

**Affaire C-385/23****Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

22 juin 2023

**Juridiction de renvoi :**

Korkein oikeus (Finlande)

**Date de la décision de renvoi :**

22 juin 2023

**Le requérant :**

Passager A

**Partie défenderesse :**

Finnair Oyj

**KORKEIN OIKEUS****ORDONNANCE**

[OMISSIS]

rendue le

[OMISSIS]

22 juin 2023

Partie requérante au pourvoi Passager A

Partie défenderesse :

Finnair Oyj

Objet Litige relatif à un contrat de prestation de service

**DÉCISION DU KORKEIN OIKEUS***Objet de la procédure*

- 1 L'affaire 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 L 46, p. 1]. Il s'agit de déterminer si la compagnie aérienne est tenue de verser au passager l'indemnisation forfaitaire prévue à l'article 7 du règlement ou s'il s'agissait d'une circonstance extraordinaire exonérant de l'indemnisation au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement, qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

### *Faits pertinents*

- 2 Le passager A avait réservé un vol de Finnair Oyj de Helsinki à Bangkok le 25 mars 2016. Le vol devait être effectué avec un Airbus A350 en service depuis 5,5 mois. Une défaillance s'est produite dans le système de mesure de la quantité de carburant de l'avion juste avant le décollage, lors du remplissage du réservoir. Le défaut a été considéré comme essentiel pour la sécurité du vol, à tel point que le vol avec l'avion en question a été annulé et effectué le 26 mars 2016 en utilisant un avion de réserve de la compagnie. Le vol est arrivé à destination avec environ vingt heures de retard.
- 3 Le type d'avion utilisé était nouveau et le défaut n'était pas connu avant l'évènement en question, lors duquel le défaut est apparu pour la première fois dans le monde. Le défaut n'avait donc pas été notifié par le constructeur de l'avion ni par l'autorité de sécurité aérienne. La recherche de la cause du défaut a été immédiatement entamée. Au bout d'environ 24 heures, il avait été pallié au défaut en retirant le carburant du réservoir, en le remplissant à nouveau, après quoi on pouvait à nouveau voler avec l'avion. Il est apparu ultérieurement lors des investigations menées par le constructeur de l'avion que la défaillance du système de mesure de la quantité de carburant en question était due à un vice caché de conception pour l'ensemble de ce type d'avion.
- 4 On a continué à voler avec ce type d'avion pendant plusieurs mois avant que le défaut n'ait pu être résolu définitivement grâce à une mise à jour du logiciel en février 2017. Depuis lors, aucun incident similaire ne s'est produit sur des Airbus A350.

### *Procédure*

- 5 Le passager A a intenté un recours contre Finnair Oyj devant le käräjäoikeus (tribunal de première instance), par lequel il a réclamé une indemnisation forfaitaire de 600 euros au titre du règlement n° 261/2004. Finnair Oyj a contesté le recours. Elle a considéré qu'il s'agissait d'un vice caché de conception qui, du point de vue de la compagnie aérienne, constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement. Finnair Oyj a également estimé qu'elle avait pris toutes les mesures que l'on pouvait raisonnablement attendre d'elle.

- 6 Le käräjäoikeus a estimé que Finnair Oyj devait être préparée au fait que, lors de l'exploitation d'un nouveau type d'avion, elle serait confrontée à des besoins de réparation tels que ceux en cause, qui sont dus à des vices de conception et de fabrication difficilement prévisibles. De telles défaillances étaient inhérentes à des opérations normales de la compagnie aérienne, et le simple fait que le constructeur de l'avion n'ait pas fourni à la compagnie aérienne des instructions à l'égard d'un nouveau type d'aéronef sur la manière de réagir dans le cas d'une telle panne n'a pas rendu l'évènement exceptionnel. Le käräjäoikeus a accueilli le recours.
- 7 Finnair Oyj a fait appel du jugement du käräjäoikeus devant le hovioikeus (cour d'appel). Le hovioikeus a estimé qu'il s'agissait d'une défaillance inopinée pouvant affecter la sécurité du vol. Selon le hovioikeus, la défaillance n'était pas inhérente à l'exercice normal de l'activité de Finnair Oyj et, par sa nature ou son origine, elle échappait à la maîtrise effective de la compagnie et constituait donc une circonstance extraordinaire. Le hovioikeus a exonéré Finnair Oyj de l'obligation d'indemniser A pour le retard du vol.
- 8 Le Korkein oikeus a accordé à A l'autorisation de former un pourvoi. Devant le Korkein oikeus, A a réitéré sa demande d'indemnisation et Finnair Oyj en a demandé le rejet.

#### *Cadre juridique*

- 9 En vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement (CE) n° 261/2004, un passager a droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, sous réserve de certaines exceptions. Aux termes du paragraphe 3 du même article, 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.
- 10 Selon une jurisprudence constante de la Cour, les passagers de vols retardés de trois heures ou plus doivent être assimilés aux passagers de vols annulés aux fins du droit à indemnisation au titre de l'article 7 du règlement (arrêt du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 69).
- 11 La notion de circonstances extraordinaires n'est pas définie dans le règlement. Il a été constaté dans le considérant 14 du règlement 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 effectif.

*Nécessité d'un renvoi préjudiciel*

- 12 Le Korkein oikeus est saisi d'une affaire civile dans laquelle une décision motivée requiert une interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 quant aux conditions dans lesquelles un vice caché de conception peut être considéré comme relevant de circonstances extraordinaires. Il a été soulevé dans cette affaire que des juridictions d'autres États membres de l'Union européenne ont également statué sur des demandes d'indemnisation pour des retards de vol causés par le même défaut.
- 13 La Cour de justice a rendu plusieurs décisions dans lesquelles on a traité la question de savoir si les problèmes techniques relèvent des circonstances extraordinaires. Dans l'arrêt van der Lans (arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618), la Cour a jugé que, étant donné que le fonctionnement des aéronefs fait inéluctablement apparaître des problèmes techniques, les transporteurs aériens sont, de manière ordinaire, confrontés, dans le cadre de leur activité, à de tels problèmes (point 37). Cela étant, 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. Dans l'affaire van der Lans, la Cour de justice a considéré comme pertinent le fait que le constructeur des appareils constituant la flotte du transporteur aérien concerné ou une autorité compétente n'aient pas révélé que non seulement cet aéronef en particulier, mais également d'autres aéronefs de cette flotte ont été atteints d'un vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols (points 39 et 40).
- 14 Dans sa jurisprudence plus récente (voir, par exemple, l'arrêt du 7 juillet 2022, SATA International Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, point 25), la Cour a souligné que, lors de l'appréciation de la notion de circonstances extraordinaires, il convient de distinguer les événements dont l'origine est « interne » au transporteur aérien responsable du vol de ceux dont l'origine lui est « externe ». Relèvent ainsi de cette notion, au titre de la survenance des événements dits « externes », ceux qui résultent de l'activité du transporteur aérien et de circonstances extérieures, plus ou moins fréquentes en pratique, mais que le transporteur aérien ne maîtrise pas, parce qu'elles ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire.
- 15 Dans le cadre de l'examen de la présente affaire, la question se pose de savoir comment il convient d'interpréter ce qui précède lorsque le retard du vol n'a été causé dans un premier temps que par un défaut apparu pour la première fois sur l'aéronef en question, qui n'a pas été notifié au préalable par le constructeur de l'aéronef ou l'autorité compétente, mais qui a été identifié par la suite par le

constructeur comme un vice caché de conception affectant l'ensemble du nouveau type d'aéronef.

- 16 Le Korkein oikeus considère comme sujette à interprétation la question de savoir si le défaut technique, tel que celui en cause en l'espèce, d'un nouvel aéronef doit être considéré comme lié à un événement « externe » ou « interne ». L'incident doit-il être qualifié d'« externe » au seul motif que, après la découverte du défaut, il est apparu que le même vice caché affectant la sécurité du vol avait affecté d'autres avions du type en question ? Une simple déclaration a posteriori du constructeur selon laquelle le défaut est un défaut dit typique suffit-elle à rendre extraordinaires les circonstances, ou faut-il plutôt entendre par le « fait d'un tiers », par exemple, la soudaine interdiction de vol d'un type particulier d'aéronef ?
- 17 S'il devait être considéré qu'un défaut tel que celui en cause en l'espèce ne relève pas des circonstances extraordinaires du seul fait que, après la découverte du défaut qui a empêché le vol, il est apparu que le même vice caché avait affecté d'autres avions du type en question, il y aurait lieu de déterminer si un tel défaut survenu sur un avion et finalement surmonté peut être considéré pour d'autres motifs comme relevant de telles circonstances. Dans sa jurisprudence, la Cour de justice a toujours considéré qu'en cas de problèmes techniques, les circonstances extraordinaires doivent être liées à un événement qui remplit deux conditions cumulatives : d'une part, l'événement ne doit pas être inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. D'autre part, il doit échapper à la maîtrise de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine (voir, par exemple, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23).
- 18 Dans l'arrêt van der Lans (points 41 et 43), il a été constaté qu'en cas de défaillance prématurée de certaines pièces, la panne est en principe intrinsèquement liée au système de fonctionnement très complexe de l'appareil, celui-ci étant exploité par le transporteur aérien dans des conditions souvent difficiles, voire extrêmes. Dans un tel cas, la prévention d'une telle panne ou sa réparation est également considérée comme n'échappant 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. De même, par exemple, dans l'arrêt Finnair, il a été jugé que la défaillance prématurée même inopinée de certaines pièces d'un aéronef ne constitue pas une circonstance extraordinaire dès lors qu'elle est, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil (voir arrêt du 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, point 41).
- 19 Il y a lieu de s'interroger si l'interprétation décrite ci-dessus au sujet de la défaillance prématurée de certaines pièces s'applique également à un vice caché de fabrication ou de conception, tel que celui en cause ici, qui s'est produit pour la première fois sur un nouveau type d'avion et qui a nécessité une mise à jour du logiciel pour être corrigé. En l'espèce, le défaut essentiel se distingue du vice caché de fabrication ou de conception notifié par le constructeur (suivi technique)

dans l'affaire Finnair, dans la mesure où l'origine du défaut affectant le nouveau type d'avion en cause et le mécanisme de sa correction n'étaient pas encore connus au moment de l'annulation du vol, ni du constructeur, ni du transporteur aérien. Toutefois, selon les éléments de preuve produits dans l'affaire, il n'est pas inhabituel qu'un nouveau type d'avion présente des vices cachés lors des premières phases de sa mise en service.

### *Questions préjudicielles*

Après avoir mis les parties en mesure de présenter leurs observations sur le contenu de la demande de décision préjudicielle, le Korkein oikeus a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour de justice de l'Union européenne les questions préjudicielles suivantes :

**1. Un transporteur aérien peut-il invoquer des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 au seul motif que le constructeur de l'aéronef a déclaré qu'il s'agissait d'un vice de conception concernant l'ensemble du type d'aéronef qui était caché et qui affectait la sécurité du vol, même si cette déclaration n'a été faite qu'après le retard ou l'annulation du vol ?**

**2. Si la première question appelle une réponse négative et qu'il s'agit d'apprécier si les circonstances ont été causées par des événements qui sont inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui, par leur nature ou leur origine, n'échappent pas à sa maîtrise, la jurisprudence de la Cour concernant la défaillance prématurée de certaines pièces techniques est-elle applicable à un cas tel que celui de l'espèce, dans lequel la nature du défaut affectant le nouveau type d'avion en cause et le mécanisme de sa correction n'étaient encore connus ni du constructeur ni du transporteur aérien au moment où le vol a été annulé ?**

Après avoir reçu la décision préjudicielle, le Korkein oikeus rendra son arrêt dans l'affaire.

[OMISSIS]