Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

26 février 2013 *

«Renvoi préjudiciel — Transport aérien — Règlement (CE) nº 261/2004 — Articles 6 et 7 — Vol avec correspondance(s) — Constat d'un retard à l'arrivée à la destination finale — Durée du retard égale ou supérieure à trois heures — Droit des passagers à indemnisation»

Dans l'affaire C-11/11,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Bundesgerichtshof (Allemagne), par décision du 9 décembre 2010, parvenue à la Cour le 11 janvier 2011, dans la procédure

Air France SA

contre

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, M. K. Lenaerts, vice-président, M. A. Tizzano, M^me^ R. Silva de Lapuerta, MM. M. Ilešič, J. Malenovský (rapporteur), M^me^ M. Berger, M. E. Jarašiūnas, présidents de chambre, MM. E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, M^me^ A. Prechal, MM. C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça et C. Vajda, juges,

avocat général: M. Y. Bot,

greffier: M. M. Aleksejev, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 27 novembre 2012,

considérant les observations présentées:

— pour Air France SA, par M^e^ G. Toussaint, Rechtsanwalt,

— pour le gouvernement allemand, par M^me^ J. Kemper, en qualité d'agent,

— 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^ C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Langue de procédure: l'allemand.

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

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

— pour la Commission européenne, par MM. K. Simonsson et K.-P. Wojcik, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation des articles 6 et 7 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 L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant la compagnie Air France SA (ci-après «Air France») à M. et M[me] Folkerts, cette dernière disposant d'une réservation pour se rendre de Brême (Allemagne) à Asunción (Paraguay), via Paris (France) et São Paulo (Brésil), au sujet de l'indemnisation du préjudice qu'elle estime avoir subi à la suite du retard avec lequel elle est arrivée à sa destination finale.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal), conclue à Montréal le 28 mai 1999, a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée au nom de celle-ci par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 38).

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 en cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

Le droit de l'Union

7 Les considérants 1 à 4 et 15 du règlement nº 261/2004 énoncent:

«(1) L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

(2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

(3) Bien que 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 réguliers [(JO L 36, p. 5)] ait mis en place une protection de base pour les passagers, le nombre de passagers refusés à l'embarquement contre leur volonté reste trop élevé, ainsi que le nombre de passagers concernés par des annulations sans avertissement préalable et des retards importants.

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par ledit règlement, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

[...]

(15) Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations.»

8 L'article 1er, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, intitulé «Objet», prévoit:

«Le présent règlement reconnaît, dans les conditions qui y sont spécifiées, des droits minimum[s] 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.»

9 Aux termes de l'article 2 du règlement nº 261/2004, intitulé «Définitions»:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[…]

h) 'destination finale', la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement, ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol; les vols avec correspondances disponibles comme solution de remplacement ne sont pas pris en compte si l'heure d'arrivée initialement prévue est respectée;

[...]»

10 L'article 5 du règlement nº 261/2004, intitulé «Annulations», dispose:

«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.

[...]

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.

[...]»

11 L'article 6 du règlement nº 261/2004, intitulé «Retards», est libellé en ces termes:

«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.»

12 L'article 7 du règlement nº 261/2004, intitulé «Droit à indemnisation», prévoit:

«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 du règlement nº 261/2004, intitulé «Assistance: droit au remboursement ou au réacheminement», est libellé comme suit:

«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.

[…]»

14 L'article 9 du règlement nº 261/2004, intitulé «Droit à une prise en charge», est rédigé en ces termes:

«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.»

15 L'article 13 du règlement nº 261/2004, intitulé «Droit à la réparation des dommages», dispose:

«Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables.»

Les faits du litige au principal et les questions préjudicielles

16 M^me^ Folkerts disposait d'une réservation pour se rendre de Brême à Asunción, via Paris et São Paulo.

17 Selon la programmation initialement prévue, l'avion de M^me^ Folkerts devait décoller de Brême le 16 mai 2006 à 6 h 30 et arriver à Asunción, sa destination finale, le même jour à 23 h 30.

18 Le vol de Brême à destination de Paris, opéré par la compagnie Air France, a été retardé au départ et l'avion n'a décollé que peu avant neuf heures, soit avec un retard d'environ deux heures et demi par rapport à l'heure de départ prévue. M^me^ Folkerts, qui, au départ de Brême, était déjà munie de ses cartes d'embarquement pour la totalité du voyage, n'est arrivée à Paris qu'après le décollage de l'appareil de la compagnie Air France qui devait assurer la correspondance pour São Paulo. Air France a transféré la réservation de M^me^ Folkerts sur un vol ultérieur pour São Paulo. En raison de son arrivée tardive à São Paulo, M^me^ Folkerts a manqué la correspondance pour Asunción prévue à l'origine. Elle n'est donc arrivée à Asunción que le 17 mai 2006 à 10 h 30, soit avec un retard d'une durée de onze heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

19 En première instance, puis en appel, la compagnie Air France a été condamnée à verser des dommages et intérêts à M^me^ Folkerts, incluant, notamment, une somme de 600 euros au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004.

20 Air France a alors introduit un recours en «Revision» devant le Bundesgerichtshof.

21 La juridiction de renvoi considère que le sort dudit recours dépend du point de savoir si M^me^ Folkerts dispose, à l'encontre d'Air France, d'un droit à indemnisation en application de l'article 7 du règlement n° 261/2004.

22 La juridiction de renvoi estime, en effet, que M^me^ Folkerts n'a droit à une indemnisation à hauteur de 600 euros que si la jurisprudence de la Cour (arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, Rec. p. I-10923) – qui reconnaît au passager un droit à indemnisation en application de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 également en cas de retard important – s'applique aussi dans le cas où il n'y a pas eu de retard par rapport à l'heure de départ prévue, au sens de l'article 6, paragraphe 1, de ce règlement, mais où la destination finale a néanmoins été atteinte avec un retard d'une durée égale ou supérieure à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue.

23 Ainsi, selon la juridiction de renvoi, la question de savoir si le droit à indemnisation invoqué par la défenderesse est fondé dépend du point de savoir s'il est possible de recourir à l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 même s'il n'est relevé aucun retard au sens de l'article 6, paragraphe 1, de ce même règlement. En effet, selon le Bundesgerichtshof, la motivation de l'arrêt Sturgeon e.a., précité, ne permet pas de déterminer si c'est uniquement l'importance du retard constaté lors de l'arrivée à la destination finale qui est déterminante pour faire naître un droit à indemnisation en application de l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 ou bien si un droit à indemnisation en raison d'un tel retard suppose, en plus, que les conditions d'application de l'article 6, paragraphe 1, de ce règlement soient réunies, c'est-à-dire que le vol en cause ait déjà été retardé au départ dans des proportions qui excèdent les seuils définis par cette disposition.

24 C'est dans ce contexte que le Bundesgerichtshof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Le passager d'un vol a-t-il droit à une indemnisation en application de l'article 7 [du règlement n° 261/2004] lorsque son vol a subi au départ un retard inférieur aux limites définies à l'article 6, paragraphe 1, [de ce] règlement, mais qu'il a atteint sa dernière destination avec au moins trois heures de retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue?

2) Dans l'hypothèse où il conviendrait de répondre par la négative à la première question:

Le retard visé à l'article 6, paragraphe 1, du règlement [n° 261/2004] doit-il être déterminé, dans le cas d'un vol comportant plusieurs étapes, en fonction de chacune des différentes étapes ou en fonction de la distance par rapport à la dernière destination?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

25 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 7 du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'une indemnisation est due, sur le fondement dudit article, au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard au départ d'une durée inférieure aux seuils fixés à l'article 6 dudit règlement, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue.

26 En premier lieu, il convient de rappeler que le règlement nº 261/2004 a pour objet, ainsi qu'il résulte de son article 1er, paragraphe 1, d'octroyer des droits minima aux passagers aériens lorsque ces derniers sont confrontés à trois types de situations distinctes, à savoir en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol et, enfin, de retard de leur vol.

27 Or, il ressort de l'article 2 du règlement nº 261/2004, consacré à l'énoncé de définitions de portée transversale, que, contrairement au refus d'embarquement et à l'annulation d'un vol, le retard d'un vol ne fait, quant à lui, l'objet d'aucune définition dans ledit article.

28 Par ailleurs, force est de constater que le règlement nº 261/2004 envisage deux situations différentes de retard d'un vol.

29 D'une part, dans certains contextes, tels que celui du retard d'un vol prévu à l'article 6 du règlement nº 261/2004, ledit règlement fait référence au seul retard d'un vol par rapport à l'heure de départ prévue.

30 D'autre part, dans d'autres contextes, le règlement nº 261/2004 cible la situation du retard d'un vol constaté à l'arrivée à la destination finale. Ainsi, à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement nº 261/2004, le législateur de l'Union tire des conséquences juridiques du fait que les passagers dont le vol a été annulé et auxquels le transporteur aérien propose un réacheminement parviennent à leur destination finale avec un certain retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue du vol annulé.

31 À cet égard, il convient de relever que la référence, dans le règlement nº 261/2004, à différentes situations de retard s'avère compatible avec l'article 19 de la convention de Montréal, laquelle fait partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union (voir arrêts du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, point 36, ainsi que du 6 mai 2010, Walz, C-63/09, Rec. p. I-4239, points 19 et 20). En effet, cet article fait référence à la notion de «retard dans le transport aérien de passagers», sans préciser à quel stade d'un tel transport doit être constaté le retard en question.

32 En deuxième lieu, il convient de rappeler que la Cour a déjà jugé que, lorsqu'ils subissent un retard important, c'est-à-dire d'une durée égale ou supérieure à trois heures, les passagers des vols ainsi retardés disposent, à l'instar des passagers dont le vol initial a été annulé, et auxquels le transporteur aérien n'est pas en mesure de proposer un réacheminement dans les conditions prévues à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement nº 261/2004, d'un droit à indemnisation sur le fondement de l'article 7 du règlement nº 261/2004, étant donné qu'ils subissent une perte de temps irréversible et, partant, un désagrément analogues (voir arrêts Sturgeon e.a., précité, points 60 et 61, ainsi que du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, points 34 et 40).

33 Ce désagrément se matérialisant, en ce qui concerne les vols retardés, à l'arrivée à la destination finale, la Cour a jugé qu'un retard doit s'apprécier, aux fins de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004, par rapport à l'heure d'arrivée prévue à cette destination (voir arrêts précités Sturgeon e.a., point 61, ainsi que Nelson e.a., point 40).

34 Or, la notion de «destination finale» est définie à l'article 2, sous h), du règlement nº 261/2004 comme étant la destination figurant sur le billet présenté au comptoir d'enregistrement ou, dans le cas des vols avec correspondances, la destination du dernier vol.

35 Il en résulte que, en cas de vol avec correspondances, seul importe aux fins de l'indemnisation forfaitaire prévue à l'article 7 du règlement nº 261/2004, le retard constaté par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale, entendue comme la destination du dernier vol emprunté par le passager concerné.

36 En troisième lieu, l'article 6 du règlement nº 261/2004, qui se réfère au retard d'un vol par rapport à l'heure de départ prévue, vise, selon ses propres termes, uniquement à établir les conditions ouvrant droit aux mesures d'assistance et de prise en charge, prévues, respectivement, aux articles 8 et 9 dudit règlement.

37 Il en résulte que l'indemnisation forfaitaire à laquelle a droit un passager, au titre de l'article 7 du règlement nº 261/2004, lorsque son vol atteint sa destination finale avec un retard de trois heures ou plus par rapport à l'heure d'arrivée prévue, n'est pas subordonnée au respect des conditions énoncées à l'article 6 de ce règlement.

38 Par suite, la circonstance qu'un vol tel que celui en cause dans l'affaire au principal n'ait pas été affecté d'un retard, par rapport à l'heure de départ prévue, excédant les seuils fixés à l'article 6 du règlement nº 261/2004, est sans incidence sur l'obligation pour les compagnies aériennes d'indemniser les passagers d'un tel vol, dès lors que ce dernier a été affecté d'un retard à l'arrivée à la destination finale d'une durée égale ou supérieure à trois heures.

39 La solution contraire constituerait une différence de traitement injustifiée en ce qu'elle reviendrait à traiter différemment les passagers de vols subissant un retard à l'arrivée à leur destination finale égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, selon que le retard de leur vol par rapport à l'heure de départ prévue a excédé, ou non, les limites énoncées à l'article 6 du règlement nº 261/2004, et ce alors que leur désagrément lié à une perte de temps irréversible est identique.

40 En quatrième lieu, lors de l'audience ont été évoquées, notamment par la Commission européenne, certaines données statistiques relatives, d'une part, à la part substantielle des vols avec correspondances dans le transport des passagers dans l'espace aérien européen et, d'autre part, au caractère récurrent des retards, d'une durée égale ou supérieure à trois heures, constatés à l'arrivée à la destination finale, affectant de tels vols et imputables à des correspondances manquées par les passagers concernés.

41 À cet égard, il est vrai que l'obligation d'indemniser les passagers des vols en cause selon les modalités forfaitaires prévues à l'article 7 du règlement nº 261/2004 entraîne des conséquences financières certaines pour les transporteurs aériens (voir, en ce sens, arrêt Nelson e.a., précité, point 76).

42 Toutefois, il y a lieu de souligner, d'une part, que ces conséquences financières ne sauraient être considérées comme démesurées par rapport à l'objectif de protection élevé des passagers aériens (arrêt Nelson e.a., précité, point 76) et, d'autre part, que l'ampleur réelle desdites conséquences financières est susceptible d'être atténuée à la lumière des trois éléments suivants.

43 D'abord, il convient de rappeler que les transporteurs aériens ne sont pas tenus au versement de ladite indemnisation s'ils sont en mesure de prouver que l'annulation ou le retard important sont dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, point 34, ainsi que Nelson e.a., précité, point 79).

44 Ensuite, il y a lieu de relever que les obligations acquittées en vertu du règlement nº 261/2004 le sont sans préjudice pour ces transporteurs de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, y compris des tiers, ainsi que le prévoit l'article 13 de ce règlement (arrêt Nelson e.a., précité, point 80).

45 Par ailleurs, le montant de l'indemnisation, fixé à 250 euros, 400 euros et 600 euros en fonction de la distance des vols concernés peut être encore réduit de 50 %, conformément à l'article 7, paragraphe 2, sous c), du règlement nº 261/2004, lorsque le retard reste, pour un vol ne relevant pas de l'article 7, paragraphe 2, sous a) et b), dudit règlement, inférieur à quatre heures (arrêts précités Sturgeon e.a., point 63, ainsi que Nelson e.a., point 78).

46 Enfin, et en tout état de cause, il ressort de la jurisprudence que l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris, par conséquent, les passagers aériens, est susceptible de justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques (arrêt Nelson e.a., précité, point 81 et jurisprudence citée).

47 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la première question préjudicielle que l'article 7 du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'une indemnisation est due, sur le fondement dudit article, au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard au départ d'une durée inférieure aux seuils fixés à l'article 6 dudit règlement, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, étant donné que ladite indemnisation n'est pas subordonnée à l'existence d'un retard au départ et, par conséquent, au respect des conditions énoncées audit article 6.

Sur la seconde question

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

Sur les dépens

49 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:

L'article 7 du règlement (CE) nº 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91, doit être interprété en ce sens qu'une indemnisation est due, sur le fondement dudit article, au passager d'un vol avec correspondances qui a subi un retard au départ d'une durée inférieure aux seuils fixés à l'article 6 dudit règlement, mais qui a atteint sa destination finale avec un retard égal ou supérieur à trois heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue, étant donné que ladite indemnisation n'est pas subordonnée à l'existence d'un retard au départ et, par conséquent, au respect des conditions énoncées audit article 6.

Signatures