

**Affaire C-388/22**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

14 juin 2022

**Jurisdiction de renvoi :**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

3 juin 2022

**Partie requérante :**

Flightright GmbH

**Partie défenderesse :**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main**      Francfort-sur-le-Main, 03 juin 2022

(tribunal de district de Francfort-sur-le-Main, Allemagne)

[OMISSIS]

**Ordonnance**

Dans le litige opposant

Flightright GmbH, [OMISSIS]

partie requérante

[OMISSIS]

à

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [OMISSIS]

partie défenderesse

[OMISSIS]

il est **ordonné** ce qui suit :

**I. Il est sursis à statuer.**

**II. Conformément à l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions suivantes relatives à l'interprétation de 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) : [Or. 2]**

- 1. S'agit-il d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004 lorsque se produisent des conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol, quelle que soit leur forme concrète ?**
- 2. En cas de réponse négative à la première question, le caractère extraordinaire des conditions météorologiques peut-il être déterminé en fonction de leur fréquence régionale et saisonnière au lieu et au moment où ces conditions se produisent ?**
- 3. S'agit-il d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004 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, quel que soit le motif de cette décision ?**
- 4. En cas de réponse négative à la troisième question, le motif de la décision doit-il être lui-même extraordinaire, de sorte qu'il n'y a pas lieu de s'attendre à ce qu'il survienne ?**

### **Motifs**

#### **I.**

La requérante réclame à la défenderesse, au titre des droits que lui a cédé un passager, une indemnisation au titre du règlement n°261/2004.

Le cédant a réservé un vol auprès de la défenderesse, prise en tant que transporteur aérien effectif ; la réservation lui a été confirmée. Le vol TP118 de

Porto Alegre (Brésil) vers Lisbonne (Portugal) avec le vol de correspondance LH1167 vers Francfort-sur-le-Main (Allemagne) devait décoller le 9 mars 2017 à 21 h 10. Le vol de correspondance devait décoller le 10 mars 2017 à 12 h 05 et arriver à destination à 16 h 10. Le vol TP118 a été annulé. Le cédant a été transporté les 10 et 11 mars 2017 et a atteint Francfort-sur-le-Main avec un retard de plus de vingt-sept heures.

La défenderesse soutient que l'annulation serait due au fait que l'appareil prévu pour le vol litigieux TP118 n'aurait pas pu atterrir à Porto Alegre. La raison en serait qu'un orage ayant sévi le 9 mars 2017 aurait conduit à une impossibilité d'atterrir et à ce que l'appareil soit dérouté vers Curitiba. Lors de la première tentative d'approche, des nuages orageux se trouvaient directement dans la zone d'approche de la piste, lors de la deuxième tentative, la [Or. 3] clairance d'approche n'a même pas été accordée. En conséquence du dépassement du temps de service qui en est résulté, ce n'est que le jour suivant que l'équipage a achevé le vol vers Porto Alegre. À Porto Alegre, la défenderesse n'avait pas d'avion de remplacement. La réservation du cédant, aurait été modifiée afin qu'il se voie attribuer une place sur la liaison ayant lieu le plus tôt et le plus rapidement possible, ce à quoi la requérante oppose son ignorance de ces circonstances.

La requérante affirme qu'un atterrissage aurait été possible à partir de 23 h 00 UTC (temps universel coordonné).

## II.

La solution du litige dépend du point de savoir si, au vu des faits exposés par la défenderesse, il y a lieu de considérer qu'il y a une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5 du règlement n°261/2004.

Le recours est fondé, dès lors que même les faits exposés par la défenderesse ne décrivent pas une circonstance extraordinaire.

1. Conformément à l'article 5 du règlement n°261/2004, un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser une indemnisation 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.

a) Des circonstances sont qualifiées d'extraordinaires lorsqu'elles ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci du fait de leur nature ou de leur origine (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, [OMISSIS] point 23), c'est-à-dire lorsqu'il s'agit de circonstances qui ne participent pas de l'ordre normal des choses mais s'écartent de ce qui est ou peut être habituellement lié au transport de personnes dans le secteur aérien [Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), arrêt du 21 août 2012 – X ZR 138/11 [OMISSIS] points 10, 14]. À cet égard, en pratique, les transporteurs aériens invoquent régulièrement, comme c'est le cas en l'espèce,

des conditions météorologiques et/ou des décisions relatives à la gestion du trafic aérien.

b) Certes, des conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol sont susceptibles, notamment du point de vue du législateur, de constituer une circonstance extraordinaire (considérant 14 du règlement n°261/2004). A priori, il suffit ainsi que les conditions météorologiques s'opposent à la réalisation d'un vol. Cette hypothèse semble appropriée dans son principe, les conditions météorologiques échappant à la sphère d'influence du transporteur aérien. On ne voit pas pourquoi un transporteur aérien devrait être, indépendamment de toute faute, responsable de circonstances sur lesquelles il n'a aucune influence. Dans un tel cas, il n'y a aucune négligence en ce qui concerne la réalisation du vol. Toutefois, la seule existence d'une circonstance extraordinaire n'exonère pas de **[Or. 4]** l'obligation de verser une indemnisation, le transporteur aérien étant également tenu d'éviter les conséquences d'une circonstance extraordinaire en prenant des mesures raisonnables (voir article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004).

Il en va de même en ce qui concerne les décisions relatives à la gestion du trafic aérien mentionnées au considérant 15 du règlement n°261/2004. Le transporteur aérien est tenu de se conformer aux instructions du service en charge de la gestion du trafic aérien.

c) Il ne faut cependant pas perdre de vue que le transport aérien implique nécessairement une exposition aux conditions météorologiques ainsi qu'à l'influence de la gestion du trafic aérien.

Le premier de ces éléments est inhérent à l'activité. Le second repose sur les règles qui régissent le transport aérien. Les vols sont constamment régulés ; ils ne sont réalisés que lorsqu'une décision est prise en faveur de cette réalisation. Les perturbations de la réalisation du vol prévu dues à des mesures de gestion du trafic aérien sont omniprésentes qu'elles soient dues aux conditions météorologiques, à des perturbations dans l'exploitation ou à d'autres facteurs.

Ces circonstances se produisent régulièrement et il faut, en principe, toujours s'y attendre. Par conséquent, l'on peut douter qu'il suffise, de manière générale, que les conditions météorologiques aient affecté la réalisation prévue du vol ou qu'une décision relative à la gestion du trafic aérien ait été prise concernant un vol. Il semble plutôt que les conditions météorologiques et la décision doivent présenter un caractère extraordinaire, conformément au libellé de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004.

On ne voit pas pourquoi, par exemple, un transporteur aérien devrait être exonéré lorsqu'il prévoit un vol à destination de Funchal, sur l'île de Madère, un aéroport où les rafales de vent sont notoirement fréquentes. Il réalise un vol en pleine connaissance du fait qu'il existe un risque accru de survenance de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol lorsque, par exemple,

la survenance de ces rafales de vent entraîne effectivement une irrégularité dans la réalisation du vol.

De même, il semble douteux qu'il convienne de considérer que les décisions relatives à la gestion du trafic aérien constituent des circonstances extraordinaires, par exemple lorsque des créneaux sont attribués sur la base de contraintes globales de capacités. Les contraintes de capacité sur une liaison peuvent être comprises comme une perturbation « ordinaire » du trafic aérien, à laquelle il faut, en règle générale, s'attendre, à l'instar d'un embouteillage sur l'autoroute. En tout état de cause, il pourrait en être ainsi en ce qui concerne des espaces aériens où les vols se succèdent de manière rapprochée, tel que l'espace aérien européen au cours de la période litigieuse. En conséquence, des mesures de gestion reposant sur des phénomènes météorologiques habituels ne pourraient pas être qualifiées de circonstances extraordinaires.

À cet égard, en ce qui concerne les mesures de gestion, il est même concevable que le transporteur aérien concerné en soit lui-même à l'origine. Par exemple, un appareil d'un transporteur aérien peut être contraint, en raison d'un problème technique, de retourner à son aéroport de départ, ce qui entraîne, en raison de l'atterrissage d'urgence à effectuer, l'interruption temporaire de l'activité aérienne pour d'autres vols, de même qu'un retard d'un autre vol du même transporteur aérien. Malgré le caractère externe de l'instruction donnée par le service en charge de la gestion du trafic aérien concernant le vol retardé, se produit alors, sur le plan causal, un évènement dont la responsabilité incombe, conformément à la jurisprudence de la Cour, au transporteur aérien effectif (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 [OMISSIS]). [Or. 5]

Il en va de même dans la présente affaire. En été, il est tout à fait possible que des orages éclatent à Francfort-sur-le-Main et que l'activité s'en trouve interrompue, de sorte que l'on peut douter du caractère extraordinaire des décisions prises par le service en charge de la gestion du trafic aérien dans ce contexte et se demander s'il n'est pas plus vraisemblable qu'un transporteur aérien doive se préparer à de telles situations.

d) La juridiction de renvoi estime qu'une interprétation restrictive s'impose.

aa) Il ne semble pas que le législateur considère, au considérant 14 du règlement n°261/2004, que les conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol constituent, de manière générale, des circonstances extraordinaires. En réalité, on y lit que de telles circonstances *peuvent* se produire dans ces conditions météorologiques. De même, le considérant 15 du règlement n°261/2004 indique qu'il *devrait* être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire lorsqu'il y a une décision relative à la gestion du trafic aérien. Par conséquent, il n'y a pas nécessairement lieu de considérer que tel est le cas. Cet élément plaide en faveur ou, à tout le moins, ne plaide pas à l'encontre de l'adoption d'une interprétation restrictive qui réponde également à l'objectif du législateur d'assurer un niveau

élevé de protection des passagers aériens (considérant 1 du règlement n°261/2004).

Selon la définition de la circonstance extraordinaire, les deux critères mentionnés ci-dessus, à savoir le caractère maîtrisable et l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ne sont pas remplies. Si le premier de ces critères n'est pas rempli, le second l'est bel et bien si on considère que le fait d'être exposé aux conditions météorologiques relève de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. De même, le fait que les opérations aériennes des transporteurs aériens sont obligatoirement et systématiquement soumises à la compétence réglementaire des autorités pourrait être considéré comme inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

Dans cette mesure, l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004 suggère une interprétation étroite. Le terme « extraordinaire » indique déjà, selon le libellé, qu'il s'agit de circonstances qui se produisent moins fréquemment. Un événement qui se produit régulièrement ne saurait avoir un caractère extraordinaire. Dans l'intérêt d'un niveau élevé de protection des passagers, il semble approprié d'examiner ce qui est inhérent à l'exercice normal [Or. 6] de l'activité du transporteur aérien concerné en fonction des circonstances concrètes qui président à chaque cas.

Le traitement juridique serait similaire à celui appliqué à la catégorie des problèmes techniques. Dans son arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), la Cour a indiqué qu'il appartient aux juridictions de vérifier si les problèmes techniques dont fait état le transporteur aérien impliqué dans l'affaire au principal ont découlé d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui échappaient à sa maîtrise effective (voir points 26 et 27). Résoudre un problème technique provenant d'un défaut d'entretien d'un appareil doit être considéré comme inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien (voir point 24). Il en irait différemment, par exemple, dans la situation dans laquelle il serait révélé par le constructeur des appareils constituant la flotte du transporteur aérien concerné, ou par une autorité compétente, que ceux-ci, alors qu'ils sont déjà en service, sont atteints d'un vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols. Il en va de même en présence de dommages causés aux aéronefs par des actes de sabotage ou de terrorisme (voir point 26). Par ailleurs, la Cour a précisé dans ce même arrêt que la fréquence des problèmes techniques relevée chez un transporteur aérien n'est pas en soi un élément de nature à conclure à la présence ou non de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004 (voir point 36).

En conséquence, il pourrait s'avérer nécessaire, en l'espèce, d'examiner si les conditions météorologiques ou les décisions relatives à la gestion du trafic aérien invoquées par le transporteur aérien sont dues à des événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de ses activités et qui échappent effectivement à sa maîtrise.

bb) À cet égard, il y aurait également des critères permettant de distinguer, au sein de ces catégories, les circonstances extraordinaires des circonstances non extraordinaires.

Compte tenu de la diversité des conditions climatiques à l'échelle mondiale, le caractère extraordinaire des conditions météorologiques pourrait être apprécié à l'échelle régionale et saisonnière. Lorsque, en certains lieux, des conditions météorologiques particulières se produisent plus fréquemment, à certaines périodes, qu'en d'autres lieux, elles perdent leur caractère extraordinaire. Le transporteur aérien qui assure des transports aériens dans des régions ou à des périodes où se produisent des phénomènes météorologiques particuliers prend donc le risque d'être affecté par une circonstance qui n'a alors plus qu'un caractère ordinaire ([OMISSIS] [référence à la doctrine nationale]).

En ce qui concerne les décisions relatives à la gestion du trafic aérien, c'est leur motif qui pourrait s'avérer déterminant, c'est-à-dire le point de savoir si le motif de la mesure de gestion était de nature extraordinaire (voir, de même, [OMISSIS] [référence à la doctrine nationale] et Handelsgericht Wien (tribunal de commerce de Vienne, Autriche), arrêt du 6 janvier 2017 – 60 R 62/17y [OMISSIS]). Tel serait le cas, par exemple, **[Or. 7]** dans des situations considérées comme non inhérentes à la pratique de l'exploitation, telles que des déroutements consécutifs à des accidents, des attentats terroristes, des événements politiques ou des conditions météorologiques extrêmes inhabituelles, tandis que des contraintes générales de capacité, des conditions météorologiques dont la nature n'est pas précisée ainsi que d'autres situations similaires pourraient être exclues.

cc) Une telle interprétation ne ferait pas peser une charge déraisonnable sur les transporteurs aériens.

Dans ses conclusions dans l'affaire ÖBB-Personenverkehr, C-509/11, EU:C:2013:167 (point 40), l'avocat général Jääskinen a suivi le même raisonnement en ce qui concerne l'article 17 du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO 2007, L 315, p. 14) : « [...] dans le contexte de contrats de transport ferroviaire de voyageurs, les causes les plus fréquentes d'intervention de la force majeure, à savoir les conditions climatiques, le mauvais état de l'infrastructure ferroviaire et les conflits du travail, ont en fait une fréquence statistique prévisible, même si leurs occurrences individuelles ne peuvent être prédites avec certitude. Autrement dit, les entreprises ferroviaires savent à l'avance qu'elles vont sans doute se produire. Cela signifie également qu'elles peuvent donc être prises en compte lors du calcul du prix du billet ».

Par conséquent, les transporteurs aériens peuvent également inclure dans le prix de leurs billets les événements liés aux conditions météorologiques ainsi qu'aux mesures de gestion qui ont en fait une fréquence statistique prévisible et qui peuvent entraîner des irrégularités de vol donnant lieu à indemnisation, dans la mesure où la charge économique que représentent les indemnisations au titre

d'évènements liés aux conditions météorologiques et aux mesures de gestion serait susceptible de se situer au-delà du raisonnable.

2. En l'espèce, rien ne démontre ni n'indique que la survenance d'orages à Francfort-sur-le-Main au mois de juillet et les décisions relatives à la gestion du trafic aérien prises à cet égard auraient un caractère extraordinaire. Par conséquent, ce n'est que dans l'hypothèse où ces éléments ne sont pas déterminants que la défenderesse invoque de manière pertinente des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n°261/2004.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL