

**Affaire C-127/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

5 mars 2020

**Oznaczenie sądu krajowego :**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polska)

**Date de la décision de renvoi :**

18 février 2020

**Partie requérante :**

D. Spółka Akcyjna

**Partie défenderesse :**

W. Zrt

---

**ORDONNANCE**

Le 18 février 2020

[OMISSIS]

Après avoir examiné, lors d'une audience tenue à huis-clos le 18 février 2020,

l'affaire ayant pour objet le recours formé par la société D. Spółka Akcyjna, ayant son siège à W.

contre W. Zrt., ayant son siège à B. (Hongrie)

et concernant un paiement,

le Sąd Rejonowy w Gliwicach (tribunal d'arrondissement de Gliwice, Pologne), VII<sup>e</sup> division commerciale [OMISSIS] rend la présente décision :

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie à titre préjudiciel de la question de droit suivante :

L'article 5 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), doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien, dont l'aéronef est entré en collision avec un oiseau, est tenu, au titre des mesures raisonnables qu'il doit mettre en œuvre, de prévoir, dès le stade de la planification des vols qu'il effectue selon un système de rotation, une réserve de temps suffisante pour la réalisation des contrôles de sécurité requis ?

*Et en cas de réponse négative :*

L'article 5 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), doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien, dont l'aéronef est entré en collision avec un oiseau, est tenu, au titre des mesures raisonnables qu'il doit mettre en œuvre, de définir un plan de service ou de constituer l'équipage de telle façon que celui-ci soit prêt à effectuer les services de vol immédiatement après réalisation des contrôles de sécurité requis, nonobstant les limites de temps de vol et de service, et les exigences en matière de repos, prévues à l'annexe III du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission, du 5 octobre 2012, [Or. 2] déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes (JO 2012, L 296, p. 1) ?

[OMISSIS] [Or. 3]

## MOTIFS

### L'objet du litige et les faits pertinents

- 1 La requérante, D. Spółka Akcyjna, société anonyme ayant son siège social à W, (anciennement : P. Spółka Akcyjna, ayant son siège social à W.) a formé un recours contre la défenderesse, W. Zrt., ayant son siège social à B. (anciennement : Wizz Air Hungary Légitársaság Kft., Budapest), en vue d'obtenir paiement d'un montant de 250,00 euros, majoré des intérêts moratoires légaux, au titre d'un droit à indemnisation pour vol retardé, qu'elle a acquis par la voie d'un accord de cession de créances conclu avec un passager du vol W6 1752, effectué par le transporteur aérien défendeur.
- 2 Il est constant que le créancier initial, B.K., a conclu un contrat de transport aérien avec W., sur la base duquel ce dernier a voyagé, le 4 octobre 2017, sur un vol entre Turku et Gdańsk (numéro de vol : W6 1752, liaison : TKU-GDN). Le départ a été retardé de plus de 10 heures par rapport à l'heure de départ prévue (STD).

- 3 Le retard a été principalement causé par le fait que l'appareil (numéro d'immatriculation : HA-LXK) avec lequel ce vol devait être effectué est entré en collision avec un oiseau. Cet avion était utilisé par le transporteur aérien pour effectuer des vols selon un système de rotation. La collision avec l'oiseau est survenue au cours du vol numéro W6 1751 (liaison : GDN-TKU), qui a immédiatement précédé le vol W6 1752 susvisé. Selon le système de rotation adopté par le transporteur, une période de 35 minutes était prévue pour préparer l'appareil en vue du prochain vol (TAT – turn-around time) entre le vol numéro W6 1751 et le vol numéro W6 1752, c'est-à-dire l'écart de temps entre l'heure d'arrivée prévue du vol W6 1751 (09:30 UTC) et l'heure de départ prévue du vol W6 1751 (10:05 UTC).
- 4 Du fait de la collision entre l'avion et l'oiseau, un contrôle de sécurité (inspection technique) a dû être effectué afin de détecter d'éventuels dommages à l'appareil et de vérifier si, malgré la collision, l'état technique de l'avion lui permettait de repartir pour un autre vol. Au cours du retard causé par la collision avec l'oiseau et l'inspection technique de l'avion qui en a résulté, le temps de service de vol autorisé des membres de l'équipage de l'avion a pris fin. Ils ne pouvaient reprendre leur service qu'après un temps de repos de 10 heures. C'est au cours de cette période que l'avion a été considéré comme en état d'effectuer le vol, une fois l'inspection effectuée. Ce n'est toutefois qu'après ce temps de repos que le vol retardé a eu lieu.
- 5 Le transporteur aérien défendeur, qui conteste la base de sa responsabilité, a allégué, outre nombre d'autres arguments, que le retard était dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Le litige entre les parties s'est à cet égard concentré [Or. 4] sur la question de savoir si, parmi les mesures raisonnables que doit prendre le transporteur aérien pour prévenir l'apparition ou les conséquences de circonstances extraordinaires, il y a aussi lieu de compter la nécessité pour ce transporteur d'anticiper des événements possibles et prévisibles, et d'adapter son activité normale en conséquence.

### **Dispositions applicables du droit national et du droit de l'Union**

- 6 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) :

#### *Article 5*

#### *Annulations*

1. *En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :*

[...]

c) *ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins [...]*

3. *Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.*

#### Article 7

##### **Droit à indemnisation**

1. *Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :*

a) *250 euros pour tous les vols de 1500 kilomètres ou moins ; [...]*

7 Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil, du 4 juillet 2018, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO 2018, L 212, p. 1).

#### Article 32

##### **Pouvoirs délégués**

##### **[Or. 5]**

1. *En ce qui concerne l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant :*

a) *les conditions à remplir par les exploitants visés à l'article 30, paragraphe 1, et les membres de leur personnel navigant eu égard aux limitations du temps de vol et de service, ainsi qu'aux exigences en matière de repos applicables aux membres du personnel navigant ; [...]*

8 Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, du 3 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO 2011, L 311, p. 1).

ORO.FTL.100

**Champ d'application**

*La présente sous-partie établit les exigences qui doivent être respectées par tout exploitant et ses membres d'équipage en ce qui concerne les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos pour les membres d'équipage.*

ORO.FTL.105

**Définitions**

*Aux fins du présent chapitre, sont considérés comme :*

[...]

*11. « période de service », une période qui commence lorsqu'un exploitant demande à un membre d'équipage de se présenter en vue d'un service ou de commencer un service et se termine lorsque cette personne est libérée de toutes ses tâches, y compris le service postérieur au vol ;*

*12. « temps de service de vol » (TSV), une période qui commence lorsqu'un membre d'équipage est tenu de se présenter pour un service, qui comprend une étape ou une série d'étapes, et se termine à la fin de la dernière étape pour laquelle le membre d'équipage est en service, lorsque l'aéronef est immobilisé et que ses moteurs sont arrêtés ;*

[...]

*21. « temps de repos », une période continue, ininterrompue et définie, suivant ou précédant un service, pendant laquelle un membre d'équipage est libéré de tout service ainsi que de toute réserve ;*

[...]

*25. « réserve à préavis court », une période définie et préalablement notifiée pendant laquelle l'exploitant demande à un membre d'équipage de rester disponible pour effectuer un vol, une mise en place ou tout autre service, sans qu'un temps de repos intervienne ; [...]*

ORO.FTL.110

**[Or. 6]**

### ***Responsabilités des exploitants***

*L'exploitant*

[...]

*b) veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance ;*

[...]

*g) prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante ;*

[...]

*i) planifie les services de vol de manière que ceux-ci puissent être effectués au cours du temps de service de vol admissible, compte tenu du temps nécessaire à la préparation du vol, de l'étape et des temps d'escale ; [...]*

### **Doutes de nature juridique et leur signification pour l'issue du litige**

- 9 Dans son arrêt du 23 octobre 2012, *Nelson e.a.* (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657), la Cour de justice a interprété les articles 5, 6 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 en ce sens que les passagers de vols retardés disposent du droit à indemnisation en vertu de ce règlement lorsqu'ils subissent, en raison de tels vols, une perte de temps égale ou supérieure à trois heures, c'est-à-dire lorsqu'ils atteignent leur destination finale trois heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien.
- 10 Dans plusieurs arrêts rendus dans le cadre de procédures préjudicielles, la Cour a jugé qu'un transporteur aérien peut s'exonérer de sa responsabilité s'il démontre qu'un problème technique découle d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de son activité et échappent à sa maîtrise effective (voir, par exemple, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, et du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771).
- 11 Il a également déjà été précisé que les dispositions du droit de l'Union doivent être interprétées en ce sens que relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, la collision entre un aéronef et un oiseau qui oblige à réaliser des contrôles techniques de l'appareil, et ce que cette collision ait ou non effectivement causé des dommages à l'aéronef concerné (arrêt du 4 mai 2017, *Pešková et Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342). **[Or. 7]**

- 12 Dans la dernière des affaires précitées, la juridiction nationale, qui avait saisi la Cour de plusieurs questions préjudicielles, souhaitait notamment obtenir une réponse à un point qui se pose souvent dans la pratique jurisprudentielle, celui de savoir si un transporteur aérien est tenu, au titre des mesures raisonnables qu'il doit mettre en œuvre, de prévoir, dès le stade de la planification de ses vols, une réserve de temps suffisante pour la réalisation des contrôles de sécurité requis (point 55 des motifs de l'arrêt). Dans les circonstances factuelles qu'avait exposées la juridiction de renvoi (le retard du vol avait été causé par des facteurs autres que la simple planification des vols selon un système de rotation), ce point n'avait toutefois pas d'incidence sur l'issue de l'affaire, de sorte que la Cour n'a pas répondu à cette question (points 56 à 57 des motifs de l'arrêt).
- 13 Cette question, dont le cadre a été défini de manière assez précise par la Cour (sans toutefois qu'elle statue sur celle-ci de manière contraignante), de même que d'autres doutes qui lui sont liés, sont de nouveau apparus dans la pratique judiciaire, ce qui justifie de saisir la Cour de la première question préjudicielle posée ci-dessus.
- 14 La juridiction de renvoi s'interroge sur la portée de l'obligation qu'impose le législateur de l'Union à un transporteur aérien faisant face à une circonstance extraordinaire (collision entre un aéronef et un oiseau) de prendre des mesures qui, au moment où survient cette circonstance, apparaissent techniquement et économiquement possibles. Dans la situation faisant l'objet de la procédure au principal, il s'agirait de créer une réserve de temps suffisante dans le système de planification des vols selon un système de rotation, qui permettrait d'effectuer un contrôle de sécurité sur l'avion après une collision avec un oiseau, sans faire subir aux passagers un dommage lié à un retard excessif du vol.
- 15 S'efforçant d'examiner cette question dans une perspective plus large – comme le reflète également la deuxième question préjudicielle –, la juridiction de renvoi demande donc à la Cour d'interpréter les dispositions susvisées du droit de l'Union et de déterminer dans quelle mesure, en planifiant son activité, un transporteur aérien doit tenir compte d'activités secondaires, mais prévisibles et potentiellement calculables, pour faire face à des circonstances extraordinaires, imprévisibles et impossibles à éviter.
- 16 La jurisprudence existante de la Cour fixe les principes généraux pertinents permettant d'apprécier la capacité d'un transporteur aérien à prendre des mesures économiques et techniques visant à prévenir les retards des vols (arrêts du 12 mai 2011, **[Or. 8]** Eglītis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, et du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771), mais ne lève pas suffisamment les doutes qui se font jour à ce propos.
- 17 En l'espèce, la juridiction de renvoi éprouve également des doutes spécifiques en ce qui concerne l'exigence qu'impose la jurisprudence de la Cour (sans toutefois que cette dernière l'ait approfondie) au transporteur aérien d'utiliser toutes les ressources humaines dont il dispose – mais sans s'exposer à des sacrifices

insupportables du point de vue des capacités de son entreprise – afin d'éviter une situation dans laquelle la survenance de circonstances extraordinaires entraînerait des retards excessifs de ses vols. L'adoption d'un modèle d'interprétation restrictif – qu'a présenté la requérante au cours de la procédure – exigerait d'écarter d'emblée la possibilité pour le transporteur aérien d'invoquer une période de repos de l'équipage qui est causée par les circonstances extraordinaires et a pour effet de prolonger le retard d'un vol. Il serait alors raisonnable de considérer que, puisque les limites autorisées quant à la période de service et au temps de service de vol sont prévues par des dispositions d'application générale et que le transporteur aérien est tenu d'en tenir compte lors de l'établissement du tableau de service, il devrait également prévoir une réserve de personnel en cas de retard éventuel de l'un des vols effectués, puisqu'il est possible de prévoir un retard – quelles qu'en soient les causes – en planifiant et en organisant les activités aériennes. Le transporteur supporterait alors le risque lié à l'absence de prise en compte de ce facteur. Il paraît toutefois également possible, sur un plan normatif, d'adopter une position juridique différente, à savoir celle que soutient la partie défenderesse, qui dispense le transporteur aérien d'une obligation de maintenir un équipage de réserve. Le transporteur se verrait sinon imposer des obligations revenant à le contraindre d'avoir, dans chaque aéroport où il exploite des services aériens, du personnel supplémentaire capable d'assumer le service de l'équipage du vol retardé – mesure qui pourrait d'ailleurs, potentiellement, s'avérer insuffisante, si d'autres vols venaient, dans le même lieu, à être concomitamment retardés en raison de circonstances extraordinaires.

- 18 Il convient de souligner que les doutes exposés ci-dessus, qui font l'objet des deux questions préjudicielles, donnent lieu à des solutions différentes dans la jurisprudence des juridictions nationales. Saisies de situations factuelles analogues, les tribunaux nationaux, y compris au sein d'une même juridiction, voire d'une même division, procèdent à des appréciations juridiques qui s'excluent mutuellement, en statuant différemment sur des affaires similaires en fait et en droit [OMISSIS] [références à des décisions de tribunaux polonais].
- 19 Les doutes exprimés et les divergences jurisprudentielles qui s'y rapportent démontrent la nécessité pour la Cour d'interpréter le droit de l'Union, afin de garantir la sécurité juridique et d'assurer l'uniformité de l'application de ses dispositions par les juridictions nationales des différents États membres.

[OMISSIS]