

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

31 janvier 2013 (*)

«Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Notion de ‘circonstances extraordinaires’ – Obligation d’assistance aux passagers en cas d’annulation d’un vol du fait de ‘circonstances extraordinaires’ – Éruption volcanique entraînant la fermeture de l’espace aérien – Éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull»

Dans l’affaire C-12/11,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par la Dublin Metropolitan District Court (Irlande), par décision du 10 novembre 2010, parvenue à la Cour le 10 janvier 2011, dans la procédure

Denise McDonagh

contre

Ryanair Ltd,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, faisant fonction de président de la troisième chambre, MM. E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz et D. Šváby (rapporteur), juges,

avocat général: M. Y. Bot,

greffier: M^{me} R. Șereș, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 9 février 2012,

considérant les observations présentées:

- pour M^{me} McDonagh, par M. J. Hennessy, solicitor,
- pour Ryanair Ltd, par M^e G. Berrisch, Rechtsanwalt, M. M. Hayden, Senior Counsel, et M. R. Aylward, Barrister-at-Law,
- pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M^{me} J. Kemper, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et M. Perrot, en qualité d’agents,
- 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,

- pour le Parlement européen, par M^{me} L. G. Knudsen et M. A. Troupiotis, en qualité d’agents,
- pour le Conseil de l’Union européenne, par M^{me} E. Karlsson et M. A. De Elera, en qualité d’agents,
- pour la Commission européenne, par M. K. Simonsson et M^{me} N. Yerrell, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 22 mars 2012,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation et l’appréciation de validité des articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 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 M^{me} McDonagh à Ryanair Ltd (ci-après «Ryanair») au sujet du refus de cette dernière de lui fournir la prise en charge prévue à l’article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 à la suite de l’éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull ayant causé l’annulation de son vol et plus largement la fermeture d’une partie de l’espace aérien européen.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international, 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, ci-après la «convention de Montréal»).

4 Le dernier alinéa du préambule de la convention de Montréal énonce:

«Convaincus que l’adoption de mesures collectives par les États en vue d’harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts [...]

5 Aux termes de l’article 29 de ladite convention:

«Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d’un contrat ou d’un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d’agir et de leurs droits respectifs. Dans toute

action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.»

Le droit de l'Union

6 Les considérants 1, 2, 14 et 15 du règlement n° 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.

[...]

(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 si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

(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.»

7 L'article 5 du règlement n° 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.

[...]»

8 L'article 8 de ce règlement définit les modalités de l'assistance fournie aux passagers par le transporteur aérien, s'agissant de leur droit au remboursement ou au réacheminement.

9 L'article 9 dudit règlement, intitulé «Droit à une prise en charge», est libellé 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.

[...]»

10 Sous l'intitulé «Indemnisation complémentaire», l'article 12, paragraphe 1, de ce même règlement prévoit que «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».

11 L'article 16 du règlement n° 261/2004, intitulé «Violations», se lit comme suit:

«1. Chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du présent règlement en ce qui concerne les vols au départ d'aéroports situés sur son territoire ainsi que les vols à destination de ces mêmes aéroports et provenant d'un pays tiers. Le cas échéant, cet organisme prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Les États membres notifient à la Commission l'organisme qui a été désigné en application du présent paragraphe.

[...]

3. Les sanctions établies par les États membres pour les violations du présent règlement sont efficaces, proportionnées et dissuasives.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

12 Le 11 février 2010, M^{me} McDonagh a effectué, auprès de Ryanair, une réservation sur un vol au départ de Faro (Portugal) et à destination de Dublin (Irlande), prévu le 17 avril 2010, pour un montant de 98 euros. Le 20 mars 2010, le volcan islandais Eyjafjallajökull est entré en éruption. Le 14 avril 2010, il est entré dans une phase explosive projetant un nuage de cendres volcaniques dans le ciel européen. Le 15 avril 2010, les autorités responsables du trafic aérien ont fermé l'espace aérien de plusieurs États membres en raison des risques encourus par les aéronefs.

13 Le 17 avril 2010, le vol de M^{me} McDonagh a été annulé à la suite de la fermeture de l'espace aérien irlandais. Les vols de Ryanair entre l'Europe continentale et l'Irlande ont repris le 22 avril 2010 et M^{me} McDonagh n'a pu rejoindre Dublin que le 24 avril 2010.

14 Durant la période comprise entre le 17 et le 24 avril 2010, Ryanair n'a pas pris en charge la requérante au principal selon les modalités prévues à l'article 9 du règlement n° 261/2004.

15 M^{me} McDonagh a saisi la juridiction de renvoi d'un recours à l'encontre de Ryanair tendant à obtenir une indemnisation d'un montant de 1129,41 euros correspondant aux frais de restauration, d'achat de rafraîchissements, d'hébergement et de transport exposés par elle durant cette période.

16 Ryanair fait, pour sa part, valoir que la fermeture de l'espace aérien d'une partie de l'Europe à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constitue non pas des «circonstances extraordinaires» au sens du règlement n° 261/2004, mais des «circonstances éminemment extraordinaires», la déliant non seulement de son obligation d'indemnisation, mais également de ses obligations de prise en charge au titre des articles 5 et 9 de ce règlement.

17 Eu égard à ses doutes quant au point de savoir si l'obligation de fournir ladite prise en charge est susceptible d'être soumise à des limitations dans des circonstances telles que celles en cause au principal et considérant que la Cour n'a pas encore statué sur cette question, la Dublin Metropolitan District Court a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Est-ce que des circonstances telles que les fermetures de l'espace aérien européen dues à l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en Islande, lequel a causé une interruption

étendue et prolongée du trafic aérien, sortent du cadre des ‘circonstances extraordinaires’ au sens du règlement n° 261/2004?

2) Si la réponse à la première question est affirmative, la responsabilité afférente au devoir de fournir une prise en charge est-elle exclue en vertu des articles 5 et 9 [du règlement n° 261/2004] dans ces circonstances?

3) Si la réponse à la deuxième question est négative, les articles 5 et 9 [du règlement n° 261/2004] sont-ils invalides dans la mesure où ils sont contraires aux principes de proportionnalité et de non-discrimination, au principe d’un ‘équilibre équitable des intérêts’ inscrit dans la convention de Montréal, et aux articles 16 et 17 de la charte des droits fondamentaux de l’Union européenne [ci-après la ‘Charte’]?

4) Convient-il d’interpréter l’obligation prévue aux articles 5 et 9 [du règlement n° 261/2004] en ce qu’elle contient une limitation implicite, comme une limite temporelle et/ou pécuniaire, de la prise en charge fournie lorsque l’annulation est due à des ‘circonstances extraordinaires’?

5) Si la réponse à la quatrième question est négative, les articles 5 et 9 [du règlement n° 261/2004] sont-ils invalides dans la mesure où ils sont contraires aux principes de proportionnalité et de non-discrimination, au principe d’un ‘équilibre équitable des intérêts’ inscrit dans la convention de Montréal, et aux articles 16 et 17 de la [Charte]?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la recevabilité

18 Le Conseil de l’Union européenne fait valoir, en substance, que les questions sont irrecevables en raison du fait qu’elles ne sont pas pertinentes pour le litige au principal, dans la mesure où, en cas d’annulation de vol et quelle que soit la cause de celle-ci, les passagers aériens ne peuvent se prévaloir, devant une juridiction nationale, du non-respect par un transporteur aérien de son obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, aux fins d’obtenir une indemnisation de ce dernier.

19 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, aux termes de l’article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, en cas d’annulation d’un vol, les passagers concernés se voient offrir par le transporteur aérien, dans les conditions fixées à ce point, la prise en charge des frais de restauration, d’hébergement et de communication prévue à l’article 9 dudit règlement.

20 La Cour a déjà eu l’occasion de préciser que, lorsqu’un transporteur aérien manque aux obligations qui lui incombent en vertu dudit article 9, un passager aérien est fondé à faire valoir un droit à indemnisation sur la base des éléments énoncés à ces mêmes dispositions (voir, en ce sens, arrêt du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, non encore publié au Recueil, point 44), une telle demande ne pouvant être comprise comme visant à obtenir des dommages-intérêts destinés à compenser, à titre de réparation individualisée, un dommage résultant de l’annulation du vol concerné dans les conditions prévues, notamment, à l’article 22 de la convention de Montréal (voir, en ce sens, arrêt *Sousa Rodríguez e.a.*, précité, point 38).

21 En effet, une demande telle que celle en cause au principal vise à obtenir, de la part du transporteur aérien, le respect par équivalent de son obligation de prise en charge découlant des articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, dont il convient de rappeler qu'elle se situe en amont du dispositif prévu par la convention de Montréal (voir arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rec. p. I-11061, point 32, ainsi que du 23 octobre 2012, Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, non encore publié au Recueil, point 57).

22 La circonstance, soulignée à cet égard par le Conseil, que chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application du règlement n° 261/2004 qui, le cas échéant, prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers et qui peut être saisi par tout passager d'une plainte concernant une violation de ce règlement, conformément à l'article 16 dudit règlement, n'est pas de nature à remettre en cause le droit d'un passager à un tel remboursement.

23 En effet, ledit article ne saurait être interprété comme réservant aux seuls organismes nationaux chargés de l'application du règlement n° 261/2004 la sanction du non-respect par les transporteurs aériens de leur obligation de prise en charge visée aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 de ce règlement.

24 En conséquence, il convient de conclure qu'un passager aérien peut se prévaloir, devant une juridiction nationale, du non-respect par un transporteur aérien de son obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, aux fins d'obtenir une indemnisation de ce dernier pour les frais qu'il aurait dû prendre à sa charge au titre desdites dispositions.

25 Partant, les questions étant pertinentes à la solution du litige, la demande de décision préjudicielle est recevable.

Sur le fond

Sur la première question

26 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5 du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constituent des «circonstances extraordinaires» au sens de ce règlement ne déliant pas les transporteurs aériens de leur obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 ou, au contraire et en raison de leur particulière ampleur, sortent du cadre de cette notion, libérant ainsi ces transporteurs aériens de cette obligation.

27 D'emblée, il convient de constater que la notion de «circonstances extraordinaires» n'est pas au nombre de celles qui sont définies à l'article 2 du règlement n° 261/2004 ou dans les autres dispositions de ce règlement, quand bien même une liste non exhaustive de ces circonstances ressort des considérants 14 et 15 de ce règlement.

28 Dans ce contexte, il est de jurisprudence constante que la détermination de la signification et de la portée des termes pour lesquels le droit de l'Union ne fournit aucune définition doit être établie conformément au sens habituel en langage courant de ceux-ci, tout

en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie (arrêt Wallentin-Hermann, précité, point 17).

29 Selon le langage courant, les termes «circonstances extraordinaires» visent littéralement des circonstances «hors de l'ordinaire». Dans le contexte du transport aérien, ils désignent un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine (arrêt Wallentin-Hermann, précité, point 23). En d'autres termes, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 34 de ses conclusions, sont concernées toutes les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien, quelles que soient la nature de ces circonstances et leur gravité.

30 Le règlement n° 261/2004 ne contient aucune indication permettant de conclure qu'il reconnaît, au-delà des «circonstances extraordinaires» mentionnées à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, une catégorie distincte d'événements «particulièrement extraordinaires» qui aurait pour conséquence d'exonérer le transporteur aérien de toutes ses obligations, y inclus celles en vertu de l'article 9 dudit règlement.

31 Ensuite, quant au contexte et aux objectifs poursuivis par l'article 5 du règlement n° 261/2004, qui fixe les obligations incombant au transporteur aérien en cas d'annulation d'un vol, il doit être rappelé, d'une part, que lorsque des circonstances exceptionnelles se produisent, le paragraphe 3 dudit article exonère le transporteur aérien uniquement de son obligation d'indemnisation au titre de l'article 7 dudit règlement. Le législateur de l'Union a ainsi estimé que l'obligation de prise en charge au titre de l'article 9 du même règlement s'impose au transporteur aérien quel que soit l'événement qui a donné lieu à l'annulation du vol. D'autre part, il ressort clairement des considérants 1 et 2 du règlement n° 261/2004 que ledit règlement vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers et tient compte des exigences de protection des consommateurs en général, dès lors que l'annulation d'un vol entraîne des désagréments sérieux pour les passagers (arrêts précités Wallentin-Hermann, point 18, ainsi que Nelson e.a., point 72).

32 Or, si des circonstances telles que celles en cause au principal sortaient, du fait, notamment, de leur origine et de leur ampleur, du cadre de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens du règlement n° 261/2004, une telle interprétation irait à l'encontre non seulement de la signification de cette notion en langage courant, mais également des objectifs dudit règlement.

33 Une telle interprétation aurait, en effet, pour conséquence que les transporteurs aériens seraient tenus de fournir la prise en charge au titre de l'article 9 du règlement n° 261/2004 à des passagers aériens qui se trouveraient, en raison d'une annulation d'un vol, dans une situation de désagrément limité, alors que des passagers, tels que la requérante au principal, qui se trouveraient dans un état de particulière vulnérabilité en ce qu'ils se voient contraints de rester pendant plusieurs jours à un aéroport, en seraient privés.

34 Au vu de ce qui précède, il convient de répondre à la première question que l'article 5 du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens que des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constituent des «circonstances extraordinaires» au sens de ce règlement ne déliant pas les transporteurs aériens de leur obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 dudit règlement.

35 Il découle de la réponse à la première question qu'il n'y a pas lieu de répondre aux deuxième et troisième questions.

Sur les quatrième et cinquième questions

36 Par ses quatrième et cinquième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que, en cas d'annulation d'un vol du fait de «circonstances extraordinaires» telles que celles en cause au principal, l'obligation de prise en charge des passagers prévue à ces dispositions est limitée dans le temps ou financièrement et, dans la négative, si lesdites dispositions ainsi interprétées sont invalides au regard des principes de proportionnalité et de non-discrimination, du principe d'«équilibre équitable des intérêts» visé par la convention de Montréal et des articles 16 et 17 de la Charte.

37 À cet égard, il convient de relever que, en cas d'annulation de vol du fait de la survenance de «circonstances extraordinaires», le législateur de l'Union a entendu aménager les obligations des transporteurs aériens prévues à l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004.

38 Aux termes du considérant 15 et de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du même article, le transporteur aérien est ainsi exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement 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, à savoir des circonstances qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (arrêt Nelson e.a., précité, point 39).

39 À cet égard, la Cour a relevé que, dans de telles circonstances, le transporteur aérien est uniquement délié de son obligation d'indemnisation en vertu de l'article 7 du règlement n° 261/2004 et que, en conséquence, son obligation de prise en charge conformément à l'article 9 de ce règlement demeure (voir, en ce sens, arrêt du 12 mai 2011, Eglitis et Ratnieks, C-294/10, non encore publié au Recueil, points 23 et 24).

40 En outre, aucune limitation, qu'elle soit d'ordre temporel ou pécuniaire, à l'obligation de prise en charge des passagers dans des circonstances extraordinaires telles que celles en cause au principal ne ressort du libellé du règlement n° 261/2004.

41 En effet, il découle de l'article 9 du règlement n° 261/2004 que l'ensemble des obligations de prise en charge des passagers victimes d'une annulation de vol s'impose, dans son intégralité, au transporteur aérien durant la totalité de la période pendant laquelle les passagers concernés doivent attendre leur réacheminement. En ce sens, il ressort clairement du paragraphe 1, sous b), de cet article qu'un hébergement à l'hôtel est offert gratuitement par le transporteur aérien durant le temps «nécessaire».

42 De plus, toute interprétation différente ayant pour objet de reconnaître des limites, soit temporelles soit pécuniaires, à l'obligation pour le transporteur aérien de prendre en charge les passagers dont le vol a été annulé aurait pour effet de remettre en cause les objectifs poursuivis par le règlement n° 261/2004 et rappelés au point 31 du présent arrêt, en ce que, au-delà de la limitation retenue, les passagers seraient privés de toute prise en charge et ainsi livrés à eux-mêmes. Or, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 52 de ses

conclusions, la prise en charge de tels passagers se révèle particulièrement importante lors de la survenance de circonstances extraordinaires qui perdurent dans le temps et c'est justement dans le cas où l'attente due à l'annulation d'un vol est particulièrement longue qu'il est nécessaire de s'assurer que le passager aérien dont le vol a été annulé peut avoir accès aux produits et aux services de première nécessité, et ce pendant toute la durée de l'attente.

43 En conséquence et contrairement à ce que soutient Ryanair, il ne saurait être déduit du règlement n° 261/2004 que, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, l'obligation de prise en charge des passagers visée aux articles 5 et 9 de ce règlement doit faire l'objet d'une limitation, de nature temporelle ou pécuniaire.

44 Il convient, toutefois, de s'assurer que l'interprétation retenue au point précédent n'entre pas en contradiction avec les principes de proportionnalité, d'«équilibre équitable des intérêts» visé par la convention de Montréal et de non-discrimination ainsi qu'avec les articles 16 et 17 de la Charte. Selon un principe général d'interprétation, un acte de l'Union doit, en effet, être interprété, dans la mesure du possible, d'une manière qui ne remet pas en cause sa validité et en conformité avec l'ensemble du droit primaire (arrêt du 16 septembre 2010, Chatzi, C-149/10, Rec. p. I-8489, point 43).

45 S'agissant, en premier lieu, du principe de proportionnalité, il y a lieu de rappeler que la Cour a déjà eu l'occasion de constater, aux points 78 à 92 de son arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, Rec. p. I-403), que les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 n'étaient pas invalides en raison de la violation du principe de proportionnalité.

46 Or, aucun élément ne justifie, même en raison de l'absence de limite temporelle ou financière à l'obligation de prise en charge dans des circonstances telles que celles en cause au principal, de remettre en cause le constat de validité effectué par la Cour dans ledit arrêt.

47 La circonstance selon laquelle l'obligation de prise en charge telle que définie à l'article 9 du règlement n° 261/2004 entraîne, ainsi que le fait valoir Ryanair, des conséquences financières certaines pour les transporteurs aériens, n'est pas de nature à infirmer ledit constat, dès lors que ces conséquences ne sauraient être considérées comme démesurées par rapport à l'objectif de protection élevée des passagers.

48 En effet, l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris donc 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).

49 Par ailleurs, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé aux points 58 et 60 de ses conclusions, les transporteurs aériens devraient, en tant qu'opérateurs avertis, prévoir les coûts liés à la satisfaction, le cas échéant, de leur obligation de prise en charge et sont, en outre, susceptibles de répercuter les coûts engendrés par cette obligation sur les prix des billets d'avion.

50 Il s'ensuit que les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 ne sont pas contraires au principe de proportionnalité.

51 Pour autant, un passager aérien peut uniquement obtenir, à titre d'indemnisation du fait du non-respect par le transporteur aérien de son obligation de prise en charge visée aux

articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, le remboursement des sommes qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avéraient nécessaires, appropriées et raisonnables afin de suppléer la défaillance du transporteur aérien dans la prise en charge dudit passager, ce qu'il appartient au juge national d'apprécier.

52 S'agissant, en deuxième lieu, du principe d'«équilibre équitable des intérêts» visé au dernier alinéa du préambule de la convention de Montréal, il suffit de rappeler que les mesures réparatrices standardisées et immédiates prévues par le règlement n° 261/2004, parmi lesquelles figure l'obligation de prise en charge des passagers dont le vol a fait l'objet d'une annulation, ne sont pas au nombre de celles dont la convention de Montréal fixe les conditions d'exercice (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, précité, point 32 et jurisprudence citée).

53 Dès lors, il n'y a pas lieu d'apprécier la validité desdites dispositions au regard du principe d'«équilibre équitable des intérêts» visé par ladite convention.

54 S'agissant, en troisième lieu, du principe général de non-discrimination ou d'égalité de traitement, Ryanair allègue que l'obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 dans une situation telle que celle en cause au principal ferait supporter aux transporteurs aériens des obligations ne pesant pas, dans des circonstances similaires à celles en cause au principal, sur les autres modes de transport régis par les règlements (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007, sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315, p. 14), (UE) n° 1177/2010 du Parlement européen et du Conseil, du 24 novembre 2010, concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 334, p. 1), et (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, du 16 février 2011, concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55, p. 1), alors même que les passagers bloqués par une interruption étendue et prolongée des transports se trouveraient dans une situation identique quel que soit leur mode de transport.

55 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, aux points 93 à 99 de son arrêt IATA et ELFAA, précité, la Cour a déjà constaté que les articles 5 à 7 du règlement n° 261/2004 ne violent pas le principe d'égalité de traitement.

56 En effet, la situation des entreprises intervenant dans le secteur d'activité des différents modes de transport n'est pas comparable dans la mesure où, compte tenu de leurs modalités de fonctionnement, des conditions de leur accessibilité et de la répartition de leurs réseaux, ces différents modes de transport ne sont pas, quant à leurs conditions d'utilisation, interchangeables (arrêt IATA et ELFAA, précité, point 96).

57 Dans ces circonstances, le législateur de l'Union a pu instaurer des règles prévoyant un niveau de protection du consommateur divergeant selon le secteur de transport concerné.

58 Il s'ensuit que les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 ne violent pas le principe de non-discrimination.

59 S'agissant, en quatrième lieu, des articles 16 et 17 de la Charte garantissant, respectivement, la liberté d'entreprendre et le droit de propriété, Ryanair soutient que l'obligation de prise en charge des passagers mise à la charge des transporteurs aériens dans

des circonstances telles que celles en cause au principal a pour effet de priver ceux-ci d'une partie des fruits de leur travail et des investissements qu'ils ont effectués.

60 À cet égard, il convient de rappeler, tout d'abord, que la liberté d'entreprendre et le droit de propriété n'apparaissent pas comme des prérogatives absolues, mais doivent être pris en considération par rapport à leur fonction dans la société (voir, en ce sens, arrêt du 6 septembre 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, non encore publié au Recueil, point 54 et jurisprudence citée).

61 Ensuite, l'article 52, paragraphe 1, de la Charte admet que des limitations puissent être apportées à l'exercice de droits consacrés par celle-ci pour autant que ces limitations sont prévues par la loi, qu'elles respectent le contenu essentiel desdits droits et libertés et que, dans le respect du principe de proportionnalité, elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union ou au besoin de protection des droits et libertés d'autrui.

62 Enfin, lorsque plusieurs droits protégés par l'ordre juridique de l'Union s'affrontent, cette appréciation doit s'effectuer dans le respect de la conciliation nécessaire des exigences liées à la protection de ces différents droits et d'un juste équilibre entre eux (voir, en ce sens, arrêts du 29 janvier 2008, *Promusicae*, C-275/06, Rec. p. I-271, points 65 et 66, ainsi que *Deutsches Weintor*, précité, point 47).

63 En l'occurrence, la juridiction de renvoi se réfère aux articles 16 et 17 de la Charte. Toutefois, il importe également de tenir compte de l'article 38 de celle-ci qui, à l'instar de l'article 169 TFUE, tend à assurer, dans les politiques de l'Union, un niveau élevé de protection des consommateurs, en ce compris les passagers aériens. En effet, ainsi que cela a été rappelé au point 31 du présent arrêt, la protection de ces passagers figure parmi les principaux objectifs du règlement n° 261/2004.

64 Or, il résulte des points 45 à 49 du présent arrêt relatifs au principe de proportionnalité que les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 tels qu'interprétés au point 43 du présent arrêt doivent être considérés comme conformes à l'exigence visant à concilier les différents droits fondamentaux en présence et à établir un juste équilibre entre eux.

65 Il s'ensuit que lesdites dispositions ne violent pas les articles 16 et 17 de la Charte.

66 En conséquence, il convient de répondre aux quatrième et cinquième questions que les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que, en cas d'annulation d'un vol du fait de «circonstances extraordinaires» dont la durée est telle que celle en cause au principal, l'obligation de prise en charge des passagers aériens prévue à ces dispositions doit être remplie, sans que la validité desdites dispositions soit affectée.

Un passager aérien ne peut toutefois obtenir, à titre d'indemnisation du fait du non-respect par le transporteur aérien de son obligation de prise en charge visée aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, que le remboursement des sommes qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avèrent nécessaires, appropriées et raisonnables afin de suppléer la défaillance du transporteur aérien dans la prise en charge dudit passager, ce qu'il appartient au juge national d'apprécier.

Sur les dépens

67 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) **L'article 5 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, doit être interprété en ce sens que des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constituent des «circonstances extraordinaires» au sens de ce règlement ne déliant pas les transporteurs aériens de leur obligation de prise en charge prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004.**

2) **Les articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004 doivent être interprétés en ce sens que, en cas d'annulation d'un vol du fait de «circonstances extraordinaires» dont la durée est telle que celle en cause au principal, l'obligation de prise en charge des passagers aériens prévue à ces dispositions doit être remplie, sans que la validité desdites dispositions soit affectée.**

Un passager aérien ne peut toutefois obtenir, à titre d'indemnisation du fait du non-respect par le transporteur aérien de son obligation de prise en charge visée aux articles 5, paragraphe 1, sous b), et 9 du règlement n° 261/2004, que le remboursement des sommes qui, au vu des circonstances propres à chaque espèce, s'avéraient nécessaires, appropriées et raisonnables afin de suppléer la défaillance du transporteur aérien dans la prise en charge dudit passager, ce qu'il appartient au juge national d'apprécier.

Signatures

* Langue de procédure: l'anglais.