

# Version anonymisée

Traduction

C-545/22 - 1

**Affaire C-545/22**

## **Demande de décision préjudicielle**

### **Date de dépôt :**

15 août 2022

### **Juridiction de renvoi :**

Landgericht Düsseldorf (Allemagne)

### **Date de la décision de renvoi :**

9 août 2022

### **Partie requérante :**

VO

GR

### **Partie défenderesse :**

Europa Lineas Aereas

---

[OMISSIS]

[OMISSIS]

**Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf, Allemagne)**

### **Ordonnance**

[du 9 août 2022]

Dans le litige opposant

Air Europa Lineas Aereas, [OMISSIS], Francfort,

Partie défenderesse et appelante

[OMISSIS]

contre

1 VO, [OMISSIS], Brême,

2 GR, [OMISSIS], Brême,

Parties demandresses et intimées

[OMISSIS]

la 22<sup>e</sup> chambre du Landgericht Düsseldorf [OMISSIS]

**ordonne :**

Il est sursis à statuer.

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, en vertu de l'article 267, premier alinéa, sous b), et de l'article 267, troisième alinéa, TFUE des questions suivantes d'interprétation du droit de l'Union :

L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens que l'annulation d'un vol est due à des circonstances extraordinaires lorsque, après la propagation de l'épidémie mondiale de COVID-19 à partir du mois de mars 2020, du fait de l'effondrement du trafic aérien à l'échelle mondiale, un transporteur aérien a, faute de remplissage économiquement rentable des vols et aux fins de protection de la santé des équipages et des pilotes, drastiquement réduit son plan de vol et annulé de nombreux vols sans avoir été contraint par des mesures administratives, telles que des fermetures d'aéroport, des interdictions de vol ou des interdictions d'entrée, à annuler le vol ?

**Motivation :**

**I.**

Les demandeurs, les époux VO et GR, ont l'un et l'autre réservé auprès de la défenderesse un vol aller de Düsseldorf via Madrid à Miami, le 07.03.2020 (numéros de vol : UX 1446 et UX 97) et un vol retour de Miami via Madrid à Düsseldorf, les 16 et 17 mars 2020 (numéros de vol : UX 98 et UX 1447).

La défenderesse a annulé les vols retour des 16 et 17 mars 2020 (numéros de vol : UX 98 et UX 1447). Les demandeurs n'ont été informés de l'annulation que le 16.03.2020 à l'aéroport de Miami. Aucun réacheminement n'a été proposé aux demandeurs.

Les demandeurs ont saisi l'Amtsgericht Düsseldorf d'une demande d'indemnisation au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement sur les droits des passagers à hauteur de 600 euros chacun.

La défenderesse fait valoir que l'annulation serait due à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers et que celles-ci n'auraient pas pu être évitées par des mesures raisonnables. À cet égard, la défenderesse invoque des restrictions du trafic touristique du fait de la pandémie de COVID-19. En raison de la pandémie de COVID-19, le trafic aérien aurait été immobilisé dans le monde entier. Par conséquent, il aurait fallu que les transporteurs aériens réorganisent leurs plans de vols et les réduisent drastiquement et donc qu'ils annulent de nombreux vols. Cela s'appliquerait également aux vols UX 98 et UX 1447 des 16 et 17 mars 2020. L'annulation est intervenue aussi pour des motifs de protection de la santé de l'équipage. Le nouveau coronavirus et sa dangerosité ainsi que ces modes de transmission auraient été totalement inconnus. La défenderesse n'aurait donc pas souhaité exposer ses équipages à un tel risque.

Le tribunal d'instance de Düsseldorf a fait droit à la demande par un jugement du 01.12.2021 et a condamné la défenderesse, entre autres, à verser aux demandeurs une indemnisation à hauteur de 600 euros chacun.

La partie défenderesse a interjeté appel de ce jugement dans les formes et délais prescrits. La partie requérante défend le jugement de première instance.

## II.

Le succès de l'appel interjeté par la défenderesse dépend, de manière pertinente à l'égard de la solution du litige, de la question énoncée ci-dessus.

### En particulier :

L'appel serait mal fondé si les motifs avancés par la défenderesse pour annuler les vols litigieux des 16 et 17 mars 2020 de Miami via Madrid à destination de Düsseldorf (numéros de vols : UX 98 et UX 1447), à savoir la réduction volontaire des plans de vols pour des raisons économiques en raison de l'effondrement du trafic aérien international et la protection de la santé des équipages dans le contexte de la pandémie mondiale de COVID-19, ne constituaient pas des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers.

En vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers, le transporteur aérien est ainsi exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et, en cas de survenance d'une telle circonstance, qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation en mettant en

œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, afin d'éviter que celle-ci conduise à l'annulation ou au retard important du vol concerné, sans pour autant qu'il puisse être exigé de lui qu'il consente des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent (voir arrêts du 04/04/2019, Germanwings, C-501/17, [EU:C:2019:288] [OMISSIS], point 19, et du 11.06.2020 – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460] [OMISSIS], point 36).

1.

En vertu de la jurisprudence constante de la Cour, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers, désigne uniquement des 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, ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas (voir [OMISSIS] arrêt du 23.03.2021, Airhelp/SAS, C-28/20, [ECLI:EU:C:2021:226] [OMISSIS], point 23). À cet égard, les événements dont l'origine est « interne » doivent être distingués de ceux dont l'origine est « externe » au transporteur aérien effectif. Seuls des événements « externes » relèvent de la notion de « circonstances extraordinaires ». Tous ces événements ont en commun de résulter de l'activité du transporteur aérien et de circonstances extérieures, plus ou moins fréquentes en pratique, mais que le transporteur aérien ne maîtrise pas, parce qu'elles ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire (voir arrêt précité, points 39 et suivants).

2.

Tout d'abord, en dépit des effets généraux importants qu'elle a eu à l'échelle mondiale sur le trafic touristique, la pandémie de COVID-19 ne se trouve pas en dehors du champ d'application du règlement sur les droits des passagers. Ce dernier ne contient aucune indication permettant de conclure qu'il reconnaît, au-delà des « circonstances extraordinaires » mentionnées à son article 5, paragraphe 3, une catégorie distincte d'événements « particulièrement extraordinaires » qui aurait pour conséquence d'exonérer automatiquement le transporteur aérien de toutes ses obligations (voir [OMISSIS] arrêt du 31.01.2013, McDonagh, C-12/11, [ECLI:EU:C:2013:43] [OMISSIS], point 30).

3.

La défenderesse se prévaut des restrictions du trafic touristique induites par la pandémie de COVID-19. En raison des restrictions à l'entrée adoptées à l'échelle mondiale à partir de la mi-mars 2020, l'industrie aéronautique aurait été contrainte de réduire fortement ses activités. Le trafic aérien aurait fortement diminué pendant la première phase de la pandémie entre mars et juin 2020. Les liaisons

4

aériennes intercontinentales auraient été réduites de manière drastique, voire totalement suspendues. Ce serait la raison pour laquelle, pendant cette période, des modifications des plans de vols et des annulations de vol à brève échéance auraient été inévitables. Cela vaudrait également en ce qui concerne les vols UX 98 et UX 1447 des 16 et 17 mars 2020. Les annulations auraient aussi visé à protéger la santé des équipages et des pilotes. Le nouveau coronavirus et sa dangerosité ainsi que ces modes de transmission auraient été totalement inconnus. La défenderesse n'aurait donc pas souhaité exposer ses employés à un tel risque.

Selon la chambre, cette argumentation n'est pas de nature à justifier de l'existence de circonstances extraordinaires. Certes, de par leur nature et leur cause, la pandémie mondiale de COVID-19 et les restrictions du trafic touristique y liées ainsi que les risques de contamination ne constituent plus une composante de l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien, puisque la défenderesse n'a aucune influence à cet égard et qu'elle n'a aucune maîtrise sur la pandémie. Néanmoins, la défenderesse n'a pas démontré à suffisance que l'annulation du vol retour (numéros de vol UX 98 et UX 1447) les 16 et 17 mars 2020 est directement « due » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers à la pandémie de COVID-19 et qu'elle n'avait en tant que transporteur aérien aucune maîtrise sur les effets de pandémie mondiale de COVID-19 sur le vol litigieux en l'espèce.

Certes, dans sa communication du 18.3.2020 C (2020) 1830 final, la Commission européenne a indiqué ce qui suit :

« La Commission considère que, lorsque les pouvoirs publics prennent des mesures destinées à contenir la pandémie de Covid-19, ces mesures, de par leur nature et leur origine, ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité des transporteurs et échappent à leur maîtrise effective. L'article 5, paragraphe 3, prévoit une dérogation au droit à une indemnisation, à la condition que l'annulation en question soit "due" à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Cette condition devrait être considérée comme remplie lorsque les pouvoirs publics interdisent purement et simplement certains vols, ou interdisent la circulation de personnes d'une manière qui, de fait, exclut que le vol ait lieu. Cette condition peut aussi être remplie lorsque l'annulation de vol survient dans des circonstances où la circulation de personnes correspondante n'est pas totalement interdite, mais limitée aux personnes bénéficiant de dérogations (par exemple aux ressortissants ou aux résidents de l'État concerné). Si aucune de ces personnes ne devait prendre un vol donné, celui-ci, s'il n'était pas annulé, resterait vide. Dans une telle situation, il peut être légitime, pour le transporteur, de ne pas attendre jusqu'au dernier moment, mais d'annuler le vol en temps utile (et même sans être certain du droit de voyager des différents passagers), afin que des mesures organisationnelles appropriées puissent être prises, y compris en ce qui concerne la prise en charge qu'il doit aux passagers. Dans des situations de ce type, et selon les circonstances, l'annulation peut encore être considérée comme "due" aux mesures prises par les pouvoirs publics. Et toujours selon les circonstances, cela

peut également être le cas pour les vols allant dans la direction opposée aux vols directement concernés par l'interdiction de circulation des personnes. Lorsque la compagnie aérienne décide d'annuler un vol et prouve que cette décision était justifiée par des motifs de protection de la santé de l'équipage, cette annulation devrait également être considérée comme "due" à des circonstances extraordinaires. Les considérations exposées ci-dessus ne sont pas et ne sauraient être exhaustives, dans la mesure où d'autres circonstances particulières liées au Covid-19 pourraient également entrer dans le champ d'application de l'article 5, paragraphe 3 ».

Néanmoins, ces recommandations de la Commission ne lient pas l'autorité judiciaire. Certes, la Cour a jugé que les recommandations et les avis au sens de l'article 288, quatrième alinéa, TFUE, ne créent pas de droits individuels dont les citoyens de l'Union peuvent se prévaloir devant les juridictions nationales. Toutefois, ces dernières seraient tenues de prendre en considération les recommandations et les avis lorsqu'elles statuent sur les litiges qui leur sont soumis, notamment lorsque les recommandations sont de nature à éclairer l'interprétation d'autres dispositions du droit national ou du droit de l'Union (voir arrêt du 13.12.1989, Grimaldi, C-322/88, [ECLI:EU:C:1989:646] [OMISSIS], [point 18]). Il est déjà douteux que les orientations interprétatives de la Commission soient des recommandations et des avis au sens de l'article 288, quatrième alinéa, TFUE, et non des mesures sui generis. En tout état de cause, l'exigence de prise en considération par les juridictions nationales des orientations ne signifie pas que celles-ci lient de facto lors de l'interprétation, mais seulement que les juridictions nationales doivent se pencher sur le fond des orientations lors de l'interprétation du droit de l'Union.

Les recommandations ne sont pas non plus convaincantes sur le fond. Compte tenu, d'une part, de l'objectif de ce règlement, énoncé au considérant 1 de celui-ci, d'assurer un niveau élevé de protection des passagers et, d'autre part, du fait que l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement déroge au principe du droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation de leur vol, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, doit faire l'objet d'une interprétation stricte (voir arrêt du 23.03.2021, Airhelp/SAS, C-28/20, [ECLI:EU:C:2021:226] [OMISSIS], point 24). Il devrait certes à juste titre pouvoir être parti du principe qu'il existe des circonstances extraordinaires lorsque des autorités interdisent d'office certains vols ou qu'elles interdisent ou restreignent le trafic touristique d'une manière telle que cela exclut de facto de pouvoir effectuer le vol concerné (par exemple fermetures des aéroports, interdictions des vols, interdiction d'entrée etc.). Il serait toutefois excessif de partir de l'existence de circonstances extraordinaires également lorsqu'il est, certes, juridiquement et matériellement possible d'effectuer sans restriction le vol, mais que le transporteur aérien décide, sur la base de considérations d'ordre économique (par exemple éviter d'effectuer des vols à vide), de réduire le nombre de liaisons aériennes ou d'annuler des vols. Une exonération aussi étendue des transporteurs aériens pèse sur les passagers et contredit l'objectif du règlement sur

les droits des passagers d'instaurer un niveau élevé de protection des passagers aériens.

De telles considérations économiques sont clairement des causes « internes » et non des causes de nature « externe ». Dans de tels cas, la situation est également « maîtrisable » pour les transporteurs aériens puisque que ce sont eux-mêmes, sous leur propre responsabilité et librement, qui prennent la décision d'annuler le vol sans y avoir été « contraints » par des circonstances extérieures.

4.

Il ne suffit pas non plus que, au moment de l'annulation du vol, il existe des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers. Il faut aussi précisément que l'annulation du vol concret soit « due » à ces circonstances extraordinaires et l'annulation ne doit pas non plus avoir été évitable par des mesures raisonnables. Cela est envisageable dans le contexte de la pandémie de COVID-19 par exemple si l'exploitant de l'aéroport ou la sécurité aérienne interdit certains vols ou s'il existe des fermetures administratives d'aéroport ou des interdictions administratives d'entrée sur le territoire. En outre, il ressort du considérant 15 du règlement n° 261/2004 que les circonstances extraordinaires ne peuvent se rapporter qu'à « un avion précis pour une journée précise » ce qui est exclu lorsqu'un passager se voit opposer un refus à l'embarquement parce les vols ont été réorganisés à la suite de circonstances qui concernent (aussi) d'autres vols. En effet, la notion de « circonstances extraordinaires » vise à limiter les obligations du transporteur aérien, voire à l'exonérer de celles-ci, lorsque l'évènement en cause n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Or, lorsqu'un transporteur aérien décide librement de réorganiser ses vols en raison d'une circonstance qui concerne (aussi) d'autres vols, il ne saurait, en aucune façon, être considéré comme ayant été contraint par cette circonstance d'annuler un vol déterminée (voir [OMISSIS] arrêt du 04.10.212, Finnair, [OMISSIS], point 37 concernant un refus d'embarquement à la suite de la réorganisation d'un plan de vol en raison d'une grève des aiguilleurs du ciel). Cette jurisprudence devrait pouvoir être transposée à une réduction du plan de vol à la suite de la pandémie de COVID-19.

5.

Pour autant que la défenderesse prétend que l'annulation aurait également visé à protéger la santé de l'équipage, cette objection ne saurait non plus prospérer. Une annulation pour des motifs de protection de la sécurité du travail et de la santé de l'équipage ne saurait être considérée comme une circonstance extraordinaire. Tout d'abord, la protection de la sécurité au travail et de la santé de l'équipage, dont la responsabilité incombe au transporteur aérien en sa qualité d'employeur, constitue une circonstance interne à l'entreprise relevant de la sphère de la défenderesse, et non une « circonstance externe ». De plus, d'éventuels risques accrus pour la santé dans le contexte de la pandémie de COVID-19 étaient maîtrisables pour la

défenderesse car elle aurait pu les contrer par des mesures de sécurité appropriées (filtres HEPA, obligation de port du masque, etc.). En outre, une prise en compte d'ordre général de la protection de la santé de l'équipage pourrait aboutir à ce que, en agissant de manière extrêmement prudente et préventive, tout vol potentiel pourrait être annulé déjà pour « des motifs de protection de la santé » sans que cela ne dépende d'éléments concrets. Cela revient toutefois au final à « donner carte blanche » puisque – indépendamment de la crise du COVID – il peut exister un risque accru pour la santé dans les vols internationaux réunissant des personnes de diverses origines dans un espace restreint.

Cette question n'ayant – autant qu'on puisse en juger – jusqu'ici pas été tranchée par la Cour, il convient de saisir cette dernière à titre préjudiciel.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [développements sur le droit procédural national]

[OMISSIS] [signatures]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [formalités]