



Même en cas d'annulation du vol en raison de problèmes techniques imprévus, les transporteurs aériens sont tenus d'indemniser les passagers

Toutefois, certains problèmes techniques résultant, notamment, de vices cachés de fabrication affectant la sécurité des vols ou des actes de sabotage ou de terrorisme sont susceptibles d'exempter les transporteurs de leur obligation d'indemnisation

En cas d'annulation d'un vol, le transporteur aérien est tenu, en vertu du droit de l'Union¹, de fournir une prise en charge aux passagers concernés ainsi qu'une indemnisation (entre 250 et 600 euros, en fonction de la distance). Il n'est cependant pas tenu de verser cette indemnisation 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.

M^{me} Van der Lans disposait d'une réservation d'un billet d'avion sur un vol opéré par KLM de Quito (Équateur) à destination d'Amsterdam (Pays-Bas). L'avion est arrivé à Amsterdam avec un retard de 29 heures. Selon KLM, le retard était dû à des circonstances extraordinaires, à savoir une combinaison de vices : deux pièces étaient défectueuses, à savoir la pompe à carburant et l'unité hydromécanique. Ces pièces, qui n'étaient pas disponibles, auraient dû être acheminées par avion depuis Amsterdam, afin d'être, par la suite, montées sur l'avion concerné. KLM a fait également remarquer que les pièces défectueuses n'avaient pas dépassé leur durée de vie moyenne et que leur fabricant n'a fourni aucune indication spécifique selon laquelle des vices pourraient survenir lorsque ces pièces atteindraient une certaine durée de vie.

M^{me} Van der Lans a saisi le Rechtbank Amsterdam (Tribunal d'Amsterdam), qui a décidé de poser des questions préjudicielles à la Cour de justice. En substance, il souhaite savoir si un problème technique, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », exemptant donc le transporteur de son obligation d'indemnisation.

Dans son arrêt d'aujourd'hui, la Cour rappelle tout d'abord qu'il découle de sa jurisprudence que des problèmes techniques sont effectivement susceptibles de relever des circonstances extraordinaires. Cependant, les circonstances entourant la survenance de ces problèmes ne sauraient être qualifiées d'« 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 échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine². Il en est ainsi, selon la Cour, notamment, dans la situation dans laquelle il serait révélé par le constructeur des appareils constituant la flotte du transporteur aérien concerné, ou par une

¹ 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 L 46, p. 1).

² Voir l'arrêt de la Cour du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, (affaire [C-549/07](#)), CP n° [100/08](#).

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.

Toutefois, le fonctionnement des aéronefs faisant inéluctablement apparaître des problèmes techniques, les transporteurs aériens sont, de manière ordinaire, confrontés, dans le cadre de leur activité, à de tels problèmes. À cet égard, des problèmes techniques révélés lors de l'entretien des aéronefs ou en raison du défaut d'un tel entretien ne sauraient constituer, en tant que tels, des « circonstances extraordinaires ».

Ensuite, la Cour relève qu'une panne provoquée par la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef, constitue, certes, un événement inopiné. Cela étant, une telle panne demeure intrinsèquement liée au système de fonctionnement très complexe de l'appareil, celui-ci étant exploité par le transporteur aérien dans des conditions, notamment météorologiques, souvent difficiles, voire extrêmes, étant entendu, par ailleurs, qu'aucune pièce d'un aéronef n'est inaltérable.

Dès lors, dans le cadre de l'activité d'un transporteur aérien, cet événement inopiné est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien, ce transporteur étant confronté, de manière ordinaire, à ce type de problèmes techniques imprévus. Par ailleurs, la prévention d'une telle panne ou la réparation occasionnée par celle-ci, y compris le remplacement d'une pièce prématurément défectueuse, n'échappent pas à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, dès lors que c'est à ce dernier qu'il incombe d'assurer l'entretien et le bon fonctionnement des aéronefs qu'il exploite aux fins de ses activités économiques.

Par conséquent, un problème technique tel que celui en cause ne saurait relever de la notion de « circonstances extraordinaires ».

À cet égard, la Cour rappelle également que les obligations acquittées, en vertu du droit européen, le sont sans préjudice pour ledit transporteur de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, comme notamment le fabricant de certaines pièces défectueuses.

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106