

Affaire C-164/20**Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

20 avril 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

27 février 2020

Appelante :

Airhelp Limited

Intimée :

Austrian Airlines AG

REPUBLIQUE D'AUTRICHE

Landesgericht Korneuburg

Le Landesgericht Korneuburg, en tant que juridiction d'appel [OMISSIS], dans le litige opposant la partie demanderesse **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [OMISSIS] à la partie défenderesse **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] Wien-Flughafen, [OMISSIS] d'une valeur de **1.200,- euros** [OMISSIS], à la suite de l'appel interjeté par la partie demanderesse contre le jugement du Bezirksgericht Schwechat du 21 octobre 2019 [OMISSIS] a rendu l'

Ordonnance

suivante :

[1] La Cour de justice de l'Union européenne est saisie en vertu de l'article 267 TFUE de la **question préjudicielle** suivante :

« Les articles 5, 6 et 7 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 doivent-ils être interprétés en ce sens

que, la maladie, constatée par un médecin de l'aéroport et l'inaptitude à voler y liée, d'un passager, qui se trouvait déjà à bord d'un avion n'ayant pas encore décollé [Or. 2] de sorte qu'ensuite la compagnie aérienne a refusé de le transporter et qu'il a donc dû quitter l'avion et ses bagages ont dû être déchargés, doit être considérée comme une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, 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 ? »

[2] Il est sursis à statuer jusqu'à ce qu'intervienne la décision préjudicielle de la Cour de justice de l'Union européenne.

Motivation

I. Sur l'affaire au principal :

a. Les faits suivants ne sont pas litigieux [OMISSIS] :

R*****, M***** et H***** M***** avaient des réservations confirmées par la partie défenderesse sur les vols suivants :

- OS 872 de Téhéran (IKA) à Vienne (VIE) ; heure de départ prévue le 9 janvier 2018, à 3 heures 50 ; heure d'arrivée prévue le 9 janvier 2018 à 6 heures ;
- OS 451 de Vienne (VIE) à Londres (LHR) ; heure de départ prévue le 9 janvier 2018 à 6 heures 40 ; heure d'arrivée prévue le 9 janvier 2018 à 8 heures 15 ;
- AC 8283 de Londres (LHR) à Halifax (YHZ) ; heure de départ prévue le 9 janvier 2018 à 11 heures 10 ; heure d'arrivée prévue le 9 janvier 2018 à 14 heures. [Or. 3]

Le vol OS 872 a été retardé de 53 minutes et n'est parti effectivement d'IKA le 9 janvier 2018 qu'à 4 heures 30 et a atterri à VIE à 6 heures 53. Le trajet du vol IKA et VIE est de plus de 3 500 kilomètres.

Le retard du vol OS 872 est, à hauteur de 40 minutes, imputable aux événements suivants : après le début de l'embarquement à IKA et seulement à bord, la chef de cabine de la partie défenderesse s'est aperçue de l'état de santé manifestement mauvais d'un des passagers. Conformément au manuel de bord de la partie défenderesse, les personnes qui, en raison de problèmes de santé, sont considérées comme inaptes à voler ne peuvent pas être transportées. Il existe d'exception à cette règle que lorsque le passager a sur lui un document médical ce qui n'était toutefois pas le cas en l'occurrence. La chef de cabine a informé le médecin de l'aéroport afin qu'il vérifie sa première impression. Ce dernier a estimé lui aussi que le passager n'était pas apte à voler, raison pour laquelle la partie défenderesse a refusé de transporter le passager. Il a fallu que celui-ci quitte le bord, de même

qu'il a fallu décharger ses bagages. Il n'a pas pu être déterminé en quoi consistait concrètement le problème de santé.

Le vol OS 872 a encore été retardé de 13 minutes supplémentaires pour des raisons qui n'ont pas pu être déterminées.

Le temps minimal de correspondance (minimum connecting time) est de 25 minutes à l'aéroport VIE. Si le vol n'avait été retardé que de 13 minutes, et en l'absence du retard supplémentaire de 40 minutes, les passagers auraient alors pu parvenir à attraper le vol de correspondance.

b. La partie demanderesse sollicite une indemnisation de 1 200 euros, outre intérêts, en vertu des dispositions combinées des articles 5 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004 [Or. 4] 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.

Elle fait valoir – pour ce qui présente encore une pertinence à l'égard de la procédure d'appel – à l'appui de sa demande que R***** M***** et H***** M***** lui auraient cédé leurs créances, cession qu'elle aurait accepté. Le vol OS 872 aurait été retardé, raison pour laquelle R***** M***** et H***** M***** ont raté le vol de correspondance et sont arrivés à leur destination finale avec plus de trois heures de retard. Il n'aurait pas existé de circonstances extraordinaires, notamment pas d'ordre météorologique, ou d'autres motifs d'exclusion en vertu du règlement précité.

c. La partie défenderesse demande le rejet de la demande. Elle fait valoir – pour ce qui présente encore une pertinence à l'égard de la procédure d'appel – qu'une enfant de quatre ans (H***** M*****) ne pourrait pas valablement faire une déclaration de cession. Le retard du vol OS 872 d'IKA à VIE serait imputable à des circonstances extraordinaires au motif que, le 9 janvier 2018, un passager du vol OS 872 serait tombé malade ou serait décédé, raison pour laquelle le vol aurait eu 40 minutes de retard.

d. La juridiction de première instance a entièrement rejeté la demande en motivant en substance ce rejet par le fait que la maladie ou le décès des membres d'équipage ne constituerait, en règle générale, pas un motif suffisant au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 car une telle circonstance se situerait dans la sphère de risque du transporteur aérien. En revanche, la maladie ou le décès d'un passager devrait être considéré différemment et ce, indépendamment de ce que l'évènement se soit produit durant le vol en cause [Or. 5] ou durant le vol précédent ; cette circonstance n'entrerait pas dans la sphère de risque du transporteur aérien, car, à cet égard, il ne s'agirait que de la réalisation d'un risque général de la vie. En tout état de cause, il n'y aurait pas lieu de s'attendre – et il ne ferait pas non plus partie du déroulement habituel et prévisible de trafic aérien – à ce qu'un passager se trouve avant le départ prévu

d'un vol dans un si mauvais état de santé qu'il ne puisse pas prendre le vol. Cette circonstance n'aurait pas pu être évitée par la partie défenderesse pas plus qu'elle n'aurait été maîtrisable parce que la partie défenderesse n'aurait eu aucune influence sur l'état de santé du passager. Il n'y aurait pas lieu d'exiger de la partie défenderesse de préciser la maladie dont il s'est agi et la gravité de celle-ci, car, pour des considérations liées à la législation en matière de protection des données personnelles, elle ne serait pas autorisée à collecter et à conserver des données relatives à la santé des passagers. Le fait que, peu avant l'heure de départ prévue du vol, un passager tombe malade constituerait une circonstance extraordinaire. Par la suite, la partie défenderesse aurait pris toutes les mesures nécessaires afin de débarquer le passager et de décharger ses bagages. Il n'aurait pas existé dans une telle situation de mesures raisonnables qui auraient pu être prises afin d'accélérer le transport des autres passagers. La mise à disposition d'un avion de remplacement ou une modification de leur réservation pour un autre vol aurait entraîné des retards encore plus importants. Par conséquent, la partie défenderesse aurait pris toutes les mesures raisonnables afin d'assurer le transport des passagers avec le retard le plus minime possible. Le retard supplémentaire de 13 minutes ne serait pas la cause de ce que le vol de correspondance a été raté.

e. C'est contre cette décision qu'est dirigé l'**appel** interjeté par la partie demanderesse. Cette dernière fait en substance valoir que [Or. 6] l'appréciation juridique de la juridiction de première instance serait erronée : le Bundesgerichtshof (BGH) allemand aurait déjà, à plusieurs reprises, jugé que le législateur n'accepterait pas tout événement irrésistible comme étant suffisant pour constituer une circonstance extraordinaire, mais seulement celui qui ne relèverait pas du cours normal des choses, c'est-à-dire un événement allant au-delà du déroulement habituel et prévisible du trafic aérien. Ce serait la raison pour laquelle ni la mort ni la maladie d'un passager ne pourraient être considérées comme une circonstance extraordinaire car de tels événements ne seraient pas rares dans le cadre quotidien du trafic aérien. En particulier sur les vols long courrier tel celui en cause en l'espèce le fait qu'un passager tombe malade serait une probabilité ne serait-ce que déjà du fait que le nombre de passagers sur un vol long courrier serait plus important. Il y aurait donc lieu de tenir compte de ce qu'il existe des procédures correspondantes prévues dans un tel cas. Il existerait dans le manuel de bord une procédure prévue pour traiter le cas de passagers malades ce dont il résulterait que la partie défenderesse doit s'attendre, et s'attend, à ce que des passagers tombent malades. Ne serait-ce que pour cette raison, il n'existerait aucune circonstance extraordinaire au sens du règlement (CE) n° 261/2004. Quand bien même la seule fréquence ne constituerait pas déjà en soi un critère suffisant de l'existence d'une circonstance extraordinaire, cette fréquence et le fait qu'il existe à cet égard des propres procédures prédéfinies seraient, en tout état de cause, un indice de ce qu'il s'agirait d'un incident habituel dans le cadre du trafic aérien. Il serait en outre fondamental de savoir quelle est, sur le retard de 40 minutes, la part imputable au débarquement du passager et au déchargement de ses bagages et celle imputable à l'intervention médicale effective.

f. Dans son **mémoire en défense à l'appel**, la partie défenderesse demande de pas faire droit à l'appel, renvoie à des décisions des juridictions allemandes qui **[Or. 7]** ont considéré la maladie d'un passager comme une circonstance extraordinaire et se rallie en substance sur le fond à ce qu'a exposé la juridiction de première instance.

g. Les Landesgericht Korneuburg est saisie en tant que **juridiction d'appel** afin de statuer en seconde et dernière instance sur les demandes de la partie demanderesse.

Au préalable, il convient de constater qu'en ce qui concerne les demandes de R***** M*****, la question de la validité de la cession est tranchée. La question de savoir s'il existe une cession valable en ce qui concerne également les demandes de H***** M***** n'est pas considérée comme une question de droit de l'Union. Pour des motifs liés à la procédure nationale et aux appréciations juridiques de la juridiction d'appel, il n'y aurait lieu de se prononcer sur cette question que dans le cas où la Cour de justice répondrait par la négative à la question préjudicielle. Ainsi, ne serait-ce qu'en ce qui concerne R***** M*****, la décision à rendre dépend de l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (EG) n° 261/2004.

II. Sur la question préjudicielle :

Appliquant la jurisprudence existante de l'Union, le Landesgericht Korneuburg en tant que juridiction d'appel part du principe qu'un incident constitue toujours une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 dès lors qu'il découle d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui, de par leur nature et leur origine, échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Au-delà de cela, il existe de nombreuses décisions divergentes des juridictions autrichiennes et allemandes sur la question de savoir si une urgence médicale en raison de **[Or. 8]** la maladie d'un passager est une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004. Il en résulte donc déjà que le contenu de la disposition citée n'est pas suffisamment évident pour qu'il puisse être conclu à un acte clair.

Il n'apparaît pas nécessaire à la juridiction d'appel d'opérer une plus ample distinction quant à la part des 40 minutes de retard qui est imputable à l'intervention médicale en elle-même ce d'autant que le débarquement du passager et le déchargement de ses bagages constituent la suite directe et inévitable du résultat de l'examen médical.

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg, Section 22

Korneuburg, 27 Februar 2020

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL