

Affaire C-399/24**Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

7 juin 2024

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Korneuburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

16 avril 2024

Demanderesse et appelante :

AirHelp Germany GmbH

Défenderesse et intimée :

Austrian Airlines

REPUBLIK ÖSTERREICH
LANDESGERICHT KORNEUBURG**ORDONNANCE**

Dans l'affaire portant sur un montant de 400 euros opposant la partie demanderesse **AirHelp Germany GmbH**, [OMISSIS] D-10245 Berlin, à la partie défenderesse **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] A-1300 Wien-Flughafen, sur appel interjeté par la partie demanderesse contre le jugement rendu le 30 octobre 2023 par le Bezirksgericht Schwechat (tribunal de district de Schwechat) dans l'affaire 27 C 366/22h-13, le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg) a rendu en audience non publique l'ordonnance suivante :

[I] En vertu de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie de la question préjudicielle suivante :

« 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 refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (règlement relatif aux droits des passagers aériens) doit-il être interprété en ce sens qu'il existe une 'circonstance extraordinaire' lorsque l'aéronef avec lequel un vol devait être effectué a été frappé par la foudre lors du vol l'ayant immédiatement précédé ce qui a conduit à le soumettre à un examen de contrôle de sécurité obligatoire par des techniciens certifiés qui a eu pour conséquence que cet aéronef n'a été autorisé à être remis en service qu'environ cinq heures après le départ prévu ? »

[II] Il est sursis à statuer dans l'attente de la décision préjudicielle de la Cour de justice de l'Union européenne.

MOTIFS :

Le passager disposait d'une réservation unique confirmée pour les vols OS 646 de Iași (IAS) à Vienne (VIE) et OS 455 de Vienne à (Londres-)Heathrow (LHR) devant être opérés par la défenderesse le 8 mars 2022. La distance entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée est supérieure à 1 500 km, mais ne dépasse pas 3 500 km.

Selon les horaires prévus, le vol OS 646 devait partir de Iași le 8 mars 2022 à 14 h 05 et arriver à Vienne à 15 h 50 (toutes les heures sont exprimées en TUC : Londres HL = TUC ; Vienne HL = TUC + 1h ; Iași HL = TUC + 2h). En réalité, le vol – qui a finalement été opéré en ayant recours à un appareil de remplacement – n'a quitté l'aire de stationnement qu'à 22 h 25, a décollé à 22 h 42, a atterri à 22 h 53 et a atteint la position de stationnement à Vienne à 23 h 59. Ce retard a eu pour origine des événements survenus sur le vol OS 645 qui le précédait immédiatement (horaires prévus : 11 h 45 à 13 h 15). Le vol OS 645 a commencé par partir de son aire de stationnement à Vienne avec 15 minutes de retard en raison de problèmes techniques. Au moment de l'atterrissage, il y avait des averses de neige et des nuages d'orage dans la région de Iași. Peu avant l'atterrissage, l'aéronef du vol OS 645 a été frappé par la foudre. Après avoir été touché par la foudre, un aéronef doit obligatoirement faire l'objet d'un contrôle technique de sécurité effectué par des techniciens certifiés pour l'aéronef en question. La durée d'une telle inspection ne peut pas être prévue avec précision à l'avance, une première estimation des dommages n'étant disponible après un premier tour d'inspection qu'environ 45 minutes après l'atterrissage. Après l'atterrissage du vol OS 645 à Iași à 13 h 47 (avec 32 minutes de retard), après avoir effectué conformément à la procédure standardisée un premier tour d'inspection de l'appareil, l'équipage a signalé cet impact de foudre au service technique de la défenderesse à Vienne qui a alors fait le nécessaire pour faire inspecter l'aéronef par des techniciens contractuels sur place. Lors d'une première visite des techniciens, des dommages visibles ont également été constatés sur un instrument important pour la sécurité du vol, le système Pitot-Static. Il s'agit d'une surface située à l'extérieur de l'aéronef qui sert notamment à mesurer la

pression atmosphérique ou à calculer la vitesse ; lorsque des dommages sont visibles dans cette zone, il faut en tout état de cause procéder à une inspection approfondie et s'attendre à des travaux de réparation plus importants. L'heure prévue de fin de l'inspection, enregistrée dans le système, était 19 h 45, mais l'issue de cette inspection n'était pas prévisible. C'est la raison pour laquelle la défenderesse a d'ores et déjà, pendant les travaux d'inspection, commencé à examiner les possibilités de réacheminement des passagers du vol OS 646, et a vérifié ce faisant, outre les possibilités de changement de réservation, la possibilité d'opérer le vol OS 646 avec retard sur un appareil de remplacement devant être acheminé depuis Vienne. Elle a examiné les possibilités de vols alternatifs dans le cadre de son système de vente de billets, qui contient toutes les liaisons aériennes, y compris les correspondances, de toutes les compagnies aériennes utilisant ce système de vente. Toutefois, les vols des compagnies aériennes à bas prix, telles que Wizz Air ou Blue Air, ne figurent pas dans ce système. Par conséquent, ces vols ne sont pas vérifiés par la défenderesse dans le cadre d'un changement de réservation. Il n'est ressorti du système de la défenderesse aucune liaison aérienne de remplacement directe ou indirecte qui aurait permis de transporter le passager le soir même de Iași à Londres-Heathrow (LHR). La défenderesse n'a pas non plus vérifié, y compris pas au sein de son système de vente de billets, une éventuelle liaison avec l'aéroport de Londres-Luton (LTN).

Dans les faits, le 8 mars 2022, Wizz Air a effectué un vol W6 3653 de Iași à l'aéroport de Londres-Luton avec des horaires prévus de 14 h 45 à 18 h 15. Il n'est pas possible de déterminer si un changement de réservation du passager sur ce vol aurait été possible en termes de temps. Wizz Air opérait également un vol le 9 mars 2022 à 03 h 55 de Iași vers l'aéroport de Londres Luton avec une arrivée prévue à 07 h 25 (arrivée réelle à 07 h 11). Du fait que, de son point de vue, il n'existait pas de possibilités appropriées de réacheminement des passagers du vol OS 646 de Iași vers Vienne ou Londres-Heathrow (LHR) et que les disponibilités hôtelières à Iași étaient faibles en raison de la crise ukrainienne, la défenderesse a décidé d'acheminer un appareil de remplacement depuis Vienne afin de pouvoir en tout cas encore opérer le 8 mars 2022 – quand bien même avec retard – le vol OS 646. Après avoir organisé un appareil et un équipage de remplacement, qui étaient déjà prêts à Vienne à 15 h 45, et avoir obtenu toutes les autorisations nécessaires, le vol de remplacement a pu être programmé pour un départ le plus tôt possible à 19 h 30 et une arrivée prévue à 21 h 00. En réalité, le vol de transfert a décollé de Vienne à 19 h 41 et est arrivé à Iași à 21 h 22. La durée pure du vol Vienne-Iași est d'environ 1 h 30. Le temps de rotation minimal à Iași est de 60 minutes. La nouvelle heure de départ prévue du vol OS 646 avec l'appareil de remplacement a alors été fixée à 22 h 25. Au final, 190 passagers ont été transportés sur le [vol] OS 646. Le passager a lui aussi été transporté vers Vienne sur le vol OS 646 opéré avec retard et y est arrivé à 23 h 59 (à l'aire de stationnement). Dans les faits, les techniciens ont, dès 19h, autorisé l'aéronef touché par la foudre à voler à nouveau, toutefois avec la restriction que seul un vol vers Vienne pouvait être effectué afin que l'aéronef puisse y être soumis à une inspection plus approfondie. Étant donné qu'à ce moment, toutes les autorisations et planifications de vol pour opérer le vol OS 646 avec l'appareil de remplacement

avaient déjà été obtenues, la défenderesse a décidé de ne pas planifier à nouveau un vol sur l'aéronef initialement prévu, notamment pour éviter d'autres incertitudes (telles que des problèmes survenant sur l'appareil endommagé par la foudre, des charges organisationnelles liées à une nouvelle planification de vol et à l'attribution de créneaux horaires). Le vol de correspondance OS 455 (VIE-LHR) initialement réservé par le passager était prévu de 16 h 30 à 18 h 55 et a effectivement décollé à 16 h 28 et atterri à Londres (LHR) à 18 h 39. Toutefois, le passager n'étant arrivé à Vienne à bord du vol OS 642 qu'à 23 h 59, il a raté ce vol. Le 8 mars 2022 à 18 h 14, la défenderesse a modifié la réservation du passager pour le vol de correspondance le plus tôt possible, à savoir le vol OS 451 du lendemain de Vienne à Londres-Heathrow (LHR) avec une heure d'arrivée prévue à 8 h 15. Ainsi, dans les faits, le passager est effectivement parvenu à 8 h 02 à sa destination Londres (LHR).

La créance sur laquelle porte la demande a été cédée par le passager à la demanderesse qui l'a acceptée.

Sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 (ci-après le « règlement relatif aux droits des passagers aériens »), **la demanderesse** a demandé que lui soit alloué la somme de 400 euros, faisant en substance valoir qu'il n'aurait pas existé de circonstance extraordinaire ; et notamment, que la foudre ne constituerait pas une circonstance extraordinaire.

Selon la demanderesse, la défenderesse n'aurait pas non plus pris toutes les mesures raisonnables pouvant être attendues de sa part pour transporter le passager à sa destination dans les meilleurs délais. En particulier, les correspondances suivantes auraient permis d'arriver plus tôt à Londres, étant contesté ce faisant que la défenderesse les ait examinées ou ait proposé au passager [d'être transporté sur les vols] :

- W6 3653 d'IAS à LTN du 8 mars 2022 de 16 h 45 à 18 h 15 ;
- OB 6831 d'IAS à LHR du 8 mars 2022 de 18 h 20 à 19 h 35 ;
- W6 3651 d'IAS à LTN du 9 mars 2022 de 05 h 55 à 07 h 25.

Selon elle, la défenderesse n'examine apparemment pas par défaut l'aéroport de Londres-Luton en tant qu'aéroport alternatif pour les vols à destination de Londres-Heathrow, bien qu'il s'agisse d'un aéroport de la même région (ce, sans avancer d'arguments factuels concrets à cet égard). Selon elle, par le vol OB 8631, le passager serait arrivé plus tôt à Londres. Ce vol n'aurait pas non plus entraîné d'autres désagréments ; il s'agissait d'un vol direct. En outre, le passager habitant à Londres, l'endroit où il allait atterrir à Londres n'avait aucune importance pour lui. Selon la demanderesse, le passager aurait été privé de la possibilité d'opter éventuellement aussi pour un vol de remplacement puisque cela ne lui aurait pas été proposé par la défenderesse.

La **défenderesse** a contesté la demande et conclu à son rejet en faisant valoir que le contrôle technique de sécurité requis ou les dommages causés par la foudre auraient été inhabituels ou non susceptibles d'être planifiés ou influencés dans une telle mesure, de sorte qu'il aurait existé des circonstances extraordinaires au sens du règlement sur les droits des passagers aériens. Ce ne serait que, le 11 mars 2022, à l'issue des travaux d'inspection et de maintenance, que l'aéronef endommagé par la foudre aurait pu reprendre le service aérien régulier. En raison de la faible fréquentation de l'aéroport IAS, seule une liaison alternative aurait été envisageable, à savoir le vol RO 708 (IAS-OTP) suivi d'un vol d'OTP à VIE. Selon elle, ce jour-là, il n'y aurait pas eu de correspondance pour « VIE », raison pour laquelle, en dépit du retard, le réacheminement le plus rapide était celui par l'aéronef qu'elle a acheminé afin d'opérer, le 9 mars 2022, le vol OS 646 suivi du vol de correspondance OS 451 (VIE-LHR). Selon elle, le vol W6 3653 n'aurait pas été à destination de LHR et aurait en outre décollé si tôt qu'un changement de réservation n'aurait pas été possible. Le vol OB 6831 n'aurait selon elle pas été opéré. Le vol W6 365 aurait entraîné d'autres désagréments liés à une nuit d'hôtel à Iași, où aucune capacité hôtelière n'était disponible ; en outre, un transfert de LTN à LHR aurait entraîné une arrivée tardive du passager à sa destination finale. Selon elle, elle aurait ainsi pris toutes les mesures raisonnables. Elle a contesté (également sans l'étayer) que LHR et LTN desservent la même région ; selon Google Maps, le temps de trajet entre les deux aéroports est de 1 h 10.

Par le **jugement attaqué**, la **juridiction de première instance** a rejeté la demande et a condamné la demanderesse aux dépens. Ce jugement a, en substance, opéré les constatations [de fait] reproduites ci-dessus à titre introductif et en en déduit, en droit, que la foudre devait être considérée comme une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement relatif aux droits des passagers aériens. La foudre ayant touché le vol précédent, il peut, selon la juridiction de première instance, être parti du principe qu'il existe un lien de causalité suffisant avec le retard qui s'est finalement produit. Selon elle, en organisant de manière proactive [l'acheminement] d'un appareil de remplacement, la défenderesse a évité l'annulation du vol OS 646 et elle a pu assurer, même avec un retard important, que le vol soit opéré le 8 mars 2022. Eu égard à l'important travail d'organisation déjà effectué, aux incertitudes existant, en cas de nouvelle planification, quant aux autorisations et aux validations des créneaux nécessaires de même que dans l'intérêt de la stabilité et de la fiabilité du plan de vol, il n'apparaît pas qu'il aurait été raisonnable de procéder spontanément encore à un changement au profit de l'aéronef endommagé par la foudre, qui, dans les faits, avait été autorisé à voler à nouveau dès 19 heures. Eu égard au retard important subi par le vol OS 646, il convient également, selon la juridiction de première instance, d'examiner la possibilité d'un changement de la réservation du passager. Or, selon elle, un réacheminement n'est envisageable que sur des vols partant du même point de départ que le vol annulé et atterrissant au même point d'arrivée. Selon elle, en l'espèce, un vol direct ou avec correspondance entre Iași et Londres LHR n'était pas disponible le 8 mars 2022. Proposer une liaison aérienne vers un aéroport, concrètement celui de Londres LTN, différent de celui prévu comme destination dans la réservation initiale, à savoir Londres LHR, ne constitue pas

une mesure raisonnable. Le fait que les aéroports mentionnés desservent éventuellement la même région ne joue aucun rôle. Selon la juridiction de première instance, la Cour de justice de l'Union européenne a eu recours à ce critère de délimitation dans le cadre de la clarification d'une autre question juridique. Étant donné que finalement aucun réacheminement plus rapide que celui par le vol de remplacement OS 451 effectivement proposé et pris n'était disponible, la défenderesse a également à cet égard pris toutes les mesures raisonnables, raison pour laquelle les conditions de l'article 5, paragraphe 3, du règlement relatif aux droits des passagers aériens sont remplies et la demande doit être rejetée.

C'est contre ce jugement qu'est dirigé l'**appel** de la demanderesse fondé sur le moyen tiré d'une appréciation juridique erronée et demandant que le jugement attaqué soit réformé de manière à faire droit à ses prétentions ; à titre subsidiaire, elle en demande l'annulation.

La défenderesse conclut au rejet de l'appel.

En tant que juridiction d'appel, le Landesgericht Korneuburg est appelé à statuer en deuxième et dernière instance sur la demande de la demanderesse.

Sur la question préjudicielle :

Clarifier la question de savoir si la foudre est en principe de nature à fonder l'existence d'une circonstance extraordinaire est pour la juridiction d'appel une condition nécessaire afin de trancher le litige, ne serait-ce que déjà parce que, en cas de réponse négative à cette question, elle pourrait, sans avoir à entrer dans d'autres considérations, réformer le jugement attaqué en faisant droit à la demande. En cas de réponse affirmative, il conviendrait d'examiner à titre complémentaire si la compagnie aérienne défenderesse a pris toutes les mesures raisonnables, ce que, eu égard aux faits constatés, la juridiction d'appel n'exclut pas nécessairement, de sorte que, indépendamment de la question de savoir s'il existait même une circonstance extraordinaire, il ne serait pas envisageable de faire immédiatement droit à la demande.

La juridiction de renvoi part en soi du principe que la foudre constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement relatif aux droits des passagers aériens (voir arrêt du Landesgericht Korneuburg du 24 octobre 2019 dans l'affaire 21 R 222/19 et, en dernier lieu, arrêt du 21 juillet 2020 dans l'affaire 22 R 209/20i). Cette question est toutefois tranchée en sens contraire par d'autres juridictions autrichiennes (voir, par exemple, jugement du Bezirksgericht für Handelssachen du 31 mars 2017 dans l'affaire 11 C 227/16m = R Ra 2018, p. 289).

En raison des considérations qui suivent, la juridiction d'appel envisage de se départir éventuellement de sa jurisprudence constante actuelle :

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 et Peška, 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 relatif aux droits des passagers aériens.

[OMISSIS] [considérations d'ordre procédural]

[date et signature]

DOCUMENT DE TRAVAIL