

Version anonymisée

Traduction

C-308/21 - 1

Affaire C-308/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

14 mai 2021

Juridiction de renvoi :

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portugal)

Date de la décision de renvoi :

25 janvier 2021

Parties requérantes :

KU

OP

GC

Partie défenderesse :

SATA International – Azores Airlines SA

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (tribunal d'arrondissement des Açores, Portugal)
Chambre civile n° 4 de Ponta Delgada**

[omissis]

Procédure civile ordinaire

[omissis]

Sur le renvoi préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne [ci-après la « Cour »] – Article 94 du règlement de procédure de la Cour

*

1) L'exposé sommaire de l'objet du litige ainsi que les faits pertinents

La présente affaire, dans laquelle trois procédures distinctes ont été jointes, concerne trois requérants qui ont acheté des billets d'avion pour deux vols entre l'aéroport de Lisbonne et la région autonome des Açores (îles de São Miguel et de Pico) devant avoir lieu le 10 mai 2017 ; l'un des vols a été annulé et le requérant a été réacheminé sur un autre vol ; l'autre vol est parti en retard ; dans tous les cas, les requérants sont arrivés à destination avec un retard de plus de trois heures par rapport à l'heure [d'arrivée] prévue.

Le retard a été causé par une défaillance du système d'approvisionnement en carburant de l'aéroport de Lisbonne ce jour-là, à partir de 13 h 19, de manière imprévue et inattendue, qui a nécessité la réorganisation de l'ensemble des opérations aéronautiques basées à Lisbonne, pas uniquement de celles de la compagnie aérienne, obligeant à des déplacements vers les centres d'approvisionnement en carburant des aéroports voisins afin de remédier à cette défaillance. Il convient également de faire observer qu'il ressort des faits établis que le système d'approvisionnement en carburant de l'aéroport de Lisbonne ne relève pas de la responsabilité dudit aéroport, mais de celle d'un tiers.

La question se pose 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 une « **circonstance extraordinaire** » au sens et aux fins de **l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004 [établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91]**.

*

Aux fins de la résolution du présent litige, les **faits** suivants sont **pertinents** :

a.1) La procédure 957/20.5T8PDL

1. Au moyen de la réservation NM8E8P, le requérant KU a acheté un billet pour les vols assurés par la défenderesse n^{os} S4321 et SP107, devant partir, le 10 mai 2017, de l'aéroport de Lisbonne (Portugal) (LIS) à 12 h 50 et arriver le même jour à l'aéroport de Santa Maria (Açores, Portugal) (SMA) à 19 h 15 (heure locale), avec une correspondance à l'aéroport de Ponta

Delgada (Açores) (PDL), où il devait arriver à 14 h 15 et repartir à 18 h 45 (heure locale).

2. Le requérant a procédé à l'enregistrement pour ledit vol et a embarqué sur celui-ci.
3. Le vol S4321 est arrivé à sa destination, l'aéroport de Ponta Delgada (Açores) (PDL), à 19 h 30, ce qui a empêché le requérant d'embarquer sur le vol SP107.
4. La distance entre Lisbonne et Santa Maria est de 1 407,62 km.

a.2) La procédure 963/20.0T8PDL

5. Au moyen de la réservation NW53AK, le requérant [GC] a acheté un billet pour le vol n° S4321, assuré par la défenderesse, devant partir, le 10 mai 2017, de l'aéroport de Lisbonne (LIS) à 12 h 50 et arriver le même jour à l'aéroport de Ponta Delgada (Açores) (PDL) à 14 h 15 (heure locale).
6. Le requérant a procédé à l'enregistrement pour ledit vol et a embarqué sur celui-ci.
7. Le vol a été retardé et est arrivé à l'aéroport de Ponta Delgada (Açores) (PDL) à 19 h 30, soit 5 h 15 après l'heure d'arrivée initialement prévue.
8. La distance entre Lisbonne et Ponta Delgada est de 1 422,09 km.

a.3) La procédure 961/20.3T8PDL

9. Au moyen de la réservation 6I9R8M, le requérant OP a acheté un billet pour le vol n° Q S4142, assuré par la défenderesse, devant partir, le 10 mai 2017, de l'aéroport de l'île de Pico (Açores) (PIX) à 17 h 35 et arriver à l'aéroport de Lisbonne (LIS) à 21 h 05 (heure locale).
10. Le vol S4142 a été annulé par la défenderesse.
11. À la suite de cette annulation, le requérant a été réacheminé, le 10 mai 2017, sur le vol S4136, partant à 21 h 25 de l'aéroport de Terceira (TER) et à destination de l'aéroport de Lisbonne (LIS).
12. La distance entre l'île de Pico et Lisbonne est de 1 662,34 km.

a.4) La défense de la partie défenderesse

13. Le 10 mai 2017, une défaillance du système de ravitaillement en carburant de l'aéroport de Lisbonne s'est produite à partir de 13 h 19.
14. Cet événement s'est produit de manière imprévue et inattendue.

15. Cet événement a nécessité la réorganisation de l'ensemble des opérations aéronautiques basées à Lisbonne, pas uniquement de celles de la défenderesse, obligeant à des déplacements vers les centres d'approvisionnement en carburant des aéroports voisins afin de remédier à cette défaillance.
16. Le système de ravitaillement en carburant de l'aéroport de Lisbonne ne relève pas de la responsabilité dudit aéroport, mais de celle d'un tiers.
17. Le vol 54321 a dû être effectué via l'itinéraire Lisbonne – Porto – Ponta Delgada.
18. En raison de l'impossibilité d'effectuer le vol S4143 qui devait relier Lisbonne à l'île de Pico, à l'heure prévue du vol S4142, l'avion ne se trouvait pas sur place pour le vol retour (île de Pico-Lisbonne).

*

2) *La teneur des dispositions nationales susceptibles de s'appliquer en l'espèce et, le cas échéant, la jurisprudence nationale pertinente*

Puisque la présente affaire porte sur l'application d'un **règlement européen – le règlement n° 261/2004** –, il n'existe pas de dispositions nationales pertinentes.

Toutefois, au niveau national, il existe une certaine unanimité jurisprudentielle à ce que les circonstances précitées soient qualifiées de « *circonstances extraordinaires* » aux termes et aux fins de **l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004**, position relativement à laquelle la juridiction de céans nourrit quelques réserves, pour les raisons exposées ci-dessous.

En effet, s'agissant des mêmes vols, il a été décidé, dans les affaires suivantes, qui ont été jugées par deux juridictions différentes, que la compagnie aérienne n'était pas tenue de payer l'indemnisation prévue à **l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7 du règlement n° 261/2004** ([affaires n°] 968/20.0T8PDL ; 960/20.5T8PDL ; 959/20.1T8PDL ; 954/20.0T8PDL ; 955/20.9T8PDL).

*

3) *L'exposé des raisons qui ont conduit la juridiction de renvoi à s'interroger sur l'interprétation ou la validité de certaines dispositions du droit de l'Union*

En l'espèce, la juridiction de céans a de sérieux doutes quant à l'interprétation qu'il convient de donner à la notion de « *circonstances extraordinaires* » visée à **l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004**, au vu des faits susmentionnés, à la lumière de la jurisprudence de la Cour relative à cette disposition.

En effet, dans l'arrêt **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹, la Cour a tout d'abord mentionné le **considérant 14** du règlement [n° 261/2004], qui prévoit, à titre de règle interprétative, que les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, au nombre desquelles comptent, notamment, des **conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné** ; toutefois, la Cour a interprété cette règle de manière restrictive, en ce sens que les circonstances citées à titre d'exemple au considérant 14 ne sauraient être considérées comme extraordinaires que si elles se rapportent à un événement qui **n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine** (points 15 à 34, notamment points 22 et 23). Il est intéressant de lire le raisonnement très clair de l'arrêt en question :

19. Comme il ressort du douzième considérant et de l'article 5 du règlement n° 261/2004, le législateur communautaire a entendu atténuer les difficultés et les désagréments occasionnés aux passagers par les annulations de vol en incitant les transporteurs aériens à annoncer celles-ci à l'avance et, dans certaines circonstances, à proposer un réacheminement répondant à des critères déterminés. Dans l'hypothèse où ces mesures ne pourraient pas être adoptées par lesdits transporteurs, le législateur communautaire a souhaité que ceux-ci indemnisent les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

20. Dans ce contexte, il apparaît clairement que, si l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 pose le principe du droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol, le paragraphe 3 du même article, qui détermine les conditions dans lesquelles le transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser cette indemnisation, doit être regardé comme dérogeant à ce principe. Dès lors, cette dernière disposition doit être interprétée strictement.

21. À cet égard, le législateur communautaire a indiqué, comme il ressort du quatorzième considérant du règlement n° 261/2004, que de telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien.

¹ Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

22. Il ressort de cette indication dans le préambule du règlement n° 261/2004 que **le législateur communautaire a entendu non pas que ces événements, dont la liste n'est d'ailleurs qu'indicative, constituent eux-mêmes des circonstances extraordinaires, mais seulement qu'ils sont susceptibles de produire de telles circonstances**. Il en résulte que toutes les circonstances entourant de tels événements ne sont pas nécessairement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), de ce règlement.

23. Si le législateur communautaire a fait figurer dans ladite liste les « défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol » et si un problème technique survenu à un aéronef peut être compté au nombre de telles défaillances, **il n'en reste pas moins que les circonstances entourant un tel événement ne sauraient être qualifiées d'« extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 que si elles se rapportent à un événement qui, à l'instar de ceux énumérés au quatorzième considérant de ce règlement, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine**.

Comme il ressort de ces points, la Cour indique que **l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprété de manière restrictive**, afin d'élever le niveau de protection des passagers ; les circonstances visées au considérant 14 ne doivent pas être considérées en soi comme des « circonstances extraordinaires », mais plutôt comme des circonstances qui peuvent être qualifiées d'extraordinaires pour autant qu'elles ne soient pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qu'elles échappent à la maîtrise effective de ce transporteur du fait de leur nature ou de leur origine ; dans ledit arrêt, la Cour a jugé que des problèmes techniques décelés lors de l'entretien des aéronefs ou dus au défaut d'un tel entretien ne sauraient constituer, en tant que tels, des « circonstances extraordinaires » visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 (**point 25**).

Dans l'arrêt **McDonagh (C-12/11)**², la Cour a développé la jurisprudence exposée au point précédent et a considéré que, selon le langage courant, les termes « circonstances extraordinaires » visent littéralement des circonstances « hors de l'ordinaire » ; dans le contexte du transport aérien, ils désignent **un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine** ; elle a ajouté que sont concernées toutes les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien, quelles que soient la nature de ces circonstances et leur gravité ; dans ledit arrêt, la Cour a jugé que l'éruption du volcan Eyjafjallajökull et la fermeture consécutive de l'espace aérien répondaient à la notion de « circonstances extraordinaires » (**points 26 à 34**).

² Arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

Dans l'arrêt **Van der Lans (C-257/14)**³, la Cour a jugé que **l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être interprétée strictement** et que, en cas de problèmes techniques rencontrés par l'aéronef, ceux-ci ne peuvent être qualifiés d'« extraordinaires » que dans des conditions très strictes, visées au point précédent ; elle donne l'exemple d'une situation dans laquelle il serait révélé par le constructeur des appareils constituant la flotte du transporteur aérien concerné, ou par une autorité compétente, que ceux-ci, alors qu'ils sont déjà en service, sont atteints d'un vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols. Il en serait de même en présence de dommages causés aux aéronefs par des actes de sabotage ou de terrorisme ; **dans ledit arrêt, la Cour a jugé que la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef ne constituait pas un événement inopiné échappant à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné et était inhérente à l'exercice normal de son activité (points 32 à 49).**

Dans l'[ordonnance] **Siewert (C-394/14)**⁴, la Cour a jugé que le choc d'un escalier mobile d'embarquement de l'aéroport contre un avion ne saurait être qualifié de « circonstance extraordinaire » susceptible d'exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol opéré par cet avion (points 12 à 23).

Dans l'arrêt **[Pešková et Peška] (C-315/15)**⁵, la Cour a jugé que, bien que la collision d'un aéronef avec un volatile puisse être considérée comme une « *circonstance extraordinaire* », le fait que l'annulation du vol soit due au fait que la compagnie aérienne n'avait pas confiance en un expert dûment habilité pour effectuer les vérifications de sécurité de l'avion et a demandé un second contrôle par un expert en qui elle avait confiance écarte la notion de « circonstance extraordinaire » au sens et aux fins de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 (points [32 à 37]).

Plus récemment, dans l'arrêt **[Kriisemann e.a.] (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C- 286/17 et C-290/17 à C-292/17)**⁶, la Cour a jugé qu'une « grève sauvage » **du personnel navigant** ne constitue pas une « *circonstance extraordinaire* » permettant à la compagnie aérienne d'échapper à son obligation d'indemnisation en cas d'annulation ou de retard important d'un vol ; la Cour a jugé que l'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage », telle que celle en cause dans ladite affaire) ne relève pas de la notion de « *circonstances extraordinaires* », car, dans l'exercice de leur activité, les

³ Arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ Ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁶ Arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258).

transporteurs aériens peuvent être, de manière ordinaire, confrontées à des désaccords, voire à des conflits, avec les membres de leur personnel ou une partie de ce personnel ; partant, les risques découlant des conséquences sociales qui accompagnent de telles mesures doivent être considérés comme inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (**points 29 à 49**).

Ainsi qu'il est facile de déduire de cette petite sélection de jurisprudence, la Cour a déjà considéré que des situations telles que **a)** des problèmes techniques décelés lors de l'entretien des aéronefs ou dus au défaut d'un tel entretien, **b)** la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef, **c)** le choc d'un escalier mobile d'embarquement de l'aéroport contre un avion, **d)** l'absence de confiance dans un expert dûment habilité à effectuer les contrôles de sécurité de l'[aéro]nef et **e)]** une « grève sauvage » du personnel navigant ne constituaient pas des « *circonstances extraordinaires* » au sens et aux fins de **l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004**, eu égard à l'interprétation restrictive qui a été faite de cette disposition et à l'objectif visant à élever le niveau de protection des consommateurs.

Plus précisément, la juridiction de céans a de nombreux doutes [quant au point de savoir] si une situation telle que celle décrite ci-dessus *n'est pas inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné*, compte tenu de l'interprétation qui a été développée par la jurisprudence de la Cour.

Par conséquent, compte tenu des circonstances de l'espèce, la juridiction de céans a des doutes quant au point de savoir si une situation telle que celle en cause au principal relève de la notion de « *circonstances extraordinaires* » au sens et aux fins du **considérant 14 et de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004**.

Dans la mesure où, conformément au droit national, sa décision n'est pas susceptible de faire l'objet d'un recours en raison de la valeur du litige, la juridiction de céans est tenue de procéder à un renvoi préjudiciel.

Elle considère donc devoir saisir la Cour de justice de l'Union européenne de la question préjudicielle suivante :

*

« 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-ils une "circonstance extraordinaire" au sens et aux fins de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 11 février 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91] ? »

*

[omissis]

[omissis : formalités procédurales]

DOCUMENT DE TRAVAIL