

Affaire C-405/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

3 juillet 2023

Juridiction de renvoi :

Landgericht Köln (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

22 juin 2023

Partie défenderesse et appelante :

Touristic Aviation Services Limited

Partie requérante et intimée :

Flightright GmbH

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)

Ordonnance

Dans l'affaire opposant

Touristic Aviation Services Limited (Corendon Airlines Europe) [OMISSIS],
Luqa

[OMISSIS], Malte

partie défenderesse et appelante [ci-après la « défenderesse »]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

à

Flightright GmbH [OMISSIS], Berlin (Allemagne),

partie requérante et intimée [ci-après la « requérante »]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

la onzième chambre civile du Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne)

[OMISSIS]

a décidé :

1. de surseoir à statuer ;
2. de saisir la Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 267 TFUE, de la question suivante relative à l'interprétation du droit de l'Union :

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] doit-il être interprété en ce sens qu'un manque de personnel de l'exploitant de l'aéroport ou d'une entreprise mandatée par l'exploitant de l'aéroport pour le chargement des bagages que ce dernier doit effectuer constitue une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition qui échappe à la maîtrise et a une incidence sur l'activité normale du transporteur aérien utilisant ce service de l'exploitant de l'aéroport/de l'entreprise mandatée par ce dernier, ou le chargement des bagages par l'exploitant d'aéroport/par une entreprise mandatée par ce dernier et un manque de personnel de chargement de celui-ci doivent-ils être considérés comme inhérents à l'exercice normal de l'activité de ce transporteur aérien, de sorte qu'une exonération au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 n'est envisageable que si la raison à l'origine du manque de personnel constitue une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition ?

I.

- 1 La requérante, subrogée dans les droits de passagers

(ci-après les « cédants »), réclame à la défenderesse, en vertu 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 (ci-après le « règlement n° 261/2004 »), une indemnisation d'un montant total de 800 euros majoré des intérêts.

Cette demande repose sur les faits suivants :

Les cédants avaient réservé des places le 4 juillet 2021 sur le vol XR 1092, assuré par la défenderesse, allant de Cologne/Bonn (Allemagne) à Kos (Grèce), qui devait partir de l'aéroport de Cologne/Bonn à 8 h 50 heure locale (6 h 50 UTC) et arriver à l'aéroport de Kos à 13 h 05 heure locale. Le vol est arrivé à l'aéroport de destination avec un retard d'environ trois heures et demie. La distance entre le lieu de départ et le lieu de destination, calculée selon la méthode de la route orthodromique, est de 2 230 kilomètres.

La défenderesse affirme que le retard important est dû à un manque de personnel de l'exploitant de l'aéroport de Cologne/Bonn en raison de la pandémie de Covid-19 et à un trafic élevé de passagers dans cet aéroport et fait valoir qu'elle est dès lors exonérée de l'obligation d'indemnisation en raison de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 ; elle n'aurait pas eu la possibilité d'éviter le retard important. Le vol précédent aurait déjà subi un retard d'une heure et dix-sept minutes en raison d'un manque de personnel d'enregistrement ; ce retard aurait affecté l'ensemble des vols suivants. Il y aurait en outre eu un manque de personnel de chargement des bagages, ce qui aurait retardé de deux heures et treize minutes supplémentaires l'exécution du vol litigieux ; s'y serait enfin ajouté un retard de dix-neuf minutes après la fermeture des portes dû aux conditions météorologiques. [OMISSIS : administration de la preuve concernant notamment le manque de personnel]

La requérante a [OMISSIS] fait valoir qu'il n'apparaissait pas que les circonstances décrites puissent être considérées comme une circonstance extraordinaire ; en particulier, l'enregistrement relèverait de la responsabilité de la défenderesse.

- 2 L'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) a fait droit au recours. Il a laissé en suspens la question de savoir si le retard important était dû à une circonstance extraordinaire, car ce retard aurait en tout cas de cause dû être évité par la défenderesse si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. En l'espèce, la défenderesse n'aurait pas satisfait aux exigences qui s'imposent à cet égard. En raison de l'attribution tardive de créneaux horaires pour le vol précédant le vol litigieux invoquée par la défenderesse, celle-ci aurait déjà eu connaissance de l'existence d'un retard environ trois heures avant le départ du vol XR 1092. La défenderesse n'aurait aucunement indiqué les mesures qu'elle aurait envisagées pour éviter ou réduire le retard litigieux. Elle n'aurait dès lors pas satisfait pas à la charge de l'allégation et de la preuve lui incombant.

- 3 En appel, la défenderesse maintient sa demande de rejet du recours. Elle invoque la violation du droit d’être entendu.

Elle fait valoir à cet égard que [OMISSIS] elle a déjà [OMISSIS] soutenu que le créneau qui lui avait été initialement attribué pour atterrir à l’aéroport de Cologne/Bonn à 7 h 50 heure locale lui avait été retiré et qu’un nouveau créneau lui avait été attribué pour 9 h 01. On ne verrait dès lors pas comment l’Amtsgericht (tribunal de district) en a déduit que la défenderesse aurait déjà eu connaissance du retard trois heures avant le départ du vol litigieux, prévu à 8 h 50. En effet, indique la défenderesse, en arrivant à l’aéroport de Cologne/Bonn seulement onze minutes après le départ prévu pour le vol litigieux à 8 h 50, il n’y avait lieu de s’attendre à aucun retard important, au sens du règlement [n° 261/2004], de plus de trois heures – si l’enregistrement du vol précédent et du vol litigieux avait été effectué correctement. Le décollage du vol litigieux pouvait en effet intervenir immédiatement après avoir déchargé et chargé l’appareil et procédé à une opération d’avitaillement. Une fois l’appareil à l’aéroport de Cologne/Bonn et alors qu’il ne restait plus qu’à procéder à l’enregistrement, il aurait été beaucoup plus long, ainsi que l’expérience le montre, de transférer l’ensemble des passagers du vol litigieux sur d’autres vols au départ de l’aéroport de Cologne/Bonn, voire même d’autres aéroports vers lesquels les passagers auraient encore dû être transférés, plutôt que d’attendre l’enregistrement. Puisqu’il n’existait donc pas de mesures raisonnables permettant d’éviter un retard important du vol litigieux, l’Amtsgericht (tribunal de district) aurait dû décider que le manque de personnel à l’aéroport de Cologne/Bonn constituait une circonstance extraordinaire au sens de l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. [OMISSIS] Le manque de personnel ne constituerait pas une faute organisationnelle imputable [à la défenderesse], dès lors que la réduction du personnel de l’aéroport n’aurait pas été due à des considérations économiques typiques ; la pandémie aurait contraint l’exploitant de l’aéroport à licencier du personnel eu égard à la réduction considérable du trafic aérien en raison de la pandémie. La défenderesse indique que le trafic aérien touristique a dû être réduit dans des proportions sans précédent en raison du confinement mondial et des conditions d’entrée sur le territoire en vigueur dans de nombreux endroits, ce qui a tout simplement empêché d’employer le personnel existant pendant une période considérable, personnel dont une grande partie a inévitablement cherché d’autres emplois pour pouvoir subvenir à ses besoins. Les fermetures temporaires des administrations et les absences de personnel en raison de la pandémie auraient dans le même temps entraîné des délais de traitement prolongés pour les nouvelles autorisations à délivrer par les autorités correspondantes au nouveau personnel, de sorte que, après la reprise du transport aérien de passagers, du nouveau personnel n’aurait pas pu être affecté dans les délais normaux. Ces circonstances dans une situation jusqu’alors inédite ne pourraient pas être imputés à l’exploitant de l’aéroport en tant que faute organisationnelle par négligence. Le retrait et la réattribution des créneaux horaires, tant pour le vol précédent que pour le vol litigieux, ainsi que les retards dans l’enregistrement au sol ne seraient donc pas inhérents à l’exercice normal de l’activité de transporteur aérien effectif de la défenderesse, mais à de circonstances dues à la pandémie, dont elle n’aurait en

aucun cas eu la maîtrise et qui auraient été étrangères à ce qui peut normalement être associé au déroulement du transport aérien de passagers.

La requérante conclut au rejet de l'appel.

II.

L'issue de l'appel dépend de l'arrêt qui sera rendu à titre préjudiciel par la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour »).

1. La question est déterminante aux fins de la solution du litige.

a) Selon la chambre de céans, c'est à tort que l'Amtsgericht (tribunal de district) a [fait droit au] recours au motif que la défenderesse n'aurait pas indiqué quelles mesures elle aurait envisagées en l'espèce pour empêcher ou réduire le retard litigieux, bien que, en raison de l'attribution des créneaux horaires pour le vol précédent, elle ait su environ trois heures avant le départ du vol litigieux que celui-ci ne pourrait être effectué qu'avec un retard.

En vertu de la jurisprudence de la Cour, aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004 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 [arrêts du 4 avril 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, point 19), et du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, point 36)]. Les mesures qui peuvent être attendues d'un transporteur aérien afin d'éviter que des circonstances extraordinaires n'entraînent un retard important d'un vol ou ne donnent lieu à son annulation sont déterminées en fonction des circonstances de l'espèce ; le caractère raisonnable doit être apprécié selon la situation [arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, points 40 et 42), et du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, point 30)].

Eu égard à ce qui précède, l'attribution de créneaux horaires pour le vol précédent n'entraînait aucune obligation pour la défenderesse d'envisager et de prendre des mesures au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

Il n'apparaît déjà pas [OMISSIS] que, compte tenu de l'attribution des créneaux horaires, qui a entraîné un retard d'une heure et dix-sept minutes pour le vol litigieux, un retard important pour la défenderesse risquait clairement de se

produire. Ce n'est que dans un tel cas que l'on aurait raisonnablement pu exiger de la défenderesse qu'elle envisage et prenne concrètement d'emblée, compte tenu de l'attribution des créneaux horaires, d'éventuelles mesures pour éviter le retard important. Le retard d'une heure et dix-sept minutes à l'arrivée du vol litigieux à [l'aéroport de] Cologne/Bonn, qui fait partie du retard total de trois heures et quarante-neuf minutes, n'était pas dû au manque de personnel de chargement de l'exploitant de l'aéroport, ce qui aurait pu, le cas échéant, indiquer la possibilité de retards supplémentaires, mais était dû [OMISSIS] à un retard initial de deux heures et dix minutes du vol CAI 1076 CGN BJV effectué la veille, le 3 juillet 2021, dû à l'absence de personnel d'enregistrement, ce qui concernait la propre compétence de la défenderesse.

En outre, les mesures qui auraient pu être prises par la défenderesse pour éviter le retard important, compte tenu du manque de personnel de chargement de l'exploitant de l'aéroport de Cologne/Bonn qu'elle a exposé en tant que raison du retard supplémentaire de deux heures et treize minutes survenu après l'arrivée du vol précédent à l'aéroport de Cologne/Bonn, ne s'imposent pas en l'espèce [OMISSIS]. Dans la mesure où, dans les motifs de son jugement, l'Amtsgericht (tribunal de district) renvoie à l'arrêt de la Cour du 11 juin 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460) afin d'exposer les exigences imposées à la compagnie aérienne lors de l'examen des mesures à prendre et où cela pourrait indiquer que, du point de vue de l'Amtsgericht (tribunal de district), la possibilité de modifier la réservation des cédants en les transférant sur un autre vol aurait dû être envisagée, la chambre de céans ne saurait suivre cette approche. Le manque de personnel de chargement des bagages de l'exploitant de l'aéroport ne concernait pas seulement le vol des cédants, mais un grand nombre de vols qui ont également subi des retards, avec en outre un trafic élevé de passagers, indiquant un taux de remplissage des vols élevé, voire complet. Dans ces conditions, on ne pouvait objectivement pas s'attendre à ce qu'une modification de la réservation des cédants leur permette d'atteindre leur destination beaucoup plus rapidement qu'ils ne l'ont effectivement fait, d'autant plus que la réservation de tous les autres passagers du vol litigieux ainsi que des autres vols retardés, dans la mesure où ceux-ci risqueraient de subir un retard important, aurait également dû être modifiée. L'utilisation, pour le vol litigieux, d'un autre appareil éventuellement disponible, de la propre flotte ou affrété, ne garantissait aucun gain de temps par rapport à l'exécution du vol avec l'appareil du vol précédent prévu à cet effet, étant donné qu'un tel appareil de remplacement de la propre flotte ou affrété aurait également été affecté par la situation à l'aéroport de Cologne/Bonn ; à cela s'ajoute le temps nécessaire à l'organisation et la mise à disposition de l'autre appareil.

b) L'Amtsgericht (tribunal de district) n'aurait donc pas dû laisser en suspens la question de savoir si le manque de personnel au sol cité comme raison du retard important constituait ou non une circonstance extraordinaire.

Si un manque de personnel de chargement de l'exploitant de l'aéroport doit être qualifié de circonstance extraordinaire, la défenderesse est exemptée,

conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, de l'obligation d'indemnisation des passagers résultant en principe du retard important à l'arrivée du vol XR1092 à Kos et le recours doit être rejeté en réformant le jugement attaqué, parce que le retard non exonéré devant dans ce cas lui être imputé n'atteint pas trois heures. Si, en revanche, le chargement des bagages par l'exploitant de l'aéroport et un manque de personnel de chargement de ce dernier doivent être considérés comme inhérents à l'activité normale du transporteur aérien, l'appel doit être rejeté, car, dans ce cas, seul le retard de dix-neuf minutes après la fermeture des portes dû aux conditions météorologiques pourrait être exonéré, laissant subsister un retard important de trois heures et trente minutes. En effet, le manque de personnel de chargement le 4 juillet 2021 à l'aéroport de Cologne/Bonn invoqué par la défenderesse n'est pas imputable à la pandémie de Covid-19 au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

aa) En vertu d'une jurisprudence constante de la Cour, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, désigne 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 [arrêts du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, point 29), et du 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, point 23)]. Dans ce dernier arrêt (points 23 et suivants), la Cour a indiqué qu'il résulte de sa jurisprudence relative à la notion de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 que les événements dont l'origine est « interne » doivent être distingués de ceux dont l'origine est « externe » au transporteur aérien effectif, tels que la collision entre un aéronef et un volatile, l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile se trouvant sur la piste d'un aéroport, la présence d'essence sur la piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, une collision entre le gouvernail de profondeur d'un aéronef en position de stationnement et l'aileron de l'aéronef d'une autre compagnie aérienne, causée par le déplacement de ce dernier, un vice caché de fabrication ou encore des actes de sabotage ou de terrorisme. Tous ces événements « externes » auraient 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. Constitueraient également des événements « externes » des grèves externes à l'activité du transporteur aérien concerné ; par conséquent, seraient notamment susceptibles de constituer des « circonstances extraordinaires » des mouvements de grève suivis par des contrôleurs aériens ou du personnel d'un aéroport. En revanche, une grève déclenchée et suivie par des membres du propre personnel de l'entreprise concernée constituerait un événement « interne » à cette entreprise, y compris s'agissant d'une grève déclenchée à l'appel de syndicats, dès lors que ceux-ci interviennent dans l'intérêt

des travailleurs de l'entreprise. Une grève « interne » serait toutefois également susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire » si elle trouve son origine dans des revendications que seuls les pouvoirs publics peuvent satisfaire, échappant ainsi à la maîtrise effective du transporteur aérien. Dans l'ordonnance rendue dans l'affaire Siewert, la Cour a relevé, s'agissant d'un problème technique trouvant son origine dans le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion, que de tels escaliers ou passerelles mobiles sont nécessairement utilisés dans le contexte d'un transport aérien de passagers, permettant à ces derniers de monter et de descendre de l'avion, de sorte que les transporteurs aériens se trouvent régulièrement confrontés à des situations résultant de l'utilisation de tels escaliers mobiles. Dans ces conditions, le choc d'un avion avec un tel escalier mobile doit être considéré comme un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien (ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, point 19).

Eu égard à ce qui précède, l'activité de chargement pourrait en l'espèce, indépendamment du fait qu'elle incombait à l'exploitant de l'aéroport, être considérée comme étant inhérente à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien de la défenderesse, car le chargement des bagages, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare et le chargement et déchargement de l'avion, sert directement à l'exécution de la prestation de transport due aux passagers par le transporteur aérien. Un manque de personnel de chargement devrait alors être considéré comme étant inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur, auquel cas il n'y aurait pas circonstance extraordinaire.

En revanche, il pourrait précisément résulter du fait que le chargement des bagages dans les avions de la défenderesse à l'aéroport de Cologne/Bonn soit effectué par l'exploitant de l'aéroport et non par la défenderesse elle-même ou par un prestataire de services mandaté par elle que le manque de personnel de chargement constitue une cause externe échappant à sa maîtrise – sans qu'elle ait pu exercer une influence sur la gestion et le développement du personnel de l'exploitant de l'aéroport – ayant eu une incidence sur l'activité normale du transporteur aérien.

Selon la chambre de céans, il y a circonstance extraordinaire. Ce raisonnement repose essentiellement sur le fait que le chargement des bagages fait partie des services d'assistance en escale côté piste initialement assurés en Allemagne par les exploitants d'aéroports eux-mêmes ou par leurs filiales [OMISSIS], service qui, en tant que tel, même après la libéralisation du transport aérien européen par la directive 96/67/CE [du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté] et la transposition de celle-ci par le Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (règlement relatif aux services d'assistance en escale dans les aéroports, ci-après le « BADV »), continue en principe à être assuré par l'entreprise aéroportuaire, même si l'article 3, paragraphe 1, du BADV prévoit également que les usagers d'un aéroport peuvent soit effectuer eux-mêmes les services d'assistance en escale, soit les faire effectuer par un prestataire de leur

choix. S'agissant de l'assistance « bagages », de l'assistance « opérations en piste » et de l'assistance « fret et poste » en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, l'article 3, paragraphe 2, lu en combinaison avec l'annexe 5, du BADV prévoit que le nombre de prestataires et d'utilisateurs pratiquant l'autoassistance est en principe limité, en règle générale à deux. Partant, la question de savoir si un manque de personnel pour le chargement des bagages constitue une circonstance extraordinaire devrait être tranchée en fonction du point de savoir si – comme en l'espèce – le chargement des bagages a été effectué par l'exploitant de l'aéroport, avec la conséquence qu'une circonstance extraordinaire devrait être retenue, ou si le transporteur aérien concerné était responsable du chargement des bagages en tant qu'utilisateur [transporteur aérien] pratiquant l'auto-assistance ou s'il avait confié cette tâche à un prestataire de services agréé, de sorte que le chargement des bagages était inhérent à l'activité normale du transporteur aérien concerné, avec pour conséquence que, dans un tel cas, il conviendrait de répondre par la négative à l'existence d'une circonstance extraordinaire.

En l'espèce, en raison de l'exonération du retard supplémentaire de deux heures et treize minutes survenu à l'aéroport de Cologne/Bonn en raison de l'absence de personnel de chargement, le retard imputable à la défenderesse serait inférieur à trois heures et la défenderesse ne serait donc pas tenue de verser une indemnisation. [OMISSIS : administration de la preuve]

bb) Si, en revanche, l'interprétation devait conduire à conclure que le chargement des bagages effectué par l'exploitant de l'aéroport doit également être considéré comme inhérent à l'exercice normal de l'activité des transporteurs aériens utilisant ce service de l'exploitant de l'aéroport, une exonération de la défenderesse au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 n'entrerait en ligne de compte que si le manque de personnel, cause du retard du vol XR 1092 le 4 juillet 2021, était dû à une circonstance extraordinaire au sens de cette disposition. L'exposé de la défenderesse ne permet toutefois pas à la chambre de céans de trancher ce point. La défenderesse invoque la pandémie de Covid-19. À cet égard, elle n'affirme toutefois pas qu'il n'y avait pas suffisamment de personnel disponible, parce que des membres du personnel avaient été infectés par le coronavirus. Elle fait valoir que des membres du personnel ont démissionné pendant la pandémie et exercent désormais un autre travail et que, en particulier, l'exploitant de l'aéroport a procédé à des licenciements pour des raisons économiques, à la suite d'une réduction significative du trafic aérien en raison de la pandémie. Le manque de personnel ne serait alors qu'une conséquence indirecte de la pandémie, ce qui ne suffit pas à justifier le retard important du vol litigieux par une circonstance extraordinaire. La chambre de céans ne veut certes pas exclure d'emblée que, dans des cas exceptionnels particuliers, des contraintes économiques puissent, le cas échéant, conduire à une exonération au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Il ne ressort toutefois pas de l'exposé général de la défenderesse que le manque de personnel de chargement lors de l'exécution du vol litigieux aurait été une conséquence obligée et inévitable pour la défenderesse de la pandémie de

Corona. Il ne ressort pas des explications de la défenderesse que l'exploitant de l'aéroport n'aurait pas pu continuer à exister sans la réduction du personnel qui a eu lieu. Il n'en résulte pas non plus qu'il n'aurait pas pu orienter les activités de son entreprise et la gestion de son personnel de telle sorte que, en cas de reprise du trafic aérien, il n'aurait pas pu organiser les opérations de manière à éviter des retards de vol importants. Au lieu de cela, la défenderesse admet que l'exploitant de l'aéroport, surpris par l'augmentation soudaine et explosive du nombre de passagers et de vols depuis le début du mois de juillet 2021, n'a pas reconstitué le personnel à temps.

2. L'issue de l'appel dépend donc de l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. À cet égard, l'application correcte du droit [de l'Union] ne s'impose pas avec une telle évidence qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable (arrêt du 6 octobre 1982, *Cilfit e.a.*, 283/81, EU:C:1982:335). En vertu de la jurisprudence des juridictions inférieures dont la chambre de céans a connaissance, la question posée à titre préjudiciel fait également l'objet d'appréciations divergentes. [OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]