

Affaire C-336/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

27 mai 2021

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

4 mai 2021

Partie appelante :

L

Parties intimées :

F

BW

SW

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche)

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg, Autriche), en tant que juridiction d'appel, a rendu, dans les affaires jointes opposant les parties demandereses [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****, à la partie défenderesse L***** GmbH [OMISSIS], sur appel interjeté par la partie défenderesse contre le jugement du Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) du 29 avril 2020 (21 C 51/20p-11) [OMISSIS], la présente

ordonnance :

[I] La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des **questions préjudicielles** suivantes en application de l'**article 267 TFUE** :

[1] 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 **[Or. 2]** refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004 **lorsqu'il atteint la destination finale des passagers avec un retard de 7 h 41 étant donné que, lors du vol ayant précédé le vol précédent, l'avion a été endommagé par la foudre ; que le technicien de la société de maintenance mandatée par le transporteur aérien à qui il a été fait appel après l'atterrissage n'a constaté que des dégâts mineurs n'affectant pas la capacité de fonctionnement de l'avion (« some minor findings ») ; que le vol précédent a été effectué ; qu'il est néanmoins apparu lors d'un « pre-flight check » (inspection pré-vol) effectué avant le vol précédent que, jusqu'à nouvel ordre, l'avion n'était plus opérationnel ; et que le transporteur aérien a donc eu recours, à la place de l'appareil endommagé initialement prévu, à un avion de remplacement qui a effectué le vol avec un retard au départ de 7 h 40 ?**

[2] L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que, parmi les **mesures raisonnables que doit prendre un transporteur aérien, il y a lieu de proposer aux passagers une modification de réservation avec transfert sur un autre vol avec lequel ils auraient atteint leur destination finale avec un retard moins important, alors même qu'au lieu d'utiliser l'appareil qui n'était plus opérationnel, le transporteur aérien a effectué le vol au moyen d'un appareil de remplacement par lequel les passagers sont parvenus à leur destination finale avec un retard plus important ?**

[II][OMISSIS] [sursis à statuer] **[Or. 3]**

M o t i f s :

P***** S*****, la deuxième demanderesse et la troisième demanderesse disposaient toutes les trois d'une réservation confirmée pour le vol OE 100 opéré par la défenderesse avec un départ de Vienne (VIE) le 21 octobre 2019 à 11 h 30 et une arrivée à Palma de Majorque (PMI) le même jour à 13 h 55.

Le vol effectué par la défenderesse a subi un retard, les heures effectives de départ et d'arrivée étant respectivement 19 h 10 et 21 h 36. En application de la méthode de la route orthodromique, la distance du vol prévu était inférieure à 1 500 km. P***** S***** a cédé les prétentions tirées de cet incident à l'encontre de la défenderesse à la première demanderesse, qui a accepté la subrogation.

Selon les affirmations de la défenderesse, l'appareil initialement prévu pour ce vol a été utilisé, le 21 octobre 2019, pour effectuer les vols suivants :

[1] le vol OE 1318 reliant Vienne (VIE), à 7 h 30, à Bergame (BGY ; Italie) à 9 h 00. Ce vol a été effectué à l'heure ;

[2] le vol OE 1319 reliant Bergame (BGY), à 9 h 25, à Vienne (VIE), à 10 h 55. Ce vol a été effectué avec un retard au départ de 2 h 15 et un retard à l'arrivée de 2 h 40.

L'appareil aurait ensuite dû être utilisé pour effectuer les vols suivants :

[3] le vol OE 100, reliant Vienne (VIE), à 11 h 30, à Palma de Majorque (PMI), à 13 h 55, soit le vol en cause en l'espèce. Ce vol a été effectué – avec un avion de remplacement – avec un retard au départ de 7 h 40 et un retard à l'arrivée de 7 h 41 ;

[4] le vol OE 105, soit le vol en cause dans l'affaire 22 R 258/20a devant la juridiction de céans et l'affaire C-672/20 devant la Cour. Ce [Or. 4] vol a été effectué – avec le même avion de remplacement – avec un retard au départ de 8 h 26 et un retard à l'arrivée de 8 h 19.

Par des recours formés séparément, les **demanderesse**s ont chacune réclamé à la défenderesse le paiement d'un montant de 250 euros [OMISSIS], en invoquant l'absence de circonstance exceptionnelle en l'espèce. Elles ont contesté que la foudre soit à l'origine du retard. Selon elles, on ne saurait tenir compte d'une circonstance s'étant produite avant le vol immédiatement précédent. Elles ont ajouté que la défenderesse n'avait pas pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées de sa part afin d'éviter le retard du vol. La défenderesse aurait dû organiser, selon elles, un avion de remplacement avec un équipage opérationnel, et le mettre, à temps, à la disposition des passagers. Elles estiment qu'il incombait à la défenderesse d'expliquer pourquoi il n'avait pas été possible de procéder à la modification de la réservation avec un transfert des passagers sur un autre vol.

La **défenderesse** n'a pas contesté la date à laquelle les intérêts avaient commencé à courir, mais a contesté le bien-fondé et le montant de la demande, a conclu au rejet du recours, et a fait valoir que l'avion avait été endommagé par la foudre lors du vol précédent. Elle a ajouté que lors du « pre-flight check » effectué pour le vol en cause en l'espèce, il était apparu que les dommages ou les réparations provisoires s'étaient apparemment détériorés lors du vol précédent, et que le pilote avait ordonné la réparation ainsi qu'une nouvelle inspection. Elle a précisé que la vérification avait commencé à 15 h 05 et qu'il n'était pas possible de prévoir le temps que durerait le travail d'inspection. Selon elle, un avion de remplacement a été activé à 15 h 07 et a atterri à Vienne à 18 h 15. Elle explique que c'est avec cet appareil que le vol pu être effectué, avec un retard. [Or. 5]

Par le **jugement attaqué**, la juridiction saisie en première instance a accueilli la demande. Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat, Autriche) n'a fait aucune constatation quant à la cause du retard. Il est manifestement parti du principe que la foudre constitue une circonstance

extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 et a exposé quelques mesures pouvant être raisonnablement exigées de la part de la défenderesse. À partir des éléments de faits présentés (et résumés à l'essentiel), il a conclu que la défenderesse n'avait pas apporté suffisamment d'éléments au sujet des mesures raisonnables qu'elle avait prises pour éviter le retard. Une éventuelle mesure raisonnable aurait été de modifier la réservation des passagers en les transférant sur un autre vol reliant Vienne à Palma de Majorque ou d'utiliser un avion de remplacement soit de la propre flotte de la défenderesse soit en ayant recours au sous-affrètement, afin de pouvoir effectuer le vol à l'heure ou, à tout le moins, avec un retard inférieur à trois heures. Le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) a souligné que, dès le coup de foudre survenu à environ 9 heures, la défenderesse aurait dû s'attendre à ce que les vols ultérieurs subissent un retard important quand bien même aucun dommage pertinent ne serait finalement révélé lors de l'inspection.

[OMISSIS][conclusions]

Le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg), est appelé, en tant que **juridiction d'appel**, à statuer en deuxième et dernière instance sur les prétentions des demanderesse.

Le vol de la défenderesse du 21 octobre 2019 fait l'objet de plusieurs affaires pendantes devant la juridiction d'appel qui opposent un nombre important de passagers à la défenderesse ; parmi ces affaires figure l'affaire 22 R 258/20a. Dans cette affaire, la juridiction d'appel avait décidé de surseoir à statuer et de déférer à la Cour – en plus d'une question sur le champ d'application du règlement n° 261/2004 qui n'est pas pertinente en l'espèce – les questions formulées dans le dispositif aux fins d'une décision préjudicielle. Cette affaire a, depuis, été clôturée en raison du retrait de l'appel. La demande de décision préjudicielle pendante devant la Cour dans l'affaire C-672/20 a été retirée le 28 avril 2021. Les questions en l'espèce sont donc (presque) identiques aux questions 2 et 3 de la demande de décision préjudicielle retirée.

Sur les **questions préjudicielles** :

Sur la question [1] :

La défenderesse a invoqué l'existence d'une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, en tant que cause du retard (important), et a exposé que le vol ayant précédé le vol précédent avait été frappé par la foudre. Selon elle, cela avait entraîné la nécessité d'inspecter et – après que le vol précédent a été effectué – de réparer l'avion initialement prévu. Bien que les demanderesse aient expressément contesté cette circonstance lors de la procédure en première instance, la juridiction de première instance n'a fait aucune constatation sur ce point.

Clarifier le point de savoir si la foudre est en principe susceptible de constituer une circonstance extraordinaire est, aux yeux de la juridiction d'appel – en dépit

de ce que les faits ne sont pas établis sur ce point –, une condition nécessaire pour trancher l'affaire en l'espèce, ne serait-ce que parce que, en cas de réponse négative, elle serait en mesure d'immédiatement confirmer, dans le sens du rejet des recours, le jugement attaqué, sans avoir à charger la juridiction de première instance de procéder à des constatations supplémentaires.

La juridiction de renvoi part depuis toujours du principe que la foudre constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 [Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg), 24 octobre 2019, 21 R 222/19y ; en dernier lieu le 21 juillet 2020, 22 R 209/20i]. Toutefois, la question a été tranchée en sens contraire par d'autres juridictions autrichiennes [voir, par exemple, Bezirksgericht für Handelssachen Wien (tribunal de district pour les affaires commerciales de Vienne, Autriche), 31 mars 2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289].

La juridiction d'appel envisage (en outre) de se départir de sa jurisprudence constante sur la base des considérations suivantes : depuis toujours, l'aviation civile transporte des passagers en utilisant la sustentation aérodynamique ; pour l'exprimer en quelques mots, il s'agit d'utiliser les flux d'air autour des voilures. Il pourrait en être déduit que l'état de l'atmosphère est inhérent à l'exercice normal de l'activité d'aviation. Des états instables de l'atmosphère – et ainsi donc également les éclairs – pourraient par conséquent être rattachés à la sphère de responsabilité du transporteur aérien ; un dommage à l'aéronef y lié serait, de par sa nature et de par son origine, inhérent à l'exercice de l'activité de transporteur aérien et se distinguerait ainsi d'une collision avec un oiseau (voir arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 24).

Eu égard à ce que des preuves scientifiques – que la juridiction d'appel devrait, après infirmation du jugement attaqué, charger la juridiction de première instance de rechercher – sont, le cas échéant, nécessaires, il y a lieu que la Cour clarifie le point de savoir si la foudre [Or. 8] peut en principe constituer une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

Sur la question 2 :

Dans son appel, la défenderesse conteste l'analyse juridique de la juridiction de première instance selon laquelle elle n'avait fourni aucune explication quant à une éventuelle modification de la réservation avec transfert [des demanderesses] sur un autre vol. L'appelante fait valoir à l'encontre de l'argumentation de la juridiction de première instance qu'elle a apporté suffisamment d'éléments à l'égard de la mesure raisonnable : afin de prévenir le retard du vol OE 100, elle a remplacé l'appareil initialement prévu et mis à disposition un avion de remplacement de sa propre flotte. Elle avait donc effectué le vol – fût-ce avec retard. Elle explique qu'en cas de retard, ne serait-ce que déjà logiquement, une modification de réservation avec transfert sur un autre vol ne peut constituer une mesure viable économiquement car cela aurait pour conséquence que le vol retardé doive ensuite être effectué à vide puisque la réservation de tous les

passagers qui auraient dû être acheminés par ce vol aura été préalablement modifiée.

Les demanderesse – comme l’avait déjà fait la juridiction de première instance – opposent à ce point de vue la position juridique, exprimée par la Cour dans l’arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), selon laquelle le transporteur aérien doit mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour assurer un réacheminement raisonnable, satisfaisant et dans les meilleurs délais tant des passagers de vols annulés que des passagers de vols retardés ; parmi ces moyens figure, selon elles, la recherche d’autres vols directs ou indirects opérés éventuellement par d’autres transporteurs aériens appartenant ou non à la même alliance aérienne et arrivant à un horaire moins tardif que le vol suivant du transporteur aérien concerné (arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, point 59). **[Or. 9]** [OMISSIS : remarques afférentes à la procédure nationale]

L’appelante, en revanche, ne se penche pas plus avant sur l’arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460), et semble visiblement estimer qu’en effectuant le vol avec retard avec un appareil de remplacement, elle avait pris toutes les mesures raisonnables.

Les faits de la présente affaire se distinguent clairement de ceux qui ont été soumis à la Cour dans l’affaire C-74/19. Dans cette affaire, il était question du fait qu’à la suite d’un retard, le passager n’avait pas pu attraper son vol de correspondance et qu’ainsi il était parvenu à sa destination finale avec un retard important ; il était donc en tout état de cause nécessaire de changer la réservation sur le vol de correspondance raté pour un transport de remplacement. La Cour a précisé les exigences en droit de l’Union pesant sur cette modification de réservation.

En l’espèce, la défenderesse a pu transporter les passagers sur le vol réservé, bien qu’avec un retard important ; aucune modification de réservation avec transfert sur un autre vol n’a été nécessaire. La question de savoir s’il aurait été possible, sur la connexion de vol en question, d’atteindre la destination finale, également avec un retard important, mais sensiblement plus tôt qu’avec le vol retardé opéré par la défenderesse, reste actuellement en suspens (contrairement à l’affaire [OMISSIS] devant la juridiction de céans et C-672/20 devant la Cour) et **[Or. 10]** devrait, s’il s’avère que la modification de la réservation avec transfert sur un autre vol est pertinente, encore être examinée par la juridiction de première instance.

La juridiction d’appel considère (en outre) que la modification concrète de la réservation avec transfert sur un autre vol aurait été économiquement viable et que l’effort d’organisation aurait été gérable. Néanmoins, selon la juridiction d’appel, cette argumentation n’est valable que lorsqu’il n’est question que d’un seul passager. Une modification de la réservation avec transfert sur un autre vol de tous les passagers pour un (ou, le cas échéant, plusieurs) vol(s) effectué(s) plus tôt et

arrivant plus tôt à la destination finale pourrait toutefois être globalement insoutenable. Dans cette mesure, les faits en cause en l'espèce se distinguent de ceux sur lesquels reposait l'arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460) car il y était question d'une modification de réservation d'un seul passager pour un transfert sur un vol de correspondance bien déterminé, et non d'une modification de réservation avec transfert sur un autre vol de l'ensemble des passagers qui devaient attendre un avion de remplacement retardé. Il s'ensuit que la question qui doit en l'espèce être résolue par la juridiction d'appel n'a pas été définitivement tranchée par la Cour, et notamment pas par ce qu'elle a exposé dans l'arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460).

Le traitement des deux questions est nécessaire pour que la juridiction d'appel puisse définitivement statuer sur l'appel. Si la foudre ne constitue pas une circonstance extraordinaire, le jugement attaqué doit être confirmé en tout état de cause ; si la foudre constitue, au contraire, une circonstance extraordinaire, la juridiction de première instance devra examiner si la foudre était la cause du retard important (question 1). En fonction de ce que le transporteur aérien parvienne ou non à apporter la preuve qu'il a mis en œuvre toutes les mesures raisonnables uniquement en effectuant avec retard le vol au moyen d'un avion de remplacement, le jugement attaqué devra soit être confirmé soit être annulé (question 2). **[Or. 11]**

[II] [OMISSIS : sursis à statuer]

Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneubourg), département 22

Korneubourg, le 4 mai 202[1].

[OMISSIS]