



[Pagina iniziale](#) > [Formulario di ricerca](#) > [Elenco dei risultati](#) > **Documenti**



[Avvia la stampa](#)

Lingua del documento :

ECLI:EU:C:2019:288

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

4 avril 2019 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Article 5, paragraphe 3 – Indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol – Portée – Exonération de l'obligation d'indemnisation – Notion de “circonstances extraordinaires” – Endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger présent sur la piste d'un aéroport »

Dans l'affaire C-501/17,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne), par décision du 25 juillet 2017, parvenue à la Cour le 18 août 2017, dans la procédure

Germanwings GmbH

contre

Wolfgang Pauels,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. M. Vilaras, président de la quatrième chambre, faisant fonction de président de la troisième chambre, MM. J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan et D. Šváby (rapporteur), juges,

avocat général : M. E. Tanchev,

greffier : M. D. Dittert, chef d'unité,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 17 septembre 2018,

considérant les observations présentées :

- pour Germanwings GmbH, par M^{es} W. Bloch et Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- pour M. Pauels, par MM. E. Stamer et M. Hofmann, Rechtsanwälte,

- pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall et J. Techert ainsi que par M^{me} A. Berg, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d’agent,
- pour la Commission européenne, par MM. K. Simonsson, B. Bertelmann et K.-Ph. Wojcik, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 22 novembre 2018,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation de 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 (JO 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant M. Wolfgang Pauels à Germanwings GmbH, un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d’indemniser ce passager dont le vol a subi un retard important.

Le cadre juridique

3 Les considérants 14 et 15 du règlement n° 261/2004 énoncent :

« (14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n’auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d’instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d’un transporteur aérien effectif.

(15) Il devrait être considéré qu’il y a circonstance extraordinaire, lorsqu’une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu’au lendemain ou l’annulation d’un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d’éviter ces retards ou annulations. »

4 Sous l’intitulé « Annulation », l’article 5, paragraphes 1 et 3, de ce règlement dispose :

« 1. En cas d’annulation d’un vol, les passagers concernés :

[...]

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l’article 7, à moins qu’ils soient informés de l’annulation du vol :

- i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou
- ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou
- iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

[...]

3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. »

5 Sous l'intitulé « Droit à indemnisation », l'article 7 dudit règlement prévoit, à son paragraphe 1, sous a) :

« Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

- a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;

[...] »

Le litige au principal et la question préjudicielle

6 M. Pauels a effectué, auprès de Germanwings, une réservation pour un vol au départ de Dublin (Irlande) et à destination de Düsseldorf (Allemagne).

7 Ce vol a été effectué le 28 août 2015 avec un retard à l'arrivée de trois heures et vingt-huit minutes.

8 Germanwings a refusé de faire droit à la demande d'indemnisation de M. Pauels au motif que le retard du vol concerné était dû à une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, la libérant de son obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, de ce règlement.

9 À cet égard, Germanwings fait valoir que le retard est dû à la découverte, lors des préparatifs du vol en cause, d'une vis dans l'un des pneus de l'aéronef opérant ce vol, laquelle a imposé le remplacement du pneu concerné.

10 Saisi par M. Pauels, l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne, Allemagne) a condamné Germanwings à lui verser la somme de 250 euros augmentée d'intérêts, estimant que le dommage causé au pneu d'un aéronef par une vis se trouvant sur la piste d'un aéroport constitue une circonstance inhérente à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien, effectivement maîtrisable par celui-ci. Au soutien de sa décision, l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne) a ajouté que son analyse est également conforme à la volonté du législateur comme le montre l'existence d'un contrôle de la piste et l'obligation légale d'effectuer celle-ci.

11 Germanwings a interjeté appel de cette décision devant le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne). Elle estime que l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne) a exagérément étendu le champ des éléments relevant de sa maîtrise. À cet égard, elle fait valoir que l'utilisation des pistes d'un aéroport relève du trafic aérien en général et non d'une activité du transporteur aérien en particulier. Elle considère que le nettoyage des pistes ne relève pas non plus des missions du transporteur aérien et échappe à la maîtrise de ce dernier.

12 Le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) estime que la solution du litige dépend du point de savoir si, au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, l'endommagement d'un pneu du fait de la présence d'une vis sur les pistes fait ou non partie de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et, en raison de sa nature ou de sa cause, échappe effectivement à la maîtrise de celui-ci.

13 Il relève avoir considéré dans plusieurs procédures antérieures que l'endommagement du pneu d'un aéronef du fait de la présence de clous ou d'autres objets comparables sur la piste constitue une « circonstance extraordinaire » dans la mesure où la présence de tels corps étrangers constitue un risque non maîtrisable pour le transporteur aérien et donc un événement survenant de l'extérieur, contrairement à la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef en dépit d'un entretien régulier.

14 Néanmoins, il fait état de la jurisprudence d'autres juridictions allant en sens contraire, notamment à la suite de l'ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), tout en estimant que l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef du fait de la présence de corps étrangers sur la piste ne saurait être assimilé à une collision avec une passerelle d'embarquement telle qu'elle est envisagée dans cette ordonnance et devrait plutôt être assimilé à une collision avec des volatiles, telle qu'elle est envisagée dans l'arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). À cet égard, il fait observer que le nettoyage des pistes relève de la sécurité de l'aéroport et non pas de la responsabilité du transporteur aérien.

15 Il estime donc nécessaire d'interroger la Cour, tout en relevant que, si la qualification de « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, devait en l'espèce être retenue, cela supposerait de sa part une instruction supplémentaire.

16 Dans ces conditions, le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage (dommage causé par un corps étranger) constitue-t-il une "circonstance extraordinaire", au sens de l'article 5, paragraphe 3, du [règlement n° 261/2004] ? »

Sur la question préjudicielle

17 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste d'un aéroport relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition.

18 Il y a lieu de rappeler que, en cas d'annulation de vol ou de retard important, à savoir d'une durée égale ou supérieure à trois heures, le législateur de l'Union a entendu aménager les obligations des transporteurs aériens prévues à l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004

(voir arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 19 ainsi que jurisprudence citée).

19 Aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, tels qu'ils sont interprétés par la Cour, le transporteur aérien est ainsi 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 (voir arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 20 ainsi que jurisprudence citée) 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, en ce sens, arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, points 29 ainsi que 34).

20 Selon une jurisprudence constante, peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, les événements qui, par leur nature ou par 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 (voir, en ce sens, arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23, ainsi que du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 22), ces deux conditions étant cumulatives (arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a., C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258, point 34).

21 S'agissant du point de savoir si l'endommagement des pneumatiques d'un aéronef, qui constituent des éléments indispensables au fonctionnement de celui-ci, peut être qualifié de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, il convient avant tout de constater que la défaillance prématurée même inopinée de certaines pièces d'un aéronef en particulier constitue, en principe, un événement intrinsèquement lié au système de fonctionnement de celui-ci (voir, en ce sens, arrêts du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, points 41 et 42, ainsi que du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 23).

22 En effet, les transporteurs aériens se trouvent régulièrement confrontés à de telles défaillances, compte tenu des conditions particulières dans lesquelles s'effectue le transport aérien et du degré de sophistication technologique des aéronefs (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 24 ; ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, point 19, ainsi que arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, points 37 et 42).

23 À cet égard, il est constant que les pneumatiques des aéronefs constituent des éléments soumis, à l'occasion des décollages et des atterrissages, à de très fortes contraintes et sont, de ce fait, sujets à un risque permanent d'endommagement, justifiant des contrôles de sécurité réguliers particulièrement stricts, qui sont intégrés dans les conditions courantes d'exploitation des entreprises de transport aérien.

24 Cela étant, lorsque la défaillance concernée trouve son origine exclusive dans le choc avec un objet étranger, ce qu'il appartient au transporteur aérien de démontrer, cette défaillance ne peut être considérée comme étant intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil.

25 Tel est notamment le cas de l'endommagement d'un aéronef provoqué par la collision entre celui-ci et un volatile (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 24) ainsi que, comme dans l'affaire au principal, de l'endommagement d'un pneumatique par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste de l'aéroport.

26 Partant, la défaillance d'un pneumatique trouvant son origine exclusive dans le choc avec un objet étranger présent sur la piste de l'aéroport ne saurait être considérée comme inhérente, par sa nature ou son origine, à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. En outre, compte tenu des contraintes particulières qui s'imposent au transporteur aérien lors des opérations de décollage et d'atterrissage liées notamment à la vitesse à laquelle celles-ci sont effectuées et à l'impératif de sécurité des passagers à bord, ainsi que du fait que l'entretien des pistes ne relève aucunement de la compétence de celui-ci, ladite circonstance échappe à sa maîtrise effective.

27 En conséquence, une telle défaillance doit être qualifiée de « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

28 Ainsi qu'il ressort du point 78 des conclusions de M. l'avocat général, une telle conclusion répond à l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, poursuivi par le règlement n° 261/2004, lequel, ainsi qu'il est spécifié au considérant 1 de celui-ci, implique de ne pas inciter les transporteurs aériens à s'abstenir de prendre les mesures requises en faisant prévaloir le maintien et la ponctualité de leurs vols sur l'objectif de sécurité de ces derniers.

29 Cette conclusion ne saurait en outre être remise en cause par la solution dégagée dans l'ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), à l'occasion de laquelle la Cour a dit pour droit que le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion ne saurait être qualifié de « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

30 En effet, un tel dispositif est nécessairement utilisé dans le contexte du transport aérien de passagers, permettant à ces derniers de monter et de descendre de l'avion (ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, point 19) et la mise en place d'un tel dispositif s'effectue normalement en collaboration avec l'équipage des avions concernés. Dès lors, ladite circonstance ne saurait être considérée ni comme non inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ni comme échappant à sa maîtrise effective.

31 Pour autant, ainsi que cela a été rappelé au point 19 du présent arrêt, en cas de survenance d'une « circonstance extraordinaire », le transporteur aérien n'est exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004 que s'il est en mesure de prouver 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.

32 À cet égard, il est ressorti de l'audience que les pneumatiques des aéronefs font l'objet d'un entretien régulier et de procédures de remplacement standardisées dans le cadre desquelles les transporteurs aériens sont en mesure de disposer dans les aéroports qu'ils desservent, y compris dans ceux qui ne constituent pas leurs sites principaux, de contrats de remplacement de leurs pneumatiques conclus avec des sociétés de maintenance aérienne et qui leur assurent un traitement prioritaire dans le remplacement desdits pneumatiques.

33 Dès lors, dans une situation telle que celle en cause au principal, il appartient au transporteur aérien concerné de démontrer qu'il a mis en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, afin d'éviter que le remplacement du pneumatique endommagé par un objet étranger présent sur la piste d'un aéroport ne conduise au retard important du vol concerné, ce qu'il revient à la juridiction de renvoi de vérifier.

34 Dans ces circonstances, il y a lieu de répondre à la question que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste d'un aéroport relève de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.

Toutefois, afin de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004, le transporteur aérien dont le vol a connu un retard important en raison d'une telle « circonstance extraordinaire » est tenu de démontrer qu'il a mis en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, afin d'éviter que le remplacement du pneumatique endommagé par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste d'un aéroport ne conduise audit retard important du vol concerné.

Sur les dépens

35 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit :

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, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste d'un aéroport relève de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.

Toutefois, afin de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004, le transporteur aérien dont le vol a connu un retard important en raison d'une telle « circonstance extraordinaire » est tenu de démontrer qu'il a mis en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, afin d'éviter que le remplacement du pneumatique endommagé par un objet étranger, tel qu'un débris mobile, présent sur la piste d'un aéroport ne conduise audit retard important du vol concerné.

Signatures

* Langue de procédure : l'allemand.
