

Indemnisation en cas de retard du vol : hypothèse du problème technique

le 16 décembre 2016

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité
EUROPÉEN ET INTERNATIONAL | Transport

La Cour de cassation confirme qu'un problème technique entraînant un retard de vol ne relève a priori pas de circonstances extraordinaires, contribuant à exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers.

- [Civ. 1^{re}, 30 nov. 2016, FS-P+B+I, n° 15-21.590](#)

Arriver sain et sauf à destination, cela constitue une exigence incontournable pour le passager et ce, quel que soit le mode de transport utilisé. Mais ce n'est plus suffisant. Le passager revendique aujourd'hui la ponctualité. Cela vaut notamment pour le transport aérien, y compris pour les vols long-courrier. Une législation européenne, d'inspiration nettement consumériste, veille au respect de cette exigence. Elle a pour source le règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004, actuellement en cours de révision (dans le sens d'un renforcement supplémentaire des droits des passagers), complétée par une jurisprudence audacieuse, là encore d'origine européenne, qui a interprété ce texte dans un sens très favorable aux intérêts des passagers (v. not. l'arrêt *Sturgeon*, qui assimile, du point de vue du droit à l'indemnisation du passager, le retard important à l'annulation de vol, le régime applicable dans cette seconde hypothèse étant plus généreux que celle prévue dans la première, CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Gard ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures ; JCP 2009. Actu. 543, F. Picod).

Vol avec correspondance

L'article 7 de ce règlement prévoit un barème d'indemnisation, dont le montant dépend de la durée du retard, de la distance du vol ou encore du caractère intracommunautaire ou non du vol en cause. Il était toutefois permis d'avoir quelque doute, en l'occurrence, quant à la possibilité, pour les passagers victimes du retard, d'invoquer à leur profit le règlement n° 261/2004. En effet, il était ici question d'un vol avec correspondance, d'abord de France vers Dubaï, puis de Dubaï vers Kuala Lumpur. Or il semble que le retard concerne la seconde partie du voyage, qui était donc sans lien avec l'espace communautaire, car au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, à destination d'un autre pays tiers. De plus, le transporteur aérien ici mis en cause, à savoir la compagnie Emirates, n'est pas un transporteur communautaire (c'est-à-dire un transporteur titulaire d'une licence de transport dans un État membre de l'Union européenne). D'après l'article 3, le règlement n'est applicable à un tel transporteur que si le vol est en partance d'un aéroport de l'Union européenne. Ces éléments non pas empêché une juridiction de proximité de condamner la compagnie aérienne à indemniser les passagers mécontents sur le fondement du règlement n° 261/2004. Le retard ayant dépassé trois heures et la distance du vol étant supérieure à 3 500 kilomètres, c'est même la somme de 600 €, soit le maximum possible prévu par l'article 7.1-c, que ces passagers ont perçu à titre d'indemnisation. Bien entendu, la compagnie aérienne a contesté le jugement devant la Cour de cassation et a, dans son pourvoi, contesté l'application du règlement n° 261/2004. En vain.

Le juge de proximité s'est appuyé sur la jurisprudence communautaire pour considérer le règlement n° 261/2004 applicable à la compagnie Emirates. Celle-ci considère que, s'agissant d'un vol avec correspondance, l'indemnisation doit être appréciée en fonction du retard par rapport à l'heure d'arrivée prévue à la destination finale, entendue comme la destination du dernier vol emprunté par le passager concerné (CJUE 26 févr. 2013, aff. C-11/11, *Folkerts*, D. 2013. 638 ; RTD

eur. 2014. 212, obs. L. Grard [▬](#) ; RD transp. 2013, n° 27, note N. Rouissi). La Cour de cassation approuve le juge de proximité de s'être fondé sur cette jurisprudence pour juger le règlement n° 261/2004 applicable.

Circonstances extraordinaires

Toutefois, quand bien même ce serait le cas, le transporteur peut prétendre échapper, selon l'article 5.3, à toute obligation d'indemnisation en cas d'annulation imputable à des « circonstances extraordinaires », exonération que la jurisprudence communautaire a étendue à l'hypothèse du retard (CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Friederike Wallentin-Hermann c. Alitalia* ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [▬](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [▬](#) ; CJUE 19 nov. 2009, *Sturgeon*, préc.). La jurisprudence est venue préciser ce qu'il fallait entendre par « circonstances extraordinaires ». Force est de reconnaître que celles-ci ne sont admises que dans des conditions exceptionnelles. Certes, il a été jugé que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull constitue des « circonstances extraordinaires » au sens du règlement n° 261/2004 (CJUE 31 janv. 2013, aff. C-12/11, *Mc Donagh c. Ryanair Ltd*, D. 2013. 361 [▬](#) ; RTD eur. 2014. 210, obs. L. Grard [▬](#) ; *ibid.* 2015. 171, obs. F. Benoît-Rohmer [▬](#)). Ce n'est pas le cas, en sens inverse, du choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion (CJUE, ord., 14 nov. 2014, aff. C-394/14, *Siewert c. Condor Flugdienst GmbH*, D. 2014. 2404 [▬](#) ; *ibid.* 2015. 1294, obs. H. Kenfack [▬](#) ; RTD eur. 2015. 241, obs. P. Bures [▬](#) ; *ibid.* 421, obs. L. Grard [▬](#) ; RFD aérien 2015. 478 ; JCP 2015. 271, note N. Taurand et C. Degert-Ribeiro). Mais ce sont les problèmes techniques rencontrés par l'aéronef et empêchant son décollage à l'heure prévue qui suscitent l'essentiel du contentieux. Là-dessus, la jurisprudence – là encore communautaire – est très claire, et même impitoyable pour le transporteur, qui ne peut en aucun cas se réfugier derrière cet argument pour échapper à son obligation d'indemnisation, même si la sécurité des passagers est en jeu. Il a ainsi été jugé qu'un problème technique survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5.3 (CJUE 17 sept. 2015, aff. C-257/14, *Corina Van der Lans c. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, D. 2015. 1893, obs. T. Douville [▬](#) ; *ibid.* 2016. 1396, obs. H. Kenfack [▬](#) ; RTD com. 2016. 584, obs. P. Delebecque [▬](#) ; RTD eur. 2016. 661, obs. L. Grard [▬](#) ; RLDA nov. 2015. 42, note E. Carpano ; Europe 2015, n° 438 : le problème technique ici en cause consiste en une panne de moteur de l'appareil concerné, due à la défektivité de certaines de ses pièces, lesquelles n'ont pas dépassé leur durée de vie moyenne et pour lesquelles le fabricant n'a pas donné d'indications concernant des vices pouvant survenir dans le cas où elles atteindraient une certaine durée de vie). En cas de problèmes techniques, les circonstances extraordinaires doivent se rapporter à un événement qui satisfait à deux conditions cumulatives : il n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ; il échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine (CJUE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, préc. ; Communication Commission européenne, pt. 5.1, 2016/C 214/04). Selon la Commission européenne, un vice de fabrication caché révélé par le fabricant de l'aéronef ou par une autorité compétente ou des dégâts causés à l'aéronef par des actes de sabotage ou de terrorisme sont en revanche susceptibles d'être considérés comme des circonstances extraordinaires (pt. 5.2).

La juridiction de proximité s'inspire de cette jurisprudence pour dénier tout droit au transporteur aérien mis en cause de se prévaloir d'une quelconque « circonstance extraordinaire ». Et la Cour de cassation, qui rejette le pourvoi du transporteur, approuve pleinement son raisonnement. Elle relève que, « par une décision motivée, la juridiction de proximité a énoncé qu'un problème technique entraînant un retard de vol ne relevait pas de circonstances extraordinaires, sauf si ce problème découlait d'événements qui, par leur nature ou leur origine, n'étaient pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, et que tel n'était pas le cas en l'espèce ». En réalité, ce que le transporteur aérien reproche à la juridiction de proximité tient à ce que dernière n'aurait pas motivé sa décision. Si elle ne paraît pas contester la jurisprudence selon laquelle un problème technique ne relève pas, sauf exception (liée à l'existence d'un événement non inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien), de la notion de « circonstances extraordinaires », elle reproche à la juridiction de proximité d'avoir rejeté l'exception sans s'en expliquer (« tel n'est pas le cas en l'espèce », affirme-t-elle, il est vrai de manière assez péremptoire). En réalité, il semble que tout se passe comme si le texte posait une présomption – selon laquelle un problème technique ne constitue pas une circonstance extraordinaire – qu'il

appartient au transporteur de renverser s'il entend échapper à son obligation d'indemnisation des passagers victimes du retard. Ce n'est pas au juge de justifier que le problème technique relève d'une telle circonstance. Or, en l'espèce, le transporteur ne semble pas se prévaloir d'éléments de fait suffisants pour emporter la conviction du juge et que celui-ci accepte de renverser la présomption. Ce n'est pas l'absence de circonstances extraordinaires que les juges du fond sont tenus de vérifier, mais l'existence de telles circonstances. C'est uniquement lorsque de telles circonstances sont retenues qu'une obligation de motivation pèse sur les juges (V. déjà en ce sens Civ. 1^{re}, 19 mars 2014, n° 12-20.917, Bull. civ. I, n° 53 ; RD transp. 2014, n° 7, note P. Delebecque).

- [Site de la Cour de cassation](#)

par Xavier Delpech