

Affaire C-37/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

22 janvier 2021

Jurisdiction de renvoi :

Amtsgericht Hamburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

30 décembre 2021

Partie requérante :

flightright GmbH

Partie défenderesse :

Ryanair DAC, anciennement Ryanair Ltd

Demande de décision préjudicielle

de l'Amtsgericht Hamburg dans l'affaire 22 a C 22/02,

adressée à la Cour de justice

[OMISSIS] en application de l'article 267 TFUE

1. Motif et fondement de la demande de décision préjudicielle

L'Amtsgericht Hamburg (tribunal de district de Hambourg, Allemagne, ci-après la «jurisdiction de renvoi») est sans cesse saisi de litiges dans le cadre de l'application 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 (JO 2004, L 46, p. 1)] (ci-après le «règlement 261/2004»), dans lesquels les parties s'opposent sur le point de savoir si le report de l'autorisation de décoller par le gestionnaire du trafic aérien est déjà en soi une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004, indépendamment du point de savoir si le motif du report de l'autorisation de décoller en cause est, quant à lui, un motif extraordinaire ou

non. Cette question est particulièrement litigieuse également lorsque le motif du retard dans l'octroi de l'autorisation de décoller réside dans les conditions météorologiques actuelles à l'aéroport, sans que ces conditions météorologiques constituent en soi des conditions météorologiques extraordinaires pour la région et la période de l'année. Compte tenu des litiges répétés à ce sujet dans un lieu comme Hambourg, la juridiction de renvoi considère que ces questions juridiques revêtent actuellement de l'importance dans de nombreuses procédures également dans d'autres juridictions avec de grands aéroports, et ce tant en République fédérale d'Allemagne que dans l'ensemble de l'Europe, de sorte qu'il semble judicieux que la Cour prenne position sur cette question d'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 afin de dégager une clarté juridique pour l'avenir dans l'ensemble de l'Europe.

2. Les faits de l'espèce

2.1. Retard important de 4 heures et 40 minutes

Flightright GmbH et Ryanair DAC (ci-après la « défenderesse ») s'opposent sur la question des droits cédés par les passagers Sophia B. et Marvin B. Sur la base d'une confirmation de vol envoyée à ces derniers par la défenderesse, les passagers devaient prendre un vol le 26 octobre 2019 de Hambourg vers Cracovie et ils étaient censés atterrir à Cracovie à 9H45 (heure locale). En réalité, l'aéronef des passagers a atteint Cracovie à 14H25, entraînant ainsi un retard à destination d'environ 4 heures et 40 minutes, c'est-à-dire un retard important au sens de la jurisprudence constante de la Cour, équivalant à une annulation au sens de l'article 5, paragraphe 1, du règlement 261/2004 [Or. 2] et faisant naître un droit à indemnisation en application de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 du règlement 261/2004.

2.2. Circonstance extraordinaire due à une autorisation de décoller retardée en raison du mauvais temps

La requérante fait valoir que, conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004, elle est libérée de l'obligation d'indemnisation puisque le retard important est dû à une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition, qu'elle n'aurait pas pu éviter, pas plus que ses conséquences, même en prenant des mesures raisonnables.

La compagnie aérienne fait valoir qu'une telle circonstance extraordinaire réside dans le fait que le vol litigieux a atterri avec un retard important à Cracovie parce qu'il avait décollé de Hambourg déjà avec un important retard, qui lui aussi serait dû à l'important retard du vol précédent de Cracovie à Hambourg. Ce retard a aussi été provoqué par un retard de 4 heures et 52 minutes au départ à Cracovie dû au mauvais temps [OMISSIS]. Le mauvais temps consistait en du brouillard entraînant une mauvaise visibilité qui compromettait la sécurité aérienne.

La compagnie aérienne affirme l'existence d'une circonstance extraordinaire au motif que les conditions météorologiques ne relèvent pas de sa responsabilité. [OMISSIS].

3. Les dispositions et règles de droit appliquées par la juridiction de renvoi

La juridiction de renvoi ne considère pas que les circonstances invoquées par la compagnie aérienne soient suffisantes pour établir de manière concluante l'existence d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004.

Aux fins de l'interprétation de la notion de « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004, la juridiction de renvoi s'est fondée sur les règles de droit suivantes :

- 3.1. : Comme toute règle dérogatoire, la règle dérogatoire de l'article 5, paragraphe 3, est d'interprétation restrictive.
- 3.2. : Seules sont des circonstances extraordinaires celles qui sont hors de l'ordinaire (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 29). [**Or. 3**]
- 3.3. : [Les évènements énumérés] au considérant 14 du règlement 261/2004 ne sont pas automatiquement constitutifs d'une [circonstance] extraordinaire, mais rendent toujours nécessaire un examen individuel (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771).
- 3.4. : Au sens de la jurisprudence de la Cour, l'expression « hors de l'ordinaire » [en allemand « außerhalb des Gewöhnlichen » ou « abseits des Gewöhnlichen »] ne doit pas être assimilée à inattendu, non fautif, inévitable, inhabituel ou « indépendant de sa volonté ».
- 3.5. : Seule est une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 celle qui n'est pas inhérente à l'exercice normal de l'activité des compagnies aériennes et qui échappe à la maîtrise effective de celles-ci du fait de sa nature ou de son origine (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 ; arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618).
- 3.6. : Tout évènement inéluctable pour la compagnie aérienne ne suffit pas pour admettre l'existence d'une circonstance extraordinaire, mais uniquement un évènement qui va au-delà du déroulement usuel et auquel on peut s'attendre dans le transport aérien. [OMISSIS].
- 3.7. : Des conditions météorologiques défavorables qui excluent temporairement un départ ne sont pas toujours des circonstances extraordinaires, et ne peuvent l'être que dans un cas particulier [OMISSIS].

4. Conclusions de la juridiction de renvoi pour l'interprétation de la notion de « circonstance extraordinaire » en cas d'autorisation de décoller retardée en raison du mauvais temps

La juridiction de renvoi tire des règles de droit relatives à l'interprétation de la notion de circonstance extraordinaire, citées au point 3, les autres règles de droit suivantes :

4.1. :

Une autorisation de décoller retardée par le gestionnaire du trafic aérien n'est pas en soi constitutive d'une circonstance extraordinaire étant donné que des retards dans les autorisations de décoller par le gestionnaire du trafic aérien, ce que l'on appelle les reports de créneau de départ, ne sont pas des événements « hors de l'ordinaire » dans le transport aérien, mais des événements qui relèvent du déroulement usuel et auquel on peut s'attendre ainsi que du contexte général du transport aérien international. Il s'agit d'événements inhérents à l'exercice normal de l'activité des compagnies aériennes. [Or. 4]

Les juridictions de première instance sont saisies de litiges dans lesquels les reports de créneau de départ invoqués par les compagnies aériennes ne sortent pas de l'ordinaire, ne se distinguent pas comme un événement sortant de l'ordinaire, mais qui régulièrement et fréquemment appliqués, de sorte que l'on peut faire valoir qu'il est notoire que ces reports ne sortent pas de l'ordinaire.

Si l'on ne pouvait pas s'appuyer, en tant que circonstance notoire, sur le caractère effectivement ordinaire, usuel et attendu des reports de créneau de départ par le gestionnaire du trafic aérien, il faudrait en outre en apporter la preuve dans le litige au moyen d'expertises. Un événement qui ne survient pas de manière extrêmement rare dans le transport aérien international, mais de manière régulière, ne saurait être un événement qui sort de l'ordinaire.

4.2. :

Les reports de créneau de départ par le gestionnaire du trafic aérien ne doivent être qualifiés de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 que si, de leur côté, ils reposent sur des circonstances qui peuvent être qualifiées d'extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004. Si un report de créneau de départ est dû, par exemple, à un accident d'avion dans l'aéroport concerné en raison duquel une piste de décollage a dû être fermée pendant plusieurs heures ou à une menace terroriste pour laquelle l'activité aérienne a dû être arrêtée pendant plusieurs heures, il s'agira d'une circonstance extraordinaire. Si le report de créneau de départ est dû à un événement qui en soi n'est pas extraordinaire, comme par exemple une piste de décollage verglacée ou des ailes verglacées en raison de températures négatives un matin d'hiver à Hambourg, cela n'est pas constitutif d'une circonstance extraordinaire.

4.3. :

Des conditions météorologiques défavorables en tant que motif d'un report de créneau de départ ne sont constitutives d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 que si elles sont en soi une circonstance extraordinaire, [c'est-à-dire] lorsque ces conditions météorologiques, dans le lieu concerné et à la date concernée, sont en soi « hors de l'ordinaire », ne relèvent pas en soi de « conditions météorologiques usuelles et auxquelles on peut s'attendre » au lieu concerné et à la date concernée, mais « s'en différencient ». Des conditions météorologiques défavorables qui, dans un lieu déterminé et à une date déterminée, « ne sortent pas de l'ordinaire », ne se différencient pas, dans un lieu déterminé et à une date déterminée, des conditions météorologiques usuelles et auxquelles on peut s'attendre [Or. 5] sont des événements inhérents à l'exercice normal de l'activité des compagnies aériennes dans le contexte normal du transport aérien.

5. Questions déferées à la Cour dans le cadre du présent renvoi

Dans le contexte des interprétations de la juridiction de renvoi découlant du point 4 et régulièrement contestées par les compagnies aériennes au motif qu'elles ne sont pas justifiées, ce qui soulève des questions juridiques correspondantes dans l'ensemble de l'Europe, la juridiction de renvoi saisit la Cour des questions suivantes :

5.1. :

Une autorisation de décoller retardée par le gestionnaire du trafic aérien constitue-t-elle déjà en soi une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 ou convient-il de rejeter une telle affirmation au motif que des retards dans les autorisations de décollage par le gestionnaire du trafic aérien, ce que l'on appelle les reports de créneau de départ, ne sont pas un événement qui, dans le transport aérien, est « hors de l'ordinaire », mais un événement qui relève du déroulement usuel et auquel on peut s'attendre ainsi que du contexte général du transport aérien international parce qu'il s'agit d'un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité des compagnies aériennes ?

5.2.

Est-il déjà notoire que lesdits reports de créneau de départ du gestionnaire du trafic aérien dans le transport aérien international ne sont pas des circonstances qui sortent de l'ordinaire au sens de la jurisprudence de la Cour, mais des effets secondaires ordinaires, courants, auxquels on peut s'attendre dans le transport aérien ou faut-il en apporter la preuve dans le litige au moyen d'expertises, qui ne peut être rapportée que si les reports de créneau de départ surviennent de manière extrêmement rare, et non pas de manière régulière, dans le transport aérien international ?

5.3. :

Les reports de créneau de départ par le gestionnaire du trafic aérien ne peuvent-ils être qualifiés de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 que s'ils reposent sur des circonstances qui peuvent être qualifiées d'extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004, par exemple en cas d'accident ou de menace terroriste, mais pas [Or. 6] en cas de conditions météorologiques courantes pour la circulation à la date et au lieu de l'évènement, qui affectent temporairement le trafic aérien ?

5.4. :

Des conditions météorologiques défavorables, en tant que motif d'un report de créneau de départ, ne constituent-elles une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 notamment que si elles sont en soi une circonstance extraordinaire, [c'est-à-dire] lorsque ces conditions météorologiques, dans le lieu concerné et à la date concernée, sont en soi « hors de l'ordinaire », ne relèvent pas en soi de « conditions météorologiques usuelles et auxquelles on peut s'attendre » au lieu concerné et à la date concernée, mais « s'en différencient » ?

Des conditions météorologiques défavorables qui, dans un lieu déterminé et à une date déterminée, ne sortent pas de l'ordinaire, ne se différencient pas, dans un lieu déterminé et à une date déterminée, des conditions météorologiques usuelles et auxquelles on peut s'attendre sont-elles des événements inhérents à l'exercice normal de l'activité des compagnies aériennes dans le contexte normal du transport aérien au sens de l'interprétation par la Cour de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 ?

[OMISSIS]