ORDONNANCE DE LA COUR (cinquième chambre)

14 novembre 2014 (*)

«Renvoi préjudiciel – Règlement de procédure – Article 99 – Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Retard important d'un vol – Droit des passagers à une indemnisation – Conditions d'exonération du transporteur aérien de son obligation d'indemnisation – Notion de 'circonstances extraordinaires' – Avion endommagé par un escalier mobile d'embarquement au cours d'un vol précédent»

Dans l'affaire C-394/14,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Amtsgericht Rüsselsheim (Allemagne), par décision du 12 août 2014, parvenue à la Cour le 18 août 2014, dans la procédure

Sandy Siewert,

Emma Siewert,

Nele Siewert

contre

Condor Flugdienst GmbH,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. T. von Danwitz, président de chambre, MM. C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász et D. Šváby (rapporteur), juges,

avocat général: M^{me} E. Sharpston,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée, conformément à l'article 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

Ordonnance

- 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 L 46, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Condor Flugdienst GmbH (ci-après «Condor»), un transporteur aérien, à M^{mes} Siewert, au sujet du refus de ce transporteur d'indemniser ces dernières dont le vol avait 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 L'article 5 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, [...]

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:

«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 1500 kilomètres ou moins;

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1500 à 3500 kilomètres;

c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b).

[...]»

6 L'article 13 de ce même règlement est libellé en ces termes:

«Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables.»

Les faits du litige au principal et les questions préjudicielles

- 7 Les requérantes au principal ont effectué, auprès de Condor, une réservation pour un vol au départ d'Antalia (Turquie) et à destination de Francfort-sur-le-Main.
- 8 Ce vol a été opéré le 3 octobre 2011 avec un retard à l'arrivée de six heures et trente minutes.
- 9 Pour refuser de faire droit à la demande d'indemnisation introduite par M^{mes} Siewert sur le fondement de la jurisprudence de la Cour lue conjointement avec les articles 5, paragraphe 3, et 7 du règlement n° 261/2004, Condor soutient que ce retard est imputable aux dommages subis, la veille à l'aéroport de Stuttgart, par l'avion devant effectuer le vol en cause. Cet avion y aurait été heurté par un escalier mobile d'embarquement occasionnant des dommages structurels à une aile et nécessitant le remplacement dudit avion. Dès lors, il s'agirait de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, de sorte que Condor ne serait pas tenu de verser d'indemnisation.
- 10 La juridiction de renvoi éprouve des doutes sur le point de savoir si les «circonstances extraordinaires» exonérant le transporteur concerné de son obligation d'indemnisation au titre des articles 5, paragraphe 3, et 7 du règlement n° 261/2004 doivent se rapporter directement au vol litigieux ou peuvent également découler de trajets préalables effectués par l'avion opérant ledit vol.
- 11 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Rüsselsheim a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) Les circonstances extraordinaires visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement [n° 261/2004] doivent-elles se rapporter directement au vol réservé?
- 2) Dans les cas où des circonstances extraordinaires survenues lors de trajets préalables sont également pertinentes pour un vol ultérieur: les mesures raisonnables que doit prendre le transporteur aérien effectif conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement [n° 261/2004] doivent-elles viser uniquement la prévention des circonstances extraordinaires ou bien également celle d'un retard de longue durée?
- 3) Les interventions de tiers intervenant sous leur propre responsabilité et auxquels ont été confiées des tâches relevant des activités d'un transporteur aérien peuvent-elles être considérées comme constituant des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [n° 261/2004]?
- 4) Dans l'hypothèse où la troisième question appellerait une réponse positive, importe-t-il aux fins de l'appréciation de savoir par qui (compagnie aérienne, exploitant de l'aéroport, etc.) le tiers a été mandaté?»

Sur les questions préjudicielles

- 12 En vertu de l'article 99 du règlement de procédure de la Cour, lorsque la réponse à une question posée à titre préjudiciel peut être clairement déduite de la jurisprudence ou lorsque la réponse à une telle question ne laisse place à aucun doute raisonnable, la Cour peut, à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, décider de statuer par voie d'ordonnance motivée.
- 13 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans le cadre du présent renvoi préjudiciel.

Sur les troisième et quatrième questions

- 14 Par les troisième et quatrième questions, qu'il convient d'examiner en premier lieu, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un événement tel que le choc d'un escalier

mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion doit être qualifié de «circonstance extraordinaire» exonérant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol opéré par cet avion.

- 15 À titre liminaire, il y a lieu de rappeler que, en cas d'annulation de vol ou de retard important, c'est-à-dire 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, en ce sens, arrêts Nelson e.a., C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 39, ainsi que McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 37).
- 16 Aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du même article, 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 est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, à savoir celles qui échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien (arrêt McDonagh, EU:C:2013:43, point 38 et jurisprudence citée).
- 17 S'agissant d'une dérogation au principe de l'indemnisation des passagers, ledit article 5, paragraphe 3, doit être interprété strictement (arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 20). Par ailleurs, toutes les circonstances extraordinaires ne sont pas exonératoires et il incombe au transporteur aérien qui entend s'en prévaloir d'établir, en outre, qu'elles n'auraient pas pu, en tout état de cause, être évitées par des mesures adaptées à la situation, c'est-à-dire par celles qui, au moment où ces circonstances extraordinaires surviennent, répondent notamment à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur aérien concerné (arrêt Eglitis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, point 25).
- 18 S'agissant plus particulièrement des problèmes techniques affectant un avion, la Cour a précisé que, si de tels problèmes techniques peuvent être comptés au nombre de telles circonstances, il n'en reste pas moins que les circonstances entourant un tel événement ne sauraient être qualifiées d'«extraordinaires», au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, que si elles se rapportent à un événement qui, à l'instar de ceux énumérés au considérant 14 de ce règlement, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine (arrêt Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, point 23).
- 19 Or, s'agissant d'un problème technique trouvant son origine dans le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion, il convient de relever 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. En outre, rien n'indique que le dommage de l'avion devant effectuer le vol litigieux ait été causé par un acte extérieur aux services normaux d'un aéroport, tel qu'un acte de sabotage ou de terrorisme, relevant, selon la jurisprudence de la Cour (voir arrêt Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, point 26), de la notion de «circonstances extraordinaires», ce que Condor était tenu de démontrer devant la juridiction de renvoi conformément à la jurisprudence citée au point 17 de la présente ordonnance.
- 20 En conséquence, un tel événement ne saurait être qualifié de «circonstance extraordinaire» exonérant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol.
- 21 Par ailleurs, il convient de rappeler que les obligations acquittées en vertu du règlement n° 261/2004 le sont sans préjudice pour les transporteurs de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, y compris des tiers, ainsi que le prévoit l'article 13 de ce règlement (arrêt Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, point 44 et jurisprudence citée).

- 22 Compte tenu de ce qui précède, il convient de répondre aux troisième et quatrième questions que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un événement tel que, comme dans l'affaire au principal, le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion ne saurait être qualifié de «circonstance extraordinaire» exonérant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol opéré par cet avion.
- 23 Eu égard à la réponse apportée aux troisième et quatrième questions, il n'y a pas lieu de répondre aux autres questions.

Sur les dépens

- 24 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.

Par ces motifs, la Cour (cinquième 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, doit être interprété en ce sens qu'un événement tel que, comme dans l'affaire au principal, le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion ne saurait être qualifié de «circonstance extraordinaire» exonérant le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol opéré par cet avion.

Signatures

* Langue de procédure: l'allemand.