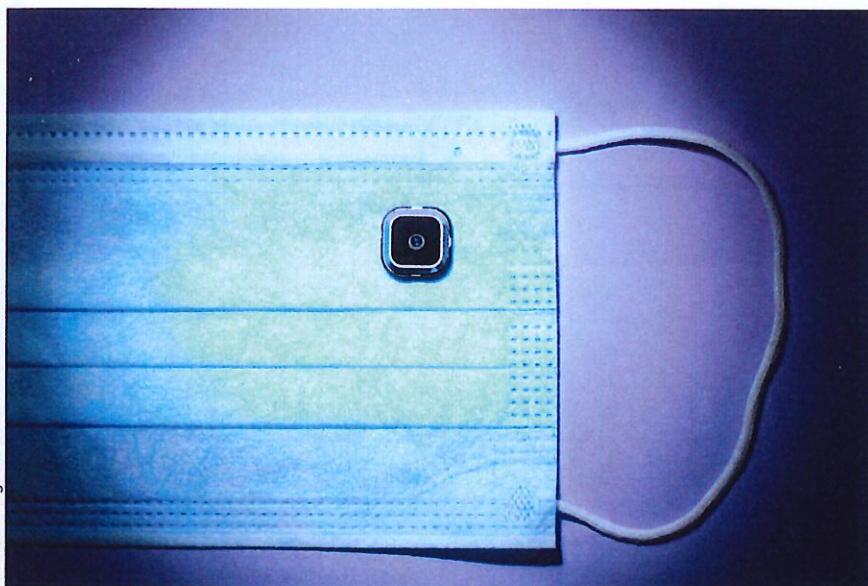


À la une

Covid-19 et données de santé : *Raison et sentiments*

étude par Delphine JAAFAR et Mathieu GAUTIER

De nouvelles mesures touchant aux données de santé ont été introduites dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire et semblent porter atteinte à la protection des données de santé. Et pourtant, un cadre juridique préexistant à la crise a été défini... mais ne semble pas avoir été mis en œuvre.



© Iurii Gagarin

Actualité

Ordonnances de protection : publier d'abord, concerner ensuite

focus

Doctrine

Regard d'un praticien sur l'actualisation de l'inventaire des biens d'une personne placée sous tutelle

étude par Christian GAMALEU KAMENI

Jurisprudence

L'admission nouvelle d'un prélèvement sanguin coercitif en enquête de flagrance

note par Philippe COLLET
sous Cass. crim., 31 mars 2020

Chronique de jurisprudence des procédures civiles d'exécution

par Claude BRENNER
et Jean-Jacques ANSAULT

Gazette Spécialisée

DROIT DES ASSURANCES

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• David NOGUÉRO

Professeur à l'université de Paris (IDS – UMR-INSERM 1145)

• Xavier LEDUCQ

Avocat au barreau de Paris, cabinet CRTD & Associés

AVEC LA PARTICIPATION DE

Caroline CERVEAU-COLLIARD, Michel EHRENFELD, Philippe GIRADEL et Bélanda WALTZ-TERACOL



TRANSPORTS AÉRIENS

Quelle indemnisation pour les passagers victimes consécutivement d'une annulation et d'un retard de vol ? 380b8

L'essentiel

La CJUE vient de juger que le passager victime d'une annulation de vol et qui opte pour un vol de réacheminement proposé par le transporteur aérien mais finalement retardé peut prétendre à une double indemnisation : celle liée à l'annulation et celle liée au retard.

CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair : cette décision peut être consultée sur https://lexis.so/U0aCG_



Note par
Pascal DUPONT
Docteur en droit



et **Ghislain POISSONNIER**
Magistrat

Huit personnes effectuent, auprès de la compagnie Finnair, une réservation pour un vol direct au départ d'Helsinki (Finlande) et à destination de Singapour, prévu le 11 octobre 2013, à 23 h 55. Le vol est toutefois annulé en raison d'un problème technique survenu sur l'appareil. La compagnie aérienne propose alors aux passagers un vol de réacheminement, que ceux-ci acceptent. Ils sont réacheminés sur un vol Finnair avec correspondance Helsinki-Singapour via Chongqing (Chine) au départ prévu le 12 octobre 2013, à 17 h 40, avec une arrivée prévue à Singapour le 13 octobre, à 17 h 25. Toutefois, en raison d'un problème technique survenu sur l'appareil effectuant le réacheminement, leur vol est retardé. Ils arrivent finalement à Singapour le 14 octobre 2013, à 00 h 15, soit avec un retard de près de 7 heures.

Les huit passagers forment un recours contre Finnair devant le tribunal de première instance d'Helsinki sur le fondement 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 ⁽¹⁾. Ils demandent au tribunal de condamner Finnair à leur verser :

- 600 € chacun, en raison de l'annulation du vol initial Helsinki-Singapour ;
- 600 € chacun, en raison du retard de plus de 3 heures à l'arrivée du vol de réacheminement Helsinki-Chongqing-Singapour.

Si Finnair donne son accord pour une indemnisation de 600 € à chacun des passagers au titre de l'annulation du vol initial, la compagnie refuse de faire droit à leur seconde demande. Finnair considère en effet que cette demande n'est pas fondée, au motif que le règlement (CE) n° 261/2004 n'impose pas au transporteur aérien l'obligation de verser au passager, dont le vol a été annulé, une indemnité en cas de retard du vol de réacheminement qui lui a ensuite été proposé. À titre subsidiaire, le transporteur aérien invoque le fait que le vol de réacheminement accepté par les passagers a été retardé en raison de circonstances extraordinaires, en l'espèce la défaillance d'une servocommande de gouverne de l'appareil.

Par jugement du 21 juin 2017, le tribunal de première instance d'Helsinki fait droit à la première demande des passagers concernant l'indemnité pour annulation de vol, mais rejette la seconde portant sur le retard du vol de réacheminement. La juridiction estime que le règlement (CE) n° 261/2004 n'ouvre pas droit à une indemnisation à ce titre et ne se prononce donc pas sur le point de savoir si la défaillance technique à l'origine du retard du vol de réacheminement constitue une circonstance extraordinaire. Les passagers interjetent appel de ce jugement devant la cour d'appel d'Helsinki. Par arrêt du 20 décembre 2018, cette dernière décide de surseoir à statuer et de poser à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) deux questions préjudicielles : un droit à une nouvelle indemnisation du passager aérien est-il ouvert lorsque le passager a été indemnisé en raison d'un vol annulé, alors que le vol de réacheminement a été retardé, par rapport à l'heure d'arrivée prévue, d'un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation (I) ? Y a-t-il ensuite des circonstances extraordinaires, si, à l'issue du suivi technique opéré par le constructeur concernant des avions déjà utilisés, la pièce examinée dans le document en question est considérée en réalité comme une pièce dite « *on condition* », c'est-à-dire comme une pièce qui est utilisée jusqu'à ce qu'elle soit défaillante et lorsque le transporteur aérien s'est préparé à la changer en gardant toujours disponible une pièce de rechange (II) ? Par un arrêt du 12 mars 2020 ⁽²⁾, la CJUE répond positivement à la première question et négativement à la seconde, fournissant ainsi deux éclairages importants sur l'application du règlement (CE) n° 261/2004.

(1) JOUE L 46, 17 févr. 2004, p. 1.

(2) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair.

I. LE PASSAGER VICTIME D'UNE ANNULATION PUIS D'UN RETARD DE VOL : UNE DOUBLE INDEMNISATION DE DROIT

Les passagers d'un vol annulé ont droit à une indemnisation forfaitaire dans les conditions fixées par les articles 5 et 7 du règlement (CE) n° 261/2004⁽³⁾. Tel était bien le cas dans cette affaire. S'agissant d'un vol annulé de plus de 3 500 km, le montant de l'indemnité forfaitaire est fixé à 600 € par passager. Finnair ne contestait pas l'annulation du vol initial et acceptait de régler la somme due.

Les passagers d'un vol retardé de plus de 3 heures ont aussi droit à une indemnisation forfaitaire⁽⁴⁾. Pour un vol de plus de 3 500 km faisant l'objet d'un retard de plus de 4 heures, le montant de l'indemnité forfaitaire est fixé à 600 € par passager. Mais ici, Finnair, tout en reconnaissant le retard du vol de réacheminement contestait que celui-ci puisse donner lieu à une indemnisation. La compagnie considérait en effet qu'un passager indemnisé au titre d'une annulation de vol n'a pas le droit à une nouvelle indemnisation si son vol de réacheminement⁽⁵⁾ est retardé. La question était donc la suivante : le règlement (CE) n° 261/2004, permet-il qu'un passager aérien, qui a déjà bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation d'un vol et a accepté le vol de réacheminement qui lui a été proposé, se voit octroyer une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement, lorsque ce retard atteint le nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé ?

La question est intéressante à plus d'un titre car l'hypothèse de passagers victimes d'une annulation de vol puis réacheminés et victimes d'un retard sur le nouveau vol est plus fréquente qu'il n'y paraît. Rappelons qu'en vertu du règlement (CE) n° 261/2004⁽⁶⁾, en cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés se voient proposer, par le transporteur aérien effectif, trois formes d'assistance différentes :

- soit le remboursement du billet, assorti le cas échéant d'un vol retour vers leur point de départ initial ;
- soit un réacheminement vers leur destination finale dans les meilleurs délais ;
- soit un tel réacheminement à une date ultérieure, à leur convenance, sous réserve de la disponibilité des sièges.

Parmi les trois options possibles, les passagers privilégient souvent le vol de réacheminement proposé par la

compagnie. Or il arrive aussi que ce vol parvienne à destination avec du retard. Tel était le cas en l'espèce. En raison d'une panne technique de l'appareil effectuant le vol de réacheminement, les passagers sont arrivés à leur destination finale avec un retard de plus de 6 heures par rapport à l'heure d'arrivée prévue dans l'offre qu'ils avaient acceptée. Peuvent-ils alors être indemnisés à la fois au titre de l'annulation du vol initial et au titre du retard survenu sur le vol de réacheminement ?

La CJUE apporte une réponse positive à cette question. Selon elle, le règlement (CE) n° 261/2004⁽⁷⁾ doit être interprété en ce sens qu'un passager aérien, qui a bénéficié d'une indemnisation en raison de l'annulation d'un vol et a accepté le vol de réacheminement qui lui a été proposé, peut prétendre à l'octroi d'une indemnisation en raison du retard du vol de réacheminement, lorsque ce retard atteint un nombre d'heures ouvrant droit à une indemnisation et que le transporteur aérien du vol de réacheminement est le même que celui du vol annulé⁽⁸⁾.

Le raisonnement de la CJUE s'appuie notamment sur l'article 3 du règlement (CE) n° 261/2004, qui détermine le champ d'application de ce dernier, et énonce, à son paragraphe 2, que ledit règlement s'applique à condition que les passagers disposent d'une réservation confirmée pour le vol concerné ou ont été transférés, par le transporteur aérien ou l'organisateur de voyages, du vol pour lequel ils possédaient une réservation vers un autre vol, quelle qu'en soit la raison. Il découle de cette disposition que le règlement (CE) n° 261/2004 est notamment applicable à une situation dans laquelle un passager aérien a été transféré par le transporteur aérien, à la suite de l'annulation de son vol réservé, sur un vol de réacheminement vers sa destination finale⁽⁹⁾.

Or le règlement (CE) n° 261/2004 ne contient aucune disposition visant à limiter les droits des passagers se trouvant en situation de réacheminement, y compris une éventuelle limitation de leur droit à une indemnisation⁽¹⁰⁾.

Il s'ensuit que le passager aérien, qui, après avoir accepté le vol de réacheminement offert par le transporteur aérien à la suite de l'annulation de son vol, a atteint sa destination finale 3 heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par ce transporteur aérien pour le vol de réacheminement, bénéficie du droit à une indemnisation⁽¹¹⁾. Une telle position est ainsi le prolongement de la jurisprudence *Sturgeon*⁽¹²⁾ visant à permettre l'indemnisation des passagers en cas de retards importants.

Selon la CJUE, deux autres considérations viennent conforter cette position. D'une part, le règlement (CE) n° 261/2004 vise à remédier aux difficultés et aux désagréments sérieux qu'entraînent le refus d'embarquement, l'annulation ou le retard important d'un vol⁽¹³⁾. Des passagers qui ont été exposés tant à une annulation de leur vol initialement réservé,

(3) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 5, § 1, c) et art. 7, § 1.

(4) Les passagers dont le vol a été retardé doivent être regardés comme étant titulaires du droit à une indemnisation prévu à l'article 5, paragraphe 1, c), du règlement (CE) n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 6, paragraphe 1, et l'article 7, paragraphe 1, de celui-ci, lorsqu'ils atteignent leur destination finale 3 heures ou plus après l'heure d'arrivée initialement prévue par le transporteur aérien. Sur ce point, v. CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, pt 61 ; D. 2010, p. 1461, note Poissonnier G. et Osseland P. – CJUE, 23 oct. 2012, n° C-581/10 et C-629/10, *Nelson*, pt 38 ; RTD eur. 2013, p. 372, note Grard L.

(5) Le vol de réacheminement est offert par le transporteur aérien, en vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004.

(6) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 5, § 1, a) et art. 8, § 1.

(7) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 7, § 1.

(8) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 33.

(9) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 26.

(10) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 27.

(11) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 28.

(12) CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, pt 61 ; CJUE, 23 oct. 2012, n° C-581/10 et C-629/10, *Nelson*, pt 38.

(13) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, consid. 2 ; CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 30.

qu'ultérieurement, à un retard important de leur vol de réacheminement (ici près de 7 heures), sont dans une telle situation. Par conséquent, il est logique, au regard de l'objectif consistant à remédier à ces désagréments sérieux, d'octroyer à ces passagers un droit à indemnisation au titre de chacun de ces désagréments successifs ^[14].

D'autre part, dans une telle situation, si le transporteur aérien n'était pas soumis à l'obligation d'indemniser, dans les conditions prévues, les passagers concernés, la méconnaissance de son obligation d'assistance imposée par l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 demeurerait sans conséquence. Dans la mesure où l'obligation d'indemnisation a incontestablement des effets incitatifs sur le transporteur quant à la mise en œuvre effective de cette assistance, l'absence de telles conséquences aurait pour effet que le réacheminement des passagers risquerait de ne pas être assuré, ce qui irait à l'encontre de l'objectif de protection élevée du règlement ^[15].

On retrouve ici le souci constant de la CJUE d'interpréter le règlement (CE) n° 261/2004 dans le sens de la protection la plus complète possible du passager, protection qui consiste à indemniser le passager de tous les préjudices subis. La jurisprudence européenne invite le juge national à veiller à ce que le passager soit bien indemnisé de l'ensemble des préjudices subis : en cas de refus d'embarquement ^[16], d'annulation ^[17] ou de retard de vol bien sûr ^[18], par le versement de l'indemnité forfaitaire prévue ^[19], mais également en cas de cumul d'annulation et de retard comme dans cette affaire. Puisque dans ce cas deux préjudices distincts ont été subis, le passager a droit au versement de deux indemnités forfaitaires prévues par le règlement.

Doivent également être indemnisés le défaut d'assistance ^[20], le défaut de prise en charge ^[21], le déclassement ^[22] ou le défaut d'information sur les droits

du passager ^[23]. Ces différentes indemnisations peuvent s'additionner. Et lorsque le passager subit un préjudice individuel spécifique, ce dernier peut être réparé par une indemnisation complémentaire sur le fondement de l'article 12 du règlement ^[24].

II. UNE DÉFAILLANCE INTRINSÈQUEMENT LIÉE AU SYSTÈME DE FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL N'EST PAS UNE CIRCONSTANCE EXTRAORDINAIRE

La seconde question posée à la CJUE portait sur le point de savoir si un transporteur aérien peut être exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers victimes d'un retard de vol en raison de « circonstances extraordinaires », ayant consisté en la défaillance d'une servocommande de gouverne de l'appareil.

En l'espèce, Finnair avançait que l'une des trois servocommandes de gouverne permettant le pilotage de l'avion effectuant le vol de remplacement est tombée en panne. La compagnie aérienne précisait que cet avion était un Airbus A 330, dont le constructeur avait annoncé, dans le cadre d'un suivi technique, que plusieurs appareils de ce type étaient atteints d'un vice caché de fabrication ou de planification qui affecte les servocommandes de gouverne. En outre, la servocommande de gouverne serait une pièce dite « *on condition* », qui n'est remplacée par une nouvelle pièce qu'en raison de la défaillance de la précédente, dès lors que le transporteur conserve toujours une pièce de rechange en stock.

Sur ce point, le juge européen s'en est tenu à une interprétation stricte du règlement (CE) n° 261/2004 et aux grandes lignes de sa jurisprudence, sans entrer dans des considérations techniques relatives à l'appréciation de la notion de vice caché, ce qui peut être regretté. Dans sa communication de 2016, la Commission européenne a en effet précisé qu'« un vice de fabrication caché révélé par le fabricant de l'aéronef ou par une autorité compétente ou des dégâts causés à l'aéronef par des actes de sabotage ou de terrorisme, sont susceptibles d'être considérés comme des circonstances extraordinaires » ^[25].

Le règlement prévoit que le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation ^[26] des passagers s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol sont dus à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ^[27], ou, en cas

[14] CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 31.

[15] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, consid. 1 ; CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 32.

[16] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 4.

[17] Y compris le défaut d'information avant l'annulation de vol, v. CJUE, 11 mai 2017, n° C-302/16, Bas Jacob Adriaan Krijgsman : JCP G 2017, 1417, note Dupont P. et Poissonnier G.

[18] CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07 et C-432/07, Sturgeon. En outre, le retard du vol de réacheminement (après annulation) peut également être indemnisé : CJUE, 13 févr. 2020, n° C-606/19, Flightright : Gaz. Pal. 19 mai 2020, n° GPL378x6, p. 25, note Dupont P. et Poissonnier G.

[19] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 5, § 1, c) et art. 7, § 1.

[20] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 8. Cette assistance comprend un droit à réacheminement qui impose au transporteur aérien effectif de présenter aux passagers concernés des informations complètes sur toutes les possibilités de réacheminement ; en outre, la charge de prouver que le réacheminement a été effectué dans les meilleurs délais repose sur le transporteur aérien effectif, v. CJUE, 29 juill. 2019, n° C-354/18, Radu-Lucian Rusu et Oana-Maria Rusu : D. 2019, p. 2117, note Dupont P. et Poissonnier G.

[21] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 9 ; CJUE, 31 janv. 2013, n° C-12/11, Denise McDonagh c/ Ryanair Ltd : Gaz. Pal. 4 avr. 2013, n° 125a4, p. 8, note Paulin C.

[22] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 10 ; CJUE, 22 juin 2016, n° C-275/15, Steef Meinens : D. 2016, p. 2048, note Dupont P. et Poissonnier G.

[23] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 14 ; CJUE, 22 nov. 2012, n° C-139/11, Cuadrench Moré : RTD eur. 2013, p. 372, obs. Grard L. – TI Mulhouse, 31 mai 2018, n° 11-17-003193, M^{me} X c/ Air France : Gaz. Pal. 31 juill. 2018, n° 329w3, p. 20, note Dupont P. et Poissonnier G.

[24] CJUE, 13 oct. 2011, n° C-83/10, Aurora Sousa Rodriguez : D. 2012, p. 475, note Poissonnier G. ; Rev. dr. transp. 2011, comm. 202, note Correia V.

[25] Commission européenne, Orientations interprétatives relatives au règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil 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 au règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, tel que modifié par le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil : JOUE C 214, 15 juin 2016, pt 5.2.

[26] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 7.

[27] Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 5, § 3 et consid. 14 et 15.

de survenance d'une telle circonstance, qu'il a adopté les mesures adaptées à la situation en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel, et les moyens financiers dont il disposait afin d'éviter que celle-ci ne conduise à l'annulation ou au retard important du vol concerné ⁽²⁸⁾.

Avant de vérifier si les mesures raisonnables pour éviter ces circonstances extraordinaires ont été prises, puis le cas échéant, si des mesures adaptées à la situation ont été mises en œuvre pour en limiter les conséquences, aussi faut-il au préalable qu'une circonstance extraordinaire se soit produite.

Or selon une jurisprudence constante, peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », les événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à la maîtrise effective de celui-ci, ces deux conditions étant cumulatives ⁽²⁹⁾.

Par voie de conséquence, des défaillances techniques inhérentes à l'entretien des aéronefs ne sauraient, en principe, constituer, en tant que telles, des « circonstances extraordinaires » ⁽³⁰⁾. En effet, la CJUE considère que les transporteurs aériens se trouvent régulièrement confrontés à de telles défaillances, compte tenu des conditions particulières dans lesquelles s'effectue le transport aérien et du degré de sophistication technologique des aéronefs ⁽³¹⁾. Plus particulièrement, ne constitue pas une circonstance extraordinaire la défaillance prématurée même inopinée de certaines pièces d'un aéronef dès lors qu'elle est, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil ⁽³²⁾.

Or il apparaît que la défaillance d'une pièce dite « *on condition* », telle que celle en cause dans cette affaire, – que le transporteur aérien s'est préparé à changer en conservant toujours une pièce de rechange en stock –, constitue un événement qui, par sa nature ou son origine, est inhérent à l'exercice normal de l'activité dudit transporteur aérien concerné et n'échappe pas à la maîtrise effective de celui-ci ⁽³³⁾.

“ La défaillance d'une pièce dite « on condition » constitue un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien ”

Ainsi, le règlement (CE) n° 261/2004 ⁽³⁴⁾ doit-il être interprété en ce sens qu'un transporteur aérien ne peut pas invoquer, aux fins de s'exonérer de son obligation d'indemnisation, des « circonstances extraordinaires », tenant à la défaillance d'une pièce dite « *on condition* », à savoir une pièce qui n'est remplacée qu'en raison de la défaillance de la pièce précédente, alors même qu'il conserve toujours une pièce de rechange en stock. Toutefois, la CJUE nuance quelque peu son affirmation en indiquant qu'il peut en être autrement dans l'hypothèse où, ce qu'il appartient au juge national de vérifier, une telle défaillance constitue un événement qui, par sa nature ou son origine, n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappe à la maîtrise effective de celui-ci ⁽³⁵⁾. Mais sur ce point aussi, le juge national s'en tient à une interprétation restrictive. Ainsi, en France, la Cour de cassation a-t-elle considéré que « le caractère inopiné d'une panne moteur d'un aéronef, ayant donné lieu à l'annulation d'un vol, ne suffit pas à caractériser l'existence de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, qui seraient susceptibles d'exonérer le transporteur aérien de sa responsabilité » ⁽³⁶⁾.

Une défaillance d'une pièce demeure, en principe, intrinsèquement liée au système de fonctionnement et d'exploitation de l'appareil, et ne doit pas être regardée comme un événement susceptible de provoquer des circonstances extraordinaires. La solution dégagée est conforme à la jurisprudence actuelle, qui retient la qualification de circonstances extraordinaires s'il s'agit d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective. Tels sont, par exemple, les cas de l'éclatement d'un pneumatique provoqué par la présence d'un objet étranger sur la piste ⁽³⁷⁾, d'une collision aviaire ⁽³⁸⁾, ou de la présence de carburant sur la piste ⁽³⁹⁾. En revanche, les incidents techniques inhérents au fonctionnement des avions et qui relèvent de la maîtrise du transporteur aérien n'entrent pas dans cette catégorie.

Double indemnisation possible pour le passager en cas de double préjudice et interprétation restrictive de la notion de circonstances extraordinaires : la CJUE poursuit donc sa jurisprudence dynamique visant à ce que les intérêts des passagers victimes de désagréments liés au transport aérien soient pris en compte.

(28) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 37 ; CJUE, 26 juin 2019, n° C-159/18, André Moens, pt 15 ; Gaz. Pal. 1^{er} oct. 2019, n° 359r2, p. 19, note Dupont P. et Poissonnier G. – CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, Germanwings, pt 19 ; Gaz. Pal. 11 juin 2019, n° 353g6, p. 14, note Dupont P. et Poissonnier G. – CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, Pešková et Peška, pt 20 ; D. 2017, p. 2078, note Dupont P. et Poissonnier G. ; RTD com. 2018, p. 157, obs. Grand L. – CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07 et C-432/07, Sturgeon, pt 69 ; CJUE, 31 janv. 2013, n° C-12/11, Denise McDonagh c/ Ryanair Ltd, pt 38.

(29) CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, Germanwings, pt 20 ; CJUE, 26 juin 2019, n° C-159/18, André Moens, pt 16 ; CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, Wallentin-Hermann, pt 23 ; CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, Pešková et Peška, pt 22.

(30) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 39 ; CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, Wallentin-Hermann, pt 25.

(31) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 40 ; CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, Germanwings, pt 22 ; CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, Wallentin-Hermann, pt 24 ; CJUE, 14 nov. 2014, n° C-394/14, Siewert, pt 19 ; CJUE, 17 sept. 2015, n° C-257/14, van der Lans, pts 37 et 42.

(32) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 41 ; CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, Germanwings, pt 21 ; CJUE, 17 sept. 2015, n° C-257/14, van der Lans, pts 41 et 42 ; CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, Pešková et Peška, pt 23.

(33) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pt 42 et 43.

(34) Règl. (CE) n° 261/2004 du PE et du Cons., 11 févr. 2004, art. 5, § 3.

(35) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, A. c/ Finnair, pts 42 et 43.

(36) Cass. 1^{re} civ., 19 mars 2014, n° 12-20917 : Rev. dr. transp. 2014, comm. 7, note Delebecque P.

(37) CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, Germanwings.

(38) CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, Pešková et Peška.

(39) CJUE, 26 juin 2019, n° C-159/18, André Moens.