

Version anonymisée

Traduction

C-334/19 – 1

Affaire C-334/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

24 avril 2019

Juridiction de renvoi :

Landgericht Stuttgart (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

28 mars 2019

Appelante :

Eurowings GmbH

Intimées :

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart, Allemagne)

Ordonnance

Dans le litige opposant

- 1) GD, [OMISSIS]
- partie requérante et intimée -
- 2) HE, [OMISSIS]
- partie requérante et intimée -

3) IF [OMISSIS]

- partie requérante et intimée -

[OMISSIS]

contre

Eurowings GmbH [OMISSIS]

- partie défenderesse et appelante -

[OMISSIS]

concernant des demandes d'indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous b), 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 2004, L 46, p. 1 ; ci-après, le « règlement n° 261/2004 »). [Or. 2]

À l'issue de l'audience du 21 février 2019, la cinquième chambre civile du Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart) [OMISSIS] a adopté la décision suivante le 28 mars 2019 :

1. Il est sursis à statuer.
2. La question suivante relative à l'interprétation du droit de l'Union est soumise à la Cour de justice de l'Union européenne en application de l'article 267 TFUE :

Les dispositions du règlement (CE) n° 261/2004, notamment l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, doivent-elles être interprétées en ce sens que l'absence inopinée pour maladie d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage ») du transporteur aérien qui affrète l'appareil et l'équipage au « transporteur aérien effectif », au sens de l'article 2, sous b), du règlement, dans le cadre d'un contrat de location d'avion avec équipage (« wet lease »), mais qui n'assume pas la responsabilité opérationnelle pour les vols, a pour conséquence que le « transporteur aérien effectif » est également privé de la possibilité d'invoquer des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement, compte tenu de l'arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258) [OMISSIS] ? [Or. 3]

Motifs

I.

- 1 Les requérantes sollicitent chacune que la défenderesse leur verse une indemnité de 400,00 euros, soit 1 200,00 euros au total, en application du règlement n° 261/2004, tel qu'interprété par la Cour de justice de l'Union européenne en cas de retard de vol important, ainsi que la condamnation de la défenderesse aux intérêts et au remboursement des frais d'avocat encourus pendant la phase précontentieuse.
- 2 Les requérantes ont réservé un vol de Rhodes à Stuttgart, portant le numéro EW 2695, auprès de la défenderesse pour le 12 septembre 2017 ; il était prévu que ce vol arrive à Stuttgart le 12 septembre 2017 à 22 h 35 (heure locale). En réalité, l'appareil n'a atterri à Stuttgart que le lendemain, à 15 h 36. La distance de vol entre Rhodes et Stuttgart est supérieure à 1 500 km et inférieure à 3 500 km. Le vol devait être réalisé par un appareil d'Air Berlin que la défenderesse avait loué, avec son équipage, dans le cadre d'un contrat de location d'un avion avec équipage (« wet lease »).
- 3 En raison du retard à l'arrivée supérieur à trois heures, par courrier du 18 septembre 2017, les requérantes ont demandé à la défenderesse de leur verser une indemnité. Par courrier du 7 décembre 2017, la défenderesse a refusé cette demande, au motif qu'il y avait eu des absences pour maladie très importantes au sein du personnel navigant d'Air Berlin. Par la suite, par un courrier du 22 janvier 2018, les représentants des requérantes ont à nouveau demandé à la défenderesse de leur verser les indemnités demandées. Cette demande a également été rejetée par la défenderesse.
- 4 Les parties s'opposent sur le point de savoir si la défenderesse peut être considérée comme le transporteur aérien effectif au sens de l'article 2, sous b), du règlement n° 261/2004 et a, par conséquent, la qualité pour être atraite en justice, ainsi que sur la question de savoir si la défenderesse peut invoquer **[Or. 4]** 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 n° 261/2004, compte tenu des très nombreuses absences pour maladie au sein d'Air Berlin mentionnées par la défenderesse, et sur le point de savoir si les requérantes peuvent prétendre au remboursement des frais d'avocat encourus pendant la phase précontentieuse.
- 5 Par un arrêt du 19 juillet 2018 [OMISSIS], l'Amtsgericht Nürtingen (tribunal de district de Nürtingen, Allemagne) a fait droit à la demande en jugeant qu'en tant que transporteur aérien effectif, la défenderesse a la qualité pour être atraite en justice, qu'elle ne peut se libérer de son obligation d'indemnisation en invoquant des circonstances extraordinaires en raison des très nombreuses absences pour maladie parmi les pilotes d'Air Berlin, dès lors que celles-ci ne s'expliquent que par une « grève sauvage », et que les requérantes peuvent prétendre au

remboursement des intérêts et des frais d’avocat encourus pendant la phase précontentieuse.

6 La défenderesse a formé un appel (dont les requérantes sollicitent le rejet) contre le jugement de l’Amtsgericht (tribunal de district), par lequel elle conclut au rejet de la demande des requérantes et à la réformation du jugement de l’Amtsgericht et, à titre subsidiaire, à la suspension de la procédure en vue de poser, à titre préjudiciel, « à la Cour de justice de l’Union européenne la question [suivante] litigieuse entre les parties concernant l’interprétation » du règlement n° 261/2004, en application de l’article 267, paragraphe 3, TFUE :

7 [Proposition de question préjudicielle] [OMISSIS] **[Or. 5]**

8 [OMISSIS]

9 Dans ce contexte, la défenderesse soutient qu’elle n’est pas le transporteur aérien effectif, au sens de l’article 2, sous b), du règlement n° 261/2004, et que, contrairement à ce qui était le cas dans [l’arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258)], elle n’avait aucun moyen d’éviter l’absence des pilotes d’Air Berlin.

II.

10 [OMISSIS]

11 L’issue de l’appel dépend de l’arrêt qui sera rendu à titre préjudiciel par la Cour en réponse à la question préjudicielle formulée dans le dispositif :

12 Compte tenu notamment de l’article du site tagesschau.de du 12 septembre 2017 [OMISSIS] produit par la défenderesse, selon lequel les absences pour maladie inopinées auraient été causées par des conflits suscités par la vente d’Air Berlin, la chambre de céans estime que l’absence pour maladie d’une partie importante du personnel navigant d’Air Berlin, auprès de laquelle la défenderesse avait affrété un avion avec équipage par le biais d’un « wet lease », constitue une « action concertée » et, partant, une « grève sauvage », compte tenu de l’arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258) [OMISSIS]. Dans un tel cas, la défenderesse est-elle également privée de la possibilité d’invoquer des « circonstances extraordinaires », au sens de l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, au motif qu’en tant que transporteur aérien effectif assumant la responsabilité opérationnelle **[Or. 6]**, cette « grève sauvage » peut lui être imputée comme si elle avait affecté son propre personnel navigant ? Dans l’affirmative, l’appel serait voué à l’échec.

- 13 En revanche, l'appel pourrait prospérer s'il était jugé qu'une « grève sauvage » du personnel navigant d'Air Berlin, en tant que loueur ou bailleur dans le cadre du « wet lease », n'empêchait pas la défenderesse, en tant que locataire dans le cadre du « wet lease », d'invoquer des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, à défaut de pouvoir maîtriser ou influencer ladite grève.
- 14 À cet égard, la chambre de céans tend à considérer que, dès lors que la défenderesse a affrété l'avion et l'équipage d'Air Berlin par le biais d'un « wet lease », elle ne devrait ni être avantagée ni désavantagée s'agissant de sa possibilité d'opposer l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 à des passagers sollicitant une indemnisation au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 de ce même règlement, par rapport à la situation dans laquelle elle se serait trouvée si elle avait réalisé elle-même le vol, de sorte qu'en cas de « grève sauvage » du personnel navigant du loueur ou bailleur dans le cadre du « wet lease », elle ne devrait pas pouvoir invoquer de « circonstances extraordinaires » au sens de cette disposition. En effet, les obligations du transporteur aérien effectif dépendraient, sinon, du point de savoir si celui-ci utilise son propre appareil et son propre équipage ou affrète un appareil avec équipage d'un autre transporteur aérien par le biais d'un « wet lease ». Une telle solution serait également contraire aux septième et premier considérants du règlement n° 261/2004.
- 15 [Considérations relatives à la formulation de la question préjudicielle proposée par la défenderesse] [OMISSIS]
- 16 [OMISSIS] [Or. 7] [OMISSIS]
- 17 [OMISSIS]
[OMISSIS]