

Jugement Civil no 77/2003 (IIIe chambre)

Audience publique du vendredi, vingt-et-un mars deux mille trois

Numéros du rôle: 71.504, 71.505, 71.506, 71.507, 71.508, 71.509, 71.510, 71.511, 71.512, 71.513 et 71.514

Composition:

Théa HARLES-WALCH, vice-présidente,
Yannick DIDLINGER,
juge, Carole BESCH, juge-
délégué, Monique
GLESENER, greffier.

I

E N T R E :

1) **A.**), retraité, et son épouse

2) **B.**), laborantine, les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de

Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,
comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

II

ENTRE :

C.), architecte, demeurant à L-(...),

appelant aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg
du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à
Luxembourg,

ET :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et
ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au
Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée
par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,
comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

III

ENTRE :

D.), chimiste, demeurant à L-(...),

appelante aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER, comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

IV

E N T R E :

1) **E.**), avocat à la Cour, et son épouse

2) **F.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,

comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

V

E N T R E :

1) **G.**), retraité, et son épouse

2) **H.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,

comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

VI

ENTRE :

1) **I.**), employé, et son épouse

2) **J.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

ET :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER, comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

VII

ENTRE :

1) **K.**), docteur en philosophie, et son épouse

2) **L.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001,

comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,

comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

VIII

E N T R E :

1) **M.**), médecin, et son épouse

2) **N.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de

Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,
comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

IX

E N T R E :

1) **O.**), retraité, et son épouse

2) **P.**), les deux demeurant à L-(...),

appelants aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de
Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant
à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et
ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au
Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée
par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,
comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

X

E N T R E :

Q.), fonctionnaire d'Etat, demeurant à L-(...),

appelant aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER, comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

XI

E N T R E :

R.), artiste-sculpteur, demeurant à L-(...),

appelante aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Marc GRASER de Luxembourg du 16 août 2001, comparant par Maître Lydie LORANG, avocat, demeurant à Luxembourg,

E T :

la société anonyme LUXAIR, société luxembourgeoise de navigation aérienne, établie et ayant son siège social à L-2987 Luxembourg, Aéroport de Luxembourg, inscrite au Registre du commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B. 4109, représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions,

intimée aux fins du prédit exploit de l'huissier de justice Marc GRASER,

comparant par Maître Patrick KINSCH, avocat, demeurant à Luxembourg.

LE TRIBUNAL :

Vu l'ordonnance de clôture du 11 octobre 2002.

Le juge de la mise en état entendu en son rapport.

Entendu les parties appelantes par l'organe de leur mandataire Maître Lydie LORANG, avocat constitué, demeurant à Luxembourg.

Entendu les parties intimées par l'organe de leur mandataire Maître Shirine AZIZI, avocat, en remplacement de Maître Patrick KINSCH, avocat constitué, les deux demeurant à Luxembourg.

Par exploits d'huissier du 21 décembre 1999, C.), D.), Q.), O.), P.), R.), G.), H.), I.), J.), K.), L.), M.), N.), E.), F.), A.) et B.) citent la société anonyme LUXAIR (ci-après LUXAIR) devant le juge de paix de Luxembourg pour l'entendre condamner à payer à chacun d'eux la somme de 150.000.- francs du chef du préjudice moral subi du fait de l'annulation de leur voyage en Inde le 29 octobre 1999 en raison des agissements fautifs de LUXAIR, ainsi que le montant de 20.000.- francs à titre d'indemnité de procédure. Les demandes tendent à l'indemnisation des suites dommageables de l'annulation d'un voyage en groupe que les demandeurs avaient projeté de faire en Inde le 29 octobre 1999. A cet effet, leur agence de voyages Wagon-Lits avait réservé des billets auprès de Lufthansa pour les vols suivants:

- Le 29/10: Luxembourg-Francfort (vol Luxair 10.40-11.30)
Francfort -New-Delhi (vol Lufthansa 13.25-00.30)
- Le 14/11: Bombay-Francfort (vol Lufthansa 03.00-07.40) Francfort-
Luxembourg (vol Luxair 09.30-10.10)

Le jour du départ, tous les participants du voyage avaient passé le check-in vers 10.00 heures.

A partir de 10.30 heures, ils étaient informés de quart d'heure en quart d'heure qu'en raison des conditions météorologiques défavorables le départ vers Francfort était reporté.

A midi, ils furent invités à s'installer dans un bus qui devait les amener à Francfort.

Le bus partait vers 13.10 heures et lorsqu'il arrivait à Frankfort vers 16.10 heures, l'avion à destination de New-Delhi avait déjà décollé.

En l'absence de disponibilités sur les vols vers New-Delhi avant le 9 novembre 1999, les demandeurs durent annuler leur voyage.

Reprochant à LUXAIR d'avoir, par manque de professionnalisme et en dépit des prévisions météorologiques défavorables, attendu trop longtemps avant d'organiser un autre moyen de transport, les demandeurs recherchent la responsabilité contractuelle de LUXAIR en raison de ses omissions, erreurs et fautes commises.

Par jugement contradictoire du 5 juillet 2002, le juge de paix joint les demandes et les dit non fondées.

Pour statuer ainsi, il retient que la responsabilité de LUXAIR, nonobstant le fait que le transport aérien initialement prévu avait été remplacé par un transport par route, est régie par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ses actes modificatifs.

Il retient sur base des articles 19 et 20 de la prédite Convention que le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs et qu'il ne peut s'exonérer de la présomption de responsabilité pesant sur lui que s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Le juge de paix relève à cet égard qu'il ne saurait être reproché à LUXAIR de ne pas avoir organisé un autre moyen de transport aussi longtemps que subsistait un espoir ou une possibilité d'assurer le voyage par avion.

Par ailleurs, les diligences de LUXAIR devraient s'apprécier par rapport à ses obligations ordinaires à l'égard de l'ensemble de ses clients.

Enfin, LUXAIR n'aurait été informée qu'entre 9.22 heures et 9.53 heures du fait que les demandeurs devaient prendre un vol en correspondance à Francfort à 13.25 heures.

Or, à cette heure il aurait déjà été trop tard pour assurer le transport en autobus en temps utile, de sorte que toute diligence faite même à 9.53 heures pour affréter des bus, voir même des taxis n'aurait pas permis d'éviter le dommage.

Il rejette enfin comme non fondé le reproche tiré de la violation par LUXAIR de son obligation de conseil.

Suivant actes d'appel du 16 août 2001, les requérants interjettent régulièrement appel de ce jugement.

Ils concluent par réformation à voir dire fondées leurs demandes et à l'allocation d'une indemnité de procédure de 50.000.- francs.

L'intimée conclut à la confirmation du jugement entrepris.

Par décision du 11 avril 2002, le juge de la mise en état, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et pour cause de connexité, a prononcé la jonction des différents actes d'appels.

Les appelants ne critiquent pas les principes posés par le premier juge mais lui font grief d'avoir tiré des conséquences erronées. Ils lui reprochent notamment d'avoir commis une faute de logique en retenant d'abord que les conditions pour la mise en œuvre de la responsabilité étaient données et en analysant ensuite seulement les causes d'exonération.

Or, à défaut par les appelants de tirer aucune conséquence juridique de ce grief, le moyen n'est pas fondé.

Les appelants font encore grief au premier juge d'avoir estimé que LUXAIR s'était exonérée de la présomption de responsabilité pesant sur elle.

LUXAIR conteste de son côté l'application de la Convention de Varsovie aux relations entre parties, ainsi que l'analyse faite par le premier juge quant aux conditions de mise en œuvre de sa responsabilité.

Il y a partant lieu d'examiner d'abord ces moyens avant celui développé par les appelants au sujet de l'absence d'exonération par LUXAIR de sa responsabilité.

- L'application de la Convention de Varsovie:

LUXAIR fait grief au premier juge d'avoir écarté les principes de la responsabilité de droit commun au profit de ceux de la Convention de Varsovie, nonobstant le fait qu'il n'y a pas eu de transport aérien au sens de la Convention.

Aux termes de l'article 1er de la loi du 19 juin 1967 portant loi coordonnée sur la responsabilité au cas de transport par air, la responsabilité du transporteur est régie,

au cas de transport par air, par les seules dispositions de la Convention signée à Varsovie le 12 octobre 1929, le Protocole modificatif signé à La Haye le 28 septembre 1955 ainsi que la Convention complémentaire signée à Guadalajara le 18 septembre 1961, même si ce transport n'est pas international au sens de ces accords.

Ainsi que l'a relevé à juste titre le premier juge, le contrat de transport litigieux est constitué en l'espèce par une succession de transports aériens internationaux à effectuer par deux transporteurs différents, contre rémunération et soumis de ce fait à l'application de la Convention de Varsovie, conformément aux dispositions des articles 1er et 30 de la Convention.

Conformément aux conclusions de l'intimée, la Convention de Varsovie ne prévoit que dans des cas particuliers la responsabilité du transporteur et elle institue un régime spécifique de responsabilité du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Comme la Convention de Varsovie ne définit pas la notion de transport aérien en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport des voyageurs, il y a lieu de retenir que le transport aérien comprend toute la période passée par le passager dans l'enceinte de l'aérodrome depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, ainsi que le temps du transport lui-même.

Or, comme en l'espèce, le contrat a été exécuté par la mise à disposition d'un moyen de transport substitué, c'est à bon droit que le premier juge a retenu que la responsabilité de LUXAIR demeure régie par les règles de la Convention de Varsovie.

- Les conditions de la responsabilité:

LUXAIR reproche d'abord au premier juge d'avoir retenu qu'un retard dans l'acheminement suffisait pour que le transporteur aérien soit présumé être en faute.

Il y aurait, au contraire, lieu d'apprécier l'existence du retard en fonction de l'obligation de diligence du transporteur, cette interprétation étant la seule compatible avec les contraintes techniques pesant sur les transporteurs aériens, en particulier les contraintes météorologiques dont le respect s'imposerait afin de garantir la sécurité des passagers.

En vertu de l'article 19 de la Convention de Varsovie, le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises. Cet article traduit l'existence d'une présomption de responsabilité dans le chef du transporteur.

L'article 20 de la Convention dispose encore que le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Il découle de ces dispositions que la Convention de Varsovie oblige le transporteur à exécuter le transport avec célérité en le rendant responsable du dommage résultant d'un retard.

Dès que le retard est constaté, la faute est présumée, mais la preuve d'une diligence raisonnable ou d'un cas fortuit exonère le transporteur.

- Le fait générateur:

Il appartient au voyageur invoquant un dommage résultant d'un retard dans son acheminement de le prouver.

Le retard s'apprécie in concreto par la comparaison entre l'heure d'arrivée prévue et l'heure d'arrivée effective.

Or, il est constant en cause que l'heure d'arrivée du vol à Francfort était prévue à 11.30 heures et que les passagers sont arrivés à destination vers 16.00 heures, de sorte qu'un retard de 4 heures et demie est établi.

Il s'ensuit qu'il y a lieu encore de confirmer sur ce point le jugement entrepris.

- La limitation de responsabilité:

LUXAIR fait encore grief au premier juge d'avoir estimé que la clause no 9 des conditions du contrat de transport constitue une clause de non responsabilité inefficace par application de la Convention de Varsovie. Elle soutient que cette clause ne définit que la nature même des obligations contractuelles du transporteur, en précisant qu'une obligation d'assurer une

punctualité absolue dans les vols et une obligation de veiller à ce que les passagers puissent prendre leurs correspondances ne font pas partie des obligations assumées par le transporteur.

En vertu de l'article 23 de la Convention de Varsovie, toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité est nulle et de nul effet.

La clause litigieuse est de la teneur suivante:

“ Le transporteur s’engage à faire de son mieux pour transporter le passager et les bagages avec une diligence raisonnable. Les heures indiquées sur les horaires ou ailleurs ne sont pas garanties et ne font pas partie du présent contrat. Le transporteur peut, sans préavis, se substituer d’autres transporteurs, utiliser d’autres avions; il peut modifier ou supprimer les escales prévues sur le billet en cas de nécessité. Les horaires peuvent être modifiés sans préavis. Le transporteur n’assume aucune responsabilité pour les correspondances.”

La clause de non garantie des horaires, respectivement des correspondances ne constitue pas une clause de non responsabilité.

Sa licéité ne saurait ainsi être mise en doute tant qu’elle ne détruit pas l’essence même du contrat.

Si la validité de ce type de clauses a été admise par la jurisprudence pour les retards brefs, il en va différemment pour des retards importants.

En effet, le transporteur aérien est choisi pour sa rapidité: sauf à détruire l’essence du contrat, il ne peut donc refuser d’assumer l’obligation d’acheminer les personnes sans retard anormal. La lenteur excessive du transport le constitue en faute et engage sa responsabilité (cf. Jean-Pierre Tosi: Responsabilité aérienne, no 120 ss).

Compte tenu de l’importance du retard avec lequel les voyageurs sont arrivés à Francfort, c’est à juste titre que le premier juge a retenu que la clause no 9 des conditions générales du contrat de transport est incompatible avec l’obligation de célérité incombant à LUXAIR et qu’il a écarté son application en l’espèce.

- Les causes d’exonération:

Les appelants font grief au premier juge d’avoir admis une cause d’exonération dans le chef de

LUXAIR. Ils font valoir qu'en l'espèce, LUXAIR n'a pas rapporté la preuve au sens de l'article 20 de la Convention de Varsovie, qu'elle avait pris toutes les mesures pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre.

Au soutien de leur appel, ils font valoir que dès les premières heures du matin, LUXAIR savait que les conditions météorologiques engendraient des retards sur tous les vols et qu'elle pouvait donc prévoir que tous les clients, s'embarquant sur un vol de correspondance, risqueraient de rater le vol et donc un dommage.

Il aurait dès lors appartenu à LUXAIR de prendre les mesures nécessaires pour éviter le dommage dès le moment où les retards devenaient possibles. Parmi les mesures à prendre, LUXAIR aurait dû vérifier lesquels des clients devaient prendre une correspondance.

Sachant par ailleurs, depuis fort longtemps, du fait de la réservation de groupe effectuée par LUFTHANSA, qu'elle aurait à bord de son avion un groupe de 18 personnes devant prendre un avion long-courrier, elle aurait encore dû prendre des mesures pour assurer un départ en temps utile, respectivement au moment du check-in, informer les clients que le vol vers Francfort risquait des retards les mettant, le cas échéant, dans l'impossibilité de prendre leur vol de correspondance.

Connaissant enfin au plus tard à 9.22 heures les contraintes horaires des membres du groupe lorsque le premier a procédé au check-in en compagnie d'une représentante de l'agence de voyage, LUXAIR aurait dû informer les passagers du groupe du risque par eux encouru et aurait dû leur proposer des taxis pour éviter la production du dommage.

LUXAIR fait encore valoir que le reproche tiré de la violation de l'obligation de conseil, non formulé dans la citation introductive, serait irrecevable comme violant le principe de l'immutabilité du litige.

Or, le moyen tiré de la violation de l'obligation de conseil, énoncé dans l'acte d'appel, constitue un moyen nouveau, recevable en instance d'appel conformément à l'article 586 du nouveau code de procédure civile, de sorte qu'il y a lieu de l'examiner dans le cadre des mesures prises et des diligences faites par LUXAIR pour éviter le dommage.

En l'espèce, l'horaire prévu a été largement dépassé et il est constant en cause que les appelants n'ont pas réussi à prendre leur vol de connexion vers New-Delhi. Il y a dès lors lieu d'examiner si LUXAIR peut faire valoir l'existence d'une cause d'exonération.

Conformément à l'article 20 de la Convention de Varsovie, le transporteur n'est en effet pas responsable, " *s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre* ".

L'avant-projet du texte de l'article 20 faisait état de mesures raisonnables et non de mesures nécessaires.

Cette substitution d'adjectif, lors de l'établissement du texte définitif, ne dissimule aucune intention de modifier les principes adoptés, mais semble répondre uniquement à un souci de terminologie (cf. Compte rendu de la deuxième conférence de droit privé aérien p. 136 et 137, cité Max Litvine dans Droit aérien, p. 253).

Les mesures raisonnables ou nécessaires répondent dès lors à l'idée anglaise de la "*due diligence*".

L'article 20 de la Convention de Varsovie impose donc au transporteur la preuve d'une diligence raisonnable.

Cette estimation elle-même ne peut être que concrète et basée sur la situation de fait connue, ou susceptible d'être normalement connue au moment de l'action ou de l'inaction, et non pas sur des données révélées après coup, ou déduites abstraitement des résultats (cf. Paul Chauveau: Droit aérien no 332, p. 177).

A cet égard, il y a lieu d'abord de constater que les conditions atmosphériques défavorables rentrent dans les prévisions normales dont le transporteur aérien peut et doit tenir compte dans la navigation aérienne, de sorte qu'elle ne constituent pas un cas fortuit ou de force majeure.

Néanmoins, il n'entre pas dans l'intention des parties que le transport doive se faire quel que soit l'état de l'atmosphère, ce afin de garantir la sécurité des passagers à bord.

Il appartient dès lors au transporteur aérien d'envisager et de prendre en cas de conditions météorologiques défavorables toutes les mesures utiles qui s'imposent.

Parmi ces mesures, il lui incombe d'informer en premier lieu les passagers du vol des raisons du retardement du vol, des risques encourus par eux en rapport avec d'éventuelles connexions et enfin de leur proposer un mode de transport de remplacement, voire de solliciter leurs instructions à cet égard.

Les appelants offrent de prouver à cet égard par l'audition du témoin S.), météorologue au Service Météorologie de l'aéroport de Luxembourg, les faits suivants:

“ que les prévisions d'aérodrome pour l'aéroport de Luxembourg du 29 octobre 1999, amendées à 9.00 heures étaient: visibilité 100 mètres avec du brouillard, hauteur des nuages 10 pieds (30 m), temporairement entre 12 et 16 heures amélioration de la visibilité à 1.200 mètres ”.

Or, cette offre de preuve est contredite sur le point de savoir à partir de quel moment, il n'y avait plus d'amélioration prévisible par le relevé des prévisions météorologiques, diffusé par le service météorologique de l'aéroport de Luxembourg pour la matinée du 29 octobre 1999.

Il résulte en effet des prévisions météorologiques y relatées, qu'il y avait du brouillard et que les conditions de visibilité étaient mauvaises, variant à partir de 7.50 heure locale à 9.50 heure locale entre 300 et 200 mètres avec tendance à amélioration de la visibilité à 1.100 mètres, sans indication de l'heure de cette amélioration.

A 9.53 heure locale, la visibilité ne dépassait plus que 100 mètres et à partir de ce moment seulement, il n'y avait plus aucune tendance à l'amélioration du temps, ni indication d'un changement significatif.

Compte tenu des prévisions météorologiques du début de la matinée annonçant encore une possible amélioration, il ne saurait être reproché à LUXAIR de ne pas avoir envisagé des mesures alternatives de transport dès ce moment.

Les conclusions des appelants tendant à établir que LUXAIR savait déjà longtemps à l'avance, de par la réservation des billets, que les appelants devaient respecter un vol de correspondance ne sont dès lors pas pertinentes, dans la mesure et sous réserve de considérations techniques, seules les prévisions météorologiques sont déterminantes dans l'évaluation de la situation au moment du départ de l'avion.

Il s'ensuit que les mesures d'instruction tendant à établir la connaissance à l'avance par LUXAIR des contraintes de ses passagers ne sont pas non plus pertinentes.

Il y a dès lors lieu d'examiner les diligences faites par LUXAIR à partir du moment où il était devenu certain qu'il n'avait plus tendance à une éventuelle amélioration, ce moment se situant, au vu des prévisions du bulletin météorologique, à 9.53 heures.

Ce moment coïncide d'ailleurs avec la période d'enregistrement des premiers passagers à partir de 9.22 heures jusqu'au dernier passager à ce moment.

Il n'est pas établi à partir de quel moment LUXAIR a entrepris des démarches en vue d'organiser un transport par bus des passagers vers Francfort. Il est cependant constant en cause qu'elle a mis en œuvre un transport par bus et que, compte tenu de différents problèmes organisationnels, ceux-ci ne sont arrivés à destination qu'à 16.00 heures.

Les appelants reprochent encore à LUXAIR de ne pas leur avoir conseillé des solutions de rechange en temps utile et de les avoir dévié sur des taxis.

Conformément aux conclusions des appelants, l'obligation de conseil fait partie intégrante de la diligence dont le transporteur aérien doit faire preuve pour éviter un dommage.

Or, à supposer même que LUXAIR ait proposé à ses passagers l'alternative d'un transport par taxis et qu'elle leur aurait mis à disposition des taxis dès 9.53 heures, il n'est pas certain que les appelants auraient pu atteindre en temps utile le vol de correspondance à Francfort, compte tenu encore des problèmes organisationnels liés au mode de transport de substitution choisi, du temps de débarquement des bagages, ainsi que du laps de temps relativement court qui subsistait.

Il s'ensuit que LUXAIR a rapporté la preuve que le 29 octobre 1999, elle avait, compte tenu des conditions météorologiques de la matinée, pris toutes des mesures raisonnables pour éviter le dommage, de sorte qu'elle s'est valablement exonérée de la présomption de responsabilité pesant sur elle.

Il résulte des développements qui précèdent qu'il y a lieu encore de confirmer sur ce point le jugement entrepris.

Les appelants succombant dans leur appel, leurs demandes respectives tendant à l'allocation d'une indemnité de procédure ne sont pas fondées.

PAR CES MOTIFS :

le tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, troisième chambre, siégeant en matière civile et en instance d'appel, statuant contradictoirement, sur rapport fait en application de l'article 226 du nouveau code de procédure civile, reçoit les appels, les dit non fondés, partant, *confirme* le jugement entrepris,

dit les demandes introduites sur base de l'article 240 du nouveau code de procédure civile non fondées,

condamne les appelants à tous les frais et dépens de l'instance avec distraction au profit de Maître Patrick KINSCH, avocat concluant, qui la demande affirmant en avoir fait l'avance.