ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)

22 décembre 2008 *

Dans l'affaire C-549/07,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Handelsgericht Wien (Autriche), par décision du 30 octobre 2007, parvenue à la Cour le 11 décembre 2007, dans la procédure

Friederike Wallentin-Hermann

contre

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président de chambre, MM. T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis et J. Malenovský (rapporteur), juges,

* Langue de procédure: l'allemand.

avocat général: M[me] E. Sharpston,
greffier: M. R. Grass,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour M[me] Wallentin-Hermann, par elle-même, Rechtsanwältin,

— pour Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, par M[e] O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— pour le gouvernement autrichien, par M. E. Riedl, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement grec, par M[mes] S. Chala et D. Tsagkaraki, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement polonais, par M. M. Dowgielewicz, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement portugais, par M. L. Fernandes, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M^me^ C. Gibbs, en qualité d'agent, assistée de M. D. Beard, barrister,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M. R. Vidal Puig et M^me^ M. Vollkommer, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle 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).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M[me] Wallentin-Hermann à Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (ci-après «Alitalia») à la suite du refus de cette dernière d'indemniser la requérante au principal dont le vol avait été annulé.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 (ci-après la «convention de Montréal»), a été signée par la Communauté européenne le 9 décembre 1999 et approuvée au nom de celle-ci par la décision du Conseil 2001/539/CE, du 5 avril 2001 (JO L 194, p. 38). Cette convention est entrée en vigueur en ce qui concerne la Communauté le 28 juin 2004.

4 Les articles 17 à 37 de la convention de Montréal constituent le chapitre III de celle-ci, intitulé «Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice».

5 L'article 19 de cette convention, intitulé «Retard», dispose:

«Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.»

Le droit communautaire

6 Le règlement nº 261/2004 comporte notamment les considérants suivants:

«(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.

(2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

[…]

(12) Il convient […] d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

[…]

(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.»

7 L'article 5 du règlement nº 261/2004, intitulé «Annulations», énonce:

«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, 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.

[…]»

8 L'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, intitulé «Droit à indemnisation», dispose:

«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;

b) 400 euros pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres;

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

[…]»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

9 Il résulte de la décision de renvoi que M[me] Wallentin-Hermann a réservé, pour elle-même, son époux et sa fille, trois places sur un vol au départ de Vienne (Autriche) et à destination de Brindisi (Italie), via Rome (Italie), auprès d'Alitalia. Le départ de Vienne était prévu le 28 juin 2005 à 6 h 45 et l'arrivée à Brindisi était prévue le même jour à 10 h 35.

10 Après l'enregistrement, les trois passagers ont été informés, cinq minutes avant l'heure de départ prévue, que leur vol était annulé. Ils ont ensuite été transférés sur un vol de la compagnie Austrian Airlines à destination de Rome, où ils sont arrivés à 9 h 40, soit 20 minutes après l'heure de départ de leur correspondance pour Brindisi, qu'ils ont donc manquée. M^me^ Wallentin-Hermann et sa famille sont arrivées à Brindisi à 14 h 15.

11 L'annulation du vol d'Alitalia au départ de Vienne a résulté d'une panne de moteur complexe affectant la turbine et décelée la veille au cours d'une vérification. Alitalia en avait été informée la nuit précédant ce vol, à 1 heure. La réparation de l'aéronef, qui a nécessité l'acheminement de pièces de rechange et de techniciens, a été achevée le 8 juillet 2005.

12 M^me^ Wallentin-Hermann a réclamé à Alitalia une indemnisation de 250 euros en vertu des articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 en raison de l'annulation de son vol ainsi que 10 euros de frais de téléphone. Alitalia a rejeté cette demande.

13 Dans le cadre de la procédure judiciaire que M^me^ Wallentin-Hermann a alors introduite, le Bezirksgericht für Handelssachen Wien (tribunal d'arrondissement pour les affaires commerciales de Vienne) a fait droit à sa demande d'indemnisation, notamment au motif que les problèmes techniques ayant affecté l'appareil concerné ne relevaient pas des «circonstances extraordinaires» exonératoires d'indemnisation prévues à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

14 Alitalia a interjeté appel de cette décision devant le Handelsgericht Wien (tribunal de commerce de Vienne), qui a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Existe-t-il des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement […] nº 261/2004 […], au regard du quatorzième considérant de ce règlement, lorsqu'un problème technique affectant l'avion, à savoir une avarie de moteur, entraîne l'annulation du vol, et convient-il d'interpréter les causes d'exonération visées à l'article 5, paragraphe 3, [de ce] règlement en accord avec les dispositions de la convention de Montréal (article 19)?

2) En cas de réponse affirmative à la première question: chez les transporteurs aériens qui connaissent un taux d'annulation de vols pour problèmes techniques supérieur à la moyenne, existe-t-il des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [nº 261/2004] du seul fait de la fréquence de ces problèmes?

3) En cas de réponse affirmative à la première question: un transporteur aérien a-t-il pris toutes les 'mesures raisonnables' au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [nº 261/2004] s'il prouve que le minimum légal de travaux d'entretien a été effectué sur l'avion et est-ce suffisant pour que le transporteur aérien soit libéré de l'obligation d'indemnisation prévue par les dispositions combinées des articles 5 et 7 [de ce] règlement?

4) En cas de réponse négative à la première question: des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement [nº 261/2004] sont-elles des cas de force majeure ou des phénomènes naturels qui ne résident pas dans un problème technique et qui sont dès lors étrangers au transporteur aérien?»

Sur les questions préjudicielles

Sur les première et quatrième questions

15 Par ses première et quatrième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, lu à la lumière du quatorzième considérant de ce règlement, doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef et qui entraîne l'annulation d'un vol relève de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition ou si, à l'inverse, cette notion couvre des situations d'autre nature qui ne résident pas dans des problèmes techniques. La juridiction de renvoi demande également s'il convient d'interpréter les causes d'exonération visées à ladite disposition conformément aux dispositions de la convention de Montréal, en particulier son article 19.

16 Il convient de constater que la notion de circonstances extraordinaires n'est pas au nombre de celles qui sont définies à l'article 2 du règlement nº 261/2004. Cette notion n'est pas davantage définie dans les autres articles dudit règlement.

17 Il est de jurisprudence constante que la détermination de la signification et de la portée des termes pour lesquels le droit communautaire ne fournit aucune définition doit être établie conformément au sens habituel en langage courant de ceux-ci, tout en tenant compte du contexte dans lequel ils sont utilisés et des objectifs poursuivis par la réglementation dont ils font partie. En outre, lorsque ces termes figurent dans une disposition qui constitue une dérogation à un principe ou, plus spécifiquement, à des règles communautaires visant à protéger les consommateurs, ils doivent être lus en sorte que cette disposition puisse être interprétée de manière stricte (voir, en ce sens, arrêt du 10 mars 2005, easyCar, C-336/03, Rec. p. I-1947, point 21 et jurisprudence citée). En outre, le préambule d'un acte communautaire est susceptible de préciser le contenu de celui-ci (voir en ce sens,

notamment, arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, point 76).

18 À cet égard, les objectifs poursuivis par l'article 5 du règlement nº 261/2004, qui fixe les obligations incombant au transporteur aérien effectif en cas d'annulation d'un vol, ressortent clairement des premier et deuxième considérants de ce règlement, aux termes desquels l'action de la Communauté dans le domaine des transports aériens devrait, notamment, viser à garantir un niveau élevé de protection des passagers et tenir compte des exigences de protection des consommateurs en général, dès lors que l'annulation d'un vol entraîne des désagréments sérieux pour les passagers (voir, en ce sens, arrêt IATA et ELFAA, précité, point 69).

19 Comme il ressort du douzième considérant et de l'article 5 du règlement nº 261/2004, le législateur communautaire a entendu atténuer les difficultés et les désagréments occasionnés aux passagers par les annulations de vol en incitant les transporteurs aériens à annoncer celles-ci à l'avance et, dans certaines circonstances, à proposer un réacheminement répondant à des critères déterminés. Dans l'hypothèse où ces mesures ne pourraient pas être adoptées par lesdits transporteurs, le législateur communautaire a souhaité que ceux-ci indemnisent les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

20 Dans ce contexte, il apparaît clairement que, si l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement nº 261/2004 pose le principe du droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation d'un vol, le paragraphe 3 du même article, qui détermine les conditions dans lesquelles le transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser cette indemnisation, doit être regardé comme dérogeant à ce principe. Dès lors, cette dernière disposition doit être interprétée strictement.

21 À cet égard, le législateur communautaire a indiqué, comme il ressort du quatorzième considérant du règlement nº 261/2004, 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.

22 Il ressort de cette indication dans le préambule du règlement nº 261/2004 que le législateur communautaire a entendu non pas que ces événements, dont la liste n'est d'ailleurs qu'indicative, constituent eux-mêmes des circonstances extraordinaires, mais seulement qu'ils sont susceptibles de produire de telles circonstances. Il en résulte que toutes les circonstances entourant de tels événements ne sont pas nécessairement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), de ce règlement.

23 Si le législateur communautaire a fait figurer dans ladite liste les «défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol» et si un problème technique survenu à un aéronef peut être compté au nombre de telles défaillances, il n'en reste pas moins que les circonstances entourant un tel événement ne sauraient être qualifiées d'«extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 que si elles se rapportent à un événement qui, à l'instar de ceux énumérés au quatorzième considérant 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.

24 Or, compte tenu des conditions particulières dans lesquelles s'effectue le transport aérien et du degré de sophistication technologique des aéronefs, il doit être constaté que les transporteurs aériens sont, de manière ordinaire, confrontés, dans l'exercice de leur activité, à divers problèmes techniques que fait inéluctablement apparaître le fonctionnement de ces appareils. C'est d'ailleurs pour éviter de tels problèmes et en vue de se prémunir contre des incidents mettant en cause la sécurité des vols que ces appareils sont soumis à des contrôles réguliers particulièrement stricts, qui

sont intégrés dans les conditions courantes d'exploitation des entreprises de transport aérien. Résoudre un problème technique provenant d'un défaut d'entretien d'un appareil doit donc être considéré comme inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien.

25 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 nº 261/2004.

26 Toutefois, 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.

27 Il appartient donc à la juridiction de renvoi de vérifier si les problèmes techniques dont fait état le transporteur aérien impliqué dans l'affaire au principal ont découlé d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et qui échappaient à sa maîtrise effective.

28 S'agissant de la question de savoir s'il convient d'interpréter la cause d'exonération énoncée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 conformément aux dispositions de la convention de Montréal, en particulier son article 19, il y a lieu de constater que cette convention fait partie intégrante de l'ordre juridique communautaire. Par ailleurs, il ressort de l'article 300, paragraphe 7, CE que les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci et, par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé (voir arrêt du 10 juillet 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rec. p. I-5237, point 43).

29 Aux termes de l'article 19 de la convention de Montréal, un transporteur peut être exonéré de sa responsabilité pour un dommage causé par un retard «s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre».

30 À cet égard, il y a lieu de relever que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 fait référence à la notion de «circonstances extraordinaires», alors que celle-ci n'apparaît ni à l'article 19 de la convention de Montréal ni dans une autre disposition de cette dernière.

31 Il importe encore de constater que ledit article 19 se rapporte aux retards, tandis que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 traite des cas d'annulation de vol.

32 En outre, ainsi qu'il ressort des points 43 à 47 de l'arrêt IATA et ELFAA, précité, l'article 19 de la convention de Montréal et l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 se situent dans des contextes différents. En effet, les articles 19 et suivants de ladite convention régissent les conditions dans lesquelles, en cas de retard d'un vol, peuvent être engagées, par les passagers concernés, les actions visant à obtenir, à titre de réparation individualisée, des dommages-intérêts. En revanche, l'article 5, du règlement nº 261/2004 prévoit des mesures réparatrices standardisées et immédiates. Ces mesures, indépendantes de celles dont la convention de Montréal fixe les conditions d'exercice, interviennent ainsi en amont de celle-ci. Il en résulte que les causes d'exonération de la responsabilité du transporteur prévues à l'article 19 de ladite convention ne sauraient être indistinctement transposées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

33 Dans ces conditions, la convention de Montréal ne saurait déterminer l'interprétation des causes d'exonération visées audit article 5, paragraphe 3.

34 Au vu des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux première et quatrième questions posées que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation d'un vol ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, 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. La convention de Montréal ne s'avère pas déterminante pour l'interprétation des causes d'exonération visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

Sur la deuxième question

35 Eu égard à l'ensemble des questions posées, il convient de considérer que, par cette question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la seule fréquence des problèmes techniques exclut que ces derniers relèvent de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 lorsque les transporteurs aériens connaissent un taux d'annulation de vols en raison desdits problèmes supérieur à la moyenne.

36 Ainsi qu'il a été dit au point 27 du présent arrêt, il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si les problèmes techniques invoqués par le transporteur aérien en cause au principal découlent d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de son activité et échappent à sa maîtrise effective. Il ressort de cette énonciation que la fréquence des problèmes techniques relevée chez un transporteur aérien n'est pas en soi un élément de nature à conclure à la présence ou non de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

37 Au vu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la deuxième question posée que la fréquence des problèmes techniques relevée chez un transporteur aérien n'est pas en soi un élément de nature à conclure à la présence ou non de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

Sur la troisième question

38 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, s'il y a lieu de considérer qu'un transporteur aérien a pris «toutes les mesures raisonnables» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 s'il prouve que le minimum légal de travaux d'entretien a été effectué sur l'aéronef dont le vol a été annulé et si ces éléments de preuve suffisent à libérer ledit transporteur de son obligation d'indemnisation prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7, paragraphe 1, de ce règlement.

39 Il importe d'observer que le législateur communautaire a entendu conférer un caractère exonératoire de l'obligation d'indemniser les passagers en cas d'annulation d'un vol non pas à toutes les circonstances extraordinaires, mais seulement à celles qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

40 Il en résulte que, 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.

41 Celui-ci doit en effet 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.

42 Il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si, dans les circonstances de l'affaire au principal, le transporteur aérien concerné a pris les mesures adaptées à la situation, c'est-à-dire celles qui, au moment où seraient survenues les circonstances extraordinaires dont il établirait l'existence, répondaient, notamment, à des conditions techniquement et économiquement supportables pour ledit transporteur.

43 Au vu des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la troisième question posée que le fait qu'un transporteur aérien ait 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» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 et, partant, pour libérer ledit transporteur de son obligation d'indemnisation prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7, paragraphe 1, de ce règlement.

Sur les dépens

44 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les

dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (quatrième chambre) dit pour droit:

1) **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 qu'un problème technique survenu à un aéronef qui entraîne l'annulation d'un vol ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires» au sens de cette disposition, 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. La convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999, ne s'avère pas déterminante pour l'interprétation des causes d'exonération visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.**

2) **La fréquence des problèmes techniques relevée chez un transporteur aérien n'est pas en soi un élément de nature à conclure à la présence ou non de «circonstances extraordinaires» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.**

3) Le fait qu'un transporteur aérien ait 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» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 et, partant, pour libérer ledit transporteur de son obligation d'indemnisation prévue aux articles 5, paragraphe 1, sous c), et 7, paragraphe 1, de ce règlement.

Signatures