

# Version anonymisée

Traduction

C-826/19 - 1

Affaire C-826/19

## Demande de décision préjudicielle

### Date de dépôt :

13 novembre 2019

### Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

### Date de la décision de renvoi :

29 octobre 2019

### Partie requérante et requérante en appel :

WZ

### Partie défenderesse et défenderesse en appel :

Austrian Airlines AG

---

RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

[OMISSIS]

### Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche),

Statuant en appel, le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) se prononce comme suit [OMISSIS] sur l'appel introduit par WZ [OMISSIS] contre le jugement du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 24 juin 2019 [OMISSIS], dans le cadre du litige opposant **WZ**, partie requérante au principal, à **Austrian Airlines AG** [OMISSIS], partie défenderesse au principal, portant sur un montant de 250 euros, majorés des intérêts et des dépens :

### Ordonnance

I.) La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes en application de l'article 267 TFUE :

1.) L'article 8, paragraphe 3, 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-il être interprété en ce sens qu'il doit être appliqué à deux aéroports qui se trouvent tous deux à [Or. 2] proximité immédiate d'un centre-ville, seul l'un d'entre eux étant toutefois situé sur le territoire de la ville alors que l'autre est situé dans le Land (État fédéré) voisin ?

2.) L'article 5, paragraphe 1, sous c), l'article 7, paragraphe 1, et l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doivent-ils être interprétés en ce sens que naît un droit à indemnisation pour annulation d'un vol en cas d'atterrissage dans un autre aéroport de destination d'une même ville, d'une même agglomération ou d'une même région ?

3.) L'article 6, paragraphe 1, l'article 7, paragraphe 1, et l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doivent-ils être interprétés en ce sens que naît un droit à indemnisation pour retard important en cas d'atterrissage dans un autre aéroport d'une même ville, d'une même agglomération ou d'une même région ?

4.) L'article 5, l'article 7 et l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doivent-ils être interprétés en ce sens que pour déterminer si un passager aérien a subi un retard de trois heures ou plus au sens de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 19 novembre 2019 dans les affaires jointes C-402/07 et C-432/07, Sturgeon e.a., le retard doit être calculé par référence à l'heure d'atterrissage à l'autre aéroport de destination ou à l'heure à laquelle le transfert atteint l'aéroport de destination indiqué dans la réservation initiale ou une autre destination proche convenue avec le passager ?

5.) L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien qui réalise des vols en procédure de rotation peut faire valoir un incident, en l'occurrence une réduction de la cadence des arrivées due à un orage ayant éclaté durant l'avant-avant-dernière rotation du vol concerné ?

6.) L'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'en cas d'atterrissage dans un autre aéroport de destination, le transporteur aérien [Or. 3] est tenu de proposer le transfert vers un autre lieu de sa propre initiative ou le passager doit-il le solliciter ?

7.) L'article 7, paragraphe 1, l'article 8, paragraphe 3, et l'article 9, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 doivent-ils être interprétés en ce sens que le passager a droit à une indemnisation en raison de la violation des obligations d'assistance et de prise en charge prévues aux articles 8 et 9 ?

II.) Il est sursis à statuer jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne ait statué sur les questions préjudicielles.

**Motifs :**

Les faits suivants ne sont pas contestés ou ont été [OMISSIS] établis :

La requérante disposait d'une réservation confirmée pour les vols réalisés par la défenderesse, numéro OS 940 au départ de Klagenfurt (KLU) le 21 mai 2018 à 18 h 35, arrivée à Vienne (VIE) le 21 mai 2018 à 19 h 20, ainsi que numéro OS 239 au départ de Vienne (VIE) le 21 mai 2018 à 21 h 00, arrivée à Berlin Tegel (TXL) le 21 mai 2018 à 22 h 20. La défenderesse a dérouté le vol OS 239 de Berlin Tegel vers Berlin Schönefeld (SXF) ; les horaires de vol effectifs ont été les suivants : départ de Vienne (VIE) le 21 mai 2018 à 22 h 07, arrivée à Berlin Schönefeld (SXF) le 21 mai 2018 à 23 h 18. La distance de Vienne à Berlin Tegel ou Berlin Schönefeld est inférieure à 1.500 km ; la distance à partir de Klagenfurt n'est pas déterminée. La raison pour laquelle le vol vers Berlin Tegel a été dérouté vers Berlin Schönefeld était que le vol avait dépassé de trois minutes l'interdiction de vol de nuit à Berlin Tegel. La cause du retard au départ était que l' [Or. 4] avant-avant-dernière rotation du vol litigieux aurait dû décoller à 14 h 40 de Berlin Tegel pour atterrir à Vienne à 15 h 45, mais en raison d'orages à Vienne, Eurocontrol n'a accordé de créneau à la défenderesse que pour 15 h 53. Les vols subséquents, l'avant-dernière rotation et la dernière rotation, ont, pour l'essentiel, été réalisés conformément à l'horaire prévu, mais le retard n'a plus pu être rattrapé. La défenderesse n'a pas proposé à la requérante de transport de substitution de l'aéroport de Berlin Schönefeld à l'aéroport de Berlin Tegel. Le temps de trajet de de l'aéroport de Berlin Schönefeld au domicile de la requérante est de 41 minutes, et de 15 minutes à partir de l'aéroport de Berlin Tegel.

La requérante réclame à la défenderesse le versement de la somme de 250 euros à titre d'indemnisation en vertu de l'article 5, lu en combinaison avec l'article 7, du règlement (CE) n° 261/2004. Elle fait valoir, d'une part, le retard du vol à l'arrivée, et d'autre part, le fait qu'on ne lui ait pas proposé de transport complémentaire de l'aéroport de Berlin Schönefeld vers Berlin Tegel. Selon la requérante, l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 n'est pas applicable car l'aéroport de Berlin Schönefeld ne se situe pas à Berlin.

La défenderesse conteste la demande, conclut à son rejet et fait valoir que la requérante a atteint sa destination finale, Berlin, avec 58 minutes de retard, que l'aéroport de Berlin Schönefeld se situe à 24 kilomètres seulement du domicile de la requérante, l'aéroport de Berlin Tegel se situant à 8 kilomètres à peine de son domicile. Dans les deux cas, la requérante doit avoir recours à un moyen de transport pour rentrer à son domicile. La défenderesse fait en outre valoir l'existence de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, d'importants problèmes météorologiques ayant entraîné le retard.

Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) a rejeté la demande au motif qu'un changement d'aéroport de Berlin Tegel pour Berlin Schönefeld ne constituait pas une [Or. 5] modification importante de l'itinéraire

de vol, de sorte que l'on ne saurait considérer que le vol a été annulé. Il a constaté que le retard n'atteignait pas une durée égale ou supérieure à trois heures. Aucun droit sur le fondement de l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ne serait né car le passager n'a pas indiqué les coûts qu'il a dû supporter pour le transfert.

L'appel de la requérante, fondé sur le moyen de l'appréciation juridique erronée, est dirigé contre ce jugement et conclut à la réformation de ce dernier en ce sens que la demande soit accueillie.

Dans son mémoire en réponse, la défenderesse conclut au rejet de l'appel.

En tant que juridiction d'appel, le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) est saisi en deuxième et dernière instance pour statuer sur les demandes de la requérante.

Le fait que ni le premier lieu de départ ni le dernier lieu d'arrivée du voyage de la requérante ne se situe dans le ressort du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) conduit, conformément à la jurisprudence de la Cour (arrêts du 9 juillet 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, point 47 ; et du 7 mars 2018, *flightright e.a.*, C-274/16, C-447/16 et C-448/16, EU:C:2018:160, point 48) à ce que cette juridiction ne soit pas compétente au titre de l'article 7, point 1, du règlement Bruxelles I bis en tant que for du lieu d'exécution ; cette circonstance ne peut toutefois plus être prise en considération puisque la défenderesse a comparu au sens de l'article 26, paragraphe 1, du règlement Bruxelles I bis.

La décision dépend de l'interprétation des dispositions du règlement (CE) n° 261/2004 dont le contenu n'est pas suffisamment évident pour pouvoir conclure à un *acte clair*. C'est essentiellement l'interprétation de l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 qui est concernée, à savoir si cette disposition est applicable en l'espèce, si les faits doivent être appréhendés comme une annulation, un retard ou un cas de figure distinct, si l'invocation de circonstances extraordinaires est possible ou non et si une indemnisation est due pour [Or. 6] violation des obligations d'assistance et de prise en charge.

#### En ce qui concerne l'examen individuel des questions :

Sur la première question :

Tant l'aéroport de destination Berlin Tegel prévu dans la programmation initiale que l'aéroport Berlin Schönefeld utilisé suite au changement de programmation sont considérés comme des aéroports berlinois, bien que seul Berlin Tegel soit situé dans la ville de Berlin. Conformément aux constatations de la juridiction saisie en première instance, le temps de trajet de l'aéroport de Berlin Schönefeld au domicile de la requérante comprend 41 minutes, et 15 minutes à partir de l'aéroport de Berlin Tegel. Les parties sont partagées quant à la question de savoir si les deux aéroports sont situés dans une même région. La juridiction d'appel part provisoirement du principe que l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE)

n° 261/2004 est applicable car il s'agit de deux aéroports d'une même région bien qu'ils soient situés dans des Länder différents. La juridiction d'appel motive sa position en argumentant que les aéroports internationaux des grandes villes sont généralement construits non pas au centre-ville, mais à la périphérie de la ville ou en-dehors du territoire de la ville.

Sur les questions 2 et 3 :

La requérante a droit à une indemnisation si l'une des prestations mentionnées dans le règlement est défectueuse. Il n'est pas nécessaire d'examiner s'il y a eu refus d'embarquement ; en revanche, le déroutement du vol vers un autre aéroport de destination de la même région pourrait être considéré comme une annulation du vol ou comme un retard dans la réalisation du vol. Le raisonnement de la Cour dans l'arrêt du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.*, C-83/10, EU:C:2011:652, point 30, selon lequel l'abandon de la programmation du vol initial doit être considéré comme une annulation, plaide en faveur d'une qualification des faits en tant qu'annulation. Le Bezirksgericht [Or. 7] Schwechat (tribunal de district de Schwechat) considère en revanche que les faits doivent être qualifiés de retard à l'arrivée, car la destination finale, à savoir la ville de Berlin, a bien été atteinte quoiqu'avec retard. Enfin, l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 pourrait également régir un cas distinct de prestation défectueuse qui ne peut être considéré ni comme une annulation, ni comme un retard à l'arrivée. La juridiction d'appel parvient à cette conclusion en considérant que la disposition n'aurait, sinon, pas de champ d'application. Le droit au transport vers l'aéroport de destination initialement prévu ou vers une autre destination pourrait tout aussi bien être fondé sur l'article 8, paragraphe 1, ou sur l'article 9, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004. Si l'on veut attribuer un champ d'application à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, on parvient à la conclusion que cette disposition ne reconnaît au passager aérien qu'un droit au transfert vers l'aéroport de destination initialement prévu ou vers une autre destination, à l'exclusion d'autres droits prévus en cas d'annulation ou de retard, notamment le droit à l'indemnisation réclamée en l'espèce. Il n'y aurait plus lieu de vérifier l'existence de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004.

Sur la quatrième question :

Dans l'hypothèse où la Cour constaterait qu'il s'agit d'un cas de retard, se pose le problème du calcul du retard. Eu égard au fait que l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 mentionne expressément l'aéroport de destination initialement prévu ou une autre destination convenue, il semblerait raisonnable de ne pas arrêter le calcul en retenant comme moment déterminant celui de l'atterrissage dans l'autre aéroport de destination, mais celui auquel le passager atteint l'aéroport de destination initialement prévu ou une autre destination convenue. Si le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) postule que le retard à l'arrivée n'atteint en aucun cas trois heures, il oublie à cet égard que le premier aéroport de départ [Or. 8] de la requérante était Klagenfurt et



que le voyage a commencé à Klagenfurt le 21 mai 201[8] à 18 h 35 (arrêt du 26 février 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, point 47).

Sur la cinquième question :

Dans l'hypothèse où la Cour constaterait l'existence d'un droit à indemnisation en raison d'une annulation ou d'un retard important, il y a lieu de prendre en considération l'argument de la défenderesse selon lequel l'annulation/le retard est à imputer à une circonstance extraordinaire. À la connaissance de la juridiction d'appel, la jurisprudence de la Cour n'a pas encore répondu à la question de savoir si des incidents qui se sont produits lors de l'avant-avant-dernière rotation dans le cadre d'une procédure de rotation autorisent le transporteur aérien à justifier une annulation ou un grand retard par un tel incident, même s'il s'est produit le même jour (voir considérant 15 du règlement (CE) n° 261/2004). Il ne fait pas de doute qu'en l'espèce, la réduction des créneaux a causé l'échec de la programmation fixée par la défenderesse pour pouvoir réaliser le vol vers Berlin Tegel avant l'interdiction de vol de nuit. Néanmoins, afin de garantir aux passagers aériens un niveau élevé de protection, il convient d'examiner s'il y a lieu de réduire la fenêtre temporelle (indépendamment du considérant 15 du règlement (CE) n° 261/2004) ou le nombre de rotations de la procédure de rotation.

Sur la sixième question :

La défenderesse n'a pas assuré à la requérante le transfert prévu à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004. La juridiction d'appel considère qu'il est indifférent que la requérante aurait, de toutes façons, dû utiliser un moyen de transport supplémentaire pour rejoindre son domicile. Il est possible qu'elle ait garé son véhicule à l'aéroport de destination initialement prévu ou qu'elle ait organisé son retour au domicile d'une autre manière, de sorte que nonobstant la courte distance qui sépare l'aéroport de Berlin Schönefeld de son domicile, elle conserve un intérêt à [Or. 9] un transport supplémentaire vers l'aéroport de Berlin Tegel. La doctrine germanophone estime que des prestations de prise en charge telles que des repas, des rafraîchissements, un hébergement, mais aussi le transfert entre l'aéroport et le lieu de l'hébergement doivent être proposés, ce qui est interprété en ce sens que le transporteur aérien doit fournir ces prestations spontanément et pas seulement à la demande des passagers [OMISSIS]. L'article 8 du règlement (CE) n° 261/2004 est, en général, considéré comme une prestation d'assistance distincte des prestations de prise en charge de l'article 9 du règlement (CE) n° 261/2004. En raison de la proximité du service de transport prévu à l'article 9, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004 et du droit au transfert prévu à l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, la juridiction d'appel part provisoirement du principe que le transporteur aérien doit proposer ce service au passager sans que celui-ci ait à le demander (voir également conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:427, point 62).

Sur la septième question :

Si l'on admet que le transporteur aérien défendeur n'a pas rempli son obligation de transfert vers l'aéroport de destination initialement prévu ou vers une autre destination, il a manqué à son obligation en vertu des articles 8 et 9 du règlement (CE) n° 261/2004. Des juridictions nationales reconnaissent que la violation de l'obligation d'assistance et de prise en charge (n') entraîne pour le transporteur (que) l'obligation de réparer les dommages [par exemple, jugement de l'Amtsgericht Königs Wusterhausen (tribunal de district de Königs Wusterhausen, Allemagne) du 2 février 2017, 4 C 1350/16 [OMISSIS]]. Selon la juridiction d'appel, il ressort toutefois du raisonnement de la Cour dans l'arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, point 44, que la violation de l'obligation d'assistance et de prise en charge a (aussi) pour effet [Or. 10] de conférer aux passagers un droit à indemnisation [jugement du Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) du 7 septembre 2017, 21 R 246/17z [OMISSIS]]. Dans la mesure où les juridictions nationales traitent différemment cette question, une clarification de la Cour de justice de l'Union européenne est nécessaire.

[OMISSIS] [Suspension de la procédure]

**Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg) [OMISSIS]**

**Korneubourg, le 29 octobre 2019**

[OMISSIS]

[OMISSIS] [signature]