

# Boeing 787 immobilisés : La compagnie Air Austral condamnée à indemniser les passagers

Jurisprudence publié le **18/06/2020**, vu **418 fois**, Auteur : [Droit aérien et indemnisation](#)

**L'immobilisation prolongée d'un appareil ne justifie pas le refus de la compagnie aérienne d'indemniser les passagers dont le vol, programmé plusieurs mois plus tard, a été retardé.**

Dans un remarquable jugement du 31 décembre 2019, le tribunal d'instance de Mamoudzou (Mayotte) a condamné la compagnie Air Austral à indemniser des passagers dont le vol, prévu en septembre 2018, a été retardé de plus de 16 heures. Et ce, alors que la compagnie s'estimait exonérée de cette obligation (prévue à l'article 7 du [règlement européen n°261/2004](#) et étendue par la célèbre jurisprudence "[Sturgeon contre Condor Flugdienst GmbH](#)" (C-402/07) du 19 novembre 2009) en raison de la nature de la source du retard. D'après Air Austral, l'appareil prévu pour le vol était immobilisé dans le cadre d'une inspection approfondie de ses moteurs Rolls-Royce Trent 1000, des moteurs connus pour être atteints d'un vice caché dans leur conception. Le tribunal a suivi les conclusions de l'avocat des plaignants, [Me. Benjamin BEAULIER](#), et a tranché que le vice caché et les inspections en résultant ne correspondaient pas à des circonstances extraordinaires.

## Le contexte du litige

Depuis 2018, Air Austral connaît des déboires avec ses deux Boeing 787, des avions de dernières générations. Ces appareils peuvent être équipés de réacteurs Trent 1000, des moteurs dont certains éléments se sont révélés sujets à une usure accélérée. Il s'agit bien entendu d'un risque pour la sécurité des passagers et de l'équipage. En conséquence, plusieurs compagnies ont dû immobiliser les appareils concernés afin de mener des inspections en profondeur, et si nécessaire réparer les moteurs touchés.

Air Austral a déjà dû immobiliser ses appareils à plusieurs reprises, en 2018, 2019 et jusqu'en 2020. Bien que ces immobilisations soient évidemment de nature à perturber les plans de vols de la compagnie, les perturbations en résultant ne sont pas toujours imprévisibles. Il ne s'agit en effet pas d'un évènement bref, comme la collision d'un appareil avec un volatile, et qui ne nécessite généralement que des réparations succinctes. Les immobilisations des Boeing 787 sont parfois imprévues, [mais sont programmées sur la durée](#). Il appartient à la compagnie d'en prévoir les conséquences sur ses plans de vols des mois suivants et donc de limiter leur impact sur les passagers.

## Le raisonnement du tribunal

En application du règlement européen n°261/2004, le tribunal rappelle que si les compagnies doivent indemniser les passagers dont le vol a été retardé plus de 3 heures à l'arrivée, elles peuvent néanmoins s'exonérer de cette obligation si une circonstance extraordinaire se trouve être la cause du retard. Il ne suffit cependant pas d'invoquer la survenance d'une telle circonstance, qui doit être caractérisée par le cumul de certains critères.

Le tribunal reprend ici le raisonnement de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) dans sa jurisprudence fournie. Celle-ci a encore récemment rappelé ("[LE c. Transportes Aéreos Portugueses SA](#)" C-74/19, 11 juin 2020) qu'une circonstance extraordinaire correspond à un évènement qui, par sa nature ou son origine, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. De plus, cet évènement doit échapper à la maîtrise effective de celui-ci.

En l'espèce, le tribunal relève très justement que l'immobilisation de l'appareil ne pouvait plus constituer, en septembre 2018, une circonstance extraordinaire. Plusieurs arguments sont à relever : le vice caché qui affecte les réacteurs Rolls-Royce [a été révélé dès 2017](#), et à partir de 2018, [l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne a imposé des intervalles d'inspections des moteurs plus réduites que d'ordinaire](#). Surtout, le vol réservé par les passagers avait lieu plus de 2 mois après qu'Air Austral ait pris la décision d'immobiliser l'appareil. Le tribunal retient donc qu'il s'agit à ce stade d'un évènement inhérent à l'exercice normal de l'activité de la compagnie Air Austral. C'est d'ailleurs ce que démontre l'organisation de la compagnie autour de cet évènement, en notant qu'un autre appareil avait été affrété pour auprès d'une autre compagnie pour effectuer ce vol (et d'autres), ce que les passagers peuvent normalement attendre d'une compagnie aérienne dans ces conditions.

## Conséquences pour les autres passagers d'Air Austral et d'autres compagnies

Ainsi qu'affirmé plus haut, l'immobilisation d'un Boeing 787 durant l'été 2018 n'est pas unique pour Air Austral. À partir de juin 2019, la compagnie réunionnaise a dû une nouvelle fois immobiliser un de ses deux appareils durant plusieurs mois, au plus fort de la haute saison. Les compagnies Virgin, British Airways et Norwegian ont également dû clouer au sol leurs appareils de type Boeing 787 dans les mêmes circonstances.

En principe, la compagnie concernée affrète des appareils et équipages d'autres compagnies dans le cadre d'un contrat de location "wet-lease". Les passagers ne sont cependant pas toujours prévenus de la modification d'horaire qui peut en résulter. De plus, les vols de réacheminement peuvent eux-mêmes être retardés ou annulés, et devraient alors donner lieu à l'indemnisation des passagers par la compagnie qui a vendu les billets aux passagers. Il faut en effet rappeler que dans ce type particulier d'affrètement, la CJUE a affirmé qu'il appartient à la compagnie qui organise le plan de vol, et non celle qui l'opère, d'indemniser les passagers en cas de retard ou d'annulation ("[Wirth e.a c Thomson Airways Ltd](#)", C-532/17, 4 juillet 2018).

Le jugement du tribunal d'instance de Mamoudzou est donc une étape extrêmement encourageante pour les nombreux passagers faisant face à une situation similaire avec Air Austral ou d'autres compagnies concernées par cette situation.

En effet l'immobilisation d'un Boeing 787 n'exonère pas la compagnie qui l'opère de son obligation d'indemniser les passagers pour la totalité des vols retardés ou annulés sur une période de plusieurs mois. Il faut cependant nuancer ces propos : il n'est pas déterminé la durée à partir de laquelle cet événement devient inhérent à l'exercice normal de l'activité de la compagnie et non plus une circonstance extraordinaire.

Par Guilhem DELLA MALVA, juriste en droit aérien