Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. EVGENI TANCHEV
présentées le 22 novembre 2018 [1]

Affaire C-501/17

Germanwings GmbH
contre
Wolfgang Pauels

[demande de décision préjudicielle formée par le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)]

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) nº 261/2004 – Indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol – Droit à indemnisation – Exonération – Notion de "circonstance extraordinaire" – Dommage causé par un corps étranger – Dommage causé au pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage »

1. Par le présent renvoi préjudiciel, la Cour sera littéralement amenée à examiner les « rouages » de la notion de « circonstance extraordinaire » dans le contexte de l'indemnisation de passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol. En effet, la présente affaire concerne l'endommagement du pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage empruntée par le vol en cause (ci-après l'« événement litigieux »).

2. Par son renvoi préjudiciel, le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne) sollicite l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 261/2004 [2] dans le cadre d'un litige opposant M. Wolfgang Pauels, un passager dont le vol a subi un retard important, à Germanwings GmbH, un transporteur aérien, concernant le refus de Germanwings d'indemniser M. Pauels.

3. Les enjeux économiques sous-jacents sont considérables. Selon des statistiques fournies par la Civil Aviation Authority (Autorité de l'aviation civile, Royaume-Uni) à la Commission européenne, des circonstances extraordinaires sont invoquées comme moyen de défense dans le cadre d'« environ 30 % de l'ensemble des réclamations » et ce moyen requiert la mobilisation de « plus de 70 % des ressources des autorités nationales» [3]. L'importance de la notion de « circonstance extraordinaire » ne saurait donc être suffisamment soulignée [4].

1 Langue originale : l'anglais.

2 Le règlement (CE) nº 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) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

3 Voir Prassl, J., « Exceptionally Unexceptional : C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence », *EuCML,* 2016, p. 136. L'auteur fait également référence au « refus [particulièrement farouche] des compagnies aériennes de se conformer pleinement à leurs obligations, jusqu'à ce qu'elles soient attraites en justice ».

4 Malenovsky, J., « Regulation 261 : Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU », publié dans Bobek, M., et Prassl, J. (eds), *EU Law in the Member States : Air Passenger Rights, Ten Years On,* Hart Publishing, Oxford, 2016, p. 25 et 30.

I. Le cadre juridique

4. Les considérants 1, 4, 14 et 15 du règlement nº 261/2004 disposent :

« (1) L'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait notamment viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers. Il convient en outre de tenir pleinement compte des exigences de protection des consommateurs en général.

[…]

(4) La Communauté devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par ledit règlement, à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

[…]

(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. »

5. Sous l'intitulé « Annulations », l'article 5, paragraphes 1 et 3, du règlement nº 261/2004 indique :

« 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, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :

   i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

   ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

   iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

[…]

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. »

6. Sous l'intitulé « Droit à indemnisation », l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004 dispose :

« 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 ;

[…] »

7. L'article 13 du règlement nº 261/2004, intitulé « Droit à la réparation des dommages », est libellé comme suit :

« Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. »

II. Les faits à l'origine du litige au principal et la question préjudicielle

8. M. Pauels a réservé un vol de Dublin (Irlande) à Düsseldorf (Allemagne) avec Germanwings pour le 28 août 2015. Il était prévu que le vol arrive à Düsseldorf à 14 h 30, heure locale.

9. En réalité, le vol est arrivé à Düsseldorf à 17 h 48, heure locale, c'est-à-dire avec un retard de plus de trois heures.

10. Germanwings réfute la demande d'indemnisation de M. Pauels en soutenant qu'au cours des préparatifs pour le décollage du vol en cause, une vis a endommagé un pneu de l'avion prévu pour le vol. La vis s'était logée dans le pneu sur la piste de décollage, à Düsseldorf, ou sur la piste d'atterrissage utilisée par le vol précédent, à Dublin. Selon Germanwings, le pneu a donc dû être changé, ce qui a conduit au retard.

11. Germanwings considère que ce fait dommageable constitue une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, l'exonérant de sa responsabilité. Par conséquent, Germanwings estime qu'elle n'est pas tenue au paiement d'une indemnisation.

12. L'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne, Allemagne) a fait droit aux conclusions de la requérante et a condamné la défenderesse à lui verser une somme de 250 euros, augmentée des intérêts à hauteur du taux de base majoré de cinq points de pourcentage à compter du 16 septembre 2015.

13. L'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne) a admis l'argumentation de Germanwings, contestée par M. Pauels, concernant la cause du retard important à l'arrivée à Düsseldorf et a indiqué, en substance, à cet égard que Germanwings n'était pas exonérée de son obligation d'indemnisation pour ce motif, étant donné que l'endommagement du pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage est une circonstance inhérente à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et est effectivement maîtrisable par celui-ci. Cette approche est également conforme à la volonté du législateur, comme le montrent les dispositions législatives en matière de contrôle des pistes de décollage et d'atterrissage. La gestion des activités de transport aérien comprend non seulement les opérations aériennes, au sens strict, de l'entreprise en cause, telles que le décollage, le vol et l'atterrissage, mais également l'ensemble des services aéroportuaires fournis par des tiers et utilisés par la compagnie aérienne, sans lesquels des opérations aériennes normales seraient impossibles. Selon l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne), cela ressort clairement de l'ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings a fait appel du jugement de l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne). Elle soutient que cette juridiction a exagérément étendu le champ des éléments relevant de sa maîtrise et a méconnu le fait que la Cour n'a jamais jugé que tous les services aéroportuaires fournis par des tiers au transporteur aérien et utilisés par ce dernier font partie de ses activités aériennes.

15. La juridiction de renvoi relève que l'ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), susvisée concernait le dommage causé à un avion par un escalier mobile, lequel avait été amené à proximité de l'avion afin de permettre aux passagers de monter à bord, et qu'elle concernait donc le recours à un prestataire de services pour desservir un vol déterminé que le transporteur aérien devait effectuer. Permettre aux passagers de monter à bord du vol réservé relève des tâches du transporteur aérien. Dans cette mesure, les faits de l'espèce ne sont pas comparables par leur nature même. En effet, dans la présente affaire, l'avion a été endommagé en raison de l'utilisation des pistes de décollage et d'atterrissage, lesquelles servent de la même manière à tous les transporteurs aériens. Ainsi, l'utilisation des pistes relève du trafic aérien en général, et non de l'une des activités spécifiques d'un transporteur aérien en particulier. Le nettoyage des pistes de décollage et d'atterrissage ne relève pas non plus des missions du transporteur aérien et échappe, par conséquent, également à la maîtrise de Germanwings. Le nettoyage des pistes ne concerne ni un vol déterminé d'un transporteur aérien ni l'embarquement sécurisé du passager sur le vol réservé ou le débarquement sécurisé dudit vol, mais bien la sécurité de l'aéroport, et donc la sécurité du trafic aérien en général.

16. En outre, Germanwings considère qu'elle ne saurait suivre le raisonnement de la juridiction de première instance, dès lors que celui-ci exclut toute possibilité d'invoquer le fait qu'une circonstance ayant rendu impossible la réalisation d'un vol prévu ne faisait cependant pas « partie de l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien ». En effet, le raisonnement de la juridiction de première instance rendrait obsolète l'exigence fondamentale permettant de conclure à l'existence d'une « circonstance extraordinaire » dans le cas d'un problème technique, à savoir la survenance d'une circonstance qui ne fait pas partie de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

17. Cela étant dit, le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) estime que l'issue du recours dépend du point de savoir si le dommage causé à un avion par une vis se trouvant sur la piste d'atterrissage ou de décollage constitue une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Par conséquent, la juridiction de renvoi a soumis la question préjudicielle suivante à la Cour :

« L'endommagement du pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage (dommage causé par un corps étranger) constitue-t-il une [“]circonstance extraordinaire[”] au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 ? »

III. La procédure devant la Cour

18. Des observations écrites ont été déposées par M. Pauels, les gouvernements allemand et polonais, ainsi que par la Commission. Germanwings et l'ensemble des parties susvisées (à l'exception du gouvernement polonais) ont présenté des observations orales lors de l'audience du 17 septembre 2018.

IV. Analyse

A. Bref résumé des observations des parties

19. Premièrement, la Commission soutient que le présent renvoi préjudiciel soulève potentiellement des doutes quant à sa *recevabilité*. Deuxièmement, quant au contenu de la demande de décision préjudicielle, la Commission estime que celle-ci se fonde sur des allégations faites par les parties et présumées exactes par la juridiction de renvoi, plutôt que sur des faits établis. Selon la Commission, si des mesures d'instruction ultérieures devaient mettre en doute les faits présumés exacts par la juridiction de renvoi, la pertinence de la demande de décision préjudicielle pourrait disparaître. En tout état de cause, la Commission estime que celle-ci est recevable.

20. Sur le *fond,* M. Pauels soutient que le dommage causé au pneu de l'avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage ne constitue pas une « circonstance extraordinaire ». Il estime qu'un tel événement est inhérent à l'activité de transporteur aérien. La présence de corps étrangers sur la piste est une situation pouvant se produire quotidiennement ; les transporteurs aériens sont bien conscients de ce problème et le nettoyage des pistes fait partie des missions habituelles des exploitants d'aéroports. M. Pauels ajoute que les pneus d'avions sont soumis à des contraintes extrêmes, sont vérifiés régulièrement dans le cadre des visites prévol et doivent être remplacés régulièrement. Par conséquent, un événement tel que celui en cause en l'espèce ne saurait être considéré comme n'étant pas inhérent à l'activité de transporteur aérien, ne serait-ce que parce que la notion de « circonstance extraordinaire » doit être interprétée strictement.

21. À supposer qu'un tel événement doive malgré tout être considéré comme n'étant pas inhérent à l'activité de transporteur aérien, il conviendrait de le considérer comme effectivement maîtrisable, par sa nature ou son origine, étant donné que les pistes font l'objet de contrôles réguliers par les exploitants d'aéroports.

22. Les gouvernements allemand et polonais, ainsi que la Commission, soutiennent que le dommage causé au pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste d'atterrissage ou de décollage constitue une « circonstance extraordinaire ».

23. Selon le gouvernement allemand, le risque lié à la présence de corps étrangers sur les pistes n'est pas inévitable pour les transporteurs aériens et n'est pas maîtrisable par ceux-ci. La présence de corps étrangers a une cause externe aux transporteurs aériens et ne présente aucun lien avec la réalisation du vol en cause, contrairement aux défaillances prématurées affectant certaines pièces d'un aéronef, lesquelles surviennent en dépit d'un entretien régulier et étaient en cause dans les arrêts Wallentin-Hermann [5] et van der Lans [6]. La circonstance que les transporteurs aériens doivent faire face plus régulièrement à la situation de l'endommagement d'un pneu d'un avion par un corps étranger se trouvant sur la piste n'exclut pas sa qualification de « circonstance extraordinaire », étant donné que la fréquence d'un événement n'a pas été retenue comme facteur de distinction [7]. En outre, le

5 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

gouvernement allemand souligne l'absence de manquement de l'exploitant de l'aéroport attribuable au transporteur aérien en cause. En l'espèce, l'exploitant n'a pas manqué à ses obligations d'entretien et d'exploitation. Imposer des contrôles plus stricts que ceux déjà en place aurait un effet particulièrement préjudiciable sur le trafic aérien.

24. Le gouvernement polonais soutient qu'un dommage tel que celui en cause, attribuable à un tiers qui manque à ses obligations, ne relève pas de l'activité normale d'un transporteur aérien. Étant donné qu'il ne peut pas prévoir que l'exploitant de l'aéroport manquera à ses obligations, le transporteur aérien ne doit pas tenir compte du risque que ses avions soient endommagés pour cette raison. Dans un tel contexte, le transporteur aérien ne peut être soumis qu'à une obligation de réparer rapidement les avions endommagés.

25. Selon la Commission, l'événement litigieux n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et n'est pas maîtrisable par celui-ci. En effet, l'événement n'est pas intrinsèquement lié au système de fonctionnement de l'appareil, contrairement notamment à des escaliers d'embarquement mobiles. À cet égard, l'événement litigieux est comparable à la collision avec un volatile, laquelle n'est pas non plus maîtrisable par le transporteur aérien. L'absence de maîtrise par le transporteur aérien est confirmée par le fait que la sécurité et le contrôle des pistes relèvent de la responsabilité des exploitants d'aéroports. Enfin, le fait que l'incident soit survenu lors de l'atterrissage ou du décollage du vol précédent n'exclut pas qu'il soit qualifié de « circonstance extraordinaire» [8].

B. Appréciation

1. Remarques préliminaires

26. Selon moi, la recevabilité du renvoi préjudiciel n'est pas une question d'actualité en l'espèce, dans la mesure où seule la Commission a soulevé cette question [9], dans le cadre de remarques largement théoriques, et qu'elle conclut elle-même qu'en tout état de cause, le renvoi préjudiciel n'est pas irrecevable. Premièrement, dans le contexte de la coopération entre la Cour et les juridictions nationales, les questions relatives au droit de l'Union bénéficient d'une présomption de pertinence [10]. Deuxièmement, il découle de la jurisprudence de la Cour que le droit de l'Union n'interdit pas à la juridiction de renvoi de procéder, après le prononcé de l'arrêt rendu à titre préjudiciel, à une nouvelle audition des parties ainsi qu'à de nouvelles mesures d'instruction susceptibles de la conduire à modifier les constatations factuelles et juridiques qu'elle a faites dans le cadre de la demande de décision préjudicielle, pourvu que cette juridiction donne plein effet à l'interprétation du droit de l'Union retenue par la Cour [11].

27. Sur le fond, la juridiction de renvoi indique dans sa décision de renvoi qu'il y a « circonstance extraordinaire » dans la présente affaire. En effet, la juridiction de renvoi a déjà jugé, dans le cadre de plusieurs procédures antérieures au présent litige, que l'endommagement d'un pneu ou un autre défaut technique affectant l'aéronef, qui résulte de la présence d'objets de faible taille sur la piste, tels que des clous ou d'autres objets comparables, constitue une « circonstance extraordinaire » ayant pour effet d'exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemniser les passagers.

8 Cela ressort de l'arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 En outre, aucune des parties n'a jugé nécessaire d'aborder cette question lors de l'audience devant la Cour.

10 Voir, par exemple, arrêt du 16 décembre 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, point 67).

11 Arrêt du 5 juillet 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, point 30 et point 2 du dispositif).

28. Je considère que cette approche est correcte [12]. Dans mon analyse, dans les présentes conclusions, je traiterai d'abord de la jurisprudence de la Cour et de la notion de « circonstance extraordinaire » dans le contexte de problèmes techniques. J'appliquerai ensuite le critère en deux branches énoncé par la Cour : i) le problème doit être attribuable à un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ; et ii) par sa nature ou son origine, l'événement doit échapper à la maîtrise du transporteur aérien. Enfin, j'examinerai la condition supplémentaire relative aux mesures raisonnables et la question de l'évitement/la prévention de la (des) circonstance(s) extraordinaire(s). Je conclurai en indiquant que le dommage causé au pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage *relève de la notion de « circonstance extraordinaire »* au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

29. J'ajoute qu'il est primordial pour la Cour de clarifier cette question, étant donné qu'en Allemagne (ainsi que dans d'autres États membres [13]), la jurisprudence nationale ne traite pas de façon uniforme la question de savoir si un événement tel que celui en cause constitue une « circonstance extraordinaire » au sens de cette disposition.

30. Par exemple, en Allemagne, plusieurs juridictions de première instance et même une décision d'une autre chambre de la juridiction de renvoi [14] (intervenant à la suite de l'arrêt de la Cour relatif aux escaliers mobiles d'embarquement dans l'affaire Siewert [15]) ont adopté une position contraire et ont jugé qu'il n'y a pas de « circonstance extraordinaire » dans un cas tel que celui de l'espèce.

31. Par conséquent, clarifier cette question présente manifestement une importance pratique et permettra d'améliorer la sécurité juridique pour les passagers ainsi que les transporteurs aériens.

32. La Cour a déjà eu l'occasion d'interpréter l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 à plusieurs reprises. Un bref aperçu de ces affaires est présenté dans les présentes conclusions.

33. Dans l'affaire Pešková et Peška [16], laquelle est particulièrement pertinente en l'espèce, la Cour a jugé qu'une collision entre un avion et un volatile ainsi que le dommage causé par celle-ci n'étaient pas intrinsèquement liés au système de fonctionnement de l'appareil ; ils ne sont pas, par leur nature ou leur origine, inhérents à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et échappent, en outre, à sa maîtrise effective, de sorte qu'une telle collision constitue une « circonstance extraordinaire ».

34. Dans l'affaire McDonagh [17], la Cour a également jugé que la fermeture de l'espace aérien en raison de l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull relevait de la notion de « circonstance extraordinaire ».

35. En revanche, dans l'affaire van der Lans [18], la Cour a jugé qu'un problème technique qui survient inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'est pas non plus détecté lors d'un entretien régulier ne relève pas de la définition de « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

12 Sur la notion de « circonstance extraordinaire », voir Milner, A., « Regulation EC 261/2004 and "Extraordinary Circumstances" », *Air & Space Law,* 34, nº 3, 2009, p. 215 à 220 ; van der Wijngaart, T., « van der Lans v. KLM and "Extraordinary Circumstances" », *Air & Space Law,* 41, nº 1, 2016, p. 59 à 62 ; Michel, V., « Commentaires : Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur », *Europe,* nº 6, juin 2018, p. 22 à 23 ; Flöthmann, M., « Verbraucherschutz : Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung) », *EuZW,* 2018, 457 ; Herrmann, C., « Entschädigung der Fluggäste bei "wildem Streik" – das TUIfly-Urteil des EuGH », *RRa,* 3/2018, p. 102 ; Führich, E., « Innerbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung », *Monatsschrift für Deutsches Recht,* 13/2018.

13 Cela ressort notamment de Prassl, J., « Tackling Diversity Through Uniformity ? », publié dans Bobek, M., et Prassl, J., op. cit., p. 335 ; van der Wijngaart, T., op. cit. ; Führich, E., op. cit., ainsi que Politis, A., « Rechtsprechung : Anmerkung – Pešková u. Peška », *NJW,* 37/2017, p. 2669.

14 À savoir, la 24e chambre civile du Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne).

15 Ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

36. Dans les affaires Wallentin-Hermann [19] et Sturgeon e.a. [20], la Cour a indiqué qu'un problème technique survenu à un aéronef ne relève pas de cette notion, sauf si ce problème découle d'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 sa maîtrise effective.

37. Dans l'affaire Siewert [21], la Cour a jugé qu'une situation impliquant le choc d'un escalier mobile d'embarquement d'un aéroport contre un avion ne constitue pas une « circonstance extraordinaire ». Je reviendrai sur cette affaire ultérieurement.

2. La notion de « circonstance extraordinaire » dans le contexte de problèmes techniques

38. D'emblée, il convient de relever que cette notion n'est ni définie ni clairement circonscrite dans le règlement nº 261/2004.

39. Pour ce motif, la Cour a établi un principe règle-exception : en règle, les défaillances techniques relèvent du risque opérationnel du transporteur aérien, car elles font partie de l'exercice normal de son activité et ne peuvent constituer une « circonstance extraordinaire » qu'exceptionnellement (en principe, lorsqu'elles ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et échappent à sa maîtrise).

40. La Cour a récemment rappelé, dans l'affaire Pešková et Peška [22], que le législateur de l'Union a établi, à l'article 5, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, une obligation pour les transporteurs aériens d'indemniser les passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol, c'est-à-dire de retard égal ou supérieur à trois heures. À titre d'exception à l'article 5, paragraphe 1, de ce règlement, les considérants 14 et 15 et l'article 5, paragraphe 3, de ce même règlement disposent qu'un transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemniser les passagers au titre de l'article 7 du règlement nº 261/2004 s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Par conséquent, l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété strictement [23].

41. La Cour a jugé qu'« il ne saurait être exclu que des problèmes techniques relèvent de ces circonstances extraordinaires, pour autant qu'ils découlent d'événements qui ne sont *pas inhérents* à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et *qui échappent à la maîtrise effective de ce dernier*. Il en serait ainsi, par exemple, 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» [24].

42. L'événement (et le dommage) en cause en l'espèce relève de la catégorie des problèmes techniques et donc de celle des « défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol » mentionnée au considérant 14 du règlement nº 261/2004.

19 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, points 19 et suivants). Voir également Wienbracke, M., « Verbraucherrecht : Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel », *EuZW,* 2017, p. 571.

23 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, point 20).

24 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, point 26) (souligné par mes soins).

43. Ainsi, nous ne sommes manifestement pas en présence d'un vice caché de fabrication, l'un des exemples de problèmes techniques considérés comme constitutifs d'une « circonstance extraordinaire » par la Cour (voir les arrêts Wallentin-Hermann et van der Lans [25]).

44. Toutefois, à l'instar de la Commission, je considère que la jurisprudence susvisée doit être interprétée en ce sens qu'en mentionnant l'exemple d'un vice caché de fabrication, la Cour a simplement entendu préciser que les défaillances techniques découlant d'événements qui échappent à la maîtrise du transporteur aérien doivent être considérées comme des « circonstances extraordinaires ».

45. En effet, comme l'a relevé le gouvernement allemand, la Cour a jugé, dans son arrêt McDonagh [26], que « [s]elon le langage courant, les termes "circonstances extraordinaires" visent littéralement des circonstances "hors de l'ordinaire". Dans le contexte du transport aérien, ils désignent un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine […]. En d'autres termes, […] sont concernées toutes les circonstances qui échappent au contrôle du transporteur aérien, quelles que soient la nature de ces circonstances et leur gravité. »

46. Cette conclusion est également corroborée par les travaux préparatoires relatifs à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Au cours de ceux-ci, l'expression « force majeure » a été remplacée par les termes « circonstances extraordinaires ». Aux termes de l'exposé des motifs du Conseil accompagnant la position commune, cette modification se justifiait pour des raisons de clarté juridique [27].

47. Il découle de ce qui précède que la Cour n'a pas cherché à limiter la portée de la notion de « circonstances extraordinaires » aux seules défaillances techniques dont l'origine est comparable à celle d'un vice caché de fabrication.

48. La jurisprudence actuelle de la Cour relative aux problèmes techniques constituant des « circonstances extraordinaires » en application de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 a établi un critère en deux branches : i) le problème doit être attribuable à un événement – tel que ceux énoncés au considérant 14 du règlement – qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (première branche) ; et ii) par sa nature ou son origine, l'événement doit échapper à la maîtrise du transporteur aérien (seconde branche). Il convient de relever que ces deux branches (conditions) doivent être examinées au cas par cas et sont cumulatives [28]. Je les examinerai successivement dans les présentes conclusions.

a) Caractère inhérent

49. D'abord, s'agissant de la première branche mentionnée au point précédent (le caractère inhérent), il convient de garder à l'esprit que la Cour a interprété de façon restrictive, dans sa jurisprudence Wallentin-Hermann [29], la possibilité d'invoquer ce moyen de défense en cas de problèmes techniques.

25 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, points 38 et suivants). S'agissant de cette dernière affaire, voir l'arrêt de la Court of Appeal (England & Wales) (Cour d'appel, Angleterre et Pays de Galles) dans l'affaire Huzar v. Jet2.com Limited [2014] EWCA, civ. 791 (concernant une défaillance du câblage du circuit de la soupape de carburant). Voir, également, van der Wijngaart, T., op. cit.

26 Arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, point 29).

27 Voir mes conclusions dans les affaires jointes Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:243, point 57).

28 Arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258, point 34). La Cour relève également que les circonstances visées dans ce considérant ne sont pas nécessairement et automatiquement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004.

29 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

50. L'ensemble des parties (à l'exception de M. Pauels) soutient que l'événement litigieux (c'est-à-dire l'endommagement du pneu de l'avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage) n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

51. Dans son arrêt Pešková et Peška [30], la Cour a jugé 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 ».

52. Toutefois, au point suivant du même arrêt (point 24), la Cour a jugé qu'« une collision entre un aéronef et un volatile, ainsi que l'éventuel endommagement provoqué par cette collision, faute d'être intrinsèquement liés au système de fonctionnement de l'appareil, ne sont pas, par leur nature ou leur origine, inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Partant, ladite collision doit être qualifiée de "circonstance extraordinaire" au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 ».

53. Selon moi, les faits ayant donné lieu à cet arrêt et ceux en cause en l'espèce sont comparables. En effet, bien que l'événement litigieux puisse être comparé à une collision avec un volatile (arrêt Pešková et Peška [31]), j'estime qu'il n'est pas comparable à la collision d'un escalier mobile d'embarquement avec un aéronef (ordonnance Siewert [32]).

54. La Cour a considéré que l'élément décisif dans l'affaire ayant donné lieu à l'ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), était que les escaliers devaient nécessairement être utilisés dans le cadre du transport aérien de passagers ; cela constitue la différence déterminante entre cette affaire et le cas d'espèce, dans lequel un dommage a été causé au pneu d'un avion par un corps étranger se trouvant sur la piste.

55. À la différence d'escaliers mobiles d'embarquement, utilisés spécialement par les transporteurs aériens pour l'embarquement et le débarquement de passagers, la vis se trouvait en l'espèce sur la piste à l'insu du transporteur aérien et indépendamment de/contre sa volonté.

56. Comme l'a relevé la Commission, de tels objets peuvent conduire à un dommage, mais une telle situation ne relève pas de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

57. Certes, l'utilisation d'une piste relève indubitablement de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, comme l'a relevé M. Pauels à plusieurs reprises. Toutefois, cette circonstance n'est pas déterminante en tant que telle. En effet, l'utilisation de l'espace aérien relève également indubitablement de l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien, mais la Cour a néanmoins jugé qu'une collision avec un volatile constituait une « circonstance extraordinaire » : une telle collision n'est pas intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil.

58. Il découle, de ce qui précède, que des vis se trouvant sur les pistes ne sont pas non plus intrinsèquement liées au système de fonctionnement de l'appareil. Au contraire, il convient d'éviter autant que possible que des vis ou d'autres corps étrangers se trouvent sur les pistes, étant donné qu'ils posent un risque important pour la sécurité, les avions pouvant être endommagés par ceux-ci.

59. M. Pauels a également soutenu, en substance, que l'événement litigieux constitue un problème fréquent et habituel et qu'à ce titre, il ne saurait constituer une « circonstance extraordinaire ».

30 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 23 et jurisprudence citée).

31 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

60. Il découle de la décision de renvoi que l'endommagement du pneu d'un avion par une vis ou un corps étranger comparable se trouvant sur la piste au cours du décollage ou de l'atterrissage n'est pas un événement rare. Selon moi, cela ne signifie pas pour autant que la fréquence d'un événement devrait constituer un critère de limitation/de distinction.

61. Un argument similaire a été avancé par l'avocat général Bot dans l'affaire Pešková et Peška [33]. Il a soutenu que de tels événements (les collisions avec des volatiles) ne pouvaient pas constituer des « circonstances extraordinaires », étant donné que les collisions entre un volatile et un avion sont des phénomènes courants et connus des différents acteurs économiques opérant dans les transports aériens. Toutefois, la Cour n'a pas suivi ce raisonnement et a conclu qu'en dépit de ces arguments, une collision avec un volatile constituait une « circonstance extraordinaire ».

62. Il découle de ce qui précède que l'événement litigieux n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

b) Maîtrise

63. Ensuite, s'agissant de la seconde branche du critère (la maîtrise), j'estime qu'en l'espèce, le transporteur aérien qui subit un dommage au pneu de l'un de ses appareils en raison d'un corps étranger se trouvant sur la piste est en présence d'un événement qui échappe à sa maîtrise effective.

64. Il en va ainsi, dès lors que l'entretien et le nettoyage des pistes ne relèvent pas de la responsabilité du transporteur aérien mais de celle de l'exploitant de l'aéroport.

65. Comme la juridiction de renvoi l'a déjà jugé à juste titre dans sa décision du 19 janvier 2016 [34], le considérant 14 du règlement nº 261/2004 relatif à l'article 5, paragraphe 3, de ce même règlement ne fait qu'énoncer des exemples de circonstances extraordinaires ; ces exemples démontrent toutefois qu'il s'agit de facteurs échappant à la responsabilité organisationnelle et technique du transporteur aérien, qui ne peuvent être influencés par ce dernier et qui, partant, ne peuvent être évités. Ces circonstances ne relèvent pas non plus du risque « opérationnel » auquel l'appareil est exposé. Étant donné que la sécurité et le contrôle des pistes constituent une obligation incombant à l'exploitant de l'aéroport en cause et que les pistes sont régulièrement contrôlées pour y déceler la présence de corps étrangers, les transporteurs aériens eux-mêmes n'ont aucune influence sur la réalisation des contrôles ou leur nombre et ils ne sont pas non plus autorisés à réaliser ceux-ci (d'ailleurs, ils n'en ont pas les moyens).

66. En fait, la juridiction de renvoi estime que la présence de corps étrangers sur les pistes constitue un risque échappant à la maîtrise des transporteurs aériens et donc un événement survenant de l'extérieur, contrairement à la défaillance prématurée de certaines pièces d'un avion en dépit d'un entretien régulier [35].

67. Cela étant précisé, je suis d'accord avec la juridiction de renvoi qu'il convient de qualifier les corps étrangers se trouvant sur les pistes de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

33 Conclusions de l'avocat général Bot dans l'affaire Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

34 Affaire 11 S 389/14.

35 La juridiction de renvoi estime que, puisque de tels événements ne sont pas inhérents au déroulement d'un vol et échappent à la maîtrise du transporteur aérien, il convient de les qualifier d'événements/de circonstances survenant de l'extérieur.

68. Comme l'a relevé le gouvernement polonais, la surveillance de l'état des pistes relève de la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport et non de celle du transporteur aérien. Par conséquent, le dommage causé à une pièce d'un avion par un corps étranger pourrait, tout au plus, découler d'un manquement de l'exploitant de l'aéroport aux obligations qui lui incombent.

69. En effet, cette responsabilité de l'exploitant de l'aéroport ressort notamment du règlement (UE) nº 139/2014 [36], ainsi que du droit national applicable.

70. L'annexe IV, « Sous-partie C – Entretien de l'aérodrome (ADR.OPS.C) », de ce règlement dispose, sous l'intitulé « ADR.OPS.C.010 Chaussée, autres surfaces de terrain et évacuations », que « a) [l]'exploitant d'aérodrome inspecte les surfaces de toutes les aires de mouvement, notamment les chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic), les zones connexes et les évacuations afin d'évaluer régulièrement leur état dans le cadre d'un programme d'entretien préventif et correctif de l'aérodrome » et que « b) [l]'exploitant d'aérodrome : 1) entretient les surfaces de toutes les aires de mouvement afin d'éviter et d'éliminer tout objet/débris mobile qui pourrait endommager un aéronef ou compromettre le fonctionnement des systèmes de l'aéronef ; 2) entretient la surface des pistes, voies de circulation et aires de trafic afin d'éviter la formation d'irrégularités préjudiciables ».

71. Je considère (à l'instar de la juridiction de renvoi) qu'étant donné que les corps étrangers se trouvant sur les pistes (les vis, les clous et les autres objets de faible taille) ne servent pas aux opérations aériennes, ils constituent un risque pour la sécurité. La présence de ces objets sur la piste est un événement fortuit, tout simplement non prévisible et non maîtrisable par le transporteur aérien dans le cadre de ses activités. À l'instar des mesures adoptées pour chasser les oiseaux, lesquelles doivent permettre d'éviter une collision avec un volatile, celles adoptées pour sécuriser la piste et éviter que des objets se trouvent sur celle-ci ne concernent ni un vol déterminé d'un transporteur aérien, ni le fait pour le passager de monter ou de descendre du vol réservé en sécurité, mais bien la sécurité de l'aéroport et donc la sécurité du trafic aérien en général. A priori, ces mesures ne relèvent donc pas de la responsabilité d'un transporteur aérien particulier, mais doivent, le cas échéant, être adoptées par le gestionnaire d'aéroport, lequel doit apprécier la nécessité desdites mesures et, le cas échéant, sélectionner des moyens appropriés et efficaces pour remédier à la situation [37].

72. M. Pauels soutient que les pneus d'avions sont soumis à des contraintes extrêmes lors du décollage et de l'atterrissage, que ces pneus sont inspectés régulièrement dans le cadre des visites prévol et qu'ils doivent régulièrement être remplacés par les transporteurs aériens [38], ce qui empêche toute qualification de l'événement litigieux de « circonstance extraordinaire ».

73. Toutefois, selon moi, l'argument qui précède n'implique pas que l'événement litigieux doive être considéré comme inhérent à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et/ou comme étant maîtrisable par celui-ci.

36 Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO 2014, L 44, p. 1).

37 Je cite ici un jugement prononcé par le Landgericht Darmstadt (cour régionale de Darmstadt, Allemagne), dans un sens similaire, concernant le dommage causé par une vis aspirée dans un réacteur (voir *BeckRS*, 2014, 23957). En outre, il découle de la décision de renvoi que les systèmes techniques disponibles pour la surveillance du tarmac et l'élimination des corps étrangers qui s'y trouvent ne sont pas (encore) pleinement développés et ne sont donc pas susceptibles d'assurer la sécurité. Un système de sécurité résistant aux intempéries qui, à l'avenir, contrôlera en permanence la présence de corps étrangers sur les pistes de décollage et d'atterrissage et donnera l'alarme en cas de danger est en cours de développement depuis plusieurs années.

38 Voir point 20 des présentes conclusions.

74. À l'instar de ce que la Cour a jugé dans l'arrêt Pešková et Peška [39] en ce qui concerne les collisions avec des volatiles, la présence d'une vis sur la piste causant un dommage à l'avion est étrangère à l'activité du transporteur aérien, dès lors qu'elle n'a aucun rapport avec les contraintes extrêmes et les exigences devant être respectées lors du décollage et de l'atterrissage des avions. L'événement litigieux ne peut pas être évité en changeant les pneus lorsqu'ils atteignent leur limite d'usure ; en effet, même des pneus totalement neufs peuvent être endommagés par une vis se trouvant sur la piste.

75. Par conséquent, contrairement à ce que soutient M. Pauels dans ses observations écrites, la présente affaire ne peut être comparée à l'affaire Siewert [40].

76. À cet égard, il me paraît utile de rappeler l'approche suivie par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) pour déterminer ce qui relève de la notion d'exercice normal de l'activité de transporteur aérien (dans un arrêt concernant une collision avec des volatiles) [41]. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a jugé qu'une mesure visant à assurer le *fonctionnement du transport aérien dans son ensemble* ne relève pas de cette notion. Une telle mesure a en effet pour objectif d'assurer la sécurité aérienne et n'est pas une mesure adoptée par le transporteur aérien concerné. Ainsi, selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), les mesures concernant l'entretien ou le fonctionnement d'un appareil déterminé relèvent de l'activité du transporteur aérien concerné (qui comprend notamment le transport de passagers) ; les mesures qui ne concernent pas l'exploitation d'un appareil déterminé peuvent toutefois constituer une circonstance extraordinaire dans la mesure où elles ne relèvent pas de l'activité du transporteur aérien concerné.

77. Ainsi, dans la présente affaire, les mesures qui auraient pu être adoptées pour éviter le dommage causé au pneu en cause au principal dépassaient les compétences du transporteur aérien. En outre, les mesures qui auraient pu être adoptées par l'exploitant de l'aéroport ne concernent pas l'exploitation d'un vol déterminé, mais plutôt la garantie générale relative à la circulation du trafic aérien de l'aéroport concerné. Les pistes ne sont pas entretenues en vue de réaliser un vol déterminé. Elles sont entretenues pour assurer une bonne exécution du trafic aérien dans son ensemble.

78. Enfin, j'estime (à l'instar de la Commission) que la qualification de « circonstance extraordinaire » dans le cas d'espèce est également justifiée par l'objectif d'assurer le niveau élevé de protection pour les passagers poursuivi dans le règlement n° 261/2004 ; pour ce motif, l'on ne devrait pas encourager les transporteurs aériens à s'abstenir d'adopter les mesures requises en cas de dommages causés par des corps étrangers en privilégiant le maintien et la ponctualité de leurs vols au détriment de l'objectif de sécurité [42].

79. Il découle de ce qui précède que l'événement litigieux satisfait au critère de la maîtrise et constitue un événement échappant à la maîtrise effective du transporteur aérien.

3. Mesures raisonnables pour éviter des « circonstances extraordinaires »

80. Conformément à la jurisprudence de la Cour [43], « toutes les circonstances extraordinaires n'étant pas exonératoires, il incombe à celui qui entend s'en prévaloir d'établir, en outre, 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. En effet, celui-ci doit […] établir que, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel

39 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Ordonnance du 14 novembre 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861 ; VRR 2014, 100 ; NJW-RR 2015, 111.

42 Voir arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 25).

43 Arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, point 25).

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 » (souligné par mes soins).

81. Il est exact que la question préjudicielle ne concerne pas explicitement la condition supplémentaire relative aux mesures raisonnables et à l'évitement/la prévention d'une (de) circonstance(s) extraordinaire(s).

82. Toutefois, étant donné que la juridiction de renvoi sera amenée à examiner si, au vu des circonstances de la présente affaire, le transporteur aérien doit être considéré comme ayant pris toutes les mesures appropriées compte tenu de la situation, je considère qu'il est également utile d'examiner cette question, pour fournir à la juridiction nationale, en vue de l'application du droit de l'Union dans le litige soumis à son appréciation, une réponse utile [44].

83. En effet, la Cour a jugé que « [l]a circonstance qu'une juridiction nationale a, sur un plan formel, formulé sa demande préjudicielle en se référant à certaines dispositions du droit de l'Union ne fait pas obstacle à ce que la Cour fournisse à cette juridiction tous les éléments d'interprétation qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, qu'elle y ait fait ou non référence dans l'énoncé de ses questions. Il appartient, à cet égard, à la Cour d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction nationale, et notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments de droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige» [45].

84. La jurisprudence de la Cour a entériné un concept individualisé et souple de « mesures raisonnables» [46] ; « seules doivent être prises en considération les mesures pouvant effectivement [incomber au transporteur aérien], *à l'exclusion de celles relevant de la compétence de tiers, tels que, notamment, les gestionnaires d'aéroport ou les contrôleurs aériens compétents*» [47].

85. Par conséquent, la juridiction nationale doit « apprécier si, aux plans notamment technique et administratif, le transporteur aérien concerné était, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, effectivement en mesure de prendre, directement ou indirectement, des mesures préventives permettant de réduire et même de prévenir les risques [d'endommagement des pneus par des corps étrangers se trouvant sur la piste]» [48].

86. Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens que les dommages causés au pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage relèvent de la notion de « circonstance extraordinaire » au sens de cette disposition.

87. Cela étant dit, il convient de préciser que le remplacement du pneu d'un avion ne pourra pas toujours être qualifié de « circonstance extraordinaire » : il y a lieu de distinguer le dommage subi par le pneu dans le cas d'espèce de celui découlant d'une usure normale, ce dernier type de dommage ne constituant pas une « circonstance extraordinaire ».

44 Voir arrêt du 28 juin 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, point 57).

45 Arrêt du 29 septembre 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, point 43).

46 Arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, point 30).

47 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 43) (souligné par mes soins).

48 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 44).

V. Conclusion

88. Pour les motifs qui précèdent, je propose à la Cour de répondre comme suit à la question préjudicielle posée par le Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne) :

L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 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) nº 295/91, doit être interprété en ce sens que l'endommagement du pneu d'un avion par une vis se trouvant sur la piste de décollage ou d'atterrissage constitue une « circonstance extraordinaire » au sens de cette disposition.