

Dalloz actualité 27 septembre 2022

## Annulation d'un vol en raison de la défaillance généralisée du système d'approvisionnement en carburant des avions

CJUE 7 juill. 2022, aff. C-308/21

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

---

### Résumé

Lorsque l'aéroport d'origine des vols ou de l'avion concernés est responsable de la gestion du système d'approvisionnement en carburant des aéronefs, une défaillance généralisée de l'approvisionnement en carburant est susceptible d'être considérée comme une « circonstance extraordinaire » au sens du règlement (CE) 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens.

Le règlement (CE) 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens met à la charge du transporteur une obligation d'indemnisation des passagers en cas d'annulation de vol, étant précisé que, au regard du droit à indemnisation des passagers prévu par ce règlement et en application de la jurisprudence de la Cour de justice (CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07, D. 2010. 1461 [📄](#), note G. Poissonnier et P. Osseland [📄](#) ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack [📄](#) ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque [📄](#) ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [📄](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures ), un retard de plus de trois heures est assimilé à un vol annulé. Le montant de cette indemnisation est fonction de la distance de vol (par ex. 250 € pour les vols de 1 500 kilomètres au moins) et de son caractère intracommunautaire ou non (art. 7, § 1<sup>er</sup>). La Cour de justice a déjà eu l'occasion de préciser que le règlement s'applique en cas de vol avec correspondance à l'intérieur de l'Union européenne ayant fait l'objet, qui a donné lieu à une réservation unique et que le retard important à l'arrivée de la destination finale et dû à un incident qui a eu lieu sur le premier des deux vols (CJUE 7 mars 2018, aff. C-274/16, Dalloz actualité, 23 mars 2018, obs. F. Mélin ; D. 2018. 1366, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 1934, obs. L. d'Avout et S. Bollée ; *ibid.* 2019. 1016, obs. S. Clavel et F. Jault-Seseke ; RTD com. 2018. 518, obs. A. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; RTD eur. 2019. 165, obs. L. Grard ). C'était également la situation qui se présentait dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 7 juillet 2022 pour l'un des passagers concernés.

Cependant, le transporteur est dispensé de verser l'indemnisation prévue par le règlement (CE) 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 » (art. 5, § 3). La jurisprudence est venue préciser que les circonstances extraordinaires, ce sont 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 » (CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, D. 2019. 756 ; *ibid.* 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Sigouirt ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard ), ces deux conditions étant cumulatives. En pratique, les circonstances extraordinaires sont rarement admises tant par la Cour de justice que par la Cour de cassation française, lesquelles interprètent le règlement (CE) 261/2004 dans un sens très favorable aux intérêts des passagers aériens, conformément, d'ailleurs, à l'objectif principal assigné par le règlement : « assurer un niveau élevé de protection des passagers » (consid. 1).

Néanmoins, la jurisprudence retient parfois les circonstances extraordinaires. Les événements climatiques (CJUE 31 janv. 2013, aff. C-12/11, Dalloz actualité, 12 fév. 2013, obs. C. Demunck ; D. 2013. 361 [📄](#) ; JT 2013, n° 151, p. 14, obs. X.D. ; RTD eur. 2014. 210, obs. L. Grard ; *ibid.* 2015. 171, obs. F. Benoît-Rohmer ), ou, de manière générale, tous les événements qui échappent à la maîtrise totale du transporteur, tels que l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage empêchant le décollage (CJUE 4 avr. 2019, aff. C-501/17, préc. ) ou le comportement perturbateur d'un passager ayant justifié que le pilote, pour des raisons de sécurité, dérouté le vol concerné vers un aéroport différent de celui initialement prévu afin de débarquer le passager en cause, constituent des circonstances extraordinaires. En revanche, un problème technique survenu inopinément, même s'il n'est pas imputable à un entretien défectueux de l'aéronef et n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de circonstances extraordinaires ; la jurisprudence est intransigeante sur ce point (CJUE 17 sept. 2015, aff. C-257/14, D. 2015. 1893, obs. T. Douville ; *ibid.* 2016. 1396, obs. H. Kenfack ; JT 2015, n° 179, p. 14, obs. X. Delpech ; RTD com. 2016. 584, obs. P. Delebecque ; RTD eur. 2016. 661, obs. L. Grard ).

Dans l'affaire jugée, un premier passager a acheté un billet pour un vol (vol S4321) assuré par la compagnie portugaise SATA International le 10 mai 2017, avec un départ de Lisbonne (Portugal) à 12 h 50 et une arrivée, le même jour, à l'aéroport de Ponta Delgada (Açores, Portugal) à 14 h 15 (heure locale). Il est finalement arrivé à destination à 19 h 30, soit avec un retard de 5 h 15 par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue. Un autre passager a réservé un vol avec correspondance, également le 10 mai 2017, de Lisbonne à Santa Maria (Açores, Portugal) *via* Ponta Delgada. Ce vol avec correspondance, qui a donné lieu à une réservation unique, se composait de deux vols, également assurés par SATA International (vols S4321 et SP107, le premier vol était donc le même que celui que devait emprunter le premier passager). En raison du retard à l'arrivée du premier vol, le passager n'a pas pu embarquer sur second le vol à destination de Santa Maria. Enfin, un troisième passager a acheté un billet pour un vol (vol S4142) toujours assuré par SATA International le 10 mai 2017, avec un départ de Pico (Açores, Portugal) à 17 h 35 et une arrivée à Lisbonne à 21 h 05 (heure locale). Ce vol ayant été annulé, le passager été réacheminé, le 10 mai 2017, sur un vol au départ de Terceira (Açores, Portugal) à 21 h 25 et à destination de Lisbonne. Le retard du vol S4321 et l'annulation du vol S4142 ont été provoqués par une défaillance soudaine et imprévue du système d'approvisionnement en carburant de l'aéroport de Lisbonne, survenue le 10 mai 2017 à partir de 13 h 19. Cette défaillance, qui a entraîné une réorganisation de l'ensemble des opérations aériennes de la plateforme de cet aéroport, a nécessité de recourir aux entrepôts de carburant des aéroports situés à proximité (pt 10).

Les trois passagers ont alors formé chacun, sur le fondement du règlement (CE) 261/2004, une demande d'indemnisation auprès de SATA International, mais la compagnie « a rejeté ces demandes au motif que ces retards ne lui sont pas imputables, mais résultent d'une défaillance du système d'avitaillement en carburant de l'aéroport, au demeurant imprévue et inattendue » (pt 11). Ils ont alors formé un recours devant une juridiction portugaise, laquelle a alors préféré surseoir à statuer et saisi la Cour de justice par la voie préjudicielle sur le point de savoir si un retard de plus de trois heures ou l'annulation de vols causés par une défaillance de l'approvisionnement en carburant à l'aéroport d'origine, lorsque ce dernier est responsable de la gestion du système d'approvisionnement en carburant, constituent ou non une « circonstance extraordinaire » au sens et aux fins de l'article 5, § 3, du règlement (CE) 261/2004. Pour la Cour de justice, la réponse est positive, les deux conditions cumulatives ci-dessus, nécessaires pour retenir la qualification de « circonstance extraordinaire », étant effectivement remplies en l'occurrence.

S'agissant de la première condition, qui concerne le point de savoir si l'événement en cause est ou non inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, la Cour apporte la réponse suivante. Certes, à titre de principe, le carburant étant indispensable au transport aérien des passagers, les opérations d'avitaillement en carburant relèvent de l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien (pt 22). En revanche, ajoute la Cour, lorsque ce problème d'avitaillement en carburant résulte d'une défaillance généralisée du système d'approvisionnement dont l'aéroport a la gestion, il doit être distingué de l'hypothèse précédente, un tel événement ne pouvant être assimilé à un problème technique, par nature circonscrit à un seul aéronef. Ce problème d'avitaillement « ne peut ainsi être considéré comme étant intrinsèquement lié au fonctionnement de l'aéronef qui aurait dû effectuer le vol annulé ou qui a effectué le vol retardé [...]. Partant, cet événement n'est pas susceptible de constituer, par sa nature ou par son origine, un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné » (pt 23).

En ce qui concerne la seconde condition, à savoir si ledit événement échappe entièrement à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, la Cour, pour répondre par l'affirmative, apporte la précision suivante : « lorsque le système d'approvisionnement en carburant d'un aéroport est géré par ce dernier ou un tiers, la défaillance généralisée de l'approvisionnement en carburant doit être considérée comme un événement dont l'origine est externe au transporteur aérien et qui, partant, échappe à sa maîtrise effective » (pt 26).

En conséquence, « lorsque l'aéroport d'origine des vols ou de l'avion concernés est responsable de la gestion du système d'approvisionnement en carburant des aéronefs, une défaillance généralisée de l'approvisionnement en carburant est susceptible d'être considérée comme une "circonstance extraordinaire", au sens de [l'article 5, § 3 du règlement (CE) 261/2004]. Ce n'est pas si fréquent, qu'une décision rendue en application de ce texte est favorable à la compagnie aérienne, mais il est vrai que l'on ne voit pas comment la Cour de justice aurait pu se prononcer autrement, en l'espèce. Cela, dans la mesure où il était absolument impossible, en l'occurrence, pour la compagnie aérienne mise en cause, de se procurer le carburant nécessaire pour faire voler ses aéronefs. L'obliger à trouver des sources d'approvisionnement de substitution paraîtrait complètement déraisonnable. Il est opportun que la Cour de justice ne soit pas allée jusqu'à l'exiger. Dès lors, s'il est sans doute légitime que les passagers victimes de ces annulations et retards de vol obtiennent réparation, leur action en indemnisation devrait être diligentée non pas contre la compagnie aérienne, mais contre le gestionnaire de l'aéroport de Lisbonne, une telle action n'obéissant pas au régime prévu par le règlement (CE) 261/2004 mais au droit commun de la responsabilité.

**Mots clés :**

