



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

26 juin 2019*

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) n° 261/2004 – Article 5, paragraphe 3 – Indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol – Portée – Exonération de l'obligation d'indemnisation – Notion de "circonstances extraordinaires" – Présence d'essence sur une piste d'un aéroport »

Dans l'affaire C-159/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le juge de paix du troisième canton de Charleroi (Belgique), par décision du 31 janvier 2018, parvenue à la Cour le 27 février 2018, dans la procédure

André Moens

contre

Ryanair Ltd,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. M. Vilaras, président de chambre, M^{me} K. Jürimäe, MM. D. Šváby (rapporteur), S. Rodin et N. Piçarra, juges,

avocat général : M. E. Tanchev,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour M. Moens, par M^e N. Leys, advocaat,
- pour Ryanair Ltd, par M^e C. Price, avocat,
- pour le gouvernement allemand, initialement par MM. T. Henze et M. Hellmann ainsi que par M^{me} A. Berg, puis par M. M. Hellmann et M^{me} A. Berg, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,
- pour la Commission européenne, par M^{mes} J. Hottiaux et N. Yerrell, en qualité d'agents,

* Langue de procédure : le français.

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 19 décembre 2018,
rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation 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 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. André Moens à Ryanair Ltd, un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ce passager dont le vol a subi un retard important.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 3 Les considérants 14 et 15 du règlement n° 261/2004 énoncent :
 - « (14) Tout comme dans le cadre de la convention [pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (convention de Montréal) (JO 2001, L 194, p. 39)], 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. 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 effectif.
 - (15) Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. »
- 4 Sous l'intitulé « Annulations », l'article 5 de ce règlement dispose :
 - « 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :
[...]
 - c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, [...]
3. Un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 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.
[...] »

- 5 Sous l'intitulé « Droit à indemnisation », l'article 7 dudit règlement prévoit, à son paragraphe 1 :
- « Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :
- a) 250 euros pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins ;
- [...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 6 M. Moens a effectué, auprès de Ryanair, une réservation pour un vol au départ de Trévise (Italie) et à destination de Charleroi (Belgique).
- 7 Ce vol a été effectué le 21 décembre 2015 avec un retard à l'arrivée de quatre heures et vingt-trois minutes, ce retard trouvant son origine dans la présence d'essence sur une piste de l'aéroport de Trévise entraînant la fermeture de ladite piste pour une durée de plus deux heures et, subséquemment, le report du décollage de l'avion opérant le vol en cause.
- 8 En raison de ce retard de plus de trois heures, M. Moens a demandé à Ryanair le paiement de l'indemnisation de 250 euros prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, lu conjointement avec l'article 7, paragraphe 1, sous a), de celui-ci.
- 9 Ryanair ayant refusé de faire droit à cette demande au motif que le retard important du vol concerné était dû à une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, M. Moens a saisi le juge de paix du troisième canton de Charleroi (Belgique) aux fins d'obtenir l'indemnisation sollicitée.
- 10 Cette juridiction se demande alors si la présence d'essence sur l'une des pistes de l'aéroport de Trévise à l'origine d'un tel retard peut être qualifiée de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.
- 11 Dans ces conditions, le juge de paix du troisième canton de Charleroi a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) [...] La circonstance en cause dans l'actuel litige, soit le déversement d'essence sur une piste de décollage ayant entraîné la fermeture de cette piste, relève[-t-elle] de la notion d'“événement”, au sens du point 22 de l'arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ou de celle de “circonstance extraordinaire”, au sens du considérant 14 du [règlement n° 261/2004], telle qu'interprétée par l'arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ou [...] ces deux notions se confondent[-elles] [?]
- 2) [...] L'article 5, paragraphe 3, du [règlement n° 261/2004] doit[-il] être interprété en ce sens qu'un événement tel que celui en cause dans l'actuel litige, soit le déversement d'essence sur une piste de décollage ayant entraîné la fermeture de cette piste, doit être considéré comme un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et, par voie de conséquence, ne saurait être qualifié de “circonstance extraordinaire” pouvant exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemnisation des passagers en cas de retard important d'un vol opéré par cet avion [?]

- 3) Si [un] événement tel que celui en cause dans l’actuel litige, soit le déversement d’essence sur une piste de décollage ayant entraîné la fermeture de cette piste, doit être considéré comme constituant une “circonstance extraordinaire”, faut-il en déduire qu’il s’agit pour le transporteur aérien d’une “circonstance extraordinaire” qui n’aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ? »

Sur les questions

Sur les première et deuxième questions

- 12 À titre liminaire, il y a lieu de relever qu’il ne ressort pas des indications de la juridiction de renvoi que l’essence répandue sur la piste de décollage, à l’origine du retard important du vol en cause au principal, provenait d’un aéronef du transporteur ayant effectué ce vol, à savoir de Ryanair.
- 13 Dans ces conditions, il convient de comprendre les première et deuxième questions, qu’il y a lieu d’apprécier conjointement, en ce sens que la juridiction de renvoi demande, en substance, si l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d’essence sur une piste d’un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, et, par voie de conséquence, le retard important d’un vol au départ ou à destination de cet aéroport, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, lorsque l’essence en cause ne provient pas d’un aéronef du transporteur ayant effectué ce vol.
- 14 En cas d’annulation d’un vol ou de retard important, c’est-à-dire d’une durée égale ou supérieure à trois heures, le législateur de l’Union a entendu aménager les obligations des transporteurs aériens prévues à l’article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 19 ainsi que jurisprudence citée).
- 15 Aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l’article 5, paragraphe 3, de ce règlement, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de cet article, le transporteur aérien est ainsi exonéré de son obligation d’indemnisation des passagers au titre de l’article 7 du règlement n° 261/2004 s’il est en mesure de prouver que l’annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l’arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n’auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ou, en cas de survenance d’une telle circonstance, qu’il a adopté les mesures adaptées à la situation en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait afin d’éviter que celle-ci ne conduise à l’annulation ou au retard important du vol concerné (arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 19 et jurisprudence citée).
- 16 Selon une jurisprudence constante, peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, les événements qui, par leur nature ou 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, ces deux conditions étant cumulatives (arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 20 et jurisprudence citée).
- 17 À cet égard, il doit être relevé que la qualification de « circonstance extraordinaire » au sens de cette disposition doit être effectuée au regard de la seule circonstance à l’origine de l’annulation ou du retard important du vol concerné, sans qu’il y ait lieu d’apprécier, au préalable et comme semble l’envisager la juridiction de renvoi, si ladite circonstance constitue un « événement » au sens du point 22 de l’arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

- 18 S'agissant du point de savoir si la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, et, par voie de conséquence, le retard important d'un vol au départ ou à destination de cet aéroport, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de ladite disposition, lorsque l'essence en cause ne provient pas d'un aéronef du transporteur ayant effectué ce vol, il y a lieu de relever que, par définition, une telle circonstance ne peut être considérée comme étant intrinsèquement liée au fonctionnement de l'aéronef ayant effectué ce vol (voir, par analogie, arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 24).
- 19 Partant, une telle circonstance ne saurait être considérée comme inhérente, par sa nature ou son origine, à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (voir, par analogie, arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 26).
- 20 En outre, elle échappe à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné dans la mesure où l'entretien des pistes ne relève aucunement de la compétence de celui-ci (voir, en ce sens, arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 26), et que la décision de fermeture des pistes d'un aéroport prise par les autorités aéroportuaires compétentes s'impose aux transporteurs aériens.
- 21 Par conséquent, la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, et, par voie de conséquence, un retard important de vol, doit être qualifiée de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.
- 22 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre aux première et deuxième questions que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, et, par voie de conséquence, le retard important d'un vol au départ ou à destination de cet aéroport, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, lorsque l'essence en cause ne provient pas d'un aéronef du transporteur ayant effectué ce vol.

Sur la troisième question

- 23 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de cette piste, dont le caractère de « circonstance extraordinaire » est établi, doit être considérée comme une circonstance qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises au sens de cette disposition.
- 24 À cet égard, il convient de rappeler, ainsi que cela ressort du point 15 du présent arrêt, que le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 du règlement n° 261/2004 s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.
- 25 Toutes les circonstances extraordinaires n'étant donc pas exonératoires, il incombe à celui qui entend s'en prévaloir d'établir qu'elles n'auraient pas pu, en tout état de cause, être évitées par des mesures adaptées à la situation, c'est-à-dire par celles qui, au moment où ces circonstances extraordinaires surviennent, répondent notamment à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur aérien concerné (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 28).

- 26 Celui-ci doit ainsi établir que, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, il n'aurait manifestement pas pu, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent, éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles il était confronté ne conduisent à l'annulation du vol ou à un retard de ce vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 29).
- 27 Ainsi, la Cour a retenu une acception souple et individualisée de la notion de « mesure raisonnable », laissant à la juridiction nationale le soin d'apprécier si, dans les circonstances de l'espèce, le transporteur aérien pouvait être regardé comme ayant pris les mesures adaptées à la situation (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 30), tout en indiquant que seules doivent être prises en considération les mesures pouvant effectivement lui incomber, à l'exclusion de celles relevant de la compétence de tiers, tels que, notamment, les gestionnaires d'aéroport ou les contrôleurs aériens compétents (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 43).
- 28 En l'occurrence, ainsi que le relève, en substance, M. l'avocat général aux points 35 et 36 de ses conclusions, confronté à une décision des autorités aéroportuaires de fermer une piste de décollage d'un aéroport, un transporteur aérien est tenu de se conformer à celle-ci et d'attendre la décision de ces autorités de rouvrir cette piste ou toute mesure alternative. Dès lors, un transporteur aérien, tel que celui en cause au principal, ne disposait pas de la faculté de prendre d'éventuelles mesures raisonnables afin d'éviter la circonstance extraordinaire en cause.
- 29 Il résulte des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la troisième question que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, dont le caractère de « circonstance extraordinaire » est établi, doit être considérée comme une circonstance qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises au sens de cette disposition.

Sur les dépens

- 30 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit :

- 1) **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, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, et, par voie de conséquence, le retard important d'un vol au départ ou à destination de cet aéroport, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, lorsque l'essence en cause ne provient pas d'un aéronef du transporteur ayant effectué ce vol.**
- 2) **L'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que la présence d'essence sur une piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci, dont le caractère de « circonstance**

extraordinaire » est établi, doit être considérée comme une circonstance qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises au sens de cette disposition.

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 26 juin 2019.

Le greffier
A. Calot Escobar

Le président de la IV^{ème} chambre
M. Vilaras