Recueil de la jurisprudence

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M. EVGENI TANCHEV
présentées le 12 avril 2018[1]

Affaires jointes 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

Helga Krüsemann (C-195/17),
Gabriele Heidenreich (C-195/17),
Doris Manneck (C-195/17),
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt (C-197/17),
Julia et Gabriel Neufeldt, tous deux légalement représentés par leurs parents **Sandra et Thomas Neufeldt** (C-197/17),
Ivan Wallmann(C-198/17),
Rita Hoffmeyer(C-199/17),
Rudolf Meyer(C-199/17),
Susanne de Winder(C-200/17),
Holger et Nicole Schlosser(C-201/17),
Peter Rebbe (C-202/17),
Hans-Peter Rebbe (C-202/17),
Harmine Rebbe(C-202/17),
Eberhard Schmeer(C-203/17),
Brigitte Wittmann(C-226/17),
Reinhard Wittmann(C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher(C-254/17),
Margarethe Yüce (C-274/17),
Ali Yüce (C-274/17),
Emin Yüce (C-274/17),
Emre Yüce(C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen(C-275/17),
Susanne Meyer (C-278/17),
Sophie Meyer (C-278/17),
Jan Meyer(C-278/17),
Thomas Kiehl(C-279/17),
Ralph Eßer(C-280/17),
Thomas Schmidt(C-281/17),
Werner Ansorge(C-282/17),
Herbert Blesgen(C-283/17),
Simone Künnecke (C-284/17),
Thomas Küther (C-284/17),
Antonia Künnecke (C-284/17),
Moritz Künnecke(C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),

1 Langue originale : l'anglais.

Marcel Gentile(C-285/17),
Gabriele Ossenbeck(C-286/17),
Angelina Fell(C-290/17),
Florian Fell(C-290/17),
Vincent Fell(C-290/17),
Helga Jordan-Grompe(C-291/17),
Sven Grompe(C-291/17),
Yves-Felix Grompe(C-291/17),
Justin Joel Grompe(C-291/17)
contre
TUIfly GmbH
[24 demandes de décision préjudicielle de l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne)]
et
EUflight.de GmbH (C-292/17)
contre
TUIfly GmbH

[demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne)]

« Renvoi préjudiciel – Transport aérien – Règlement (CE) nº 261/2004 – Article 5, paragraphe 3 – Indemnisation des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol – Notion de "circonstances extraordinaires" – Absence massive de personnel en raison d'une "grève sauvage" sous couvert d'un arrêt maladie – Causalité – Caractère évitable »

I. Introduction

1. Une grève dite « sauvage» [2] sous le couvert d'arrêts maladie équivaut-elle à des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 261/2004 [3], de sorte qu'un transporteur aérien n'est pas tenu d'indemniser les passagers qui subissent des retards et des annulations de vol en raison de cette grève ?

2. Telle est, en substance, la question centrale dont la Cour est saisie par les renvois préjudiciels joints de l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne) et de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) devant lesquels plusieurs passagers ont introduit des demandes d'indemnisation au titre du règlement nº 261/2004 après que leurs vols ont été annulés ou considérablement retardés en raison du fait qu'un pourcentage anormalement élevé du personnel navigant du transporteur aérien était en arrêt maladie.

3. Cette affaire offre à la Cour l'occasion de développer sa jurisprudence relative à l'interprétation du règlement nº 261/2004 qui, il convient de le rappeler, a un impact réel sur la vie des citoyens de l'Union européenne et de toutes les personnes qui voyagent à l'intérieur de ses frontières.

2 Selon le dictionnaire juridique du droit français (accessible à : http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html), une « grève sauvage » est définie comme la « grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat ». Selon le « Cambridge dictionary » (accessible à : https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike), la grève sauvage est « une grève soudaine (un acte de refus de travailler en guise de protestation) sans avertissement de la part des travailleurs et souvent sans le soutien officiel des syndicats. » Pour une analyse de la grève sauvage en droit de l'Union, voir, par exemple, Bogg, A., « Viking and Laval : The International Labour Law Perspective » in Freeland, M., et Prassl, J., *Viking, Laval and Beyond*, Hart Publishing, 2014, p. 41 à 74.

3 Règlement du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) nº 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

II. Le cadre juridique

4. Aux termes des considérants 1, 2, 14 et 15 du règlement nº 261/2004 :

« (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. »

5. Selon l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 :

« 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. »

III. Les faits au principal et les questions préjudicielles

A. En ce qui concerne les renvois préjudiciels émanant de l'Amtsgericht Hannover

6. Les demandeurs dans les 24 affaires pendantes devant l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) avaient réservé des vols auprès de TUIfly GmbH, un transporteur aérien basé à Hanovre, en Allemagne. Les demandeurs réclament à TUIfly une indemnisation sur le fondement de l'article 7 du règlement nº 261/2004[4] au motif que leurs vols ont été annulés ou ont subi un retard important entre le 3 octobre 2016 et le 8 octobre 2016.

7. Les annulations ou retards de vol en question découlent d'un incident qui s'est produit au début d'octobre 2016 lorsqu'un grand nombre des membres du personnel navigant de TUIfly se sont soudainement déclarés malades, ce qui a contraint l'entreprise à devoir annuler un total de plus de 100 vols, un nombre plus grand encore de vols ayant été considérablement retardés.

4 En ce qui concerne les montants d'indemnisation prévus en cas d'annulation ou de retard d'un vol, voir le point 38 des présentes conclusions.

8. Cette vague d'arrêts maladie est intervenue après que, le 30 septembre 2016, la direction de TUIfly a notifié à son personnel de futurs plans de restructuration, des projets auxquels celui-ci s'est fortement opposé.

9. Selon la décision de renvoi préjudiciel, le taux habituel d'absence pour maladie parmi le personnel de TUIfly est généralement d'environ 10 % du personnel navigant technique et commercial. Toutefois, après l'annonce des mesures de restructuration par la direction de TUIfly le 30 septembre 2016, le taux d'absence pour maladie du personnel de TUIfly a brutalement augmenté, en particulier entre le 3 octobre 2016 et le 9 octobre 2016, pour atteindre un maximum le 7 octobre 2016 avec 89 % du personnel navigant technique et 62 % du personnel navigant commercial.

10. En conséquence, à partir du 3 octobre 2016, TUIfly a été contrainte d'abandonner totalement ses horaires de vols initiaux pour en élaborer de nouveaux. Elle a par ailleurs recouru au sous-affrètement auprès d'autres compagnies aériennes et rappelé des membres de son personnel en vacances.

11. En raison des absences au sein du personnel, le 3 octobre 2016, 24 vols ont été effectués avec un retard important tandis que le 4 octobre 2016, 7 vols ont été annulés et 29 vols avaient des retards importants. À partir du 5 octobre 2016, une grande partie des vols ont été annulés. Les 7 et 8 octobre 2016, tous les vols au départ de l'Allemagne vers les destinations concernées ont été annulés compte tenu du fait que le vol retour ne pouvait plus être garanti.

12. Le 7 octobre 2016, la direction de TUIfly a informé ses salariés qu'un accord avait été conclu avec les représentants du personnel concernant les plans de restructuration. Le taux d'absence pour maladie au sein du personnel navigant est alors redescendu à son niveau normal.

13. Dans la procédure au principal, TUIfly soutient qu'elle n'est pas tenue d'indemniser les demandeurs au motif que les annulations ou les retards des vols en question ont été causés par des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Les demandeurs au principal répliquent à cela que TUIfly n'est pas exonérée de son obligation de les indemniser, car les événements en question ne constituaient pas des circonstances extraordinaires et auraient pu être évités si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

14. C'est dans ces conditions que l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) a décidé de surseoir à statuer dans les 24 recours dont il était saisi et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1. L'absence pour maladie d'une partie importante du personnel requis pour la réalisation des vols du transporteur aérien effectif constitue-t-elle une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du [règlement n° 261/2004] ? En cas de réponse affirmative à la première question, quel niveau le taux d'absentéisme doit-il atteindre pour pouvoir admettre une telle circonstance ?

2. En cas de réponse négative à la première question, l'absence spontanée d'une partie importante du personnel requis pour la réalisation des vols du transporteur aérien effectif en raison d'un arrêt de travail non conforme à la législation du travail et aux conventions collectives ("grève sauvage") constitue-t-elle une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 ? En cas de réponse affirmative à la deuxième question, quel niveau le taux d'absentéisme doit-il atteindre pour pouvoir admettre une telle circonstance ?

3. En cas de réponse affirmative à la première ou à la deuxième question, faut-il que la circonstance extraordinaire se soit présentée lors du vol annulé lui-même, ou le transporteur aérien effectif peut-il établir un nouvel horaire des vols pour des raisons économiques ?

4. En cas de réponse affirmative à la première ou à la deuxième question, la notion de "caractère évitable" se rapporte-elle à la circonstance extraordinaire ou bien aux conséquences de la survenance de ladite circonstance ? »

B. En ce qui concerne le renvoi préjudiciel émanant de l'Amtsgericht Düsseldorf

15. Dans la procédure principale pendante devant l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf), un demandeur unique a engagé contre TUIfly un recours en indemnisation au titre de l'article 7 du règlement nº 261/2004. La décision de renvoi indique que le demandeur, EUflight.de GmbH, agit au nom du passager qui lui a cédé son droit à une indemnisation en vertu de ce règlement au titre d'un vol annulé le 7 octobre 2016.

16. Selon la décision de renvoi, l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) suppose que le fait qu'un nombre important de membres du personnel soit en arrêt maladie, qu'il s'agisse d'une vague de maladie réelle ou d'une « grève sauvage », peut être considéré comme des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. La juridiction de renvoi se demande cependant s'il existe un lien de causalité suffisant entre ces circonstances extraordinaires et l'annulation du vol en question dans la mesure où celle-ci est intervenue dans le cadre de la réorganisation générale de ses vols par TUIfly à compter du 2 octobre 2016. La juridiction de renvoi souligne en particulier que TUIfly n'indiquant pas quel équipage précis a été affecté au vol litigieux, le transporteur aérien ne peut valablement invoquer une circonstance extraordinaire que si le lien causal entre les circonstances extraordinaires et l'annulation peut être interprété largement.

17. C'est dans ces conditions que l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« L'annulation d'un vol peut-elle encore être imputée à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du [règlement nº 261/2004] lorsque ces circonstances (en l'espèce, une "grève sauvage" ou une "vague de maladies") n'affectent le vol en cause que de manière indirecte, celles-ci ayant conduit le transporteur aérien à réorganiser dans son ensemble la planification de ses vols et à prévoir l'annulation du vol concerné ? Le transporteur aérien peut-il également invoquer l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 pour s'exonérer de son obligation d'indemnisation lorsque le vol en cause aurait pu être effectué en l'absence de cette réorganisation, dès lors que l'équipage prévu pour le vol aurait été disponible s'il n'avait pas été affecté à d'autres vols dans le cadre de ladite réorganisation ? »

IV. La procédure devant la Cour

18. Conformément à l'article 54 du règlement de procédure de la Cour, les 24 renvois préjudiciels émanant de l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) et l'unique renvoi préjudiciel émanant de l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) ont été joints aux fins de la phase écrite ou orale de la procédure et de l'arrêt [5].

5 Je relève qu'à l'origine, c'est 28 demandes de décision préjudicielle qu'a présentées l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre), mais que les 3 renvois enregistrés sous les numéros d'affaires C-196/17, C-276/17 et C-277/17 ont fait l'objet d'un désistement, 25 d'entre eux restant pendants. Je note également que dans les 19 demandes de décision préjudicielle présentées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) dans les affaires C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 à C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 et C-429/17 – dont l'une (affaire C-352/17) a fait l'objet d'un désistement – la procédure a été suspendue en application de l'article 55 du règlement de procédure de la Cour jusqu'à ce que la Cour statue dans les présentes affaires.

19. Des observations écrites ont été soumises à la Cour par les représentants des demandeurs dans neuf des affaires jointes [6], ainsi que par TUIfly, le gouvernement allemand, le gouvernement polonais et la Commission européenne.

20. Les représentants des demandeurs dans onze des affaires jointes [7], TUIfly, le gouvernement allemand, le gouvernement français et la Commission ont participé à l'audience qui s'est tenue le 25 janvier 2018.

V. Analyse

21. J'organiserai mon analyse en trois parties principales. Je formulerai tout d'abord une remarque préliminaire concernant l'examen des questions soumises à la Cour. En deuxième lieu, j'aborderai certaines questions préliminaires relatives à la recevabilité qui ont été soulevées par TUIfly. Dans une troisième partie, je passerai enfin à l'examen au fond des quatre questions posées, à la lumière d'un bref rappel préalable de la jurisprudence de la Cour concernant l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2014.

A. Remarque liminaire

22. Par ses quatre questions préjudicielles, l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) demande en substance à la Cour de lui préciser si une grève dite « sauvage » sous le couvert d'arrêts maladie ayant entraîné directement ou indirectement une annulation de vols ou des retards importants constitue des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, de nature à exonérer le transporteur aérien de son obligation d'indemniser les passagers dans le cadre de la procédure au principal.

23. L'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 prévoit qu'un transporteur aérien 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. »

24. L'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004 signifie donc que, pour pouvoir s'exonérer de son obligation d'indemnisation, le transporteur aérien doit prouver l'existence de trois éléments principaux, à savoir : 1) l'existence de « circonstances extraordinaires » ; 2) le fait que l'annulation « est due » à des circonstances extraordinaires, et 3) que les circonstances extraordinaires « n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises» [8].

25. Les quatre questions posées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) se rapportent à chacune de ces trois conditions. La première et la deuxième question concernent la première condition, celle de savoir si une « vague de maladies » ou une « grève sauvage » constituent des « circonstances extraordinaires ». La troisième question concerne la deuxième condition relative à la causalité, celle de savoir s'il suffit que les circonstances extraordinaires ne constituent qu'une cause indirecte de l'annulation des vols ou des retards importants dus à la réorganisation de ses horaires de vols par TUIfly. La quatrième question porte quant à elle sur la troisième condition relative au point de savoir si ce sont les circonstances extraordinaires elles-mêmes ou simplement leurs conséquences qui doivent avoir été « évitées ».

6 Affaires C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 et C-292/17.

7 Affaires C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 et C-292/17. Ainsi, les représentants des demandeurs qui avaient soumis des observations écrites à la Cour ont également participé à l'audience, à l'exception de ceux parties aux affaires C-280/17 et C-284/17. Les représentants des demandeurs dans les affaires C-226/17, C-228/17, C-282/17 et C-283/17 ont présenté uniquement des observations orales à la Cour.

8 Voir, par exemple, conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, point 31).

26. La question unique posée par l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) vise à savoir si, en admettant qu'une vague de maladie ou une grève dite « sauvage » constituent des « circonstances extraordinaires », l'annulation d'un vol est toujours causée par des circonstances extraordinaires lorsque ces circonstances n'affectent qu'indirectement le vol en question, dans la mesure où l'équipage de ce vol était effectivement disponible et que ce vol aurait eu lieu sans la réorganisation générale de ses horaires de vol opérée par TUIfly, qui a eu pour effet d'affecter cet équipage à d'autres vols en raison de ces circonstances extraordinaires.

27. La question déférée par l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) et la troisième question formulée par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) sont donc très similaires, aussi les traiterai-je conjointement.

B. Sur la recevabilité

28. TUIfly fait valoir que la demande de décision préjudicielle de l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) est partiellement irrecevable. Elle soutient que les première et deuxième questions vont au-delà de l'objet du litige au principal dans la mesure où elles supposent un taux élevé d'absentéisme pour maladie touchant l'ensemble du personnel du transporteur aérien, alors qu'il n'était question dans le litige au principal que d'un taux élevé d'absentéisme pour maladie parmi le personnel navigant uniquement, c'est-à-dire les pilotes, les hôtesses et les stewards. Elle fait également valoir que la première et la deuxième question, en ce qu'elles tendent à obtenir des indications quant au taux d'absentéisme permettant de constater une circonstance exceptionnelle, portent sur une appréciation de fait qui relève de la compétence du juge national, et non de la Cour. TUIfly affirme en outre que la troisième question n'a aucun lien avec l'objet du litige au principal dans la mesure où TUIfly n'aurait pas établi de nouveaux horaires de vol « pour des raisons économiques », et qu'en tout état de cause, elle serait trop abstraite.

29. Je relève également que si le gouvernement allemand n'a pas soulevé d'objection quant à la recevabilité de la demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre), il considère néanmoins que répondre à la première question posée par cette juridiction n'est pas déterminant pour la solution du litige au principal dans la mesure où il n'y a pas eu d'épidémie parmi le personnel navigant de TUIfly, mais plutôt ce que l'on appelle une « grève sauvage ».

30. Les questions posées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) sont, à mon sens, recevables.

31. Selon la jurisprudence constante de la Cour, les questions relatives à l'interprétation du droit de l'Union posées par le juge national dans le cadre réglementaire et factuel qu'il définit sous sa propre responsabilité, et dont il n'appartient pas à la Cour de vérifier l'exactitude, bénéficient d'une présomption de pertinence. Le refus de la Cour de statuer sur une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit de l'Union n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées [9].

32. En outre, cette présomption de pertinence ne saurait être renversée par la simple circonstance que l'une des parties au principal conteste certains faits dont il n'appartient pas à la Cour de vérifier l'exactitude et dont dépend la définition de l'objet du litige [10].

9 Voir, par exemple, arrêt du 14 décembre 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, point 59 et jurisprudence citée).

10 Voir, par exemple, arrêt du 22 septembre 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, point 34 et jurisprudence citée).

33. Dans le cas présent, il ressort clairement de la décision de renvoi et du contexte dans lequel s'inscrivent les première et deuxième questions telles que formulées par la juridiction de renvoi que ces questions concernent le personnel navigant de TUIfly. Il n'est pas contesté que les intéressés visés à l'article 23 du statut ont été en mesure d'exprimer leur point de vue de manière effective sur ces questions.

34. En outre, il n'apparaît pas de manière manifeste que les questions posées n'auraient aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, et rien dans la décision de renvoi ne permet davantage de penser que les questions se rapporteraient à un problème purement hypothétique.

35. En conséquence, il n'existe pas de motif suffisant pour renverser la présomption de pertinence dont bénéficient les questions préjudicielles posées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre).

C. Sur le fond

1. Aperçu de la jurisprudence de la Cour relative à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004

36. Selon la jurisprudence constante de la Cour, les exceptions aux dispositions octroyant des droits aux passagers doivent faire l'objet d'une interprétation stricte [11]. La jurisprudence précise cependant également que, par l'adoption du règlement nº 261/2004, le législateur visait également à mettre en balance les intérêts des passagers aériens et ceux des transporteurs aériens [12]. Cela étant, l'exonération du transporteur aérien de son obligation d'indemniser les passagers pour les annulations et les retards importants en cas de « circonstances extraordinaires », une expression qui n'est pas définie dans le règlement nº 261/2004, a été interprétée par la Cour de la manière suivante.

37. La Cour a rejeté les arguments selon lesquels il conviendrait de tenir compte par priorité des charges financières excessives pesant sur les transporteurs aériens dans l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, soulignant qu'il ressort de la jurisprudence que l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris donc les passagers aériens, est susceptible de justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques [13].

38. La Cour a ainsi précisé que le montant de l'indemnisation, fixé à 250, 400 et 600 euros en fonction de la distance des vols concernés peut être encore réduit de 50 %, conformément à l'article 7, paragraphe 2, sous c), du règlement nº 261/2004, lorsque le retard reste, pour un vol ne relevant pas de l'article 7, paragraphe 2, sous a) et b), dudit règlement inférieur à quatre heures [14], et que, par ailleurs, les obligations acquittées en vertu du règlement nº 261/2004 le sont sans préjudice pour ces transporteurs 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 étant dès lors susceptible d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par lesdits transporteurs en conséquence de ces obligations.

11 Arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, point 38). Voir également conclusions de l'avocat général Sharpston dans les affaires jointes Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:416, point 48), dans lesquelles l'avocat général souligne que dans l'arrêt du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, point 48), la Cour a clairement identifié la « protection des passagers » comme étant l'« objectif immédiat » du règlement nº 261/2004.

12 Arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a. (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 39).

13 Arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a. (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 81 et jurisprudence citée).

14 Arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a. (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 78).

39. Il n'apparaît pas non plus déraisonnable, la Cour a-t-elle ajouté, que ces obligations soient, sous réserve du droit à réparation susmentionné, supportées d'emblée par les transporteurs aériens auxquels les passagers concernés sont liés par un contrat de transport qui leur donne droit à un vol qui ne devrait être ni annulé ni retardé [15].

40. La Cour a encore précisé par son interprétation la règle établie à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Elle a ainsi relevé que, selon le considérant 14 dudit règlement, 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 [16]. Ainsi, la Cour en a déduit que peuvent être qualifiés de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, 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 [17]. Dans ces conditions, la Cour a jugé qu'une collision entre un aéronef et un volatile, ainsi que l'éventuel endommagement provoqué par cette collision, faute d'être intrinsèquement liés au système de fonctionnement de l'appareil, ne sont pas, par leur nature ou leur origine, inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échappent à sa maîtrise effective [18]. Pour parvenir à cette conclusion, la Cour a relevé qu'il convient « de ne pas inciter les transporteurs aériens à s'abstenir de prendre les mesures requises par un tel incident en faisant prévaloir le maintien et la ponctualité de leurs vols sur l'objectif de sécurité de ces derniers» [19].

41. Cela dit, la Cour a considéré que, dans le cadre de l'activité d'un transporteur aérien, une panne provoquée par la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef constitue, certes, un événement inopiné, mais qu'une telle panne demeure intrinsèquement liée au système de fonctionnement très complexe de l'appareil, de sorte que cet événement 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. Elle a en outre ajouté que la prévention d'une telle panne n'échappe pas à la maîtrise effective du transporteur aérien [20].

42. Enfin, la Cour a relevé qu'un « vice caché de fabrication affectant la sécurité des vols » peut découler d'événements qui ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et *échappent* à la maîtrise effective de ce dernier [21], et qu'il en est de même en présence de dommages causés aux aéronefs par des actes de sabotage ou de terrorisme [22]. La Cour a également jugé que des circonstances telles que la fermeture d'une partie de l'espace aérien européen à la suite de l'éruption d'un volcan constituent des « circonstances extraordinaires» [23].

43. Par ailleurs, dans sa jurisprudence la Cour a estimé que le législateur de l'Union avait entendu conférer un caractère exonératoire de l'obligation d'indemniser les passagers en cas d'annulation d'un vol non pas à toutes les circonstances extraordinaires, mais seulement à celles *qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises* [24].

15 Arrêt du 23 octobre 2012, Nelson e.a. (C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 80 et jurisprudence citée).

16 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 21 et jurisprudence citée).

17 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 22 et jurisprudence citée).

18 Arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, point 24).

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

20 Arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, points 41 à 43).

21 C'est moi qui souligne.

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

23 Arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, point 34).

24 C'est moi qui souligne.

44. Il en résulte que, toutes les circonstances extraordinaires n'étant pas exonératoires, il incombe à la partie qui entend s'en prévaloir, en l'espèce TUIfly, d'établir, en outre, qu'elles n'auraient pas pu, en tout état de cause, être évitées par des mesures adaptées à la situation, c'est-à-dire par des mesures qui, au moment où ces circonstances extraordinaires surviennent, répondent notamment à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur aérien concerné.

45. C'est à cette partie qu'il incombe en effet d'établir que, même si elle avait mis en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont elle disposait, elle n'aurait manifestement pas pu, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de l'entreprise au moment pertinent, *éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles elle était confrontée conduisent à l'annulation du vol* [25].

46. Dans ce contexte, la Cour a donc entériné un concept individualisé et souple de « mesure raisonnable », laissant à la juridiction nationale le soin d'apprécier si, dans les circonstances de l'espèce, le transporteur aérien pouvait être regardé comme ayant pris les mesures adaptées à la situation [26].

47. La Cour a jugé qu'un transporteur aérien doit raisonnablement, au stade de la planification du vol, tenir compte du risque de retard lié à l'éventuelle survenance de circonstances extraordinaires [27]. Elle a estimé que, afin d'éviter que tout retard, même insignifiant, résultant de la survenance de circonstances extraordinaires ne conduise inéluctablement à l'annulation du vol, le transporteur aérien raisonnable doit planifier ses moyens en temps utile afin de disposer d'une certaine réserve de temps, pour être en mesure, si possible, d'effectuer ledit vol une fois que les circonstances extraordinaires ont pris fin [28].

48. À la lumière de ces considérations, la Cour a considéré, en ce qui concerne les passagers qui se sont vu refuser l'embarquement à bord d'un aéronef, qu'il ressort du considérant 15 du règlement nº 261/2004 que les « circonstances extraordinaires » ne peuvent concerner qu'« un avion précis pour une journée précise » ce qui ne saurait être le cas d'un refus à l'embarquement opposé à un passager en raison de la réorganisation de vols faisant suite à de telles circonstances ayant affecté un vol précédent. En effet, la notion de « circonstances extraordinaires » vise à limiter les obligations du transporteur aérien, voire à l'exonérer de celles-ci, lorsque l'événement en cause n'aurait pas pu être évité même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Or, si un tel transporteur est obligé d'annuler un vol prévu le jour d'une grève du personnel d'un aéroport puis prend la décision de réorganiser ses vols ultérieurs, ce transporteur ne saurait, en aucune façon, être considéré comme ayant été contraint par ladite grève de refuser l'embarquement à un passager qui s'est régulièrement présenté à l'embarquement deux jours après l'annulation dudit vol [29].

49. C'est dans ce contexte que la Cour est priée de dire si une « grève sauvage » constitue des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, et de préciser les conséquences qui en découlent si tel est le cas.

25 Arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, points 39 à 41). C'est moi qui souligne. Voir également arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, points 28 et 29 ainsi que jurisprudence citée).

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

27 Arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, point 27).

28 Arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, point 28).

29 Arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, point 37).

2. Proposition de réponse à la première question

50. Prise isolément, la réponse à la première question est évidente. D'une part, sur la base de la jurisprudence résumée ci-dessus, la gestion des arrêts maladie pour une entreprise exerçant ses activités au sein d'une communauté de personnes en état de santé normal fait partie des questions inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et qui relèvent de sa maîtrise effective. D'autre part, une absence massive due à une pandémie ou à quelque autre urgence de santé publique n'est pas inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et échappe à sa maîtrise effective. Si la première hypothèse n'est donc pas susceptible de donner lieu à des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004, la deuxième éventualité l'est en revanche.

51. Il ressort toutefois clairement du dossier et des arguments présentés à l'audience que les circonstances de fait ayant donné lieu à la procédure au principal ne répondent pas à ces hypothèses. Ce qu'il s'est produit, c'est une absence massive de personnel, sous couvert d'arrêts maladie, en exécution d'une « grève sauvage ». Dans ces conditions, si la première question, prise isolément, appelle en principe une réponse affirmative, ce n'est pas suffisant pour la solution du litige au principal, lequel découle en réalité d'une grève dite « sauvage » et non pas d'une pandémie ou de quelque autre urgence de santé publique. Tels sont, du moins, les éléments essentiels de la demande d'éclaircissements adressée par la juridiction nationale à l'origine du renvoi préjudiciel [30].

52. Je propose donc de répondre comme suit à la première question :

« Seule l'absence réelle pour maladie d'une partie significative du personnel d'un transporteur aérien affecté à l'exploitation d'un vol en raison d'une pandémie ou de quelque autre urgence de santé publique constitue des "circonstances extraordinaires" au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Le taux précis d'absentéisme requis dans de telles circonstances pour que la situation puisse être considérée comme constituant des "circonstances extraordinaires" doit être déterminé par la juridiction de renvoi, en tenant dûment compte de toutes les circonstances factuelles pertinentes. »

3. Proposition de réponse à la deuxième question

53. Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande en substance si une grève dite « sauvage » constitue des « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. En cas de réponse affirmative à cette question, la juridiction de renvoi se demande quel niveau le taux d'absentéisme doit-il atteindre pour que l'on puisse admettre qu'il constitue des « circonstances extraordinaires ».

54. Ainsi que la Cour l'a souligné dans sa jurisprudence, il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie [31]. À cet égard, le dispositif d'un acte de l'Union est indissociable de sa motivation et doit être interprété, si besoin est, en tenant compte des motifs qui ont conduit à son adoption [32].

55. D'une part, le considérant 1 du règlement nº 261/2004 fait référence à la nécessité de garantir un « niveau élevé de protection des passagers », tandis que selon le considérant 2, le refus d'embarquement et l'annulation d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers.

30 Voir points 28 à 35 des présentes conclusions.

31 Voir, par exemple, arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 41 et jurisprudence citée).

32 Arrêt du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 42 et jurisprudence citée).

56. D'autre part, le considérant 14 du règlement nº 261/2004 rappelle que, 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.

57. Ainsi, par ses objectifs le règlement nº 261/2004 tend à inclure les « grèves » dans la notion de « circonstances extraordinaires ». Cela est confirmé par la jurisprudence de la Cour relative à l'interprétation des « circonstances extraordinaires » jusqu'à ce jour et rappelée ci-dessus, au moins dans le contexte d'absences importantes affectant la capacité opérationnelle d'une entreprise, en particulier en ce qui concerne les « grèves sauvages ». Une grève sauvage intervenant par définition au mépris des exigences légales, elle échappe à la maîtrise effective du transporteur aérien [33]. Cette considération est également confortée par les travaux préparatoires relatifs à l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Au cours de ces travaux, l'expression « circonstances extraordinaires » a remplacé celle de « force majeure ». D'après l'exposé des motifs du Conseil accompagnant la position commune, cette modification se justifiait pour des raisons de clarté juridique [34].

58. En outre, dans une Union de droit, les « grèves sauvages » ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. Elles ne s'apparentent pas à ce qui est intrinsèquement lié au système de fonctionnement de l'appareil, de sorte qu'elles seraient inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien. J'estime en outre que le fait d'informer le personnel d'une restructuration potentielle n'a pas eu pour effet de conférer à TUIfly la maîtrise de la grève sauvage, étant donné que cette annonce ne devait pas avoir pour conséquence inévitable une telle grève [35].

59. Cela dit, afin de donner une réponse utile à la juridiction de renvoi couvrant tous les éléments pertinents du droit de l'Union, il est important de rappeler (voir les points 43 à 48 des présentes conclusions) que, selon la jurisprudence de la Cour, la simple existence de « circonstances extraordinaires » ne suffit pas pour exonérer un transporteur aérien de l'obligation de payer une indemnisation en cas d'annulation d'un vol ou de retard important qu'il serait autrement tenu de payer en vertu du règlement nº 261/2004. L'exonération prévue à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement ne s'applique qu'aux circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même

33 La proposition de règlement nº 261/2004 [Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes en matière d'indemnisation des passagers aériens et d'assistance en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol] présentée par la Commission fait référence à des circonstances exceptionnelles dans lesquelles la « responsabilité » de l'opérateur ne peut être engagée. Voir, par exemple, COM(2001) 784 final, p. 6, point 20.

34 Conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, point 50), faisant référence à la position commune et à la communication au Parlement européen du 25 mars 2003 [SEC(2003) 361 final], dans laquelle la Commission a relevé que les conditions de l'indemnisation, telles que prévues dans la position commune (CE) nº 27/2003 arrêtée par le Conseil le 18 mars 2003 (JO C 125 E, p. 63), permettraient de « lier plus étroitement la compensation aux difficultés et désagréments occasionnés par les annulations de vols ».

35 Je note en outre que la conclusion selon laquelle une grève sauvage est constitutive de circonstances extraordinaires est conforme à une proposition récente de la Commission visant à modifier le règlement nº 261/2004, qui comprend une liste non exhaustive de circonstances considérées comme étant des « circonstances extraordinaires » aux fins du règlement. Cette proposition inclut « les conflits du travail chez le transporteur aérien effectif ou chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne ». Voir annexe 1 [point 1, sous vii), à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 261/2004 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, ainsi que le règlement (CE) nº 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages], COM(2013) 130 final, p. 30. Voir également l'annexe 1, point 1, sous vii), à la résolution législative du Parlement européen du 5 février 2014 [sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 261/2004], P7_TA(2014) 0092, qui vise : « les conflits du travail ***imprévus*** chez le transporteur aérien effectif ou chez des prestataires de services essentiels tels que les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne » (souligné dans l'original).

si toutes les mesures raisonnables avaient été prises par le transporteur aérien concerné. Comme je l'ai expliqué aux points 43 à 48 des présentes conclusions, c'est à TUIfly qu'il incombe de prouver qu'il n'a pas été en mesure d'empêcher que les circonstances extraordinaires auxquelles il a été confronté ne conduisent à l'annulation des vols en question [36].

60. Il appartient également à la juridiction de renvoi, compte tenu de l'ensemble des faits pertinents, de trancher la question du taux d'absentéisme requis dans le cadre d'une « grève sauvage » pour que cette grève puisse être assimilée à des « circonstances extraordinaires » au sens du règlement nº 261/2004.

61. Je propose donc à la Cour de répondre à la deuxième question comme suit :

« L'absence spontanée d'une partie importante du personnel requis pour la réalisation des vols du transporteur aérien effectif en raison d'un arrêt de travail non conforme à la législation du travail et aux conventions collectives ("grève sauvage") constitue une "circonstance extraordinaire" au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 261/2004. Toutefois, l'exonération prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement ne s'applique qu'aux circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises par le transporteur aérien concerné. C'est à la juridiction de renvoi qu'il appartient de trancher cette question, de même que la question de savoir quel est le taux d'absentéisme requis pour que l'on puisse considérer qu'il est constitutif d'une circonstance extraordinaire dans le contexte d'une grève sauvage. »

4. Proposition de réponse à la troisième question

62. L'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) et, par sa troisième question, l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) s'interrogent en substance sur l'intensité du lien de causalité qui doit exister entre les circonstances extraordinaires et l'annulation des vols et, en particulier, si ce lien de causalité est rompu par la décision de TUIfly de réorganiser la planification de ses vols.

63. D'après le considérant 15 du règlement nº 261/2004, 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 [37].

64. Je considère que la réponse à la troisième question découle de la conclusion à laquelle la Cour est parvenue dans l'arrêt Finnair [38] (voir point 48 des présentes conclusions) selon laquelle si un tel transporteur est obligé d'annuler un vol prévu le jour d'une grève du personnel d'un aéroport puis prend la décision de réorganiser ses vols ultérieurs, ce transporteur ne saurait, en aucune façon, être considéré comme ayant été contraint par ladite grève de refuser l'embarquement à un passager qui s'est régulièrement présenté à l'embarquement deux jours après l'annulation dudit vol. En d'autres termes, les circonstances extraordinaires doivent s'être produites au moment de l'annulation du vol et ne s'étendent pas aux nouveaux plans de vol élaborés en tenant compte des circonstances extraordinaires. Cela est conforme à l'obligation que la jurisprudence de la Cour impose aux

36 Les règles nationales de preuve s'appliquent à cet égard, sous réserve des principes d'efficacité et d'équivalence. Voir conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, points 63 à 72).

37 C'est moi qui souligne.

38 Arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

transporteurs aériens, selon laquelle le transporteur aérien raisonnable doit planifier ses moyens en temps utile afin de disposer d'une certaine réserve de temps, pour être en mesure, si possible, d'effectuer ledit vol une fois que les circonstances extraordinaires ont pris fin (voir point 47 des présentes conclusions) [39].

65. Je propose donc à la Cour de répondre à la troisième question comme suit :

« Les circonstances extraordinaires doivent s'être présentées au moment où le vol a été annulé ou retardé, selon le cas. »

5. Proposition de réponse à la quatrième question

66. En cas de réponse affirmative à la deuxième ou à la troisième question, la juridiction de renvoi par sa quatrième question demande en substance à la Cour si la notion de « caractère évitable », qui est fondée sur la preuve que les circonstances extraordinaires « n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises », se rapporte à la survenance de circonstances extraordinaires ou plutôt aux conséquences de ces circonstances extraordinaires.

67. Les termes [40] du membre de phrase « même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises » figurant à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 pourraient faire référence à « l'annulation » et non pas à l'incidence des « circonstances extraordinaires », même si le pronom relatif « qui » pourrait être considéré comme source d'ambiguïté à cet égard. Cependant, comme l'indique la phrase en italiques contenue au point 45 des présentes conclusions, la Cour a déjà jugé que l'essentiel est d'éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles est confronté le transporteur aérien ne « *conduisent à l'annulation du vol* ».

68. Ainsi, les « mesures raisonnables » se rapportent aux conséquences des circonstances extraordinaires et non à leurs incidences. À titre d'exemple, un transporteur aérien ne saurait être tenu de prendre quelques mesures que ce soit en vue de prévenir les incidences d'une éruption volcanique, alors qu'il est tenu de prendre des mesures raisonnables afin d'empêcher l'annulation d'un vol une fois qu'il est confronté à une telle incidence. Ces mesures pourraient inclure, par exemple, la modification de l'itinéraire des vols affectés.

69. J'ajoute que cette interprétation est conforme au considérant 15 du règlement n° 261/2004, qui vise l'impact que les circonstances extraordinaires peuvent avoir sur le transporteur, et les « mesures raisonnables » prises par le transporteur aérien « afin d'éviter ces retards ou annulations ». Elle est également cohérente avec la finalité définie au considérant 1 du règlement visant à garantir « un niveau élevé de protection » des passagers, de même qu'avec le contexte plus large dans lequel s'inscrit le règlement n° 261/2004 [41].

70. Je propose donc à la Cour de répondre à la quatrième question comme suit :

« La notion de "caractère évitable" se rapporte uniquement aux conséquences de la survenance de la circonstance extraordinaire. »

39 Voir en outre à cet égard conclusions de l'avocat général Bot dans l'affaire Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, points 53, 54 et 61).

40 En ce qui concerne les méthodes d'interprétation applicables à l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, voir le point 54 des présentes conclusions.

41 Pour une analyse en sens contraire, formulée dans un contexte dans lequel les « circonstances extraordinaires » en question concernaient une défaillance technique, et qui est antérieure à la jurisprudence à laquelle je fais référence ici, voir conclusions de l'avocat général Sharpston dans l'affaire Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, points 24 à 32).

VI. Conclusion

71. Je propose donc à la Cour de répondre aux questions préjudicielles déférées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne) et par l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne) dans les termes suivants :

1) Seule l'absence réelle pour maladie d'une partie significative du personnel d'un transporteur aérien affecté à l'exploitation d'un vol en raison d'une pandémie ou de quelque autre urgence de santé publique constitue des « circonstances extraordinaires » au sens de 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. Le taux précis d'absentéisme requis dans de telles circonstances pour que la situation puisse être considérée comme constituant des « circonstances extraordinaires » doit être déterminé par la juridiction de renvoi, en tenant dûment compte de toutes les circonstances factuelles pertinentes.

2) L'absence spontanée d'une partie importante du personnel requis pour la réalisation des vols du transporteur aérien effectif en raison d'un arrêt de travail non conforme à la législation du travail et aux conventions collectives (« grève sauvage ») constitue une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement nº 261/2004. Toutefois, l'exonération prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement ne s'applique qu'aux circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises par le transporteur aérien concerné. C'est à la juridiction de renvoi qu'il appartient de trancher cette question, de même que la question de savoir quel est le taux d'absentéisme requis pour que l'on puisse considérer qu'il est constitutif d'une circonstance extraordinaire dans le contexte d'une grève sauvage.

3) Les circonstances extraordinaires doivent s'être présentées au moment où le vol a été annulé ou retardé, selon le cas.

4) La notion de « caractère évitable » se rapporte uniquement aux conséquences de la survenance de la circonstance extraordinaire.