Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

23 mars 2021 *

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (CE) nº 261/2004 – Article 5, paragraphe 3 – Règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol – Exonération de l'obligation d'indemnisation – Notion de "circonstances extraordinaires" – Grève de pilotes organisée dans un cadre légal – Circonstances "internes" et "externes" à l'activité du transporteur aérien effectif – Articles 16, 17 et 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne – Absence d'atteinte à la liberté d'entreprise, au droit de propriété et au droit de négociation du transporteur aérien »

Dans l'affaire C-28/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Attunda tingsrätt (tribunal de première instance d'Attunda, Suède), par décision du 16 janvier 2020, parvenue à la Cour le 21 janvier 2020, dans la procédure

Airhelp Ltd

contre

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président, Mme R. Silva de Lapuerta, vice–présidente, MM. J.–C. Bonichot, A. Arabadjiev, Mme A. Prechal, MM. L. Bay Larsen, A. Kumin et N. Wahl, présidents de chambre, M. T. von Danwitz, Mme C. Toader, MM. M. Safjan, D. Šváby (rapporteur), I. Jarukaitis, N. Jääskinen et J. Passer, juges,

avocat général : M. P. Pikamäe,

greffier : Mme C. Strömholm, administratrice,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 16 décembre 2020,

considérant les observations présentées :

– pour Airhelp Ltd, par Mme M. Bexelius ainsi que par Mes E. Arbrandt et S. Nilsson, advokater,

– pour Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, par Mes F. Sjövall et J. Fermbäck, advokater,

* Langue de procédure : le suédois.

– pour le gouvernement danois, par MM. J. Nymann-Lindegren et M. Jespersen ainsi que par Mme M. S. Wolff, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement allemand, par MM. U. Kühne, M. Hellmann et J. Möller, en qualité d'agents,

– pour le gouvernement espagnol, par M. L. Aguilera Ruiz, en qualité d'agent,

– pour le gouvernement français, par Mme E. de Moustier et M. A. Ferrand, en qualité d'agents,

– pour la Commission européenne, par M. K. Simonsson ainsi que par Mmes N. Yerrell et E. Ljung Rasmussen, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 16 mars 2021,

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 2004, L 46, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant Airhelp Ltd à Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (ci-après « SAS ») au sujet du refus de cette dernière d'indemniser S., aux droits duquel vient Airhelp, en raison de l'annulation de son vol.

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

3 Les considérants 1, 14 et 15 du règlement n° 261/2004 énoncent :

« (1) L'action de [l'Union] 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.

[...]

(14) Tout comme dans le cadre de la convention [pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, conclue à Montréal le 28 mai 1999 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2001/539/CE du Conseil, du 5 avril 2001 (JO 2001, L 194, p. 38)], les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un évènement 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 Intitulé « Définitions », l'article 2 de ce règlement dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

[...]

b) "transporteur aérien effectif", un transporteur aérien qui réalise ou a l'intention de réaliser un vol dans le cadre d'un contrat conclu avec un passager, ou au nom d'une autre personne, morale ou physique, qui a conclu un contrat avec ce passager ;

[...]

l) "annulation", le fait qu'un vol qui était prévu initialement et sur lequel au moins une place était réservée n'a pas été effectué. »

5 Aux termes de l'article 5 dudit règlement, qui s'intitule « Annulations » :

« 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 le titre « Droit à indemnisation », l'article 7 du même règlement prévoit, à son paragraphe 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).

[...] »

Le droit suédois

7 L'article 45 de la lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [loi relative à la participation des salariés aux décisions négociées (1976:580)] dispose notamment :

« Lorsqu'une organisation patronale, un patron ou une organisation de salariés se propose d'engager une action collective ou d'étendre le champ d'application d'une action en cours, ceux-ci sont tenus d'en avertir la partie adverse et le Medlingsinstitutet [(Office national de la médiation, Suède)] par écrit moyennant un préavis d'au moins sept jours ouvrables. Par "jour ouvrable", on désigne chaque jour à l'exception du samedi, du dimanche et des jours fériés, ainsi que la veille de la Saint-Jean, la veille de Noël et le 31 décembre. Le délai est calculé à partir du moment de la journée où l'action collective démarre. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

8 S. avait réservé une place sur un vol intérieur reliant Malmö à Stockholm (Suède). Ce vol, qui devait être opéré par SAS le 29 avril 2019, a été annulé le même jour en raison de la grève de ses pilotes au Danemark, en Suède et en Norvège (ci-après la « grève en cause »).

9 Il ressort du dossier dont dispose la Cour que, durant l'été 2018, les organisations de salariés représentantes des pilotes de SAS au Danemark, en Suède et en Norvège (ci-après les « syndicats des pilotes ») ont décidé de résilier la convention collective conclue avec SAS, laquelle devait normalement couvrir la période 2017–2020. Les négociations en vue de la conclusion d'une nouvelle convention collective ont débuté au mois de mars 2019.

10 Considérant que ces négociations avaient échoué ou, à tout le moins, qu'elles n'avaient pas suffisamment progressé, les syndicats des pilotes ont appelé leurs membres à la grève. La grève en cause a ainsi débuté le 26 avril 2019 et s'est poursuivie jusqu'au 2 mai 2019. Elle a donc duré sept jours et conduit SAS à annuler plus de 4 000 vols. Ladite grève a ainsi affecté environ 380 000 passagers, dont S., lequel a cédé à Airhelp ses droits éventuels à l'égard de SAS portant sur sa demande d'indemnisation en raison de l'annulation de son vol.

11 Le 2 mai 2019 a été conclue une nouvelle convention collective de trois ans, qui a donc vocation à s'appliquer jusqu'à l'année 2022.

12 Airhelp a saisi la juridiction de renvoi, l'Attunda tingsrätt (tribunal de première instance d'Attunda, Suède), d'une demande visant à ordonner à SAS de lui verser l'indemnisation de 250 euros prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004, lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, sous a), de ce règlement, majorée des intérêts de retard à compter du 10 septembre 2019 et jusqu'à ce que le paiement ait lieu.

13 SAS considère qu'elle n'était pas tenue de verser l'indemnisation réclamée, dans la mesure où la grève en cause a constitué une circonstance extraordinaire qui n'aurait pas pu être évitée, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises, eu égard au caractère exorbitant des exigences d'augmentation des salaires émanant des syndicats des pilotes.

14 Elle soutient que la grève en cause constitue une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, dans la mesure où elle n'est pas inhérente à l'exercice normal de son activité et où elle échappe à sa maîtrise effective. En effet, une décision de grève simultanée de quatre organisations syndicales ne s'inscrirait pas dans l'exercice normal de l'activité de SAS, laquelle consiste à fournir des services de transport aérien. En outre, les grèves seraient très rares sur le marché du travail suédois et la grève en cause, qui aurait affecté, en principe, l'ensemble des pilotes de SAS, aurait été l'une des plus grandes grèves de l'industrie du transport aérien jamais enregistrée. SAS n'aurait donc pas pu réorganiser ses activités afin d'être en mesure d'assurer les vols prévus. Par ailleurs, la grève en cause étant licite, SAS n'aurait pu enjoindre aux salariés de reprendre le travail.

15 De surcroît, la réponse fournie par la Cour dans l'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, ci-après l'« arrêt Krüsemann », EU:C:2018:258), selon lequel une « grève sauvage » est inhérente à l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien effectif, ne serait pas transposable à l'affaire au principal. En effet, la grève en cause n'aurait pas été motivée par une mesure prise par SAS, pas plus qu'elle n'aurait constitué une réponse spontanée du personnel de SAS à une mesure normale de gestion prise par cette dernière.

16 Enfin, dans la mesure où, conformément au droit suédois, le préavis de grève ne doit être déposé qu'une semaine avant le début de celle-ci, SAS n'aurait, en tout état de cause, pas pu échapper à l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), i), lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement nº 261/2004.

17 Pour sa part, Airhelp conteste le fait que la grève en cause soit constitutive d'une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement. La conclusion de conventions collectives s'inscrirait, en effet, dans le cours ordinaire des affaires d'une compagnie aérienne et des conflits sociaux pourraient surgir à cette occasion. En outre, durant les négociations en vue de la conclusion d'une telle convention, les parties auraient la possibilité de recourir à des actions collectives, telles que la grève ou le lock-out. En tout état de cause, vu l'évolution des salaires des pilotes de SAS lors des années précédentes, ce conflit social aurait été prévisible pour ladite société.

18 La juridiction de renvoi se demande, partant, si la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, englobe une grève qui a été annoncée par des organisations de salariés à la suite d'un préavis et lancée licitement.

19 Dans ces conditions, l'Attunda tingsrätt (tribunal de première instance d'Attunda) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) Une grève, suivie par les pilotes d'aéronefs employés par un transporteur aérien et indispensables pour la réalisation d'un vol, constitue-t-elle une "circonstance extraordinaire", au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, dans la mesure où la grève n'est pas lancée à la suite d'une mesure qui a été décidée ou communiquée par le transporteur aérien, mais a été annoncée par des organisations de salariés à la suite d'un préavis et lancée licitement en conformité avec le droit national en tant qu'action collective visant à inciter ledit transporteur aérien à augmenter les salaires, à accorder des avantages ou à modifier les conditions d'emploi en vue de satisfaire aux demandes des organisations de salariés ?

2) Le caractère raisonnable des demandes présentées par les organisations de salariés et, en particulier, le fait que l'augmentation des salaires demandée est nettement plus élevée que les augmentations des salaires généralement appliquées sur les marchés de travail nationaux pertinents, ont-ils une incidence sur la réponse à la première question ?

3) Le fait que le transporteur aérien, dans l'intention d'éviter une grève, accepte une proposition de conciliation présentée par un organisme national chargé de la médiation des conflits collectifs, tandis que les organisations de salariés n'acceptent pas cette proposition, a-t-il une incidence sur la réponse à la première question ? »

Sur les questions préjudicielles

20 Par ses trois questions, qu'il convient d'examiner conjointement, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 doit être interprété en ce sens qu'un mouvement de grève entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une ou plusieurs catégories de personnel dont la présence est nécessaire pour opérer un vol, constitue une « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.

21 D'emblée, il y a lieu de rappeler que, en cas d'annulation d'un vol, l'article 5 du règlement nº 261/2004 prévoit que les passagers concernés ont droit à une indemnisation à charge du transporteur aérien effectif, conformément à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement, à moins qu'ils aient été préalablement informés de cette annulation dans le respect des délais prévus au paragraphe 1, sous c), i) à iii), de cet article 5.

22 L'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, lu à la lumière des considérants 14 et 15 de celui-ci, exonère toutefois le transporteur aérien effectif de cette obligation d'indemnisation s'il est en mesure de prouver que l'annulation est due à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. En outre, en cas de survenance de telles circonstances, il incombe également au transporteur aérien effectif de démontrer 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 conduise à l'annulation du vol concerné. Il ne saurait toutefois être exigé de lui qu'il consente des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent (voir, en ce sens, arrêt du 11 juin 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, point 36 et jurisprudence citée).

23 Selon une jurisprudence constante de la Cour, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, désigne des évènements 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 et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas (voir, en ce sens, arrêts du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23 ; du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 36 ; du 17 avril 2018, Krüsemann, points 32 et 34, ainsi que du 11 juin 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, point 37).

24 Cela étant, compte tenu, d'une part, de l'objectif de ce règlement, énoncé au considérant 1 de celui-ci, d'assurer un niveau élevé de protection des passagers et, d'autre part, du fait que l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement déroge au principe du droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation de leur vol, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition, doit faire l'objet d'une interprétation stricte (arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann, point 36 et jurisprudence citée).

25 C'est dans ce contexte qu'il convient d'apprécier si un mouvement de grève, entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une ou plusieurs catégories de personnel

dont la présence est nécessaire pour opérer un vol, est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, tel qu'interprété par la Cour dans sa jurisprudence rappelée au point 23 du présent arrêt.

26 En premier lieu, il convient de déterminer si une grève présentant les caractéristiques mentionnées au point précédent est susceptible de constituer, par sa nature ou par son origine, un évènement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

27 À cet égard, il y a lieu de relever que le droit de mener une action collective, y compris la grève, constitue un droit fondamental prévu à l'article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »), ce droit étant protégé conformément au droit de l'Union et aux législations et pratiques nationales (voir, en ce sens, arrêt du 11 décembre 2007, International Transport Workers' Federation et Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, point 44).

28 Bien qu'incarnant un moment conflictuel des relations entre les travailleurs et l'employeur, dont elle vise à paralyser l'activité, la grève n'en demeure pas moins l'une des expressions possibles de la négociation sociale et, partant, doit être appréhendée comme un évènement inhérent à l'exercice normal de l'activité de l'employeur concerné, indépendamment des spécificités du marché du travail concerné ou de la législation nationale applicable en ce qui concerne la mise en œuvre de ce droit fondamental.

29 Cette interprétation doit également prévaloir lorsque l'employeur est, comme en l'occurrence, un transporteur aérien effectif. La Cour a en effet jugé, aux points 40 à 42 de l'arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann, que les transporteurs aériens effectifs peuvent être, de manière ordinaire, confrontés, dans l'exercice de leur activité, à des désaccords, voire à des conflits, avec les membres de leur personnel ou une partie de celui-ci. Or, à l'instar des mesures de restructuration et de réorganisation en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt et des conflits sociaux susceptibles d'en résulter, des mesures relatives aux conditions de travail et de rémunération du personnel d'un transporteur aérien effectif relèvent de la gestion normale des activités dudit transporteur.

30 Ainsi, une grève dont l'objectif se limite à obtenir d'une entreprise de transport aérien une augmentation du salaire des pilotes, une modification de leurs horaires de travail, ainsi qu'une plus grande prévisibilité en matière de temps de travail constitue un évènement inhérent à l'exercice normal de l'activité de cette entreprise, en particulier lorsqu'une telle grève est organisée dans un cadre légal.

31 En second lieu, il convient d'apprécier si une grève présentant les caractéristiques mentionnées au point 25 du présent arrêt doit être regardée comme un évènement échappant entièrement à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné.

32 À cet égard, il y a lieu de relever, premièrement, que, dès lors que la grève constitue, pour les travailleurs, un droit garanti par l'article 28 de la Charte, le fait que ceux-ci s'en prévalent et déclenchent en conséquence un mouvement en ce sens doit être considéré comme relevant de l'ordre du prévisible pour tout employeur, notamment lorsqu'une telle grève est précédée d'un préavis.

33 La Cour a d'ailleurs déjà considéré qu'une grève précédée du préavis prévu par la législation nationale applicable et dont il a été annoncé qu'elle pourrait s'étendre à des secteurs affectant les activités d'une entreprise initialement non concernée par cette grève ne constitue pas un évènement anormal et imprévisible (arrêt du 7 mai 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, point 18).

34 En ce qui concerne l'affaire au principal, le caractère prévisible de la grève en cause semble se vérifier puisqu'il ressort de la décision de renvoi que les syndicats des pilotes avaient, dès l'été 2018, résilié la convention collective censée couvrir la période 2017-2020, de sorte que SAS ne pouvait ignorer que les pilotes entendaient faire valoir des revendications. En outre, il ne ressort pas du dossier soumis à la Cour que la grève en cause au principal aurait débuté sans respect du préavis légalement prévu.

35 Deuxièmement, dès lors que la survenance d'une grève constitue un évènement prévisible pour l'employeur, celui-ci a, en principe, les moyens de s'y préparer et, le cas échéant, d'en atténuer les conséquences, de sorte qu'il conserve, dans une certaine mesure, la maîtrise des événements.

36 En effet, ainsi qu'il ressort du point 24 du présent arrêt, dans la mesure où la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, doit être interprétée strictement, il convient de considérer que le choix du terme « extraordinaire » témoigne de la volonté du législateur de l'Union de n'inclure dans la notion de « circonstances extraordinaires » que les circonstances sur lesquelles le transporteur aérien effectif n'a aucun contrôle. Or, à l'instar de tout employeur, un transporteur aérien effectif confronté à une grève de son personnel, qui est motivée par des revendications liées aux conditions de travail et de rémunération, ne saurait prétendre qu'il n'a aucun contrôle sur ce mouvement.

37 Dès lors, afin de garantir l'effet utile de l'obligation d'indemnisation consacrée à l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004, une grève du personnel d'un transporteur aérien effectif ne saurait être qualifiée de « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, lorsque cette grève est liée à des revendications afférentes aux relations de travail entre ledit transporteur et son personnel, susceptibles d'être traitées dans le cadre du dialogue social interne à l'entreprise. Or, tel est précisément le cas de la négociation salariale.

38 Ce constat ne saurait d'ailleurs être remis en cause par le caractère éventuellement déraisonnable ou disproportionné des revendications formulées par les grévistes ou encore par leur refus d'une proposition de conciliation puisque, en tout état de cause, la détermination du niveau des salaires relève du champ des relations de travail entre l'employeur et ses travailleurs.

39 Troisièmement, il ressort de la jurisprudence de la Cour relative à la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, que les évènements dont l'origine est « interne » doivent être distingués de ceux dont l'origine est « externe » au transporteur aérien effectif.

40 Relèvent ainsi de cette notion, au titre de la survenance de tels évènements « externes », la collision entre un aéronef et un volatile (voir, en ce sens, arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 26), l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile se trouvant sur la piste d'un aéroport (voir, en ce sens, arrêt du 4 avril 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, point 34), la présence d'essence sur la piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci (voir, en ce sens, arrêt du 26 juin 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, point 29), une collision entre le gouvernail de profondeur d'un aéronef en position de stationnement et l'ailerette de l'aéronef d'une autre compagnie aérienne, causée par le déplacement de ce dernier (voir, en ce sens, ordonnance du 14 janvier 2021, Airhelp, C-264/20, non publiée, EU:C:2021:26, point 26), mais aussi un vice caché de fabrication, ou encore des actes de sabotage ou de terrorisme (voir, en ce sens, 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, point 38).

41 Tous ces évènements ont en commun de résulter de l'activité du transporteur aérien et de circonstances extérieures, plus ou moins fréquentes en pratique, mais que le transporteur aérien ne maîtrise pas, parce qu'elles ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers, tel qu'un autre transporteur aérien ou un acteur public ou privé interférant dans l'activité aérienne ou aéroportuaire.

42 Ainsi, en indiquant, au considérant 14 du règlement nº 261/2004, que des circonstances extraordinaires peuvent se produire, en particulier, en cas de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif, le législateur de l'Union a entendu faire référence aux grèves externes à l'activité du transporteur aérien concerné. Il en résulte que sont notamment susceptibles de constituer des « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, des mouvements de grève suivis par des contrôleurs aériens ou du personnel d'un aéroport (voir, en ce sens, arrêt du 4 octobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 De tels mouvements de grève ne relevant du reste pas de l'exercice de l'activité de ce transporteur et échappant ainsi à la maîtrise effective de celui-ci, ils constituent des « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004.

44 En revanche, une grève déclenchée et suivie par des membres du propre personnel de l'entreprise de transport aérien concernée constitue un évènement « interne » à cette entreprise, y compris s'agissant d'une grève déclenchée à l'appel de syndicats, dès lors que ceux-ci interviennent dans l'intérêt des travailleurs de ladite entreprise.

45 Si toutefois une telle grève trouve son origine dans des revendications que seuls les pouvoirs publics peuvent satisfaire et qui, dès lors, échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, elle est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de la jurisprudence rappelée au point 23 du présent arrêt.

46 Quatrièmement, considérer qu'une grève organisée dans un cadre légal et telle que décrite au point 25 du présent arrêt ne relève pas de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, ne saurait affecter les droits fondamentaux du transporteur aérien concerné.

47 En effet, l'existence d'un mouvement de grève et le risque de devoir verser l'indemnité prévue à l'article 5, paragraphe 1, et à l'article 7, paragraphe 1, du règlement nº 261/2004 aux passagers ayant subi une annulation de vol ne sauraient être considérés comme affectant le contenu essentiel du droit de négociation de l'employeur visé à l'article 28 de la Charte.

48 À cet égard, il suffit de constater que la circonstance qu'un transporteur aérien soit confronté, du fait d'une grève de membres de son personnel organisée dans un cadre légal, au risque de devoir s'acquitter d'une telle indemnité, ne le contraint pas à accepter, sans discussion, l'intégralité des revendications des grévistes. En effet, le transporteur aérien reste en mesure de faire valoir les intérêts de l'entreprise, de façon à parvenir à un compromis satisfaisant pour l'ensemble des partenaires sociaux. Ainsi ne saurait-il être considéré que le transporteur aérien se voit privé de sa liberté de négociation protégée par le droit de l'Union et qu'il assume d'emblée le rôle de la partie perdante dans le cadre du conflit social.

49 En ce qui concerne la violation alléguée par SAS tant de sa liberté d'entreprise que de son droit de propriété, qui sont respectivement garantis par les articles 16 et 17 de la Charte, il y a lieu de rappeler que la liberté d'entreprendre et le droit de propriété ne constituent pas des prérogatives absolues et qu'ils doivent, dans un contexte tel que celui en cause au principal, être conciliés avec l'article 38 de la Charte qui, à l'instar de l'article 169 TFUE, tend à assurer, dans les politiques de l'Union, un niveau élevé de protection des consommateurs, en ce compris les passagers aériens (voir, en ce sens, arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, points 60, 62 et 63).

50 Or, l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris les passagers aériens, est susceptible de justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques (arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, point 48 et jurisprudence citée).

51 Eu égard aux considérations qui précèdent, il y a lieu de considérer que le fait d'écarter la qualification de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, à propos d'une grève organisée dans un cadre légal et présentant les caractéristiques mentionnées au point 25 du présent arrêt, ne saurait porter atteinte aux droits fondamentaux que les articles 16, 17 et 28 de la Charte garantissent au transporteur aérien effectif.

52 Dans ces conditions, 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 mouvement de grève entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une catégorie de personnel indispensable à la réalisation d'un vol, ne relève pas de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.

Sur les dépens

53 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 (grande 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 mouvement de grève entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une catégorie de personnel indispensable à la réalisation d'un vol, ne relève pas de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens de cette disposition.

Signatures