

Affaire C-411/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

3 juillet 2023

Désignation de la juridiction nationale :

Sąd Okręgowy w Warszawie (Pologne)

Date de la décision de renvoi :

26 mai 2023

Partie requérante :

D. SA

Partie défenderesse :

P. SA

[OMISSIS] [Numéro de l'affaire]

ORDONNANCE

du 26 mai 2023

le Sąd Okręgowy we Warszawie XXIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy i Zamówień Publicznych (tribunal régional de Varsovie, XXIII^e division commerciale de recours et des marchés publics, Pologne), composé de :

[OMISSIS] [nom du juge],

ayant examiné le 26 mai 2023, à Varsovie,

en audience,

l'affaire ayant pour objet le recours en paiement introduit par D., société par actions établie à W.

contre P, société par actions établie à W.,

à la suite de l'appel interjeté par la requérante

contre le jugement du Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de Varsovie, Pologne)

du 3 décembre 2021, [OMISSIS] [numéro de l'affaire en première instance],

décide :

sur la base de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes :

1) un vice de fabrication d'un moteur d'un avion révélé par son fabricant constitue-t-il une « circonstance extraordinaire » et relève-t-il de la notion de « défaillances imprévues » au sens des considérants 14 et 15 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, lorsque le transporteur aérien avait connaissance de l'éventuel vice de fabrication plusieurs mois avant le vol ?

2) si le vice de fabrication d'un moteur visé au point I de la présente ordonnance constitue une « circonstance extraordinaire » au sens des considérants 14 et 15 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, dans le cadre de la prise de « toutes les mesures raisonnables » au sens du considérant 14 et de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, doit-on attendre du transporteur aérien qu'il prenne, compte tenu de la révélation probable d'un vice de fabrication d'un moteur d'un avion, des mesures préventives visant à maintenir une réserve d'avions de remplacement, au sens de l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement, afin d'être exonéré de son obligation de verser l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, de ce même règlement ?

[OMISSIS] [nom du juge et numéro de l'affaire]

MOTIFS

I.

OBJET, FAITS ET DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE :

OBJET

Par un recours introduit le 29 mars 2019, la requérante, D., société par actions établie à W. (anciennement : P.[R], société par actions établie à W. ; ci-après la « requérante ») a demandé que la défenderesse, P., société par actions établie à W. (ci-après la « défenderesse »), soit condamnée à payer la somme de 600 euros,

majorée des intérêts légaux de retard à compter du 3 décembre 2021 jusqu'à la date de paiement. La requérante a indiqué que son prédécesseur en droit, J.D., a conclu avec la défenderesse, le 2 juillet 2018, un contrat de transport concernant le vol [Cracovie – Chicago]. Ce vol a été retardé et, de ce fait, le passager concerné est arrivé à l'aéroport de destination plus de trois heures après l'heure d'arrivée prévue. Compte tenu de ce qui précède, par son recours, la requérante a demandé une indemnisation en vertu de l'article 7 du règlement n° 261/2004*.

Dans son mémoire en défense, la défenderesse a demandé de rejeter le recours et de statuer sur les dépens conformément aux règles applicables. Dans sa motivation, elle a reconnu que le vol en cause avait été retardé. Elle a expliqué que des vices de fabrication étaient apparus dans les moteurs de marque R. (...) qui équipaient les avions B., lesquels effectuaient des vols transatlantiques, mais que, dans la mesure où elle avait pris des mesures pour minimiser tout contretemps affectant les vols prévus, elle était exonérée de toute responsabilité pour le retard du vol en question. La défenderesse a fait valoir que ni elle ni aucun autre transporteur aérien n'auraient pu prévoir que les moteurs de marque R. (...) équipant les avions en question présenteraient un vice de fabrication, ce qui constituait une circonstance extraordinaire exonérant les transporteurs aériens de leur obligation d'indemnisation.

FAITS

Le 2 juillet 2018, J.D. a conclu avec la défenderesse un contrat portant sur un service de transport aérien concernant le vol [Cracovie – Chicago] n° (...). La distance orthodromique entre [Cracovie et Chicago] est de 7 621 km.

En avril 2018, la requérante a reçu du fabricant des moteurs R. (...) [une directive] et un bulletin qui, à la suite de la révélation du vice de fabrication des moteurs (...) équipant les avions B. (...), imposaient un certain nombre de restrictions à l'utilisation de ces avions. Il s'agissait d'un vice au niveau des aubes de compresseur. Le vol n° (...) a été retardé de plus de trois heures. La cause du retard de ce vol était une défaillance résultant du vice de fabrication des moteurs équipant les avions B. (...). Elle a été révélée le 28 juin 2018 dans l'avion (...), qui devait effectuer, le 2 juillet 2018, le vol n° (...); au cours du vol effectué par cet avion, le système de contrôle du vol a détecté des dysfonctionnements d'un moteur. Après que le pompage du moteur (...) a été constaté lors du vol, conformément à la recommandation de R. (...), une inspection visuelle du compresseur a été effectuée conformément à (...). Une boroscopie a été réalisée. Après une consultation avec R. (...), le moteur (...) a été mis hors service en raison du vice au niveau des aubes de compresseur haute pression (...), (...) et (...). Le moteur a été démonté et envoyé pour réparation dans un centre de maintenance

* Ndt : 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).

(...). Un moteur opérationnel a été installé. En l'absence de moteurs de rechange opérationnels disponibles (il s'agissait d'un problème global, le fabricant R. (...) n'ayant pas suffisamment produit de moteurs de rechange), le moteur n'avait pu être remplacé que le 5 juillet 2018. L'avion (...) a été remis en service dès le 7 juillet 2018 [OMISSIS] [renvoi aux éléments de preuve].

La défenderesse, depuis avril 2018, à savoir depuis que le problème global du vice de fabrication des moteurs équipant les avions B. (...) a été révélé, a contacté à plusieurs reprises divers transporteurs en vue d'affréter des avions supplémentaires.

Le 18 juillet 2018, un contrat de cession de créance a été conclu entre J.D. (en tant que cédant) et P.[R] S.A. (en tant que cessionnaire), en vertu duquel le passager a transféré au cessionnaire sa créance pour le vol retardé en question.

DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

JURIDICTION DE PREMIÈRE INSTANCE

Le Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de Varsovie ; ci-après le « tribunal d'arrondissement »), en tant que juridiction de première instance, a rejeté le recours par jugement du 3 décembre 2021. Selon lui, la défenderesse a dûment prouvé l'existence des causes d'exonération visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Sur la base des éléments de preuve recueillis dans l'affaire et des positions des parties, le tribunal d'arrondissement a constaté que la cause directe du retard du vol litigieux n° (...) du 2 juillet 2018 était l'existence d'un vice de fabrication d'un moteur R. (...), révélé le 28 juin 2018 lors de la boroscopie non programmée de l'avion n° (...), qui devait effectuer ce vol. La boroscopie menée le 28 juin 2018 sur l'avion qui devait initialement effectuer ledit vol, à savoir (...), a révélé un vice de fabrication d'un moteur R. (...), à savoir un défaut au niveau des aubes de compresseur haute pression (...), (...) et (...), ce qui a conduit à la mise hors service de l'ensemble du moteur. Il importe d'observer qu'il ne s'agissait pas d'une boroscopie programmée, mais d'une boroscopie d'urgence, qui s'était imposée compte tenu de l'apparition d'un dysfonctionnement, à savoir du pompage (fonctionnement instable) d'un moteur (...) (...), qui avait été détecté, par le système de surveillance du déroulement du vol, au cours du vol réalisé par l'avion concerné.

Le tribunal d'arrondissement estime que la défenderesse a pris toutes les mesures raisonnables possibles pour prévoir un avion de remplacement pour effectuer le vol (...) compte tenu de la circonstance extraordinaire qui présentait un lien de causalité avec le retard. Compte tenu du fait qu'il ne restait que quatre jours avant le vol (...), la défenderesse a décidé d'effectuer un vol avec un [avion] (...) opérationnel, qui est arrivé à l'aéroport de [Chicago] avec du retard en raison du changement soudain du programme, ce qui a causé le retard du vol (...). Toutefois, il était clair que la cause première du retard était l'immobilisation de l'avion (...), dans lequel le dysfonctionnement d'un moteur avait été détecté.

Il convient également de souligner qu'en avril 2018, la défenderesse a reçu du fabricant de moteurs R. [la directive] (...) et un bulletin qui, à la suite de la révélation du vice de fabrication des moteurs, imposaient un certain nombre de restrictions à l'utilisation des avions D., de sorte qu'il est raisonnable de considérer que la défenderesse n'aurait pas pu résoudre ce problème, car il s'agissait d'un problème global. De l'avis du tribunal d'arrondissement, le comportement du transporteur, qui était conforme aux recommandations du fabricant de moteurs, doit être considéré comme raisonnable. Un vice de fabrication d'un avion ne saurait être considéré comme un vice typique que le transporteur aérien doit détecter suffisamment tôt avant le vol. La survenance d'un vice de fabrication d'un moteur ne doit pas non plus être considérée comme un vice de l'avion résultant de l'exploitation de celui-ci. Cet événement était imprévisible, a affecté la sécurité du vol et s'est produit soudainement au cours de l'exploitation courante de l'avion et, en outre, il convient de souligner qu'il a créé un risque direct pour la vie et la santé des voyageurs, ce qui étaye également l'argument selon lequel la défenderesse a agi raisonnablement et professionnellement en se conformant au bulletin et à la directive susmentionnés. Selon le tribunal d'arrondissement, la défenderesse a dûment démontré que l'avion avait été entretenu conformément au programme d'entretien obligatoire et que son état opérationnel ne souffrait aucune réserve. Le transporteur aérien, en tant qu'entité menant une activité de transport professionnel aérien de passagers, doit prendre en compte toutes les difficultés inhérentes à l'activité du secteur aéronautique.

Le tribunal d'arrondissement estime qu'il est raisonnable de conclure que la défenderesse ne pouvait pas résoudre ce problème car il s'agissait d'un problème global. La défenderesse ne pouvait pas doubler sa flotte ni disposer de plusieurs avions « de réserve » sans risquer probablement d'épuiser ses ressources en raison des coûts d'une telle opération. Le fabricant n'était pas en mesure de remplacer tous les moteurs défectueux de tous les transporteurs aériens en raison d'un manque de capacité de production et de ressources. L'un des composants d'un moteur, à savoir l'aube de compresseur, présentait un vice de fabrication qui entraînait la fissure de cette pièce. Lorsque ce composant est endommagé, l'avion ne peut pas continuer à voler et ledit composant doit être remplacé. La défenderesse [était] contrainte d'attendre plusieurs mois. Le remplacement du moteur défectueux par un moteur de rechange pour l'avion (...) a malgré tout été organisé rapidement, le 5 juillet 2018 déjà, et cet avion a été remis en service le 7 juillet 2018, soit huit jours après la détection du vice du moteur concerné. Le Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (tribunal d'arrondissement de Varsovie) s'est rallié à la position de la défenderesse, confirmée par le formulaire technique concernant la survenance de circonstances extraordinaires de l'Urząd Lotnictwa Cywilnego (autorité de l'aviation civile), selon laquelle le fait que le vice avait été détecté le 28 juin 2018 signifiait que la défenderesse n'avait pas suffisamment de temps pour organiser un transport de remplacement pour [le prédécesseur en droit de] la requérante, qui aurait eu lieu à l'heure initialement prévue. Il convient en outre de souligner que, le 2 juillet 2018, le vol n° (...) devait avoir lieu relativement peu de temps après la publication des informations

relatives au vice de fabrication des moteurs et du bulletin du fabricant. Entre avril et fin juin/début juillet, la défenderesse n'a pas eu le temps de réorganiser l'ensemble du réseau.

À cet égard, la défenderesse a démontré qu'elle n'avait pas été en mesure de trouver un autre avion de remplacement qui aurait pu effectuer le vol (...) sans retard. Depuis avril 2018, la défenderesse a contacté à plusieurs reprises différents transporteurs en vue d'affréter des avions supplémentaires. Par conséquent, c'est l'exécution du vol en cause au moyen d'un avion (...) opérationnel qui, dans les circonstances de l'espèce, a précisément constitué la prise d'une mesure raisonnable par la défenderesse.

JURIDICTION DE DEUXIÈME INSTANCE

La requérante a interjeté appel contre le jugement rendu en première instance auprès du Sąd Okręgowy w Warszawie (tribunal régional de Varsovie). Dans son appel, elle a notamment allégué une erreur dans les constatations de fait, dont il ressortait que la cause immédiate du retard des vols (...) et (...) était une circonstance extraordinaire sous la forme d'un vice de fabrication des moteurs T. (...) de la marque R. (...), que la défenderesse avait pris toutes les mesures raisonnables pour éviter tout contretemps du vol, que le problème des moteurs R. (...) était un problème nouveau en 2018, inconnu de la défenderesse à ce moment-là, alors que les premiers problèmes avec ces moteurs remontaient déjà à 2016, et que la défenderesse n'avait pas eu le temps de réorganiser l'ensemble du réseau. En outre, elle a allégué une violation de l'article 5, paragraphe 4, du règlement [OMISSIS] [n° 261/2004], en ce que la juridiction de première instance l'avait appliqué de manière erronée et avait considéré que, dans la présente affaire, il existait des circonstances extraordinaires qui exonéraient le transporteur de sa responsabilité pour le retard important du vol et que la défenderesse avait pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter le retard du vol, ce qui avait entraîné le rejet du recours et l'absence d'obligation de verser une indemnisation forfaitaire à la requérante, ainsi qu'une violation de l'article 5, paragraphe 1, sous c), lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, en ce que cette juridiction ne l'avait pas appliqué, ce qui avait entraîné le rejet du recours et l'absence d'obligation d'indemniser la requérante dans une situation où le prédecesseur en droit de celle-ci avait droit à une indemnisation pour le retard important d'un vol.

DROIT DE L'UNION

Règlement [OMISSIS] [n° 261/2004]

Considérants 14 et 15

[<] (14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, 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. [»]

Article 5

[«] 1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés :

- a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8 ;
- b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et
- c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7 [...]. [»]

Article 5, paragraphe 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. [»]

Article 7

Droit à indemnisation

[«] I. Lorsqu'il est fait référence au présent article, les passagers reçoivent une indemnisation dont le montant est fixé à :

[...]

- c) 600 euros pour tous les vols qui ne relèvent pas des points a) ou b). [»]

II.

DOUTES DE LA JURIDICTION DE RENVOI

Première question

- 1 Le litige dans la présente affaire porte sur l'interprétation des notions de « circonstances extraordinaires » et de « défaillance imprévue » au sens des considérants 14 et 15 du règlement n° 261/2004, en ce qui concerne le vice de fabrication global du moteur R. (...) de l'avion D., mais dans un ensemble de circonstances particulier. Comme il ressort de la jurisprudence de la Cour, 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 (arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, points 24 et 25). Aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, 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 de ce règlement 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 (arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 69, et du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 38).
- 2 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. 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 (voir arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 21, et du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716).
- 3 Le considérant 14 du règlement n° 261/2004 fournit une liste non exhaustive de circonstances extraordinaires, à savoir l'instabilité politique, les conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, les risques liés à la sécurité, les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que les grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur. Cette liste de circonstances exceptionnelles indique plutôt une interprétation restrictive de la notion, déjà assez vague, de « circonstances exceptionnelles » (arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23 ; du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 29, et du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 36).

- 4 Dans le contexte des considérants 14 et 15 du règlement n° 261/2004, la Cour considère dans sa jurisprudence que ne constitue pas une circonstance extraordinaire la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef, une telle panne demeurant intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil. Cet événement inopiné n'échappe, en effet, pas à la maîtrise effective du transporteur aérien, dès lors qu'il lui incombe d'assurer l'entretien et le bon fonctionnement des aéronefs qu'il exploite aux fins de ses activités économiques (voir, en ce sens, arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, points 41 et 43). Certains problèmes techniques sont susceptibles de relever de ces circonstances extraordinaires. Il en est ainsi, notamment, dans la 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 (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 26).
- 5 Par conséquent, la liste des circonstances extraordinaires figurant au considérant 14 du règlement n° 261/2004 comprend également « la défaillance imprévue pouvant affecter la sécurité du vol ». En ce qui concerne des problèmes techniques rencontrés par un aéronef, il découle de la jurisprudence de la Cour que de tels problèmes peuvent être comptés au nombre des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol et étant susceptibles de relever de telles circonstances. Cependant, il n'en reste pas moins que les circonstances entourant la survenance de ces problèmes 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 considérant 14 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 (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23).
- 6 En l'espèce, la raison du retard du vol en cause du 2 juillet 2018 était l'existence d'un vice de fabrication d'un moteur R. (...), qui a été détecté le 28 juin 2018 lors de la boroscopie non programmée de l'avion B. n° (...).
- 7 Il ne fait aucun doute qu'un transporteur qui commande des avions à une société ayant une position établie sur le marché de la production d'avions peut s'attendre à ce que l'aéronef qui lui sera livré soit techniquement opérationnel, ainsi que conçu et fabriqué de telle sorte qu'il soit exempt de vices cachés qui apparaîtraient au cours de son exploitation. Après tout, l'avion est certifié par le constructeur et les autorités aéronautiques compétentes. Il arrive pourtant que de tels vices cachés apparaissent. En règle générale, un vice caché est un vice qui ne découle pas de l'exploitation elle-même, mais qui existe déjà au stade de la conception/fabrication, de sorte que l'utilisateur n'a aucune influence sur sa survenance. S'il est possible que le mode d'exploitation accélère la révélation d'un tel vice caché dans un produit, on ne saurait l'imputer à l'utilisateur pour

cette raison. C'est ce que considère également la Cour, selon laquelle dans la mesure où le fonctionnement des aéronefs soulève inéluctablement des problèmes techniques, les transporteurs aériens font face à de tels problèmes dans l'exercice de leurs activités. En conséquence, 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 » visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

- 8 À l'inverse, certains événements, tels qu'un vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols ou les dommages causés aux aéronefs par des actes de sabotage ou de terrorisme, peuvent ne pas être inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien effectif concerné et échapper à sa maîtrise effective. Il convient donc de distinguer les problèmes techniques liés à l'utilisation et les problèmes techniques liés à un vice caché (de fabrication) qui a été révélé. La Cour a conclu dans le même sens dans son arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), en estimant que certains problèmes techniques sont susceptibles de relever de ces circonstances extraordinaires. Il en est ainsi, notamment, dans la 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 (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:77). La Cour a considéré qu'un vice caché de fabrication est un événement extérieur (voir arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 26, et du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 38).
- 9 Le vice caché d'un moteur constitue donc en l'espèce un événement extérieur au transporteur aérien effectif. Le fonctionnement régulier des moteurs d'avion est crucial pour la sécurité du vol. En particulier, au cours des vols long-courriers, qui traversent souvent des océans ou des terrains n'offrant pas d'accès à des aéroports, le dysfonctionnement d'un moteur peut entraîner un incident, voire un accident, aérien.
- 10 Le doute porte toutefois sur la question de savoir si les notions de circonstance extraordinaire et de défaillance imprévue comprennent également un vice de fabrication tel que celui en l'espèce, dont la survenance était annoncée d'une certaine manière et était donc en quelque sorte prévisible. La définition du mot « prévisible » dans le dictionnaire est « qui peut être prévu, déduit, deviné à l'avance ». Pour apprécier le respect de ce critère, il convient donc d'évaluer dans quelle mesure il était probable que le transporteur aérien prévoie la survenance et la révélation du vice caché du moteur en question ainsi que les conséquences de cet événement lui-même.

Dans l'arrêt du 12 mars 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), la Cour a indiqué en effet que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 doit être

interprété en ce sens qu'un transporteur aérien ne peut pas invoquer, aux fins de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, des « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, tenant à la défaillance d'une pièce dite « on condition », à savoir une pièce qui n'est remplacée qu'en raison de la défaillance de la pièce précédente, alors même qu'il conserve toujours une pièce de rechange en stock, sauf dans l'hypothèse où, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, une telle défaillance constitue un événement qui, par sa nature ou son origine, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci, étant toutefois considéré que, dans la mesure où cette défaillance demeure, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil, elle ne doit pas être regardée comme un tel événement.

- 11 La présente affaire a pour objet un vice de fabrication d'un moteur, c'est-à-dire un événement extérieur, mais révélé par le fabricant. À cet égard, il convient de souligner que le transporteur a reçu des informations en avril 2018 de la part du fabricant de moteurs concernant la découverte et la révélation d'un vice de fabrication des moteurs. Ces informations figuraient dans la directive et le bulletin susmentionnés, qui imposaient un certain nombre de restrictions à l'utilisation de l'avion. Il y a lieu de rappeler que le vol en cause a eu lieu le 2 juillet 2018 et la détection du vice dans l'avion concerné lui-même, qui était censé effectuer le vol ce jour-là, le 28 juin 2018. Néanmoins, ce vice ne devait pas nécessairement apparaître, car les inspections n'avaient pas toutes révélé de fissure dans la base de l'aube (...). Le fabricant n'a pas recommandé l'immobilisation immédiate de tous les avions, ni indiqué que ceux-ci ne pouvaient pas voler. La question se pose donc de savoir si le caractère prévisible de ce vice était indépendant de la volonté du transporteur. La seule chose qui pouvait être présumée est la révélation d'un vice du moteur dans un pourcentage déterminé de cas, vice qui mettrait hors service le moteur. Toutefois, il n'était pas possible de prédire effectivement si le vice se produirait dans un cas déterminé.
- 12 À cet égard, il convient d'observer que, dans le domaine du transport aérien commercial, les transporteurs aériens doivent respecter des procédures techniques et administratives strictes dans l'exercice de leurs activités. La Cour considère dans sa jurisprudence qu'un transporteur aérien effectif ne saurait, en principe, prétendre qu'il n'a aucune maîtrise sur son organisation et sa gestion du personnel. En effet, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir tout problème susceptible d'affecter ses membres d'équipage, notamment tout ce qui pourrait avoir une incidence sur les pilotes. Ce point de vue peut également s'appliquer à la question des problèmes techniques des avions, quelle qu'en soit la cause. Un transporteur aérien doit mettre en place des procédures adéquates ou, en l'absence de telles procédures, par exemple, en raison de la spécificité de l'événement en question, prendre toutes les mesures nécessaires, possibles et raisonnables pour empêcher un événement susceptible d'entraîner un retard ou une annulation.

- 13 En l'espèce, de telles procédures ont été respectées. Le fabricant qui a divulgué le vice a conseillé aux utilisateurs du moteur d'effectuer des inspections dans la mesure et à la fréquence indiquées dans le bulletin. Le simple fait d'effectuer des inspections est donc inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur. Or, l'inspection pouvait révéler, mais ne révélerait pas nécessairement, l'existence d'un vice. Le transporteur effectuait les entretiens techniques obligatoires et la défaillance d'un moteur, qu'elle se produise ou non, était sans aucun doute un événement indépendant de sa volonté. En d'autres termes, même l'application de la procédure en question ou la prise des mesures nécessaires ne garantissait pas la maîtrise de l'événement en question. Par conséquent, il convient d'analyser l'interprétation des notions de circonstances extraordinaires et de défaillances imprévues et de déterminer si elles comprennent un vice de fabrication d'un moteur qui a été révélé par le fabricant et qu'il était possible de prévoir, c'est-à-dire dans une certaine mesure un vice « attendu » ou dont la probabilité qu'il apparaisse était prévisible, mais, en même temps, cela ne signifie pas que le transporteur avait la possibilité de maîtriser cet événement.

Seconde question

1. Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, un transporteur aérien 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. Il découle également de la jurisprudence que le juge examine dans chaque cas d'espèce si le transporteur a effectivement pris toutes les mesures raisonnables.

2. La jurisprudence fournit différentes définitions de la notion « toutes les mesures raisonnables ». La Cour a indiqué que le transporteur aérien effectif est tenu de mettre en œuvre tous les moyens en personnel et en matériel ainsi que les moyens financiers dont il dispose pour éviter l'événement (arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288). Dans son arrêt du 22 décembre 2008 (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771), la Cour a jugé que le fait qu'un transporteur aérien effectif a respecté les règles minimales d'entretien d'un aéronef ne saurait à lui seul suffire pour établir que ce transporteur a pris toutes les mesures raisonnables. 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 (voir, arrêts du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, point 25 et jurisprudence citée, et du 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, point 22 et jurisprudence citée). 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 conduisent à l'annulation du vol ou à un retard de ce vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61, et du 12 mai 2011, *Eglītis et Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, point 25).

3. Par conséquent, la Cour fait référence, d'une part, à la catégorie des sacrifices insupportables au regard des capacités du transporteur et, d'autre part, à la catégorie plus pragmatique des mesures qui, au moment où ces circonstances extraordinaires surviennent, répondent notamment à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur aérien concerné. Littéralement, le mot « rationnel » signifie raisonnable, logique [,] sensé, judicieux, pertinent.

4. La Cour a donc entériné un concept individualisé et souple 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 (voir, en ce sens, arrêt du 12 mai 2011, *Eglītis et Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, point 30).

5. En principe, la survenance d'un problème technique sur un avion en tant qu'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. La Cour admet dans sa jurisprudence que 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 (voir, en ce sens, arrêt du 17 septembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, points 41 et 43). La question de savoir si, dans ces circonstances, les conditions d'un événement inopiné sont réunies, parce que la détection du vice était quelque peu incertaine, concerne les mesures préventives que le transporteur doit prendre pour être considérées comme raisonnables.

6. À première vue, il semble que la période entre avril et début juillet permettait de prendre toutes les mesures nécessaires et raisonnables afin d'éviter le retard ou l'annulation du vol pour cette raison. Par conséquent, il convient d'indiquer sans équivoque que le transporteur aurait pu prévoir qu'un problème technique d'un moteur affecterait également l'avion qu'il possédait.

7. Néanmoins, un vice de fabrication ne peut pas être considéré comme un vice typique, facilement détectable avant le vol. Comme nous l'avons déjà mentionné, un vice caché de fabrication n'est pas un vice résultant de l'exploitation. Toutefois, on ne saurait accepter l'idée que, compte tenu des informations fournies par le fabricant du moteur, un tel vice n'aurait pas pu être prévu. On peut se demander si, dans ce cas, le transporteur doit essayer de remplacer le moteur

(encore opérationnel) pour assurer la sécurité des voyageurs ou d'immobiliser l'avion jusqu'à ce que le fabricant ait résolu les problèmes liés à la réparation ou la fourniture de nouveaux moteurs. En outre, il convient de rappeler que le remplacement du moteur défectueux par un moteur de rechange pour cet avion particulier avait déjà été organisé pour le 5 juillet 2018 et que l'avion a été remis en service le 7 juillet 2018, soit huit jours après la découverte de la défaillance du moteur. Toutefois, le transporteur souligne qu'il n'était pas possible de fournir un tel nombre de nouveaux moteurs et qu'un changement de moteur aurait nécessité une modification de la structure de l'aile et du mât de l'avion. L'immobilisation des avions n'était pas non plus une option, car sans les vols transatlantiques, la défenderesse n'aurait pas été en mesure de poursuivre son activité commerciale.

8. Il convient donc de déterminer si le transporteur aérien n'aurait pas dû, malgré tout, connaissant la situation depuis le mois d'avril, organiser un plan de réparation et prévoir des avions de remplacement. Depuis avril 2018, le transporteur était en mesure d'estimer le nombre d'avions de remplacement nécessaires pour faire face à d'éventuels problèmes techniques et de décider si ces avions feraient partie de sa flotte ou seraient affrétés auprès d'autres transporteurs aériens. La question se pose de savoir si, dans ce cas, le transporteur ne doit pas établir un plan pour remédier aux vices susceptibles d'apparaître. Elle porte donc sur le niveau des actions que l'on peut attendre d'un transporteur rationnel et sur leur relation avec la protection des droits des passagers.

9. Il est évident que l'on ne saurait attendre d'un transporteur qu'il fasse des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent, ce qui pourrait être le cas si on attendait qu'il assure un avion de remplacement prêt à être déployé à tout moment. Néanmoins, en l'espèce, la défenderesse avait connaissance dès le mois d'avril qu'un vice pouvait se révéler dans un certain nombre d'avions. Depuis le mois d'avril, elle a contacté huit transporteurs aériens en vue d'affréter un avion. La requérante allègue, quant à elle, que ce n'est qu'auprès des transporteurs aériens européens que l'on peut trouver 471 avions qui pourraient remplacer l'avion B. (...) et que la défenderesse a omis de contacter au moins 18 transporteurs, y compris des compagnies qui fournissent des services de type « wet lease », c'est-à-dire l'affrètement d'avions comprenant l'équipage et les services à bord. La défenderesse a confirmé qu'elle affrétait en continu un appareil de ce type depuis le 7 septembre 2018 et qu'elle avait signé deux contrats de leasing en août 2018.

10. Ces circonstances témoignent, selon la requérante, d'une action tardive, dont le but n'était pas d'affréter effectivement les appareils, mais seulement d'accumuler des éléments de preuve. Selon la requérante, la pratique actuelle des compagnies aériennes est toutefois de garder des avions de réserve en cas de défaillance et de nécessité d'envoyer des appareils de remplacement. La défenderesse affirme, quant à elle, qu'il n'était pas raisonnable pour elle de disposer en permanence d'avions de rechange avec un équipage complet. Les coûts d'affrètement et d'entretien des avions sont énormes et la défenderesse exerce une activité lucrative. Il ne serait donc pas raisonnable d'exiger d'elle de

disposer en permanence, en quelque sorte « en réserve », d'avions avec un équipage complet pouvant effectuer les vols programmés dans des circonstances soudaines et inattendues. La défenderesse n'a pas tort lorsqu'elle affirme que de telles mesures de précaution auraient certainement aussi une incidence sur les prix des services offerts. Il convient donc d'examiner la notion de « toutes les mesures raisonnables » au sens du considérant 14 et de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 et de déterminer si, dans la limite de ceux-ci, il convient d'attendre d'un transporteur aérien qu'il prenne, compte tenu de la révélation probable d'un vice de fabrication d'un moteur d'un avion, des préventives visant à maintenir une réserve d'avions de remplacement, au sens de l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement, afin d'être exonéré de son obligation de verser l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et l'article 7, paragraphe 1, de ce même règlement.

[OMISSIS] [nom du juge]

DOCUMENT DE TRAVAIL