

**Affaire C-52/23**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

3 février 2023

**Jurisdiction de renvoi :**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

24 janvier 2023

**Partie requérante :**

flightright GmbH

**Partie défenderesse :**

TAP Dpt. Fale Connosco SA

---

[OMISSIS]

**Amtsgericht Frankfurt am Main (tribunal de district de Francfort-sur-le-Main, Allemagne)**

[OMISSIS]

**Ordonnance**

Dans le litige opposant

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam, Allemagne

partie requérante

[OMISSIS]

à

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [OMISSIS] Lisbonne, Portugal

partie défenderesse

[OMISSIS]

il est **ordonné** ce qui suit :

- I. La procédure est suspendue.**
- II. La Cour de justice de l'Union européenne est, conformément à l'article 267 TFUE, 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) :**
  - 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, que ces conditions météorologiques aient ou non un caractère extraordinaire ?**
  - 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 ?**

#### **Motifs**

##### **I.**

Se prévalant des droits que lui ont cédés deux passagers, la requérante réclame à la défenderesse une indemnisation au titre du règlement n° 261/2004.

Les cédants ont réservé des places sur un vol réalisé par la défenderesse en tant que transporteur aérien effectif ; la réservation leur a été confirmée. Le vol TP1860 de Ponta Delgada (Açores) vers Lisbonne (Portugal), avec correspondance sur le vol TP572 à destination de Francfort-sur-le-Main (Allemagne), devait décoller le 23 mars 2019 à 13 h 30. Le vol de correspondance devait décoller à 18 h 15 et arriver à destination à 22 h 25. Le vol TP1860 a été annulé. Les cédants ont été transportés le 24 mars 2019 et sont arrivés à Francfort-sur-le-Main avec plus de 24 heures de retard. Des vents dangereux sont susceptibles de survenir à Ponta Delgada.

La défenderesse soutient que l'annulation est due au fait que l'appareil prévu pour réaliser le vol litigieux TP1860 n'a pas pu atterrir à Ponta Delgada le 23 mars 2019. La raison qu'elle invoque est qu'une tempête sévissait, avec pour conséquence – ce que la requérante conteste faute d'informations à cet égard –,

que la composante transversale du vent, qui s'élevait à 41,16 nœuds, était trop élevée pour permettre à un Airbus A319 d'atterrir à Ponta Delgada. Selon la partie défenderesse, d'autres appareils de type similaire n'ont pas non plus pu atterrir. Elle déclare que les cédants ont été transférés sur la première liaison disponible.

## 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.

Si même les faits exposés par la défenderesse ne décrivent pas une circonstance extraordinaire, il conviendra de déclarer leur action fondée.

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]), 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]]. À cet égard, les transporteurs aériens invoquent en pratique régulièrement, comme en l'espèce, des conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol.

b) Certes, des conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation d'un vol sont selon l'intention du législateur lui-même susceptibles de constituer une circonstance extraordinaire (considérant 14 du règlement n° 261/2004). Il convient donc de partir de la prémisse qu'il suffit dans un premier temps que les conditions météorologiques s'opposent à la réalisation d'un vol. Cette approche 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, indépendamment de toute faute, répondre 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 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).

c) Il ne faut cependant pas perdre de vue que le transport aérien implique nécessairement une exposition aux conditions météorologiques. Cet élément est

inhérent à l'activité. Les conditions météorologiques exercent toujours une influence ; elles évoluent constamment et parfois de telle sorte qu'il n'est plus possible de réaliser un vol ou de le réaliser en toute sécurité. Or, si ces circonstances se produisent régulièrement, il faut, en principe, toujours s'y attendre. Par conséquent, on peut douter qu'il suffise, de manière générale, que des conditions météorologiques aient affecté la réalisation prévue du vol. Il semble, au contraire, que les conditions météorologiques 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, ces rafales de vent entraînent effectivement une perturbation dans la réalisation du vol. Il en va de même dans la présente affaire ; il est constant que des vents dangereux peuvent survenir à Ponta Delgada. Il semble plus logique qu'un transporteur aérien doive s'attendre 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, ce considérant précise que de telles circonstances peuvent se produire dans des conditions météorologiques de ce type. Cet élément plaide en faveur d'une interprétation restrictive – ou, à tout le moins, ne plaide pas contre une telle interprétation –, interprétation qui répond 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, il ne faut pas que les deux critères mentionnés ci-dessus, à savoir le caractère maîtrisable et l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, soient remplis. S'il est bien possible que le premier de ces critères ne soit pas rempli, le second l'est bel et bien si l'on considère que le fait d'être exposé aux conditions météorologiques relève de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien.

Dans cette mesure, l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 suggère une interprétation étroite. Son libellé et notamment le terme « extraordinaire », déjà, indiquent 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 de l'activité du transporteur aérien concerné en fonction des circonstances concrètes de chaque cas d'espèce.

Le traitement juridique sera a priori 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) [OMISSIS], la Cour a indiqué qu'il appartient aux juridictions de vérifier si les problèmes techniques dont fait état le transporteur aérien 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 va différemment, par exemple, dans la situation dans laquelle il est 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 être nécessaire, en l'espèce, d'examiner si les conditions météorologiques invoquées par le transporteur aérien sont dues à des événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de son activité et qui échappent effectivement à sa maîtrise, ce que la présente demande de décision préjudicielle vise à clarifier.

bb) Cette appréciation ne semble pas être contraire à la jurisprudence de la Cour, qui opère une distinction entre les événements dont l'origine est « externe » et ceux dont l'origine est « interne ».

Contrairement à ce que considère la défenderesse dans son mémoire du 15 décembre 2022, la Cour ne se contente pas, désormais, de distinguer uniquement en fonction des « sphères » et de la « maîtrise » ; elle opère bien toujours une distinction selon qu'il s'agit ou non d'événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci (arrêt du 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, point 23). En réalité, la distinction opérée par la Cour entre les événements dont l'origine est « externe » et ceux dont l'origine est « interne » vise à mettre en œuvre le critère de la maîtrise (voir arrêt du 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, point 41). En l'espèce, il est constant que les événements échappaient à la maîtrise du transporteur aérien. Aucune autre conclusion ne s'impose au regard de l'arrêt du 7 juillet 2022, SATA International – Azores Airlines (Défaillance du système de ravitaillement en carburant) (C-308/21, EU:C:2022:533, points 24 et 25).

cc) Les observations présentées par la Commission le 21 septembre 2022 dans l'affaire C-388/22, non plus, ne fournissent pas d'éléments s'opposant

catégoriquement à ce qui précède ; dans ladite affaire, la juridiction de céans a saisi la Cour de questions préjudicielles concernant, outre les conditions météorologiques défavorables, les décisions de gestion du trafic aérien.

En ce qui concerne les conditions météorologiques, la Commission a, dans ces observations, attaché tout d'abord une importance déterminante à la question de la maîtrise (l'absence de maîtrise), qui n'est pas pertinente aux fins de la question d'interprétation, étant donné que, de même que dans la présente affaire, ce point est constant entre les parties (point 33). Par ailleurs, la Commission était ensuite, elle aussi, à tout le moins d'avis que les conditions météorologiques « telles que les orages ou la foudre de manière générale » n'étaient pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (point 37). La Commission semble ensuite tracer la frontière de la survenance d'une circonstance extraordinaire uniquement en fonction du caractère incompatible avec la réalisation du vol concerné (voir point 38). La juridiction de renvoi estime que, dans ses observations, la Commission n'a pas examiné concrètement la question du caractère extraordinaire des conditions météorologiques.

dd) À cet égard, il existe bien, a priori, des critères permettant de distinguer dans ce type de cas 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 un niveau régional et au regard de la saison. 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 exerce une activité de transport aérien 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].

ee) 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) [lien Internet] [OMISSIS], 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 intégrer dans le calcul du prix de leurs billets les événements liés aux conditions météorologiques qui ont en fait une fréquence statistique prévisible et qui peuvent entraîner des perturbations des vols donnant lieu à indemnisation, dans l'hypothèse où la charge économique que représentent les indemnisations au titre d'événements liés aux conditions météorologiques excède ce qui est raisonnable.

2. En l'espèce, comme cela a été exposé, le risque particulier de vents dangereux à Ponta Delgada est connu. Par conséquent, ce n'est que dans l'hypothèse où cet élément n'est pas déterminant que la défenderesse invoque de manière pertinente une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

[OMISSIS]

[Formalités, signatures]

DOCUMENT DE TRAVAIL