

Notion de circonstance extraordinaire exonératoire de responsabilité du transporteur aérien

le 12 juin 2017

AFFAIRES | Contrat - Responsabilité
EUROPÉEN ET INTERNATIONAL | Transport

La collision entre un avion et un oiseau constitue une circonstance extraordinaire au sens du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, qui peut exempter le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation en cas de retard important du vol.

- [CJUE 4 mai 2017, Marcela Pešková et Jirí Pešká c/ Travel Service a.s., aff. C-315/15](#)

Selon l'article 5.3 du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 sur les droits des passagers aériens, le transporteur aérien peut s'exonérer de toute obligation d'indemnisation des passagers 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, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [▬](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [▬](#)). De telles circonstances ne sont admises que dans des conditions exceptionnelles.

Certes, 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 [▬](#)).

Mais ce sont les problèmes techniques rencontrés par l'aéronef et empêchant son décollage à l'heure prévue qui suscitent l'essentiel du contentieux. Sur ce point, la jurisprudence communautaire se monte très sévère pour le transporteur aérien, lequel 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. Ainsi, 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, 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 [▬](#)). De même pour le problème technique consistant en une panne de moteur de l'appareil concerné, due à la défectuosité 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 (Civ. 1^{re}, 30 nov. 2016, n° 15-21.590, D. 2017. 484 [▬](#), note G. Poissonnier et P. Dupont [▬](#)).

Dans l'affaire jugée, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) considère que la collision entre un avion et un oiseau constitue une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5.3. Toutefois, lorsqu'un expert habilité à cet effet a constaté après la collision que l'avion concerné est en état de voler, le transporteur ne peut pas justifier le retard en invoquant la nécessité d'effectuer un second contrôle destiné à s'assurer de l'aptitude de l'appareil à voler. En ce qui concerne la question de savoir si la compagnie aérienne a pris toutes les mesures raisonnables pour prévenir la collision concernée, la CJUE insiste sur le fait que ce transporteur ne peut pas être obligé de prendre des mesures qui lui imposeraient de consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise. En d'autres termes, les sacrifices imposés ne doivent pas conduire à mettre en péril la pérennité même de la compagnie aérienne. Cette limite - de bon sens - que vient

de fixer le juge communautaire au bénéfice de la compagnie mise en cause ne révèle-t-elle pas un aveu : qu'il est allé trop loin dans sa jurisprudence consumériste et sa volonté de protéger coûte que coûte le passager ? Il est sans doute prématuré de répondre positivement à cette question.

Mais tel n'est pas le seul apport de l'arrêt du 4 mai 2017. Il apporte, en effet, une précision supplémentaire et, semble-t-il, inédite : elle concerne le cas où le retard important d'un avion trouve son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire qui n'aurait pas pu être évitée par des mesures adaptées à la situation et qui a fait l'objet, de la part du transporteur aérien, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci (collision de l'avion avec un oiseau), mais également dans une autre circonstance dont la survenance lui est imputable (problème technique de l'avion). Dans cette hypothèse, le juge européen considère que le retard lié à la circonstance extraordinaire doit être retranché du temps total de retard à l'arrivée du vol afin d'apprécier si la partie du retard imputable au transporteur est égale ou supérieure à trois heures et doit donc faire l'objet d'une indemnisation. Pour rappel, en application de la jurisprudence *Sturgeon*, au regard du droit à indemnisation des passagers prévu par le règlement (CE) n° 261/2004, un retard de plus de trois heures est assimilé à un vol annulé (CJUE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, D. 2010. 1461 [n](#), note G. Poissonnier et P. Osseland [n](#) ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack [n](#) ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque [n](#) ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard [n](#) ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures [n](#)).

- [Site de la Cour de justice de l'Union européenne](#)

par Xavier Delpech