

Affaire C-792/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

28 octobre 2019

Jurisdiction de renvoi :

Landgericht Köln (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

15 octobre 2019

Défenderesse et appelante :

TUIfly GmbH

Requérante et intimée :

EUflight.de GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)

Ordonnance

dans le litige opposant

TUIfly GmbH, [OMISSIS] Langenhagen,

défenderesse et appelante,

[OMISSIS]

à

EUflight.de GmbH, [OMISSIS] Hambourg,

requérante et intimée,

[OMISSIS]

la 11^e chambre civile du Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) a rendu l'**ordonnance** suivante :

[OMISSIS]

1. Il est sursis à statuer. [**Or. 2**]
2. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions suivantes relatives à l'interprétation du droit de l'Union en application de l'article 267 TFUE :

En cas de grève, l'annulation ou le retard important à l'arrivée d'un vol est-il également dû à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, lorsque le vol litigieux n'a pas été directement affecté par la grève et aurait pu avoir lieu comme prévu, mais que l'annulation ou le retard intervient en raison des mesures de réorganisation de l'horaire des vols prises par le transporteur aérien en raison de la grève (en l'espèce, l'utilisation de l'appareil prévu pour le vol en vue de remédier aux effets de la grève) ?

S'il est admis qu'un transporteur aérien peut également s'exonérer en cas de mesure de réorganisation :

Est-il déterminant que la mesure de réorganisation soit déjà intervenue avant le début de la grève, lorsqu'il n'était pas encore prévisible quels vols seraient en définitive affectés par la grève, ou bien une exonération est-elle également envisageable lorsque l'horaire des vols est seulement réorganisé pendant la grève ou à la suite de celle-ci, lorsqu'il était déjà établi que le vol litigieux ne serait pas directement affecté par la grève ?

Motifs :

I.

- 1 Sur le fondement de la créance qui lui a été cédée, la requérante sollicite de la défenderesse une indemnisation de 500 euros au total (deux fois 250 euros) au titre 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 046, p. 1)

Cette demande est fondée sur les faits suivants :

Les passagers ont réservé auprès de la défenderesse un vol de Cologne à Palma de Majorque pour le 11 octobre 2017. Le départ de Cologne, [**Or. 3**] le 11 octobre

2017, était prévu à 18 h 55 ; l'heure d'arrivée prévue, le 11 octobre 2017, à Palma de Majorque, était 21 h 20. La distance entre Cologne et Palma de Majorque s'élève à 1 308,21 km. Toutefois, le vol n'a pas eu lieu comme prévu et les passagers n'ont atterri à Palma de Majorque que le 12 octobre 2017, à 03 h 20. Ce retard s'explique par les circonstances suivantes :

Dès les 5 et 6 octobre 2017, la défenderesse a appris qu'une grève générale aurait lieu en France entre le 9 octobre 2017 (17 h 00 TUC) et le 11 octobre 2017 (04 h 00 TUC), laquelle affecterait les services en charge de la circulation aérienne et de la sécurité de la navigation aérienne, les radiocommunications ainsi que les contrôleurs aériens.

De nombreux vols figurant dans l'horaire des vols de la défenderesse ont été affectés par la grève, notamment l'ensemble des vols à destination ou au départ de l'Espagne, y compris des Baléares, du Maroc et du Portugal. Le 10 octobre 2017, cinq appareils n'ont pas pu regagner l'Allemagne depuis Las Palmas, Ténériffe et Funchal ; ces vols ont été déplacés vers le lendemain, de sorte que les appareils en question n'étaient pas disponibles le 11 octobre 2017 pour les rotations prévues au départ de l'Allemagne.

Quant à lui, le vol litigieux, de Cologne à Palma de Majorque, qui devait initialement être réalisé par l'appareil D-ATUF, n'était pas prévu pendant la période de grève. Toutefois, à la suite de cette dernière, la défenderesse a adopté d'importantes mesures de réorganisation de l'horaire des vols et a utilisé, dans ce contexte, à l'appareil D-ATUF pour réaliser certaines rotations annulées en raison de la grève, de façon à compenser les lacunes apparues dans l'horaire des vols à la suite de la grève. Par conséquent, la défenderesse a réalisé le vol litigieux avec un autre appareil (D-ATYB), ce qui a entraîné le retard susmentionné.

Ultérieurement, les passagers ont cédé à la requérante les créances dont ils disposaient en raison du retard du vol.

La défenderesse conclut au rejet de la demande d'indemnisation de la requérante au motif que le retard du vol litigieux est imputable à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004.

- 2 Le tribunal de district a fait droit aux conclusions de la requérante et a condamné la défenderesse à lui verser une somme de 500 euros portant intérêts calculés selon le taux d'intérêt de base augmenté de cinq points à compter du 21 novembre 2017. Le tribunal de district a considéré que le retard n'était pas imputable à la grève générale en France et que, partant, celui-ci n'était pas dû à des circonstances extraordinaires. Au contraire, selon cette juridiction, c'est la décision de la défenderesse **[Or. 4]** d'utiliser l'appareil prévu pour le vol litigieux afin de compenser des lacunes dans l'horaire des vols liées à la grève qui a été déterminante pour la survenance du retard. Selon le tribunal de district, l'absence d'exonération dans un tel cas découle également de l'arrêt du 4 octobre 2012,

Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), dont les faits sont comparables à ceux de l'espèce. En revanche, selon la même juridiction, l'arrêt du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) du 21 août 2012 [OMISSIS] concerne un contexte factuel différent, étant donné que, dans cette affaire, une compagnie aérienne avait annulé des vols en prévision d'une grève annoncée, sans qu'il n'ait été établi que le vol litigieux serait en définitive affecté par la grève.

- 3 La défenderesse a fait appel de la décision de l'Amtsgericht (tribunal de district), laquelle autorisait une telle voie de recours, et persiste, ce faisant, à conclure au rejet de l'action. Elle fait valoir que l'arrêt du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) du 21 août 2012 [OMISSIS] est également applicable aux faits de l'espèce, tandis que la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne ne s'oppose justement pas à une exonération.

II.

L'issue de l'appel dépend de l'arrêt qui sera rendu à titre préjudiciel par la Cour en réponse à la question préjudicielle.

1.

Cette question est déterminante pour l'issue du litige :

Si, dans le cas d'espèce, aucune circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ne peut être invoquée à titre exonératoire s'agissant du vol litigieux, l'appel sera rejeté, étant donné que, dans ce cas, la requérante pourra prétendre à une indemnisation sur le fondement de la créance qui lui a été cédée.

En revanche, si, du fait la grève, une circonstance extraordinaire peut également avoir un effet exonératoire s'agissant du vol litigieux, il sera fait droit à l'appel, étant donné que la défenderesse a établi de façon suffisamment précise que l'appareil D-ATUF a été utilisé pour compenser les effets de la grève.

2. [Or. 5]

La question de savoir si le retard est dû à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 dépend de l'interprétation de cette disposition – en l'espèce, de l'expression « est dû » et des questions de causalité qui s'y rapportent – laquelle, en cas de doutes, relève de la compétence de la Cour.

3.

Conformément à la position adoptée antérieurement par la chambre de céans, cette dernière estime qu'en l'espèce, le retard important à l'arrivée est dû à une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004.

a) Par son arrêt du 21 août 2012 [OMISSIS], le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a admis qu'un transporteur aérien est exonéré au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, lorsque celui-ci réorganise l'horaire des vols et annule des vols en prévision d'une grève. À cet égard, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a jugé ce qui suit :

« Lorsque des circonstances extraordinaires font craindre que le transporteur aérien ne disposera pas prochainement d'une partie importante de ses pilotes, les raisons pour lesquelles un vol a été annulé ne peuvent pas être requises avec la plus grande rigueur. Dans une telle situation, il appartient au transporteur aérien de réorganiser le fonctionnement de l'entreprise le plus en amont possible. À cet égard, il fera surtout en sorte, on l'a dit, que l'ensemble des passagers en soient affectés le moins possible et que le fonctionnement normal puisse reprendre le plus rapidement possible une fois les désagréments résorbés. Si le transporteur aérien épuise le contingent disponible des ressources voulues pour respecter ces conditions, on ne peut pas dire en principe qu'il eût été possible d'éviter de ne pas accomplir un vol au simple motif qu'un autre vol aurait dû être annulé à la place. Compte tenu de la complexité des décisions à prendre, qui doivent prendre en compte de nombreux vols ainsi que les liens complexes qu'ils ont entre eux, il faut reconnaître au transporteur aérien la latitude nécessaire dans l'appréciation des mesures efficaces. Il n'y a pas lieu de craindre que cela entame les droits du consommateur car il est avant tout de l'intérêt économique propre du transporteur aérien de réduire le plus possible les effets de la grève et les désagréments qu'elle cause aux passagers. » [Or. 6]

En se référant à la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), le Landgericht Frankfurt (tribunal régional de Francfort, Allemagne) a également considéré que l'annulation d'un vol dû à une grève avait un effet exonératoire [OMISSIS].

b) Au contraire, dans la jurisprudence des juridictions inférieures, une exonération du transporteur aérien a, dans certains cas, été refusée s'agissant de mesures de réorganisation, au motif que l'annulation ou le retard n'était alors pas considéré comme dû à la circonstance extraordinaire mais bien à une décision de l'entreprise [OMISSIS]. À cet égard, c'est généralement l'arrêt de la Cour du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) qui a été invoqué [OMISSIS]. Dans certains cas, l'exigence d'un lien de causalité direct entre la circonstance extraordinaire et l'affectation du vol litigieux a été déduite du considérant 15 du règlement (CE) n° 261/2004 [OMISSIS].

Une partie de la doctrine rejette également toute exonération en cas d'adoption de mesures de réorganisation à la suite d'une grève [OMISSIS].

c) Jusqu'à présent, la Cour ne s'est pas encore prononcée sur la question préjudicielle. Dernièrement, cette question a été laissée en suspens 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), la Cour ayant conclu à l'absence de circonstance extraordinaire. Dans cette affaire, en se référant également à l'arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), l'avocat général avait plaidé pour que les circonstances extraordinaires ne s'étendent pas aux nouveaux horaires de vol établis à la suite de la survenue desdites circonstances extraordinaires (conclusions de l'avocat général Tanchev dans les affaires jointes 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:2018:243). **[Or. 7]**

d) Dans sa jurisprudence antérieure, la chambre de céans a suivi la position du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice); nous considérons que le raisonnement suivi dans cette affaire est également transposable au cas d'espèce dans lequel une réorganisation de l'horaire des vols due à une grève a conduit au retard d'un vol réalisé après la fin de cette grève.

Une telle interprétation est corroborée par le libellé de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, dès lors que cette disposition prévoit simplement que l'annulation (en l'espèce, le retard important à l'arrivée) doit être « dû » à des circonstances extraordinaires, ce qui inclut les situations d'affectation indirecte, dans lesquelles l'appareil prévu n'est pas disponible en raison de la réorganisation devant être effectuée. Le libellé de cette disposition ne permet pas de conclure qu'un vol doit être directement affecté par la circonstance extraordinaire, c'est-à-dire, en cas de grève, lorsque tout ou partie du personnel prévu pour le vol ne peut pas être affecté à la réalisation de celui-ci [OMISSIS].

Par ailleurs, selon nous, le considérant 15 du règlement (CE) n° 261/2004 confirme justement au lieu d'infirmier l'interprétation de la chambre de céans. Selon ce considérant, il convient de considérer 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. Par conséquent, cette disposition vise également les effets pour les vols suivants [OMISSIS], y compris pour les vols à l'égard desquels la circonstance extraordinaire conduit à un retard jusqu'au lendemain de la survenue de ladite circonstance extraordinaire. Certes, dans une telle situation, le lien entre la circonstance extraordinaire et l'annulation/le retard est plus étroit lorsque c'est le même appareil qui est concerné. Toutefois, il apparaît clairement que le législateur européen n'a pas voulu limiter l'exonération aux cas d'affectation directe du vol annulé/retardé et n'a pas non plus voulu exiger que les effets de la circonstance extraordinaire se produisent dans un certain délai/le même jour; au contraire, le seul élément déterminant est que la circonstance extraordinaire continue effectivement de produire des effets. En tout état de cause, le considérant 15, ne permet pas de conclure à une quelconque intention du législateur de ne faire relever de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 que les cas de causalité directe [OMISSIS]. **[Or. 8]** Au contraire, le considérant 15 indique simplement, sous la forme d'une disposition positive, que les transporteurs aériens

sont exonérés dans certaines situations (en cas de décision relative à la gestion du trafic aérien).

Selon la chambre de céans, le lien de causalité avec la circonstance extraordinaire de la grève n'est pas non plus interrompu par le fait que la réalisation du vol en dehors de l'horaire prévu est (également) imputable à une décision du transporteur aérien. L'indisponibilité de plusieurs vols en raison de la grève a nécessairement créé certaines contraintes pratiques liées à la nécessité de proposer aux passagers affectés un acheminement alternatif leur permettant d'atteindre leur destination. À cette fin, le transporteur aérien est contraint de recourir aux appareils, membres d'équipage, etc. disponibles ou pouvant être mis à disposition à brève échéance, ce qui implique normalement qu'une compensation des effets de la grève en plus de la réalisation des vols selon l'horaire prévu est impossible. La réorganisation de l'horaire des vols est donc soumise à des contraintes factuelles en raison desquelles il convient de considérer que, dans un tel cas également, l'annulation ou le retard à l'arrivée est imputable à la circonstance extraordinaire que constitue la grève.

Selon la chambre de céans, le moment auquel intervient la réorganisation de l'horaire des vols n'est pas non plus déterminant. Certes, en cas de réorganisation a posteriori, il est déjà établi si un vol déterminé a ou non été affecté par la grève. Les contraintes pratiques causées par la nécessité de réagir à la circonstance extraordinaire de la grève et aux lacunes dans le plan de vol causées par celle-ci restent toutefois identiques. Il s'ensuit que, du point de vue du lien de causalité, le moment de l'adoption de la mesure de réorganisation n'est pas pertinent.

e) Le chambre de céans considère que l'arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) ne contient aucune prescription contraignante devant être prise en compte dans la réponse aux questions préjudicielles. D'une part, cet arrêt concernait une situation de refus d'embarquement ; or, il convient de constater d'emblée à cet égard que l'exception prévue par l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 n'est pas applicable à de tels cas. Par conséquent, la Cour n'a pas dû examiner en détail le champ d'application de cette disposition. D'autre part, les faits à la base de cette affaire concernaient un vol qui n'avait justement pas été annulé ou retardé en raison d'une mesure de réorganisation. Au contraire, le vol a effectivement eu lieu et certains passagers, tels que le requérant de l'époque, [Or. 9] M. Lassooy, qui avaient réservé le vol et s'étaient présentés à temps à l'embarquement se sont vus refuser l'accès à bord au motif que d'autres personnes devaient faire l'objet d'un acheminement alternatif sur ce vol, après que le vol qu'ils avaient réservé a dû être annulé en raison d'une grève à l'aéroport de Barcelone.

f) Compte tenu de la position exposée sous b), de plus en plus suivie dernièrement, selon laquelle il ne convient pas d'admettre d'exonération en cas de mesure de réorganisation, qui se fonde généralement sur l'arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) et qui semble également être partagée par

l'avocat général de la Cour, la chambre de céans estime que la présente procédure préjudicielle est nécessaire.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL