

Affaire C-672/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

10 décembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

23 novembre 2020

Appelante, partie défenderesse à l'origine :

L GmbH

Intimé, partie demanderesse à l'origine :

FK

[OMISSIS] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Le Landesgericht Korneuburg, en tant que juridiction d'appel, [OMISSIS] a, dans l'affaire opposant la partie demanderesse **F***** K******* [OMISSIS] à la partie défenderesse **L***** GmbH** [OMISSIS], à la suite de l'appel interjeté par la partie défenderesse contre le jugement du Bezirksgericht Schwechat du 26.08.2020, [OMISSIS], rendu

P o r d o n n a n c e

suivante :

[I] En vertu de l'**article 267 TFUE**, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des **questions préjudicielles** suivantes :

[1] L'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11/02/2004, 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 (ci-après le « règlement n° 261/2004 ») doit-il être interprété en ce sens **que le règlement s'applique à un passager qui,**

avant même [Or. 2] d'arriver à l'aéroport, s'est enregistré en ligne et qui n'a pas de bagages à enregistrer ; qui s'aperçoit en consultant le tableau d'affichage de l'aéroport du retard du vol, attend à la porte d'embarquement de plus amples informations, se renseigne au guichet du transporteur aérien sur l'heure de départ du vol réservé , n'obtient des employés de la défenderesse ni une explication sur le point de savoir si et quand le vol va décoller, ni une offre de vol de remplacement ; et qui, sur ces entre-faits, réserve lui-même un autre vol pour sa destination finale sans s'embarquer sur le vol initialement réservé ?

[2] L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien n'est pas tenu de verser l'indemnisation au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004 **lorsqu'il parvient à la destination finale du passager avec un retard de 8 h 19 parce que, lors du vol ayant précédé celui qui a précédé le vol précédent, l'avion a été endommagé par un coup de foudre ; 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 ») ; le vol ayant précédé le vol précédent a été effectué ; il est néanmoins apparu lors d'un « pre-flight check » [inspection pré-vol] effectué avant le vol précédent que l'avion n'était dans un premier temps plus opérationnel ; le transporteur aérien a donc, à la place de l'appareil endommagé initialement prévu, eu recours à un avion de remplacement qui a effectué le vol avec un retard au départ de 7 h 40 ?**

[3] L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens **qu'il fait partie des mesures raisonnables devant être prises par le transporteur aérien de proposer au passager un changement de réservation pour un autre vol avec lequel il serait parvenu à sa destination finale avec un retard de 5 heures [Or. 3] (et que c'est effectivement ce qui s'est passé du fait de la réservation qu'il a faite de sa propre initiative) alors même que le transporteur aérien a, au moyen d'un avion de remplacement à la place de celui qui n'était plus opérationnel, effectué le vol par lequel le passager serait parvenu à sa destination finale avec un retard de 8 h 19 ?**

[II] [OMISSIS] [sursis à statuer]

M o t i f s :

Le demandeur avait une réservation confirmée pour le vol suivant opéré par la demanderesse :

- OE 105 de Palma de Majorque (PMI ; Espagne) 21.10.2019, 14 h 30 à Vienne (VIE ; Autriche) 21.10.2019, 16 h 50.

La distance du vol Palma de Majorque (PMI)/Vienne (VIE) est au maximum de 1 500 kilomètres selon la méthode de la route orthodromique.

Selon les affirmations de la défenderesse, le 21.10.2019, l'appareil initialement prévu pour ce vol a été utilisé pour effectuer les vols suivants :

[1] OE 1318 de Vienne (VIE) 07 h 30 à Bergame (BGY ; Italie) 09 h 00. Ce vol a été effectué à l'heure.

[2] OE 1319 de Bergame (BGY) 09 h 25 à Vienne (VIE) 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.

Il aurait ensuite dû être utilisé pour effectuer les autres vols suivants : **[Or. 4]**

[3] OE 100 de Vienne (VIE) 11 h 30 à Palma de Majorque (PMI) 13 h 55. Le 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] OE 105, le vol en cause en l'espèce. Le vol a été effectué – avec ce même avion de remplacement – avec un retard au départ de 8 h 26 et un retard à l'arrivée de 8 h 19.

Le **demandeur** a réclamé à la défenderesse le paiement de la somme de 250 euros, outre intérêts, à titre d'indemnisation en vertu des dispositions combinées de l'article 5 [paragraphe 1, sous c), iii] et l'article 7 [paragraphe 1, sous a)] du règlement n° 261/2004 et s'est fondé sur le retard à l'arrivée de plus de huit heures du vol OE 105. [OMISSIS] [arguments du demandeur qui, par la suite, sont, le cas échéant, à nouveau exposés par la juridiction d'appel]

La **défenderesse** [OMISSIS] a fait valoir que le demandeur ne se serait pas embarqué sur le vol OE 105 ; ce serait la raison pour laquelle le règlement n° 261/2004 ne serait pas applicable en vertu de son article 3, paragraphe 2, sous a). [OMISSIS] **[Or. 5]** [OMISSIS] [arguments de la défenderesse qui, par la suite, sont, le cas échéant, à nouveau exposés par la juridiction d'appel]

Par le **jugement** attaqué, le Bezirksgericht Schwechat saisi en première instance a fait droit aux demandes et a opéré les constatations quant au comportement du demandeur à l'aéroport de Palma de Majorque (PMI) qui sont reproduites ci-dessus dans la question [1]. Le Bezirksgericht n'a opéré aucune constatation quant à la cause du retard. En droit, il a exposé que le point de savoir si, après s'être enregistré, le demandeur s'est ou non effectivement embarqué sur le vol retardé, ne présenterait aucune pertinence à l'égard de la solution du litige. Il est manifestement parti du principe qu'un coup de foudre constituerait une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 et a exposé quelques mesures pouvant être raisonnablement attendues de la part de la défenderesse. Il a notamment déploré l'absence d'exposé dans le cadre de la procédure sur la possibilité de changer les réservations des passagers pour un autre vol entre Palma de Majorque (PMI) et Vienne (VIE) et l'absence d'explications sur les raisons pour lesquelles la défenderesse n'a pas été en mesure de s'organiser pour trouver immédiatement un avion de remplacement pour assurer le vol OE 105 au départ de Palma de Majorque. Il a souligné que, dès le

coup de foudre survenu environ à 9 heures, la défenderesse [Or. 6] aurait dû s'attendre à ce que les rotations suivantes puissent subir un retard important quand bien même aucun dommage pertinent ne serait par la suite révélé lors de l'inspection.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [demandes] [OMISSIS] Le Landesgericht Korneuburg est saisi en tant que **juridiction d'appel** devant statuer en second et dernier ressort sur les demandes du demandeur.

Sur les **questions préjudicielles** :

Sur la question [1] :

Dans le cas concret d'espèce, l'interprétation de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004 est litigieuse à deux égards :

[a] Premièrement, il convient d'examiner si le demandeur s'est présenté en temps utile à l'enregistrement. Selon les constatations de la juridiction de premier degré, le demandeur s'est enregistré en ligne et a obtenu par ce biais une carte d'embarquement.

D'un côté, il peut être défendu la thèse selon laquelle l'opération d'enregistrement est d'ores et déjà terminée par l'envoi par la compagnie aérienne d'une carte d'embarquement. De l'autre côté, il peut être défendu la thèse selon laquelle il suffit de se présenter à l'embarquement au lieu de se présenter à l'enregistrement.

Enfin, se pose la question de savoir si, au sens de l'article 3, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 261/2004, l'« heure spécifiée » correspond à celle indiquée dans le plan de vol ou bien, si, en cas de retard, il s'agit de l'heure qui a été annoncée dans ce cas. [Or. 7]

Selon la juridiction de renvoi, dans le cas concret, il est suffisant que la défenderesse ait transmis par la voie électronique une carte d'embarquement au demandeur et que celui-ci se soit présenté à la porte d'embarquement en temps utile par rapport au plan de vol. En revanche, selon la juridiction de renvoi, il n'est pas nécessaire qu'après l'heure de départ initialement prévue, le passager continue à attendre à la porte d'embarquement et se présente ensuite à nouveau, à l'heure indiquée du vol retardé, tout au plus 45 minutes avant l'heure de départ annoncée pour le vol retardé, à la porte d'embarquement ou à un guichet.

Cette question n'a jusqu'ici pas été traitée par la Cour.

[b] L'autre aspect porte sur la question de savoir s'il faut que le passager soit effectivement transporté sur le vol retardé ou bien si le droit à une indemnisation pour retard (important) existe aussi même si le passager a lui-même organisé son transport de remplacement.

[OMISSIS] [jurisprudence en Allemagne et en Autriche] [OMISSIS] Chacune des parties au litige argumente en se référant à l'ordonnance motivée rendue le 24.10.2019 par la Cour dans l'affaire *easyjet Airline*, C-756/18. **[Or. 8]** Cette décision a pour origine la question préjudicielle de savoir de quelle manière le passager doit prouver qu'il s'est présenté à l'enregistrement

Au vu de la réponse de la Cour, il peut être argué d'un côté de ce que cette preuve doit être rapportée de manière différente selon que le passager ait ou non été transporté sur le vol retardé. Dans le premier cas, il n'est pas nécessaire de produire la carte d'embarquement alors que cela l'est dans le second cas. La réponse peut cependant également être interprétée en ce sens que, dans le cas où la compagnie aérienne prétend qu'il n'a pas été transporté sur le vol retardé, le passager doit prouver par la production de la carte d'embarquement qu'il s'est présenté en temps utile à l'embarquement et a été transporté sur le vol retardé.

[OMISSIS] [jurisprudence nationale] [OMISSIS] La juridiction de renvoi penche plutôt en faveur de la thèse selon laquelle le droit à indemnisation existe indépendamment de ce que le passager se soit ou non embarqué sur le vol retardé. Dans le cas concret d'espèce, il existait une possibilité de transport de remplacement qui était susceptible d'emmener le passager à sa destination finale plus rapidement que le vol retardé ce **[Or. 9]** qui a d'ailleurs été le cas. Lorsque le passager décide donc de parvenir à sa destination finale d'une autre manière que par le vol retardé, en raison, d'une part, de la longue attente, et d'autre part, du processus de changement de réservation, il a déjà subi des désagréments iniques qui doivent être compensés par le paiement d'une indemnité.

Cette question est toutefois tranchée de manière différente par plusieurs juridictions de l'Union européenne de sorte qu'il est nécessaire que la Cour prenne position.

Sur la question [2] :

La défenderesse s'est appuyée sur l'existence d'une circonstance extraordinaire en tant que cause du retard (important) au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 et a exposé que le vol ayant précédé celui qui a précédé le vol précédent aurait été frappé par la foudre. Cela a entraîné une inspection – après que le vol ayant précédé le vol précédent a été effectué – et la nécessité de réparer l'aéronef initialement prévu. Le demandeur a expressément contesté cette circonstance lors de la procédure en première instance, mais la juridiction de première instance n'a cependant opéré aucune constatation sur ce point.

Toutefois, lors de la procédure en première instance, le demandeur a aussi soutenu que, en tout état de cause, un coup de foudre n'était nullement susceptible de fonder une circonstance extraordinaire ; il s'agirait – contrairement à une collision avec un oiseau – d'un risque typique dans le cadre de l'exploitation d'un avion car il se produirait une interaction entre l'avion et le champ électromagnétique d'un

nuage d'orage qui aboutirait à ce que l'avion attire la foudre sur lui. À cet égard, le demandeur renvoie à des études scientifiques.

Clarifier le point de savoir si un coup de foudre est en principe de nature à fonder un événement extraordinaire constitue aux yeux de la juridiction de renvoi – en dépit de ce que les faits ne sont pas établis sur ce point – une condition nécessaire pour concrètement **[Or. 10]** trancher l'affaire, ne serait-ce que déjà parce que, en cas de réponse négative, elle serait en mesure d'immédiatement confirmer dans le sens du rejet des demandes 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 qu'un coup de foudre constitue un événement extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 [OMISSIS]. [OMISSIS]

La juridiction d'appel envisage 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 donc 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 04.05.2017 dans l'affaire *Pešková etd Peska*, C-315/15, 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 un coup de foudre peut en principe aboutir à l'existence d'un événement extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. **[Or. 11]**

Sur la question 3

Dans son appel, la défenderesse conteste l'opinion juridique de la juridiction de première instance selon laquelle elle n'aurait fourni aucune explication quant à un éventuel changement de la réservation du demandeur. L'appelante fait valoir à l'encontre de l'argumentation de la juridiction de première instance qu'elle aurait exposé à suffisance une mesure raisonnable : afin de prévenir le retard du vol OE 105, elle aurait remplacé l'appareil initialement prévu et aurait mis à disposition un avion de remplacement de sa propre flotte. Elle aurait ainsi – fût-ce avec retard – effectué le vol. En cas de retard, ne serait-ce que déjà logiquement, un changement de réservation ne pourrait constituer une mesure viable économiquement car cela aurait pour conséquence que le vol retardé devrait

ensuite être effectué à vide puisque la réservation de tous les passagers qui auraient dû être transportés par ce vol aura été préalablement modifiée.

Le demandeur – comme l’a déjà fait avant la juridiction de première instance – oppose à ce point de vue la position juridique, exprimée par la Cour dans l’arrêt du 11.06.2020 dans l’affaire *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, 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, au nombre desquels figure 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 *Transportes Aéreos Portugueses*, point 59). [OMISSIS] [Or. 12] [OMISSIS] [OMISSIS] Une fois de plus, l’appelante ne se penche pas plus avant sur cette argumentation et semble visiblement estimer que, dès lors que le vol a été effectué avec retard avec un appareil de remplacement, toutes les mesures raisonnables ont été prises.

Les faits de la présente affaire se distinguent nettement de ceux qui ont été soumis à la Cour dans l’affaire C-74/19. Il s’agissait dans cette dernière de ce que, 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 ce changement de réservation.

Dans la présente affaire, la défenderesse aurait pu – fût-ce avec retard important – transporter le demandeur sur le vol réservé ; un changement de réservation n’était pas nécessaire. Toutefois, il existait, en ce qui concerne la liaison aérienne concrète en cause, une autre possibilité pour le demandeur de parvenir à sa destination finale, certes également avec un retard important, néanmoins nettement plus tôt qu’avec le vol retardé de la défenderesse, possibilité qui n’a pas été proposée par la défenderesse, mais dont le passager a fait usage de sa propre initiative.

La juridiction d’appel estime que ce changement concret de réservation aurait été économiquement viable et que l’effort en terme d’organisation aurait été acceptable. Néanmoins, selon la juridiction d’appel, cette argumentation n’est valable qu’en considération d’un seul passager. [Or. 13] Un changement de la réservation 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 inacceptable. Dans cette mesure, les faits concrets en cause en l’espèce se distinguent de ceux sur lesquels reposait l’arrêt *Transportes Aéreos Portugueses* car il y était question du changement de réservation d’un seul passager pour un vol de correspondance bien déterminé, et non du changement de réservation 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 *Transportes Aéreos Portugueses*. Il est nécessaire que la Cour précise quand, en cas de retard d'un vol, il est déraisonnable d'attendre d'un transporteur aérien qu'il change des réservations parce qu'il est alors exigé de sa part un sacrifice inacceptable.

Le traitement de l'ensemble des questions est nécessaire pour que la juridiction d'appel puisse définitivement statuer sur l'appel. Selon que le passager relève ou non du champ d'application du règlement, soit il faudra immédiatement réformer le jugement attaqué en ce sens que les demandes doivent être rejetées, soit il faudra envisager la poursuite de l'examen (question 1). Si un coup de foudre ne constitue pas un évènement extraordinaire, le jugement attaqué doit, en tout état de cause, être confirmé (question 2). 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 réformé dans le sens d'un rejet du recours (question 3).

[OMISSIS] [Or. 14]

[OMISSIS]