendon Airlines une indemnisation d'un montant de 400 euros chacun, au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004.

11 Après que Corendon Airlines a refusé d'indemniser ces passagers, ceux-ci ont introduit un recours devant l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne), lequel a rejeté ce recours aux motifs, d'une part, que si l'heure de départ du vol avait été modifiée, la programmation initiale de ce vol n'avait pas été abandonnée. D'autre part, lesdits passagers auraient, en tout état de cause, été informés de la modification de l'heure de départ dans le délai prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du règlement nº 261/2004, qui est de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire d'examiner la question de savoir si la modification de l'heure de départ du vol constituait une annulation ou un retard important dudit vol. En outre, cette juridiction a relevé qu'était sans pertinence la question de savoir si Corendon Airlines avait rempli son obligation d'information quant aux droits des

passagers en cause en vertu de l'article 8 de ce règlement dès lors qu'une violation éventuelle d'une telle obligation d'information ne donne pas droit à une indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, dudit règlement.

12 Les passagers en cause ayant interjeté appel du jugement de ladite juridiction devant le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne), ce dernier relève que ce jugement ne saurait être confirmé si le report de l'heure de départ d'un vol de près de trois heures est constitutif d'une annulation, au sens de l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004, et si la communication relative à ce report ne constitue pas une offre de réacheminement dans les conditions prévues par ce règlement.

13 C'est dans ces conditions que le Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Y-a-t-il annulation d'un vol au sens de l'article 2, sous l), et de l'article 5, paragraphe 1, du [règlement nº 261/2004] lorsque le transporteur aérien effectif décale le vol réservé dans le cadre d'un voyage à forfait, avec un départ prévu à 13 h 20 (heure locale), à 16 h 10 (heure locale) le même jour ?

2) L'information communiquée neuf jours avant le début du voyage sur le décalage de l'horaire d'un vol de 13 h 20 (heure locale) à 16 h 10 (heure locale) le même jour est-elle une offre de réacheminement au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du [règlement nº 261/2004] et, dans l'affirmative, celle-ci doit-elle satisfaire aux exigences de l'article 5, paragraphe 1, sous a), et de l'article 8, paragraphe 1, [de ce règlement] ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

14 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2, sous l), et l'article 5, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 doivent être interprétés en ce sens qu'un vol est considéré comme étant « annulé », au sens de ces dispositions, lorsque le transporteur aérien effectif reporte l'heure de départ de celui-ci de moins de trois heures, sans apporter d'autre modification à ce vol.

15 Il y a lieu de relever, à titre liminaire, que la juridiction de renvoi ne pose cette question qu'en relation avec un report de l'heure de départ de deux heures et cinquante minutes du vol concerné, sans se référer dans ses questions préjudicielles au retard ultérieur subi par ce vol.

16 À cet égard, il convient de relever que la notion d'« annulation » est définie à l'article 2, sous l), de ce règlement comme étant « le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué ».

17 La notion de « vol » n'est pas définie par ledit règlement. Toutefois, selon une jurisprudence constante, 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 4 juillet 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, point 19 ainsi que jurisprudence citée). En outre, la Cour 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 aérien (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 30).

18 La Cour a également jugé que, selon l'article 2, sous l), du règlement nº 261/2004, à la différence du retard de vol, l'annulation est la conséquence du fait qu'un vol prévu initialement n'a pas été effectué. Il en découle que, à cet égard, les vols annulés et les vols retardés constituent deux catégories de vols bien distinctes. Il ne saurait donc être déduit de ce règlement qu'un vol retardé puisse être qualifié de « vol annulé » au seul motif que la durée du retard se soit prolongée, fût-ce d'une manière importante (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 33).

19 Dans ces conditions, dès lors que les passagers sont transportés sur un vol dont l'heure de départ est retardée par rapport à l'heure de départ initialement prévue, le vol ne peut être considéré comme étant « annulé » que si le transporteur aérien assure le transport des passagers sur un autre vol, dont la programmation initiale diffère de celle du vol initialement prévu (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 35).

20 Or, la circonstance que le report de l'heure de départ du vol ait été annoncé aux passagers en cause plusieurs jours à l'avance n'a pas, à elle seule, une incidence sur la distinction entre les notions de « retard » et d'« annulation ».

21 En effet, ainsi qu'il ressort de la jurisprudence citée au point 18 du présent arrêt, le règlement nº 261/2004 prévoit deux catégories bien distinctes de vols, à savoir, d'une part, les vols annulés, au sens de l'article 5 de ce règlement, et, d'autre part, les vols retardés au départ, au sens de l'article 6 dudit règlement. Le même règlement ne fait pas dépendre la qualification dans l'une ou l'autre de ces catégories de la seule annonce préalable du report de l'heure de départ du vol.

22 Dès lors, comme l'a relevé M. l'avocat général au point 25 de ses conclusions, il serait contraire à l'acception courante des termes du règlement nº 261/2004 et à l'économie de celui-ci de considérer qu'un vol qui a fait l'objet d'un report de moins de trois heures, annoncé plusieurs jours à l'avance, ce vol ne faisant l'objet par ailleurs d'aucune modification, constitue une « annulation », au sens de l'article 2, sous l), de ce règlement.

23 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre à la première question que l'article 2, sous l), et l'article 5, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 doivent être interprétés en ce sens qu'un vol n'est pas considéré comme étant « annulé », au sens de ces dispositions, lorsque le transporteur aérien effectif reporte l'heure de départ de celui-ci de moins de trois heures, sans apporter d'autre modification à ce vol.

Sur la seconde question

24 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande si l'information communiquée sur le report du départ d'un vol constitue une offre de réacheminement, au sens de l'article 5, paragraphe 1, sous c), ii), du règlement nº 261/2004, lequel se réfère à la notion d'« annulation » d'un vol, au sens de l'article 2, sous l), de ce règlement.

25 Eu égard à la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la seconde question.

Sur les dépens

26 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 (première chambre) dit pour droit :

L'article 2, sous l), et l'article 5, paragraphe 1, 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, doivent être interprétés en ce sens qu'un vol n'est pas considéré comme étant « annulé », au sens de ces dispositions, lorsque le transporteur aérien effectif reporte l'heure de départ de celui-ci de moins de trois heures, sans apporter d'autre modification à ce vol.

Signatures