

Version anonymisée

Traduction

C-49/22 – 1

Affaire C-49/22

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

24 janvier 2022

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

4 janvier 2022

Partie demanderesse :

Austrian Airlines AG

Partie défenderesse :

TW

[OMISSIS]

Dans le litige opposant le requérant **TW**, [OMISSIS] Gerasdorf bei Wien, [OMISSIS] (Autriche) à la défenderesse **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] aéroport de Vienne, [OMISSIS] (Autriche) pour un montant de 1 000 euros [OMISSIS], à la suite de l'appel interjeté par la défenderesse contre le jugement du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 13 avril 2021, 26 C 276/20p-12, [OMISSIS], le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg, Autriche), statuant en tant que juridiction d'appel a décidé [OMISSIS] ce qui suit :

(I) Les questions suivantes sont posées **à titre préjudiciel** à la Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 267 TFUE :

(1) Convient-il d'interpréter l'article 5, paragraphe 1, sous a), et l'article 8, paragraphe 1, sous b), 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, en ce sens qu'un vol de rapatriement effectué dans le cadre de l'activité de puissance publique d'un État doit également être considéré comme un « réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables » devant être offert par le transporteur aérien effectif en cas d'annulation, lorsque le transporteur aérien effectif ne peut certes pas justifier d'un droit au transport du passager, mais avait la possibilité d'inscrire le passager pour ce vol et d'en assumer les frais et lorsque c'est en fin de compte avec le même avion et aux mêmes horaires, prévus pour le vol initial annulé, que le transporteur aérien effectif effectue le vol en vertu d'un accord contractuel avec l'État ?

(2) Convient-il d'interpréter l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 en ce sens qu'un passager qui s'inscrit lui-même pour un vol de rapatriement visé dans la question 1, et qui verse à ce titre à l'État une participation aux frais obligatoire, a contre le transporteur aérien un droit au remboursement de ces frais qui découle directement du règlement n° 261/2004, bien que ces frais ne constituent pas exclusivement le coût net du vol ?

(II) [OMISSIS – sursis à statuer]

MOTIFS :

A. Faits

La défenderesse est un transporteur aérien autrichien. Le requérant et son épouse disposaient chacun d'une réservation confirmée pour les vols – effectués par la défenderesse – OS17 du 17 mars 2020 de Vienne (VIE) à l'Île Maurice (MRU) et OS18 du 20 mars 2020 de l'Île Maurice (MRU) à Vienne (VIE). En ce qui concerne [le requérant et son épouse], les deux vols faisaient partie d'un voyage à forfait.

Si le vol OS17 a été effectué comme prévu, la défenderesse a annulé le 18 mars 2020 le vol OS18 en raison de la pandémie de CoViD-19 et des mesures prises à cet égard par le gouvernement fédéral autrichien. Nonobstant le fait qu'elle disposait des coordonnées de contact du requérant et de son épouse, la défenderesse ne les a pas contactés et, partant, ne les a pas non plus informés de leurs droits au titre de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004. Ce n'est que le 19 mars 2020 que le requérant et son épouse ont reçu un appel téléphonique du voyageur, lequel les a informés de l'annulation et d'un vol de rapatriement planifié par le ministère autrichien des Affaires étrangères pour le 20 mars 2020. À cette date, plus aucun vol régulier n'était effectué.

Le requérant et son épouse se sont inscrits en ligne pour ce vol, sur le site internet du ministère des Affaires étrangères. À ce titre, tous deux ont versé au ministère

des Affaires étrangères une participation aux frais, dont le paiement était obligatoire, d'un montant de 500 euros pour chacun. Le vol a été effectué par la défenderesse sous le numéro de vol OS1024, au même horaire qui aurait dû être celui du vol OS18. La défenderesse n'avait pas la possibilité de reprogrammer elle-même des passagers sur ce vol de rapatriement, mais aurait pu procéder à l'inscription des passagers sur le site internet du ministère des Affaires étrangères et au remboursement des frais. La défenderesse a reçu une part, laquelle ne peut être déterminée, des 500 euros que chaque passager a dû payer.

L'épouse du requérant a cédé à ce dernier ses droits résultant de l'annulation du vol OS18.

B. Arguments et prétentions des parties

Par une action en justice du 14 septembre 2020, le **requérant** a demandé, dans un premier temps, le paiement de 900 euros majorés des intérêts. Il a fait valoir que le vol OS18 avait certes été effectué par la défenderesse, mais que celle-ci l'avait « doublement facturé » à hauteur de 900 euros. Par mémoire préparatoire du 27 janvier 2021, le requérant a étendu ses prétentions à 1000 euros majorés des intérêts, en affirmant désormais que la défenderesse avait certes annulé le vol OS18 mais l'avait ensuite effectué « sous le déguisement d'un avion gouvernemental », ce pour quoi chacun des passagers avait eu à payer un montant de 500 euros. Le vol a donc été effectué, mais « doublement facturé » à hauteur de 500 euros. Contrairement à ce que prévoit l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, la défenderesse a non seulement omis d'offrir et d'organiser un réacheminement, mais elle est même allée jusqu'à facturer des frais pour le transport que le requérant a lui-même organisé. Dans la mesure où elle a ainsi manqué aux obligations que lui impose le droit de l'Union, [selon le requérant,] la défenderesse est responsable du préjudice que le requérant a subi du fait qu'il a dû trouver à ses frais une solution de remplacement.

La **défenderesse** a conclu au rejet de l'action, qu'elle a contesté en faisant valoir, en substance, que le vol OS18 avait dû être annulé en raison de la pandémie de CoViD-19. Le requérant a atteint sa destination finale grâce à une opération de rapatriement du ministère des Affaires étrangères ; à ce titre, la défenderesse ne lui a pas facturé de frais. La réservation du vol OS18 avait été effectuée dans le cadre d'un voyage à forfait ; à cet égard, le requérant n'a pas apporté la preuve du prix du billet, de sorte que la demande du requérant était dépourvue de pertinence. Le voyageur n'avait pas communiqué à la défenderesse les coordonnées de contact du requérant. Le vol de rapatriement n'est pas un vol de remplacement au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, dans la mesure où il n'est pas ici question d'un tarif accessible au public. Aucun autre vol régulier n'était disponible. La décision sur le choix des personnes qui seraient transportées par le vol de rapatriement appartenait exclusivement au ministère des Affaires étrangères ; la défenderesse n'aurait donc pas pu transférer d'elle-même le requérant sur ledit vol.

C. Procédure antérieure

Le **tribunal de première instance** a pleinement fait droit au principal de la demande ; il a rejeté, sans que le requérant ne le conteste, une faible majoration d'intérêts. Il a constaté les faits dont le résumé est exposé ci-dessus et en a conclu, en droit, que la défenderesse avait annulé le vol OS18 et était tenue, conformément à l'article 5, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004, d'offrir une assistance au sens de l'article 8 de ce règlement. En cas de manquement à cette obligation, les passagers étaient en droit de faire valoir un droit à indemnisation découlant directement du droit de l'Union. Dans la mesure où elle n'avait pas informé les passagers de l'annulation, ni de la possibilité de choix que leur ouvrait l'article 8 du règlement n° 261/2004, la défenderesse avait manqué à ses obligations et était responsable du préjudice s'élevant à 500 euros par personne. La déclaration de cession de créances habilitait le requérant à faire valoir les droits de son épouse. Même à supposer qu'un comportement fautif de la défenderesse ait été nécessaire, il existait puisque la défenderesse n'avait pas inscrit elle-même les passagers sur la liste du ministère des Affaires étrangères et n'avait pas assumé les frais du vol de rapatriement.

C'est ce que conteste l'**appel** de la défenderesse, qui conclut à ce que le jugement frappé d'appel soit réformé dans le sens d'un rejet de la demande ; à titre subsidiaire, la défenderesse conclut à l'annulation du jugement. Dans la mesure où cela est pertinent pour la procédure de renvoi, l'appelante fait valoir qu'aucun comportement fautif ayant un lien de causalité avec le préjudice subi par les passagers ne peut lui être reproché. Elle n'a pas eu la possibilité de modifier la réservation des passagers. Aucun vol régulier n'était plus effectué et le vol de rapatriement n'était pas un vol de remplacement au sens de l'article 8 du règlement n° 261/2004, puisque la défenderesse n'a pas pu exercer d'influence sur la réaffectation de passagers sur ledit vol. Ce vol constitue au contraire un acte de puissance publique de l'État visant à ramener ses ressortissants à la maison. Ce serait étendre excessivement les obligations de diligence d'un transporteur aérien que d'exiger qu'il soit tenu d'inscrire des passagers pour de tels vols. Par ailleurs, la somme de 500 euros par passager ne constitue pas un prix régulier de transport mais une participation aux frais perçue par la République d'Autriche. Même si elle avait informé les passagers sur l'existence du vol de rapatriement du ministère des Affaires étrangères, ce seraient eux qui auraient dû verser la participation aux frais. Or, même dans l'hypothèse où ce paiement devrait être considéré comme un préjudice, l'événement causal du préjudice résidait dans l'annulation du vol OS18. Cette annulation était quant à elle nécessaire en raison de la pandémie de COVID-19 et ne peut pas être reprochée à l'appelante.

Dans son **mémoire en défense en appel**, le requérant conclut au rejet de l'appel. Il fait valoir, en substance, que la position adoptée par le tribunal de première instance est correcte.

Le tribunal de renvoi, statuant en tant que **juridiction d'appel**, est saisi pour statuer en deuxième et dernière instance sur les prétentions du requérant. Il doit se

limiter à l'examen de questions de droit, en vertu de dispositions ancrées dans le droit procédural national.

D. Fondements juridiques

L'obligation du transporteur aérien de fournir une assistance découle des dispositions suivantes du règlement n° 261/2004 :

« Article 5 – Annulations

1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés [...]
 - a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;

Article 8 – Assistance : droit au remboursement ou au réacheminement

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers se voient proposer le choix entre [...]
 - b) un réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais ».

E. Motifs du renvoi préjudiciel

Sur la question 1

Il convient de retenir d'emblée que l'assistance au soutien et au rapatriement en cas d'urgence, en tant que composante de la protection consulaire, compte parmi les fonctions consulaires de la République d'Autriche [article 3, paragraphe 2, point 5, du Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz) (loi fédérale sur l'exercice des fonctions consulaires)]. L'exercice de ces fonctions constitue une activité souveraine de l'État (voir RIS-Justiz RS0132961 [citation de jurisprudence nationale]). Le transporteur aérien défendeur y a contribué en tant que partenaire contractuel de la République d'Autriche, mais n'a eu aucune influence sur la décision de cette dernière.

L'issue du litige dépend dès lors de l'interprétation qu'il convient de faire des termes « offrir », figurant à l'article 5, paragraphe 1, sous b), règlement n° 261/2004, et « réacheminement », figurant à l'article 8, paragraphe 1, sous b), dudit règlement.

Le mot « offrir », figurant à l'article 5, paragraphe 1, sous b), du règlement, pourrait être compris en ce sens que le transporteur n'est certes pas tenu d'assurer lui-même le transport de remplacement, mais doit fournir au passager un droit au transport opposable à un autre transporteur aérien. Cette lecture correspond au point de vue adopté par une partie de la doctrine, selon lequel il incombe au transporteur aérien de se procurer des billets pour le vol de remplacement et de les

mettre à la disposition du passager [OMISSIS]. Le billet est défini par l'article 2, sous f), du règlement n° 261/2004 comme un document en cours de validité établissant le droit au transport [...], délivré ou autorisé par le transporteur aérien ou son agent agréé.

Cela concerne la substance de l'argumentation de l'appelante, laquelle fait valoir qu'en l'espèce, elle n'aurait pas été en mesure de procurer un tel droit aux passagers.

Si l'obligation du transporteur effectif consiste à procurer un droit mais qu'il est dans l'impossibilité de procurer un tel droit, il serait possible de considérer que le fait de ne pas avoir pris d'autres mesures, comme en l'espèce l'inscription des passagers pour un vol de rapatriement, ne constitue pas un manquement aux obligations d'assistance visées à l'article 8 du règlement n° 261/2004 et que, partant, il n'existe aucun point de rattachement à un droit à indemnisation au sens de l'arrêt de la Cour du 13 octobre 2011, *Sousa Rodríguez e.a.* (C-83/10, EU:C:2011:652).

Toutefois, selon la juridiction de renvoi, des arguments plaident également en faveur de la thèse selon laquelle l'obligation prévue à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 ne se limite pas aux situations dans lesquelles le transporteur aérien peut procurer un tel droit.

D'une part, s'agissant de l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement, la Cour a dit pour droit que cette disposition ne définit pas les modalités régissant les relations contractuelles susceptibles de découler de la mise en œuvre de cette obligation (arrêt du 3 septembre 2020, *NIKI Luftfahrt*, C-530/19, EU:C:2020:635, point 28). En résultat, la Cour avait alors nié l'existence d'une obligation, découlant du droit de l'Union, pour le transporteur aérien de prendre en charge les modalités d'hébergement en tant que telles. Dans la mesure où les deux dispositions ont la même finalité, ce résultat pourrait être transposable à la présente affaire. Dès lors, il semble approprié de considérer que les obligations du transporteur aérien ne se limitent pas à procurer au passager un droit direct opposable à un tiers.

D'autre part, dans le cadre de l'interprétation du règlement n° 261/2004, la Cour s'est déjà référée à plusieurs reprises à l'objectif, qui découle du premier considérant du règlement, de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens (arrêt du 11 juin 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, points 54 et 58 ; arrêt du 22 avril 2021, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, points 26 et s.). L'obligation d'assurer un transport de remplacement dans les meilleurs délais inclut non seulement l'obligation de l'offrir, mais aussi celle d'en supporter les coûts. Le passager n'est certes pas tenu de contribuer activement à la recherche d'un transport de remplacement adéquat (arrêt du 29 juillet 2019, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, point 55) ; mais s'il le fait tout de même et s'il est en mesure d'obtenir un transport de remplacement à des conditions comparables, que le transporteur aérien lui-même n'aurait pas pu

lui procurer, il serait contraire à l'objectif d'un niveau élevé de protection des passagers aériens que soit levée, pour ce seul motif, l'obligation du transporteur aérien de prendre en charge les frais du transport de remplacement.

En fin de compte, la décision dépend toutefois aussi du point de savoir si un vol de rapatriement effectué par l'État doit être considéré comme un « réacheminement dans des conditions de transport comparables » au sens de l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004.

Le tribunal de renvoi considère à cet égard que le critère des « conditions de transport comparables » se rapporte avant tout aux circonstances factuelles du voyage, telles que le moyen de transport utilisé, l'heure de départ et d'arrivée prévue ainsi que les itinéraires de voyage. Le tribunal de céans n'a donc aucun doute quant au fait que le vol devant être considéré en l'espèce a été effectué dans des conditions comparables.

L'appelante est toutefois d'avis qu'il n'y a pas eu de réacheminement au sens l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, dans la mesure où le vol de rapatriement a été effectué à un tarif non directement ou indirectement accessible au public et, partant, échappe au champ d'application du règlement en vertu de son article 3, paragraphe 3.

De l'avis du tribunal de céans, cet argument est lui aussi dénué de pertinence. Force est de noter que l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004 mentionne uniquement un « réacheminement vers leur destination finale, dans des conditions de transport comparables ». Il ne saurait être déduit de cette disposition que seuls des vols qui relèvent eux-mêmes du règlement peuvent être envisagés en tant que transport de remplacement. La Cour a certes considéré qu'un vol qui a été proposé aux passagers en tant que transport de remplacement conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 et qui a été accepté par ces derniers relève, lui aussi, du champ d'application du règlement (arrêt du 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204) ; mais cette jurisprudence portait sur une affaire dans laquelle les passagers avaient effectivement été transférés sur un autre vol régulier. Elle ne se prête donc pas à une lecture univoque selon laquelle un transport de remplacement devrait en tout état de cause être effectué au moyen d'un vol relevant du champ d'application du règlement.

Sur la question 2

La Cour a déjà jugé que lorsqu'un transporteur manque aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 8 et 9 du règlement n° 261/2004, les passagers aériens sont fondés à faire valoir, sur la base des éléments énoncés auxdits articles, un droit à indemnisation qui n'est pas fondé sur le droit national en matière de réparation de dommages (arrêt du 13 octobre 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, EU:C:2011:652, points 43 et s.). En ce qui concerne l'article 9, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, elle a en outre déjà retenu que l'ampleur du droit à indemnisation du passager doit s'apprécier au

regard de ce qui est nécessaire, approprié et raisonnable (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 66 ; arrêt du 3 septembre 2020, NIKI Luftfahrt, C-530/19, EU:C:2020:635, point 36).

Le tribunal de renvoi estime que ces mêmes critères doivent également s'appliquer pour le droit à indemnisation en cas de manquement à l'obligation visée à l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004. Dans une situation comme celle considérée en l'espèce, le transporteur aérien devrait dès lors rembourser l'intégralité des frais, même si ceux-ci ne portent pas uniquement sur le transport.

Selon le tribunal de renvoi, cette interprétation semble pouvoir être retenue dans la mesure où elle serait la plus à même de contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis par l'article 8, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 261/2004, consistant à ce que le passager atteigne la destination finale aussi rapidement que possible [OMISSIS]. En effet, s'il en était autrement, les passagers parvenant, pour quelque raison que ce soit, à organiser un transport de remplacement adéquat que le transporteur aérien ne pouvait matériellement pas organiser se verraient confrontés à la situation de ne pas faire usage dudit transport, en raison des frais qu'ils auraient à supporter eux-mêmes.

F. Aspects du droit procédural

[OMISSIS – mentions de droit procédural]

[OMISSIS – sursis à statuer]

Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg) [OMISSIS]

Korneuburg, le 4 janvier 2022

[OMISSIS]