



## **La Cour clarifie un certain nombre de dispositions du règlement concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure**

*Les obligations de réacheminement et d'indemnisation en cas d'annulation d'un service de transport sont proportionnelles à l'objectif poursuivi par le règlement*

Une demande de décision préjudicielle a été présentée dans le cadre d'un litige entre la société Irish Ferries Ltd, une compagnie maritime irlandaise, et le National Transport Authority (NTA) (autorité nationale des transports, Irlande), au sujet de l'application du règlement n° 1177/2010<sup>1</sup> à l'annulation de toute une saison de traversées prévues par cette première entre Dublin (Irlande) et Cherbourg (France).

Irish Ferries fournit des services de transport de passagers entre des ports situés en Irlande, au Royaume-Uni et en France. Afin d'assurer un nouvel itinéraire entre Dublin et Cherbourg, elle a commandé un nouveau navire qui devait être livré entre mai et juin 2018. Irish Ferries a commencé à commercialiser des billets à la prévente pour la saison estivale de 2018 à partir d'octobre 2017. En raison du retard pris par certains équipementiers du chantier naval, Irish Ferries a dû annuler, dans un premier temps, les traversées du mois de juillet puis, dans un second temps, la totalité de la saison de traversées. En effet, le navire en question n'a finalement été livré qu'en décembre 2018 et Irish Ferries n'a pu trouver aucun autre navire de remplacement capable d'assurer le même service. Tous les passagers ont été informés de l'annulation de leurs billets au moins sept semaines avant la date de départ initialement prévue.

Irish Ferries a proposé aux passagers soit de les réacheminer depuis et/ou à destination d'autres ports, y compris par *landbridge* (pont terrestre), c'est-à-dire au moyen d'une traversée maritime au départ d'un port en Irlande (ou en France) vers un port situé au Royaume-Uni, suivie d'un transfert routier terrestre vers un autre port du Royaume-Uni à partir duquel les passagers poursuivaient leur voyage au moyen d'une seconde traversée maritime à destination d'un port situé en France (ou en Irlande), soit le remboursement intégral de leurs billets.

À la suite d'une décision prise et confirmée par le NTA concluant que Irish Ferries n'avait pas respecté ses obligations de réacheminement ni d'indemnisation en conformité avec le règlement n° 1177/2010, cette dernière a saisi la High Court (Haute Cour, Irlande). La High Court a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour plusieurs questions préjudicielles relatives tant à l'interprétation qu'à la validité du règlement n° 1177/2010.

### **Appréciation de la Cour**

La Cour indique, tout d'abord, que le règlement n° 1177/2010 est applicable au cas où un transporteur annule un service de transport de passagers en respectant un préavis de plusieurs semaines avant le départ initialement prévu, au motif que le navire devant assurer ce service a fait l'objet d'un retard de livraison et n'a pas pu être remplacé. La Cour constate par ailleurs que l'économie générale du règlement n° 1177/2010 plaide en faveur d'une interprétation large de la notion d'« utilisation » d'un service de transport maritime.

<sup>1</sup> Règlement (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 2010, L 334, p. 1).

La Cour écarte ensuite les allégations d'Irish Ferries selon lesquelles les obligations des transporteurs maritimes de passagers, en cas d'annulation d'un service de transport, leur imposent des charges financières considérables qui sont totalement disproportionnées par rapport à l'objectif poursuivi par ce règlement. La Cour note que les mesures visent à donner aux passagers le choix entre atteindre la destination finale ou renoncer à leur transport en demandant le remboursement du prix du billet. Quant à l'indemnisation prévue, elle varie en fonction de la durée du retard pour arriver à la destination finale telle qu'établie dans le contrat de transport et constitue une approche proportionnée visant à remédier aux conséquences dommageables causées par le retard ou l'annulation que ce règlement cherche à réparer.

Par ses réponses aux autres questions, la Cour a clarifié plusieurs aspects du règlement n° 1177/2010 :

- lorsqu'un service de transport de passagers est annulé et qu'aucun service de transport de substitution sur la même liaison n'existe, le transporteur est tenu de proposer au passager, au titre du droit de ce dernier à un réacheminement dans des conditions comparables et dans les meilleurs délais vers la destination finale prévue à cette disposition, un service de transport de substitution empruntant un itinéraire différent de celui du service annulé ou un service de transport maritime couplé à d'autres modes de transport, tels qu'un transport routier ou ferroviaire, et est tenu de prendre en charge les éventuels coûts supplémentaires supportés par le passager dans le cadre de ce réacheminement vers la destination finale ;
- lorsqu'un transporteur annule un service de transport de passagers en respectant un préavis de plusieurs semaines avant le départ initialement prévu, le passager dispose d'un droit à indemnisation lorsqu'il décide d'être réacheminé dans les meilleurs délais ou encore de reporter son voyage à une date ultérieure et qu'il parvient à la destination finale initialement prévue avec un retard supérieur aux seuils fixés à l'article 19 du même règlement. En revanche, lorsqu'un passager décide d'être remboursé du prix du billet, il ne dispose pas d'un tel droit à indemnisation au titre de cet article ;
- la notion de « prix du billet » inclut les coûts afférents aux prestations optionnelles supplémentaires choisies par le passager, telles que la réservation d'une cabine ou d'un chenil ou encore l'accès à des espaces de réception de première catégorie ;
- la livraison tardive d'un navire de transport de passagers qui a entraîné l'annulation de toutes les traversées devant être opérées par ce navire dans le cadre d'une nouvelle liaison maritime ne relève pas de la notion de « circonstances extraordinaires » ;
- l'article 24 du règlement n° 1177/2010 n'impose pas au passager qui demande à bénéficier d'une indemnisation au titre de l'article 19 de ce règlement d'introduire sa demande sous la forme d'une plainte auprès du transporteur dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle le service de transport a été exécuté ou aurait dû être exécuté ;
- relèvent de la compétence d'un organisme national chargé de l'application de ce règlement désigné par un État membre non seulement le service de transport de passagers effectué à partir d'un port situé sur le territoire de cet État membre, mais également un service de transport de passagers effectué à partir d'un port situé sur le territoire d'un autre État membre à destination d'un port situé sur le territoire du premier État membre lorsque ce dernier service de transport s'inscrit dans le cadre d'un trajet aller-retour qui a été annulé dans son intégralité.

---

**RAPPEL:** Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

---

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel 📞 (+352) 4303 2524.