Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (neuvième chambre)

17 septembre 2015 *

«Renvoi préjudiciel — Transports aériens — Droits des passagers en cas de retard ou d'annulation d'un vol — Règlement (CE) nº 261/2004 — Article 5, paragraphe 3 — Refus d'embarquement et annulation d'un vol — Retard important d'un vol — Indemnisation et assistance des passagers — Circonstances extraordinaires»

Dans l'affaire C-257/14,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le tribunal d'Amsterdam (Rechtbank Amsterdam, Pays-Bas), par décision du 29 avril 2014, parvenue à la Cour le 28 mai 2014, dans la procédure

Corina van der Lans

contre

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M^me^ K. Jürimäe, président de chambre, MM. J. Malenovský (rapporteur) et M. Safjan, juges,

avocat général: M^me^ E. Sharpston,

greffier: M^me^ L. Carrasco Marco, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 7 mai 2015,

considérant les observations présentées:

— pour Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, par M^es^ P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers et M. Lustenhouwer, advocaten,

— pour le gouvernement néerlandais, par M^mes^ M. Bulterman et M. Noort, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M^me^ J. Kemper, en qualité d'agents,

— pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues, D. Colas, et R. Coesme ainsi que par M^me^ M. Hours, en qualité d'agents,

* Langue de procédure: le néerlandais.

— pour le gouvernement italien, par M^me^ G. Palmieri en qualité d'agent, assistée de M^me^ C. Colelli, avvocato dello Stato,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. L. Christie, en qualité d'agent, assisté de M. J. Holmes, barrister,

— pour la Commission européenne, par M. F. Wilman et M^me^ N. Yerrell, 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 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^ van der Lans à la compagnie aérienne Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (ci-après «KLM») au sujet du refus de cette dernière d'indemniser la requérante au principal, dont le vol a été retardé.

Le cadre juridique

3 Le règlement n° 261/2004 contient 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.

[...]

(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.»

4 L'article 3 de ce règlement, intitulé «Champ d'application», dispose, à son paragraphe 1, sous b):

«1. Le présent règlement s'applique:

[...]

b) aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité, à moins que ces passagers ne bénéficient de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers, si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire.»

5 L'article 5 dudit règlement énonce:

«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 [...]

[...]

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 L'article 7 du même règlement, intitulé «Droit à indemnisation», prévoit:

«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;

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).

Pour déterminer la distance à prendre en considération, il est tenu compte de la dernière destination où le passager arrivera après l'heure prévue du fait du refus d'embarquement ou de l'annulation.

2. Lorsque, en application de l'article 8, un passager se voit proposer un réacheminement vers sa destination finale sur un autre vol dont l'heure d'arrivée ne dépasse pas l'heure d'arrivée prévue du vol initialement réservé:

a) de deux heures pour tous les vols de 1 500 kilomètres ou moins, ou

b) de trois heures pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres et pour tous les autres vols de 1 500 à 3 500 kilomètres, ou

c) de quatre heures pour tous les vols ne relevant pas des points a) ou b),

le transporteur aérien effectif peut réduire de 50 % le montant de l'indemnisation prévue au paragraphe 1.

3. L'indemnisation visée au paragraphe 1 est payée en espèces, par virement bancaire électronique, par virement bancaire ou par chèque, ou, avec l'accord signé du passager, sous forme de bons de voyage et/ou d'autres services.

4. Les distances indiquées aux paragraphes 1 et 2 sont mesurées selon la méthode de la route orthodromique.»

7 L'article 13 du règlement nº 261/2004 prévoit:

«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.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 M[me] van der Lans disposait d'une réservation d'un billet d'avion sur un vol opéré par KLM. Ce vol, à destination d'Amsterdam (Pays-Bas), devait partir de Quito (Équateur), le 13 août 2009 à 9 h 15, heure locale. Le départ n'a toutefois eu lieu que le lendemain à 19 h 30, heure locale. L'avion utilisé pour ledit vol est arrivé à Amsterdam avec un retard de 29 heures.

9 Ce retard est dû, selon KLM, au fait que, à l'aéroport de Guayaquil (Équateur), à partir duquel cet avion aurait dû partir pour rejoindre Amsterdam via Quito et Bonaire (Antilles néerlandaises), il a été constaté, au cours de la procédure de «push back», consistant, au sol, à pousser l'avion vers l'arrière à l'aide d'un véhicule, que l'un des moteurs dudit avion ne démarrait pas, en raison d'un défaut d'arrivée du carburant.

10 Selon KLM, il ressort de l'«aircraft technical log» qu'une combinaison de vices est survenue. Deux pièces étaient défectueuses, à savoir la pompe à carburant et l'unité hydromécanique. Ces pièces, qui n'étaient pas disponibles à Guayaquil, auraient dû être acheminées par avion depuis Amsterdam, afin d'être, par la suite, montées sur l'avion concerné, lequel a décollé de Quito avec le retard mentionné au point 8 du présent arrêt.

11 Lesdites pièces n'auraient pas fait l'objet d'un examen plus approfondi aux fins de déterminer la cause de l'incident, un tel examen ne pouvant être effectué que par le constructeur de celles-ci.

12 M[me] van der Lans a saisi le tribunal d'Amsterdam d'un recours tendant à ce que lui soit octroyée une indemnité de 600 euros en raison de ce retard.

13 KLM s'oppose à cette demande et invoque l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, en cas de «circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises».

14 Selon KLM, les pièces défectueuses n'avaient pas dépassé leur durée de vie moyenne. Par ailleurs, leur fabricant n'aurait fourni aucune indication spécifique selon laquelle des vices pourraient survenir lorsque ces pièces atteindraient une certaine durée de vie. KLM fait valoir, en outre, que lesdites pièces n'avaient pas été inspectées avant le décollage, lors du «preflight check» général, mais qu'elles l'avaient été lors du dernier «check A», effectué un mois environ avant le vol en cause au principal.

15 Selon M[me] van der Lans, KLM ne peut invoquer la survenance, en l'occurrence de circonstances extraordinaires. En effet, le retard de ce vol aurait été causé par un problème technique. Or, la Cour aurait considéré, dans l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), que la résolution de vices techniques est inhérente à l'activité de transporteur aérien et ne saurait être qualifiée de circonstances extraordinaires.

16 Le litige au principal porte sur la question de savoir si l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 peut être invoquée par KLM dans des circonstances telles que celles en cause au principal.

17 À cet égard, la juridiction de renvoi souhaite que soit clarifiée l'interprétation qu'il convient de donner des termes «circonstances extraordinaires» et «toutes les mesures raisonnables», figurant à cette disposition, en particulier s'il est tenu compte, à cet égard, du considérant 14 du règlement n° 261/2004 et de la jurisprudence pertinente de la Cour, notamment de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Dans ces conditions, le tribunal d'Amsterdam a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) Comment convient-il d'interpréter la notion d'"évènement' visée au considérant 14 du règlement n° 261/2004?

2) Au vu du point 22 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), les circonstances extraordinaires telles que visées au considérant 14 précité ne coïncident pas avec les cas cités à titre d'exemples, qui figurent dans la deuxième phrase de ce considérant 14 et que la Cour désigne, à ce point 22, par le terme 'évènements'. Est-il exact que les évènements tels que visés audit point 22 ne sont pas les mêmes que l'"évènement' visé audit considérant 14?

3) Que doit-on entendre par la notion de circonstances extraordinaires qui entourent l'évènement que sont les 'défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol', mentionnées au même considérant 14 et qui, selon le point 23 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ne sauraient constituer elles-mêmes, en tant que défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, des circonstances extraordinaires, mais sont, au vu du même point 22, uniquement susceptibles d'en produire?

4) Selon le point 23 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), un problème technique peut être compté au nombre des 'défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol' et est dès lors un 'évènement', au sens du point 22 de cet arrêt. Il n'en reste pas moins que les circonstances entourant cet évènement peuvent être qualifiées d'"extraordinaires', si elles concernent un évènement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal des activités du transporteur aérien et qui échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine, aux termes du point 23 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Selon le point 24 de cet arrêt, résoudre un problème technique imputable à un entretien défectueux est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. C'est la raison pour laquelle de tels problèmes techniques ne sauraient constituer des circonstances extraordinaires, selon le point 25 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Il semble ressortir de ces points qu'un problème technique qui relève de 'défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol' est en même temps un évènement qui peut s'accompagner de circonstances extraordinaires, et même

constituer une circonstance extraordinaire. Quelle interprétation convient-il de donner des points 22 à 25 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) pour lever cette apparente contradiction?

5) Les termes 'inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien' sont interprétés systématiquement dans les décisions de première instance comme signifiant 'lié aux activités normales de l'aviation' – ce qui du reste est une interprétation qui correspond au terme néerlandais 'inhérent' (qui n'est pas le texte authentique de cet arrêt) – de telle sorte que, par exemple, des collisions avec des oiseaux ou des nuages de cendres ne sont pas non plus considérés comme des 'évènements', au sens du point 23 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Une autre jurisprudence met l'accent sur les termes 'qui échappent à la maîtrise effective de ce dernier du fait de la nature ou de l'origine de l'évènement', au point 23 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Les termes 'inhérent à' doivent-ils être interprétés en ce sens que seuls les évènements effectivement maîtrisables par le transporteur aérien relèvent de cette notion?

6) Dans quel sens le point 26 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) doit-il être lu, ou à tout le moins comment ce point doit-il être interprété, à la lumière de la réponse de la Cour aux quatrième et cinquième questions?

7) a) S'il est répondu à la sixième question en ce sens que des problèmes techniques qui peuvent être comptés parmi les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol constituent des circonstances extraordinaires susceptibles de donner lieu à la prise en compte d'un recours à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, si elles découlent d'un évènement qui n'est pas inhérent à l'exercice de l'activité du transporteur aérien et si elles échappent à la maîtrise effective de celui-ci, cela signifie-t-il qu'un problème technique survenu spontanément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier ('checks A à D' et 'daily control') peut constituer ou non une circonstance extraordinaire – à supposer qu'il n'ait pas pu être décelé durant ces révisions régulières – puisqu'aucun évènement visé audit point 26 ne peut être identifié et qu'il n'est dès lors pas non plus possible de déterminer si celui-ci est inhérent à l'exercice de l'activité de transport aérien et s'il échappe, dès lors, à la maîtrise du transporteur aérien?

   b) S'il est répondu à la sixième question en ce sens que des problèmes techniques qui peuvent être comptés parmi les défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol sont des évènements tels que visés au point 22 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) et si le problème technique est survenu spontanément et n'est pas imputable à un entretien défectueux et n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier ('checks A à D' ainsi que 'daily control'), ce problème technique est-il inhérent ou non à l'exercice de l'activité du transporteur aérien et peut-il ou non être maîtrisé par celui-ci au sens du même point 26?

   c) S'il est répondu à la sixième question en ce sens que des problèmes techniques pouvant affecter la sécurité du vol, qui peuvent être comptés parmi les défaillances imprévues, sont des évènements tels que visés au considérant 22 de l'arrêt Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) et si le problème technique est survenu spontanément et n'est pas imputable à un entretien défectueux et n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier ('checks A à D' ainsi que 'daily control'), quelles sont les circonstances qui doivent entourer ce problème technique et quand ces circonstances doivent-elles être qualifiées d'extraordinaires pour pouvoir être invoquées, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004?

8) Un transporteur aérien ne peut donc invoquer des circonstances extraordinaires que s'il peut démontrer 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. Est-il exact de

conclure que l'adoption de toutes les mesures raisonnables vise à éviter la survenance de circonstances extraordinaires, mais ne vise pas à adopter des mesures pour contenir le retard dans le délai cité de trois heures, qui est prévu à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), du règlement nº 261/2004, lu en combinaison avec les points 57 à 61 de l'arrêt Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716)?

9) En principe, il existe deux catégories de mesures à envisager pour limiter les retards dus à des problèmes techniques à un maximum de trois heures, à savoir, d'une part, avoir un stock de pièces de rechange à divers endroits de par le monde, donc pas uniquement dans les aéroports locaux du transporteur aérien, et, d'autre part, transférer les passagers du vol qui est retardé. Lorsqu'elles déterminent l'importance de leur stock ainsi que l'emplacement de celui-ci, les entreprises de transport peuvent-elles se fonder sur ce qui est l'usage dans le monde de l'aviation, même pour les sociétés qui ne relèvent que partiellement du règlement nº 261/2004?

10) Lorsque le juge répond à la question de savoir si toutes les mesures raisonnables ont été prises pour limiter le retard intervenu, dû à des problèmes techniques qui ont une incidence sur les défaillances pouvant affecter la sécurité du vol, doit-il tenir compte des circonstances qui aggravent les conséquences d'un retard, telles que la nécessité pour l'avion qui rencontre des problèmes techniques de faire escale dans plusieurs aéroports avant de rejoindre sa base d'affectation, ce qui peut entraîner une perte de temps?»

Sur les questions préjudicielles

Sur la recevabilité

19 Le gouvernement français conteste la recevabilité de la demande de décision préjudicielle au motif que, conformément à son article 3, paragraphe 1, sous b), le règlement nº 261/2004 n'est pas applicable au litige en cause au principal, dans la mesure où le droit équatorien prévoit déjà un régime d'indemnisation et d'assistance pour les passagers aériens victimes d'un refus d'embarquement, d'une annulation ou d'un retard de vol, dont M[me] van der Lans est susceptible de bénéficier.

20 En vertu d'une jurisprudence constante de la Cour, le refus de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale n'est possible, notamment, que lorsqu'il apparaît de manière manifeste que la disposition du droit de l'Union soumise à l'interprétation de la Cour ne peut trouver à s'appliquer (arrêt Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, point 19 et jurisprudence citée).

21 À cet égard, il ressort de l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004 que ce dernier s'applique aux passagers qui voyagent au départ d'un pays tiers vers un État membre à condition que, d'une part, le transporteur aérien effectif qui réalise le vol soit un transporteur de l'Union européenne et, d'autre part, les passagers concernés ne bénéficient pas de prestations ou d'une indemnisation et d'une assistance dans ce pays tiers.

22 S'agissant de la première de ces conditions, il est constant que KLM est un transporteur de l'Union.

23 En ce qui concerne la seconde de ces conditions, il y a lieu de relever qu'il existe une divergence entre les différentes versions linguistiques de l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004. En effet, certaines versions, notamment celles en langues tchèque, allemande, anglaise, italienne et néerlandaise, emploient respectivement les mots «obdrželi», «erhalten», «received», «ricevuto», et «ontvangen». Ainsi, elles pourraient être lues comme n'excluant l'application de ce règlement que dans le cas où les passagers concernés ont effectivement obtenu des prestations ou une indemnisation et une assistance dans le pays tiers concerné.

24 En revanche, d'autres versions linguistiques, telles que, notamment, celles en langues espagnole («disfruten de»), française («bénéficient») et roumaine («beneficiat de») suggèrent plutôt que l'application du règlement nº 261/2004 est d'emblée exclue dans le cas où les passagers concernés bénéficient d'un droit à des prestations ou à une indemnisation et à une assistance dans ce pays tiers, indépendamment du fait qu'ils ont ou non effectivement obtenu celles-ci.

25 Or, la nécessité d'une interprétation uniforme d'une disposition du droit de l'Union exige, en cas de divergence entre les différentes versions linguistiques de celle-ci, que la disposition en cause soit interprétée en fonction du contexte et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément (voir, en ce sens, arrêts DR et TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, point 45, ainsi que Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, point 40).

26 À cet égard, il suffit de rappeler que le règlement nº 261/2004, ainsi qu'il ressort clairement de ses considérants 1 et 2, vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers (voir arrêts IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 69, ainsi que Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, point 35).

27 Or, si l'article 3, paragraphe 1, sous b), du règlement nº 261/2004, lu au regard de cet objectif, n'exige certes pas qu'il soit démontré que le passager concerné a effectivement obtenu des prestations ou une indemnisation et une assistance dans un pays tiers, la simple possibilité d'en bénéficier ne saurait cependant, en soi, justifier que ledit règlement ne soit pas applicable à ce passager.

28 En effet, il ne saurait être admis qu'un passager puisse être privé de la protection accordée par le règlement nº 261/2004, dans la seule hypothèse où il est susceptible de bénéficier d'une certaine indemnisation dans un pays tiers, sans qu'il soit établi que cette dernière répond à la finalité de l'indemnisation garantie par ce règlement et que les conditions auxquelles le bénéfice de celle-ci est soumis ainsi que les différentes modalités de sa mise en œuvre sont équivalentes à celles prévues par ledit règlement.

29 Or, le dossier soumis à la Cour ne permet de déterminer ni si la finalité des indemnisations prévues par le droit du pays tiers concerné répond à celle de l'indemnisation garantie par le règlement nº 261/2004 ni si les conditions auxquelles le bénéfice de telles indemnisations est soumis ainsi que les différentes modalités de leur mise en œuvre sont équivalentes à celles prévues par ce règlement. Il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier si tel est le cas.

30 Dans ces conditions, il n'est pas exclu que la disposition dont l'interprétation est demandée trouve à s'appliquer en l'occurrence.

31 Il y a lieu, dès lors, de considérer que la demande de décision préjudicielle est recevable.

Sur le fond

32 À titre liminaire, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour prévue à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises (voir, notamment, arrêt Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, point 25 et jurisprudence citée).

33 Compte tenu de cette jurisprudence, il convient de comprendre l'ensemble des dix questions posées par la juridiction de renvoi comme visant, en substance, à savoir si l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique, tel que celui en cause au principal, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et

qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, relève de la notion de «circonstances extraordinaires», au sens de cette disposition et, dans l'affirmative, quelles sont les mesures raisonnables que le transporteur aérien doit prendre pour y faire face.

34 À cet égard, il y a lieu, tout d'abord, de relever que, en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, un transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement 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.

35 Il convient, ensuite, de rappeler que la Cour a précisé que, constituant une dérogation au principe du droit à indemnisation des passagers, cet article 5, paragraphe 3, doit être interprété strictement (arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 20).

36 Enfin, en ce qui concerne, plus particulièrement, des problèmes techniques rencontrés par un aéronef, il découle de la jurisprudence de la Cour que de tels problèmes peuvent être comptés au nombre des défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol et étant susceptibles de relever de telles circonstances. Cependant, il n'en reste pas moins que les circonstances entourant la survenance de ces problèmes ne sauraient être qualifiées d'«extraordinaires», au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, que si elles se rapportent à un évènement qui, à l'instar de ceux énumérés au considérant 14 de ce règlement, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci du fait de sa nature ou de son origine (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23).

37 Or, le fonctionnement des aéronefs faisant inéluctablement apparaître des problèmes techniques, les transporteurs aériens sont, de manière ordinaire, confrontés, dans le cadre de leur activité, à de tels problèmes. À cet égard, des problèmes techniques révélés lors de l'entretien des aéronefs ou en raison du défaut d'un tel entretien ne sauraient constituer, en tant que tels, des «circonstances extraordinaires», visées à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, points 24 et 25).

38 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. Il en serait de même en présence de dommages causés aux aéronefs par des actes de sabotage ou de terrorisme (voir, en ce sens, arrêt Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 26).

39 En l'occurrence, KLM précise, ce qu'il appartient toutefois à la juridiction de renvoi de vérifier, que le problème technique en cause au principal consiste en une panne de moteur de l'appareil concerné, due à la défectuosité de certaines de ses pièces, lesquelles n'ont pas dépassé leur durée de vie moyenne et pour lesquelles le fabriquant n'a pas donné d'indications concernant des vices pouvant survenir dans le cas où elles atteindraient une certaine durée de vie.

40 À cet égard, il apparaît, tout d'abord, ainsi qu'il ressort du point précédent du présent arrêt, qu'un tel problème technique ne vise qu'un aéronef précis. Par ailleurs, il ne ressort aucunement du dossier dont dispose la Cour que le constructeur des appareils constituant la flotte du transporteur aérien concerné ou une autorité compétente aient 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, ce qu'il appartient, en tout état de cause, à la juridiction de renvoi de vérifier. Si tel était le cas, l'hypothèse jurisprudentielle évoquée au point 38 du présent arrêt ne trouverait pas, en l'occurrence, à s'appliquer.

41 Ensuite, il y a lieu de relever, d'une part, qu'une panne, telle que celle en cause au principal, provoquée par la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef, constitue, certes, un évènement inopiné. Cela étant, une telle panne demeure intrinsèquement liée au système de fonctionnement très complexe de l'appareil, celui-ci étant exploité par le transporteur aérien dans des conditions, notamment météorologiques, souvent difficiles, voire extrêmes, étant entendu, par ailleurs, qu'aucune pièce d'un aéronef n'est inaltérable.

42 Il convient, dès lors, de considérer que, dans le cadre de l'activité d'un transporteur aérien, cet évènement inopiné est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien, ce transporteur étant confronté, de manière ordinaire, à ce type de problèmes techniques imprévus.

43 D'autre part, la prévention d'une telle panne ou la réparation occasionnée par celle-ci, y compris le remplacement d'une pièce prématurément défectueuse, n'échappent pas à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, dès lors que c'est à ce dernier qu'il incombe d'assurer l'entretien et le bon fonctionnement des aéronefs qu'il exploite aux fins de ses activités économiques.

44 Par conséquent, un problème technique tel que celui en cause au principal ne saurait relever de la notion de «circonstances extraordinaires», au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

45 Enfin, il convient en outre de préciser que, même si, selon les circonstances, un transporteur aérien estime pouvoir invoquer la faute du fabriquant de certaines pièces défectueuses, l'objectif premier du règlement nº 261/2004, qui vise à garantir un niveau élevé de protection des passagers, ainsi que l'interprétation stricte dont l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement doit faire l'objet s'opposent à ce que ce transporteur aérien puisse justifier son éventuel refus d'indemniser les passagers ayant subi des désagréments sérieux en invoquant, à ce titre, l'existence d'une «circonstance extraordinaire».

46 À cet égard, il y a lieu de rappeler que les obligations acquittées, en vertu du règlement nº 261/2004, le sont sans préjudice pour ledit transporteur de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, y compris des tiers, ainsi que le prévoit l'article 13 de ce règlement. Une telle réparation est dès lors susceptible d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par le même transporteur en conséquence de ces obligations (arrêt Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 68 et jurisprudence citée).

47 Or, il ne saurait d'emblée être exclu que l'article 13 du règlement nº 261/2004 puisse être invoqué et appliqué à l'égard d'un fabriquant fautif, afin d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par un transporteur aérien en conséquence de ses obligations découlant de ce règlement.

48 Dans la mesure où un problème technique, tel que celui en cause au principal, ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires», il n'y a pas lieu de se prononcer, en vertu de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, sur les mesures raisonnables que le transporteur aérien aurait dû prendre pour y faire face.

49 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre aux questions posées que l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un problème technique, tel que celui en cause au principal, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires», au sens de cette disposition.

Sur les dépens

50 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 (neuvième chambre) dit pour droit:

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, tel que celui en cause au principal, qui est survenu inopinément, qui n'est pas imputable à un entretien défectueux et qui n'a pas non plus été décelé lors d'un entretien régulier, ne relève pas de la notion de «circonstances extraordinaires», au sens de cette disposition.

Signatures