

Affaire C-156/22

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

17 février 2022

Jurisdiction de renvoi :

Landgericht Stuttgart (Allemagne)

Date de la demande de décision préjudicielle :

3 février 2022

Partie appelante :

TAP Portugal

Partie intimée :

flightright GmbH

[OMISSIS]

Landgericht Stuttgart

(tribunal régional de Stuttgart, Allemagne)

Ordonnance

Dans l'affaire

Flightright GmbH, [OMISSIS]

– partie requérante et intimée –

[OMISSIS]

contre

TAP Portugal, [OMISSIS]

– partie défenderesse et appelante –

[OMISSIS]

ayant pour objet une demande d'indemnisation (vol TP597/TP1944 du 17 juillet 2019),

1 la 5^e chambre civile du Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart), [OMISSIS] a décidé le 3 février 2022 :

2 I. Il est sursis à statuer sur l'appel.

II. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de la question suivante relative à l'interprétation du droit de l'Union :

3 L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 doit-il être interprété en ce sens qu'il existe une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition lorsqu'un vol [Or. 2] au départ d'un aéroport situé en dehors de la base du transporteur aérien effectif est annulé, parce que, peu avant le départ de ce vol, de manière subite et imprévisible pour le transporteur aérien, un membre de l'équipage affecté audit vol (en l'espèce : le copilote), qui a pleinement satisfait aux examens médicaux réguliers prescrits, décède ou tombe gravement malade au point de ne pas être en mesure d'accomplir le vol ?

Motifs :

Exposé des faits

4 La partie requérante au principal demande au transporteur aérien attaqué, en vertu d'une cession de droits, une indemnisation au titre de l'article 7 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)] (ci-après le « règlement sur les droits des passagers aériens »).

5 La partie défenderesse était le transporteur aérien effectif du vol TP597 du 17 juillet 2019 au départ de Stuttgart et à destination de Lisbonne, dont le décollage était prévu à 06 h 05, heure locale. Le vol a été annulé. La partie défenderesse invoque des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens. Au petit matin du 17 juillet 2019, à 04 h 15, heure locale, alors qu'il aurait dû être véhiculé de l'hôtel à l'aéroport, le copilote qui aurait dû accomplir le vol en cause a été retrouvé mort dans son lit, dans sa chambre d'hôtel. L'ensemble de l'équipage s'est en conséquence déclaré inapte à voler. Le décès subit du père de famille, qui venait d'entrer dans la quarantaine, a profondément choqué tout le monde et était pour tous totalement imprévisible. Un tel événement extérieur échappe à la maîtrise du transporteur aérien. Aucun personnel de remplacement n'était disponible hors de la base de la partie défenderesse. Un équipage de

remplacement s'est envolé de Lisbonne vers Stuttgart par le premier vol de la journée à 11 h 25 et y est arrivé à 15 h 20. Les passagers ont ensuite été transportés à Lisbonne dans les meilleurs délais par le vol de remplacement TP593 de 16 h 40.

Les décisions de première instance

- 6 L'Amtsgericht (tribunal de district) a condamné la partie défenderesse à verser l'indemnisation demandée. Il a motivé sa décision en exposant que la partie défenderesse ne saurait invoquer l'existence de circonstances extraordinaires, car, à l'instar de la maladie grave et subite d'un membre de l'équipage, le décès subit et imprévisible relève uniquement du cadre des activités du [Or. 3] transporteur aérien. Selon lui, il ne s'agit pas d'un événement extérieur frappant l'entreprise, mais du risque de tout employeur auquel il faut s'attendre dans le déroulement normal des activités.
- 7 La partie défenderesse a interjeté appel de cette condamnation devant le Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart). Deux autres affaires concernant le même vol, à savoir les affaires 5 S 30/21 et 5 S 32/21, [sont] pendantes devant la chambre de céans. Celle-ci soumet à la Cour l'ensemble des trois affaires en lui suggérant de les joindre. Dans la mesure où les requérantes au principal ne sont pas identiques dans toutes ces affaires, une jonction aux fins d'un traitement commun devant la chambre de céans n'est en l'espèce pas pertinente.

L'importance de la question préjudicielle pour la solution du litige et l'appréciation juridique provisoire de la chambre de céans

- 8 [OMISSIS]
- 9 L'issue de l'appel dépend de l'arrêt qui sera rendu à titre préjudiciel par la Cour de justice de l'Union européenne en réponse à la question préjudicielle formulée dans le dispositif.
- 10 L'interprétation par la Cour de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens est déterminante pour apprécier si chacune des requérantes a le droit de recevoir l'indemnisation des passagers concernés par l'annulation. D'après les recherches effectuées par la chambre de céans, alors que la jurisprudence allemande préconise en partie l'analyse également formulée par l'Amtsgericht Nürtingen (tribunal de district de Nürtingen, Allemagne) en première instance, selon laquelle il n'existe aucune circonstance extraordinaire au sens d'un événement extérieur car elle relève de la sphère de risque propre aux activités du transporteur aérien [Landgericht Darmstadt (tribunal régional de Darmstadt, Allemagne), 6 avril 2011 – 7 S 122/10 [OMISSIS] ; Landgericht Darmstadt (tribunal régional de Darmstadt), 23 mai 2012 – 7 S 250/11 [OMISSIS] ; Amtsgericht Frankfurt am Main (tribunal de district de Francfort-sur-le-Main, Allemagne), 20 mai 2011 – 31 C 245/11 [OMISSIS]], les Pays-Bas ont, semble-t-il, connu sur ce point un revirement de jurisprudence en ce sens que la maladie subite d'un membre de l'équipage est désormais assimilée à

un événement extérieur échappant à la maîtrise du transporteur aérien [rechtbank Noord-Holland (tribunal de la province de Hollande-du-Nord, Pays-Bas), 28 octobre 2020 – ECLI:NL:RBNHO :2020:8758, à la différence de [la décision du] rechtbank Noord-Holland (tribunal de la province de Hollande-du-Nord) du 11 mars 2020 – ECLI:NL:RBNHO :2020:2920, également avec renvoi à la sphère de risque d’une organisation].

- 11 Une recherche dans la base de données française Légifrance a permis de trouver un arrêt de la Cour de cassation (France) du 5 février 2020, 19-12.294, ECLI:FR:CCASS :2020 :C100113, qui a également récusé l’existence de circonstances extraordinaires en cas de maladie ou d’indisponibilité du pilote au motif qu’il ne s’agit pas d’un événement inhabituel (point 5). **[Or. 4]**
- 12 La chambre de céans tend à considérer que le transporteur aérien doit en principe se porter garant de l’aptitude au vol et de la disponibilité de son personnel et que, partant, il est également tenu en principe d’avoir une certaine réserve de personnel de remplacement. La question étant cependant controversée dans la jurisprudence européenne et dans la doctrine sans avoir été tranchée à ce jour ni par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), la plus haute juridiction en Allemagne, ni par la Cour de justice de l’Union européenne, la chambre de céans soumet le litige à cette dernière afin qu’elle statue à titre préjudiciel.

[OMISSIS]