

Dalloz actualité 09 septembre 2024

Nouveau modèle d'avion : c'est le constructeur, non le transporteur qui supporte les vices cachés

CJUE 13 juin 2024, Matkustaja A c/ Finnair Oyj, aff. C-385/23

CJUE 13 juin 2024, D. SA c/ P. SA, aff. C-411/23

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

Résumé

La survenance d'une défaillance technique inopinée et inédite qui affecte un nouveau modèle d'aéronef récemment mis en service et qui conduit le transporteur aérien à annuler un vol relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, lorsque le constructeur de cet aéronef reconnaît postérieurement à cette annulation que cette défaillance était causée par un vice caché de conception concernant l'ensemble des aéronefs du même type et affectant la sécurité du vol.

La Cour de justice de l'Union européenne a rendu, ce 13 juin 2024, deux nouveaux arrêts en matière de transport aérien de passagers, tous les deux, une fois n'est pas coutume, en faveur des compagnies aériennes. La même juridiction avait d'ailleurs également rendu un arrêt favorable à une compagnie un mois plus tôt (CJUE 16 mai 2024, *Touristic Aviation Services*, aff. C-405/23, Dalloz actualité, 29 mai 2024, obs. X. Delpech ; D. 2024. 964 ; JT 2024, n° 275, p. 11, obs. X. Delpech Gaz. Pal. 16 juill. 2024, p. 21, note P. Dupont et G. Poissonnier). Il serait néanmoins hasardeux d'analyser cette petite série d'arrêts en un changement de cap et en un abandon, par la Cour de justice, de son approche consumériste. On a d'ailleurs déjà observé par le passé un tel inversement de tendance (v. en ce sens, notre article, *Circonstances extraordinaires en transport aérien de passagers : du flux au reflux*, AJ contrat 2019. 309), mais il a été sans lendemain.

Le contexte est connu : 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, mais également, ainsi que l'a décidé la Cour de justice, d'un retard important, étant considéré comme tel un retard de plus de trois heures à l'arrivée par rapport à l'heure initialement prévue (CJCE 19 nov. 2009, *Sturgeon*, 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). Le montant de cette indemnisation forfaitaire dépend de la distance de vol (par ex., 250 € pour les vols de 1 500 km au moins) et de son caractère intracommunautaire ou non (art. 7, § 1^{er}). Néanmoins, le transporteur aérien 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). Les circonstances extraordinaires, ce sont en quelque sorte la force majeure du droit aérien. Ce sont, très précisément, 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, *Germanwings*, aff. C-501/17, D. 2019. 756 ; *ibid.* 1469, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2019. 299, obs. L. Siguort ; RTD eur. 2020. 419, obs. L. Grard), ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas par les juges (CJUE 11 mai 2023, aff. C-156/22 à C-158/22, pt 18, D. 2023. 948 ; JT 2023, n° 264, p. 12, obs. X. Delpech). Elles sont rarement retenues par les juridictions, tant européennes que nationales. Elles le sont pourtant parfois, notamment dans l'arrêt précédent du 16 mai 2024, dans lequel la Cour de justice a jugé le fait que le personnel de l'exploitant de l'aéroport responsable du chargement des bagages dans les avions soit en nombre insuffisant, entraînant un décollage avec un retard important, et, par conséquent, une arrivée également avec un retard important par rapport à l'heure d'arrivée prévue (3 heures et 49 minutes, dans l'affaire jugée, c'est-à-dire un retard d'une durée suffisante pour donner droit aux passagers qui en sont victimes l'indemnisation prévue par le règlement). En réalité, la « circonstance extraordinaire » est une condition nécessaire mais pas suffisante pour que le transporteur aérien puisse échapper à son obligation d'indemnisation des passagers. En effet, il faut en outre, ce qu'il devra démontrer, d'une part, que cette circonstance n'aurait pas pu être évitée, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, et, d'autre part, qu'il

ait adopté toutes « les mesures adaptées à la situation à même d'obvier aux conséquences de celle-ci », en d'autres termes qu'il ait pris les mesures à même de remédier aux conséquences qui résultent de cette situation (CJUE 16 mai 2024, *Touristic Aviation Services*, aff. C-405/23, préc., pt 28), cette double preuve n'étant en pratique guère aisée à apporter.

1. Dans les deux affaires jugées, très comparables, les circonstances extraordinaires ont été retenues. Il est question, dans la première affaire (*Matkustaja A c. Finnair Oyj*, aff. C-385/23, D. 2024. 1125), qu'un passage ayant réservé auprès de la compagnie aérienne finlandaise Finnair un vol prévu au départ de Helsinki (Finlande) et à destination de Bangkok (Thaïlande). Ce vol devait être assuré par un nouveau modèle d'avion (et non pas un exemplaire neuf d'un modèle éprouvé, la nuance est de taille), qui était entré en service depuis un peu plus de cinq mois. Une défaillance technique s'est produite au niveau de la jauge de carburant de cet aéronef lors du remplissage du réservoir effectué juste avant le décollage. Considérant que cette défaillance affectait de manière essentielle la sécurité du vol, la compagnie aérienne a annulé le vol prévu et n'a effectué ledit vol que le lendemain au moyen d'un avion de réserve. Ce vol est arrivé à destination avec environ 20 heures de retard, soit bien au-delà des trois heures donnant droit à indemnisation prévue par le règlement (CE) 261/2004 en application de la jurisprudence *Sturgeon*. Compte tenu du caractère récent du modèle de l'avion initialement prévu, le défaut en question, dont c'était la première manifestation au niveau mondial, était inconnu avant ladite défaillance. Par conséquent, ni le constructeur de cet avion ni les autorités de sécurité aérienne n'avaient eu connaissance de ce défaut avant cette manifestation et n'avaient donc pu le notifier. Compte tenu de ces éléments, la compagnie aérienne a refusé de verser l'indemnisation forfaitaire prévue par le règlement que le passager mécontent lui réclamer. Ce dernier a alors saisi une juridiction finlandaise, qui, jugeant que la défaillance de la jauge de carburant de l'aéronef s'analysait comme une « circonstance extraordinaire », lui a donné tort. Il a alors formé un pourvoi devant la Cour suprême finlandaise qui a alors saisi la Cour de justice par la voie préjudicelle.

La Cour de justice rappelle à cet égard que, dans la mesure où elle constitue une dérogation au principe du droit à indemnisation des passagers à l'objectif poursuivi par le règlement (CE) 261/2004 qui est d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, la notion de « circonstances extraordinaires » « doit faire l'objet d'une interprétation stricte » (pt 23). Certes, à titre de principe et comme cela a déjà été jugé à plusieurs reprises, des défaillances techniques ne constituent pas en tant que telles des « circonstances extraordinaires » au sens du règlement ; elles sont, en effet, considérées comme étant inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien (CJCE 22 déc. 2008, *Wallentin-Hermann*, aff. C-549/07, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures ; CJUE 12 mars 2020, *Finnair*, aff. C-832/18, D. 2020. 597 ; JT 2020, n° 229, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD civ. 2020. 363, obs. H. Barbier ; RTD eur. 2021. 450, obs. L. Grard). Néanmoins, la situation est ici différente ; la défaillance ne concerne pas un avion reposant sur une technologie éprouvée et en service depuis plusieurs années, mais elle est « inopinée et inédite » et « affecte un nouveau modèle d'avion récemment mis en service et qui [la défaillance] s'avère postérieurement à l'annulation d'un vol être causée par un vice caché de conception concernant l'ensemble des avions du même type et affectant la sécurité du vol » (pt 26). Pour la Cour de justice, « la survenance d'une défaillance technique inopinée et inédite qui affecte un nouveau modèle d'aéronef récemment mis en service et qui conduit le transporteur aérien à annuler un vol relève de la notion de "circonstances extraordinaires", au sens de [l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004], lorsque le constructeur de cet aéronef reconnaît postérieurement à cette annulation que cette défaillance était causée par un vice caché de conception concernant l'ensemble des aéronefs du même type et affectant la sécurité du vol ».

Il faut, en effet, considérer que cette défaillance est « externe » au transporteur aérien. Relèvent de la notion d'« événements d'origine externe », précise la Cour, « ceux qui résultent 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 le fait d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire » (pt 35 ; CJUE 7 juill. 2022, *SATA International*, aff. C-308/21, à propos de la défaillance du système de ravitaillement en carburant, RTD eur. 2023. 540, obs. L. Grard). Il s'agit bien ici d'un fait d'un tiers, qui est ici le constructeur de l'avion, qui interfère dans l'activité du transporteur aérien et sur lequel ce dernier n'a aucune prise. Bien entendu, se pose un problème de preuve, notamment quant à l'existence du vice caché de conception de l'aéronef affectant la sécurité du vol. La charge de la preuve des circonstances extraordinaires repose naturellement sur le transporteur aérien, en ce qu'il cherche à échapper à son obligation d'indemnisation des passagers. Dans le contexte particulier de la mise en service d'un nouveau modèle d'avion, le juge européen allège la démarche probatoire qui pèse sur le transporteur aérien, puisqu'il considère que l'aveu du constructeur suffit : en effet, il juge, on l'a dit, que la circonstance extraordinaire sera établie « lorsque le constructeur de cet aéronef reconnaît postérieurement à cette annulation que cette défaillance était causée par un vice caché de conception concernant l'ensemble des aéronefs du même type et affectant la sécurité du vol » (pt 35). En conclusion, en matière d'aéronef, c'est le constructeur et non le transporteur aérien qui doit supporter le « risque de développement » (comp. C. civ., art. 1245-10, 4°).

2. Dans la seconde affaire (D. SA c/ P. SA, aff. C-411/23, D. 2024. 1124), qui concernait un vol reliant la Pologne aux États-Unis (donc également soumis au règl. [CE] n° 261/2004) ayant subi un retard important (le transporteur avait dû

utiliser un avion de remplacement), il était également question de vice caché de conception d'un aéronef. Mais, à la différence du cas précédent, environ trois mois avant le vol prévu, le fabricant du moteur équipant l'avion prévu pour effectuer ce vol avait communiqué à ce transporteur une directive et un bulletin qui révélaient l'existence d'un vice caché de conception (pour être tout fait précis – et technique ! – ce vice affectait les « aubes de compresseur haute pression des moteurs équipant les avions du même modèle ») et qui imposait un certain nombre de restrictions à l'utilisation du modèle d'avion concerné. Pour la Cour de justice, qui rend ici un arrêt tout de même très favorable à la compagnie aérienne ici mise en cause, « la détection d'un vice caché de conception du moteur d'un avion devant effectuer un vol relève de la notion de "circonstances extraordinaires", au sens de [l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004], même lorsque le transporteur aérien avait été informé de l'existence d'un vice de ce type par le fabricant du moteur plusieurs mois avant le vol concerné ».

La Cour de justice apporte, en outre un éclairage quant aux « mesures raisonnables » que la compagnie aérienne peut prendre pour échapper à son obligation d'indemnisation prévue par le règlement (CE) n° 261/2004, y compris en présence de « circonstances extraordinaires ». Elle affirme que : « un transporteur aérien peut, au titre de « toutes les mesures raisonnables » qu'il est tenu de mettre en œuvre afin d'éviter la survenance et les conséquences d'une "circonstance extraordinaire", au sens de [l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004], telle que la détection d'un vice caché de conception du moteur de l'un de ses appareils, adopter une mesure préventive consistant à maintenir en réserve une flotte d'aéronefs de remplacement, à condition que cette mesure demeure techniquement et économiquement réalisable au regard des capacités du transporteur au moment pertinent ». En d'autres termes, il n'est pas question d'imposer à la compagnie aérienne la mise en place d'avions de remplacement dans chaque aéroport qu'elle desserve, car cela ne serait pas économiquement viable (d'autant qu'il faudrait également prévoir l'équipage correspondant). En revanche, une telle obligation peut vraisemblablement lui être imposée dans l'aéroport qui lui sert de plateforme principale (Roissy Charles de Gaulle pour Air France, par exemple). En effet, comme cela a déjà été jugé, il ne peut être exigé de lui « qu'il consent des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent » (CJUE 4 avr. 2019, *Germanwings*, aff. C-501/17, préc., pt 31).

Mots clés :**AFFAIRES** * Transport