



Navigazione



Documenti

- [C-195/17 - Sentenza](#)
- [C-195/17 - Conclusioni](#)
- [C-195/17 - Domanda \(GU\)](#)



1 / 1

[Pagina iniziale](#) > [Formulario di ricerca](#) > [Elenco dei risultati](#) > **Documenti**



[Avvia la stampa](#)

Lingua del documento :

ECLI:EU:C:2018:258

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

17 avril 2018 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transport – 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 – Règlement (CE) no 261/2004 – Article 5, paragraphe 3 – Article 7, paragraphe 1 – Droit à indemnisation – Exonération – Notion de “circonstances extraordinaires” – “Grève sauvage” »

Dans les 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,

ayant pour objet des demandes de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduites, d’une part, par l’Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne), par décisions des 6 (affaires C-195/17 et C-197/17 à C-203/17) et 19 avril 2017 (affaires C-226/17 et C-228/17) ainsi que des 11 (affaires C-254/17, C-275/17, C-278/17 et C-281/17), 12 (affaires C-274/17, C-279/17, C-280/17 et C-282/17 à C-286/17), 16 (affaire C-291/17) et 17 mai 2017 (affaire C-290/17), parvenues à la Cour les 13 (affaires C-195/17 et C-197/17 à C-203/17) et 28 avril 2017 (affaires C-226/17 et C-228/17) ainsi que les 15 (affaire C-254/17), 18 (affaires C-274/17, C-275/17 et C-278/17 à C-286/17) et 22 mai 2017 (affaires C-290/17 et C-291/17) et, d’autre part, par l’Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne), par décision du 16 mai 2017 (affaire C-292/17), parvenue à la Cour le 22 mai 2017, dans les procédures

Helga Krüsemann e.a. (C-195/17),

Thomas Neufeldt e.a. (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 Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe e.a. (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 e.a. (C-274/17),

Friedemann Schoen (C-275/17),

Brigitta Schoen (C-275/17),

Susanne Meyer e.a. (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 e.a. (C-284/17),

Marta Gentile (C-285/17),

Marcel Gentile (C-285/17),

Gabriele Ossenbeck (C-286/17),

Angelina Fell e.a. (C-290/17),

Helga Jordan-Grompe e.a. (C-291/17),

EUflight.de GmbH (C-292/17)

contre

TUIfly GmbH,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. L. Bay Larsen, président de chambre, MM. J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (rapporteur) et M. Vilaras, juges,

avocat général : M. E. Tanchev,

greffier : M. R. Schiano, administrateur,

considérant les observations présentées :

- pour M. Neufeldt e.a. et M. Schmeer, par M^e P. Degott, Rechtsanwalt,
- pour M. Wallmann, par M^e M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
- pour M. et M^{me} Schlosser, M^{mes} Lorenz et Sprecher, M. et M^{me} Schoen ainsi que EUflight.de GmbH, par M^{es} H. Deussen et M. Diekmann, Rechtsanwältin,
- pour M^{me} Wittmann, par M^e R. Weist, Rechtsanwalt,
- pour M. Wittmann, par M^e M. Michel, Rechtsanwalt,
- pour M. Eßer, par lui-même,
- pour MM. Ansorge et Blesgen, par M^e J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
- pour M^{me} Künnecke e.a., par M^e C. Steding, Rechtsanwalt,
- pour TUIfly GmbH, par M^{es} P. Kauffmann et K. Witt, Rechtsanwältin,
- pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze, M. Hellmann et M. Kall, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement français, par M^{mes} E. de Moustier et I. Cohen, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,
- pour la Commission européenne, par MM. K.-Ph. Wojcik et K. Simonsson ainsi que par M^{me} N. Yerrell, en qualité d'agents,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 25 janvier 2018,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 12 avril 2018,

rend le présent

Arrêt

1 Les demandes de décision préjudicielle portent 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 Ces demandes ont été présentées dans le cadre de litiges opposant des passagers à TUIfly GmbH, un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d'indemniser ces passagers dont les vols ont subi un retard important ou ont été annulés.

Le cadre juridique

3 Les considérants 1, 4, 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.

[...]

(4) [L'Union] devrait, par conséquent, relever les normes de protection fixées par [le règlement (CEE) n° 295/91 du Conseil, du 4 février 1991, établissant des règles communes relatives à un système de compensation pour refus d'embarquement dans les transports aériens réguliers (JO 1991, L 36, p. 5)], à la fois pour renforcer les droits des passagers et pour faire en sorte que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

[...]

(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 événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

(15) Il devrait être considéré qu'il y a circonstance extraordinaire, lorsqu'une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu'au lendemain ou l'annulation d'un ou de plusieurs vols de cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. »

4 Sous l'intitulé « Annulation », l'article 5 de ce règlement dispose :

« 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. »

5 Sous l'intitulé « Droit à indemnisation », l'article 7 dudit 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).

[...] »

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

6 Les requérants au principal ont tous effectué auprès de TUIfly des réservations pour des vols devant être opérés par ce transporteur entre le 3 et le 8 octobre 2016.

7 Ainsi qu'il ressort des décisions de renvoi, tous ces vols soit ont été annulés, soit ont fait l'objet d'un retard égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée en raison d'un nombre exceptionnel d'absences justifiées par des motifs de maladie au sein du personnel de TUIfly, faisant suite à la communication, le 30 septembre 2016, par la direction de ce transporteur aérien à son personnel de plans de restructuration de l'entreprise.

8 Il ressort également de ces décisions que, alors que, habituellement, le taux d'absentéisme du personnel pour cause de maladie au sein du personnel de TUIfly est de l'ordre de 10 %, ce taux a connu, entre le 1^{er} octobre 2016 et le 10 octobre 2016, une augmentation importante atteignant 34 % à 89 % en ce qui concerne le personnel navigant technique et 24 % à 62 % en ce qui concerne le personnel navigant commercial.

9 En conséquence, à partir du 3 octobre 2016, TUIfly a entièrement abandonné les horaires initiaux de ses vols, tout en recourant au sous-affrètement auprès d'autres transporteurs aériens et en rappelant des membres du personnel en vacances.

10 Cependant, en raison desdites absences au sein de son personnel, le 3 octobre 2016, 24 vols ont accusé un retard important. Le 4 octobre 2016, 29 vols ont également connu un retard important et 7 vols ont été annulés. À partir du 5 octobre 2016, une grande partie des vols a été annulée. Les 7 et 8 octobre 2016, tous les vols au départ de l'Allemagne ont été annulés par TUIfly.

11 Le 7 octobre 2016 au soir, la direction de TUIfly a informé son personnel qu'un accord avait été trouvé avec les représentants de celui-ci.

12 Compte tenu de cette situation qu'il a qualifiée de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, TUIfly a refusé de verser aux requérants au principal l'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), iii), et à l'article 7 du règlement n° 261/2004, tels qu'interprétés par la Cour.

Les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17

13 Dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17, la juridiction de renvoi, l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre, Allemagne), relève que, selon la jurisprudence allemande, la maladie d'un membre d'équipage, à tout le moins lorsqu'elle ne résulte pas d'un acte de sabotage externe perpétré par un tiers, et le fait qu'il soit nécessaire de procéder à son remplacement ne constituent pas des « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

14 Tout en s'interrogeant sur la possibilité de qualifier les situations de fait ayant donné lieu aux litiges dont elle est saisie de « circonstances extraordinaires », dans la mesure où ces situations concernent un taux d'absentéisme qui n'est pas caractéristique d'une activité normale d'un transporteur aérien, mais surviennent, ainsi que le soutient la défenderesse au principal, notamment en cas de « grève sauvage » ou d'un appel au boycott lancé par les membres du personnel eux-mêmes, cette juridiction estime néanmoins qu'il convient de conclure en l'espèce à l'absence de toutes « circonstances extraordinaires ».

15 En effet, d'une part, ladite juridiction souligne le fait que le transporteur aérien en cause au principal a potentiellement contribué à la survenance d'un tel taux d'absentéisme en annonçant des mesures de restructuration de l'entreprise. D'autre part, si la majorité des juridictions allemandes admet l'existence de « circonstances extraordinaires » en cas de grève interne comme externe, dans les litiges dont l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) est saisi, l'absence du personnel résulterait d'un appel invitant certains membres du personnel du transporteur aérien concerné à se mettre en situation de congé de maladie et n'émanerait donc pas officiellement d'un syndicat. Un tel mouvement social se distinguerait dès lors d'une grève officielle et devrait être qualifié de « grève sauvage », à laquelle la liberté syndicale ne s'appliquerait pas.

16 Par ailleurs, si les circonstances afférentes aux litiges dont est saisie la juridiction de renvoi doivent être qualifiées de « circonstances extraordinaires », cette dernière s'interroge sur le point de savoir si ces circonstances doivent être reconnues pour les seuls vols qu'elles ont affectés ou peuvent également être reconnues pour des vols postérieurs à la survenance de ces « circonstances extraordinaires », permettant ainsi aux transporteurs aériens concernés de refuser d'indemniser les passagers des vols ultérieurs affectés par une éventuelle réorganisation des vols opérée à la suite de la survenance desdites « circonstances extraordinaires ».

17 À cet égard, la juridiction de renvoi fait état de jurisprudences divergentes des juridictions allemandes. Elle considère néanmoins que la volonté du législateur de l'Union, telle qu'elle résulte du considérant 15 du règlement n° 261/2004, ainsi que l'enseignement qui se dégage de l'arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), permettent, selon elle, de considérer que le transporteur aérien peut se prévaloir de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 uniquement pour le vol affecté par les « circonstances extraordinaires » concernées.

18 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'absence pour maladie d'une partie importante du personnel requis pour effectuer les vols du transporteur aérien effectif constitue-t-elle [des "circonstances extraordinaires",] 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 [de telles circonstances] ?

2) En cas de réponse négative à la première question, l'absence spontanée d'une partie importante du personnel requis pour effectuer les 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 [des "circonstances extraordinaires",] 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 [de telles circonstances] ?

3) En cas de réponse affirmative à la première ou à la deuxième question, faut-il que [les circonstances extraordinaires se soient présentées] 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-t-elle [aux "circonstances extraordinaires"] ou bien aux conséquences de la survenance [desdites circonstances] ? »

L'affaire C-292/17

19 Dans l'affaire C-292/17, la juridiction de renvoi, l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf, Allemagne), relève que, dans l'arrêt du 4 octobre 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), la Cour a certes jugé que le refus d'embarquement d'un passager sur un vol non affecté par une grève, au profit de l'embarquement d'un autre passager dont le vol précédent a été affecté par une grève, donne lieu à indemnisation. Toutefois, cet arrêt ne serait pas nécessairement transposable en matière d'annulation de vol, dans la mesure où le règlement n° 261/2004 ne prévoirait pas la possibilité pour le transporteur d'invoquer des « circonstances extraordinaires » pour échapper à son obligation d'indemnisation en cas de refus d'embarquement.

20 Cette juridiction constate néanmoins que l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement exige que l'annulation du vol concerné soit due à des « circonstances extraordinaires » et, partant, qu'il existe un lien causal entre ladite circonstance et cette annulation. Or, l'annulation d'un vol due non pas à des absences pour cause de maladie, mais à une décision du transporteur aérien effectif de réorganiser l'ensemble de ses vols eu égard à cette circonstance ne permettrait pas d'imputer l'annulation dudit vol directement à cette même circonstance. Une telle interprétation de l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement pourrait s'appuyer sur le considérant 15 de celui-ci, aux termes duquel les « circonstances extraordinaires » doivent avoir affecté un vol précis.

21 Dans ces circonstances, l'Amtsgericht Düsseldorf (tribunal de district de Düsseldorf) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

« 1) L'annulation d'un vol peut-elle encore être imputée à des "circonstances extraordinaires", au sens de l'article 5, paragraphe 3, du [règlement n° 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 ?

2) Le transporteur aérien peut-il également invoquer l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 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 ? »

22 Par décisions du président de la Cour des 10, 18 et 29 mai 2017, les affaires 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 ont été jointes aux fins de la procédure orale et de l'arrêt.

Sur les questions préjudicielles

Sur la recevabilité des questions dans les affaires 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, C-290/17 et C-291/17

23 TUIfly fait valoir que les première, troisième et quatrième questions posées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) sont irrecevables. La première, en ce qu'elle tendrait à obtenir des indications quant au taux d'absentéisme permettant de constater des « circonstances extraordinaires », s'immiscerait dans la sphère de compétence du juge du fait. La troisième question n'aurait aucun lien avec l'objet des litiges au principal, dans la mesure où TUIfly n'aurait pas établi de nouveaux horaires pour des « raisons économiques propres à l'entreprise », mais se serait limitée à réorganiser ses vols sans égard aux coûts ni même à de telles raisons économiques. Enfin, la quatrième question serait trop abstraite.

24 À cet égard, il convient de rappeler que, conformément à une 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 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 (arrêt du 28 février 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, point 19 et jurisprudence citée).

25 En l'occurrence, il y a lieu de constater que la première question posée par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) tend à obtenir de la Cour une interprétation de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, au regard des faits en cause dans les affaires au principal. Or, la qualification au regard du droit de l'Union de faits établis par la juridiction de renvoi suppose une interprétation de ce droit pour laquelle, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 267 TFUE, la Cour est compétente (arrêt du 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, point 20).

26 Quant aux critiques formulées à l'égard de la troisième question posée par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre), il y a lieu de rappeler que la présomption de pertinence évoquée au point 24 du présent arrêt ne saurait être renversée par la simple circonstance que l'une des parties au principal conteste certains faits afférents aux litiges au principal dont il n'appartient pas à la Cour de vérifier l'exactitude et dont dépend la définition de l'objet dudit litige (arrêt du 22 septembre 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, point 34 ainsi que jurisprudence citée).

27 Enfin, il ne saurait être considéré que la quatrième question posée par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre) revêt un caractère abstrait, dès lors qu'elle présente un rapport direct avec l'objet du litige au principal et n'est donc pas hypothétique. Elle tend en effet à obtenir de la Cour, dans l'hypothèse d'une réponse affirmative à la première ou à la seconde question posée par cette juridiction, une interprétation des modalités permettant aux transporteurs aériens de s'exonérer de leur obligation d'indemnisation des passagers au titre de de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et de l'article 7 du règlement n° 261/2004.

28 Dès lors, il convient de rejeter les objections de TUIfly quant à l'irrecevabilité des première, troisième et quatrième questions posées par l'Amtsgericht Hannover (tribunal de district de Hanovre).

Sur le fond

Sur les deux premières questions dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17 ainsi que sur les questions dans l'affaire C-292/17 en ce qu'elles concernent la qualification de « circonstances extraordinaires »

29 Par ses première et deuxième questions dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17 ainsi que les questions dans l'affaire C-292/17, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage »), telle que celle en cause dans les affaires au principal, relève de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition.

30 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, en cas d'annulation de vol ou de retard important, c'est-à-dire d'une durée égale ou supérieure à trois heures, le législateur de l'Union a entendu aménager les obligations des transporteurs aériens prévues à l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 261/2004 (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 19 ainsi que jurisprudence citée).

31 Aux termes des considérants 14 et 15 ainsi que de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de cet article, le transporteur aérien est ainsi exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004 s'il est en mesure de prouver que l'annulation ou le retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée est dû à des « circonstances extraordinaires » qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 20 ainsi que jurisprudence citée).

32 Peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 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 (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 22 ainsi que jurisprudence citée).

33 Selon le considérant 14 dudit règlement, de telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

34 À cet égard, la Cour a déjà eu l'occasion de préciser que les circonstances visées à ce considérant ne sont pas nécessairement et automatiquement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 22) et que, en conséquence, il convient d'apprécier, au cas par cas, si elles remplissent les deux conditions cumulatives rappelées au point 32 du présent arrêt.

35 En effet, il ressort de la jurisprudence de la Cour que tout événement inopiné ne doit pas nécessairement être qualifié de « circonstances extraordinaires », au sens visé au point précédent, mais qu'il est possible de considérer qu'un tel événement est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (voir, en ce sens, arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 42).

36 Par ailleurs, compte tenu de l'objectif du règlement n° 261/2004, qui est d'assurer, ainsi qu'il ressort de son considérant 1, un niveau élevé de protection des passagers, et du fait que l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement déroge au principe du droit à indemnisation des passagers en cas d'annulation ou de retard important d'un vol, la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de ce dernier paragraphe, doit faire l'objet d'une interprétation stricte (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 20).

37 C'est au regard de ces éléments qu'il convient de déterminer si « une grève sauvage », telle que celle en cause au principal, est susceptible d'être qualifiée de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

38 En l'occurrence, il ressort du dossier soumis à la Cour que la « grève sauvage » au sein du personnel du transporteur aérien concerné trouve son origine dans l'annonce surprise par celui-ci d'une restructuration de l'entreprise. Cette annonce a conduit à ce que, durant environ une semaine, le taux d'absentéisme du personnel navigant a été particulièrement élevé, à la suite d'un appel relayé non pas par les représentants des travailleurs de l'entreprise, mais spontanément par les travailleurs eux-mêmes qui se sont placés en situation de congé de maladie.

39 Ainsi, il est constant que cette « grève sauvage » a été déclenchée par le personnel de TUIfly afin de porter ses revendications, en l'occurrence relatives aux mesures de restructuration annoncées par la direction de ce transporteur aérien.

40 Or, ainsi que le relève à juste titre la Commission européenne dans ses observations écrites, les restructurations et réorganisations d'entreprises font partie des mesures normales de gestion de celles-ci.

41 Ainsi, les transporteurs aériens 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 à une partie de ce personnel.

42 Partant, dans les conditions visées aux points 38 et 39 du présent arrêt, les risques découlant des conséquences sociales qui accompagnent de telles mesures doivent être considérés comme inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

43 Par ailleurs, la « grève sauvage » en cause au principal ne saurait être considérée comme échappant à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné.

44 Outre le fait que cette « grève sauvage » trouve son origine dans une décision dudit transporteur aérien, il convient de relever que, en dépit du taux d'absentéisme élevé évoqué par la juridiction de renvoi, ladite « grève sauvage » a cessé à la suite d'un accord qu'il a conclu avec les représentants des travailleurs.

45 Dès lors, une telle grève ne saurait être qualifiée de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, de nature à libérer le transporteur aérien effectif de son obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), et à l'article 7, paragraphe 1, de ce règlement.

46 Cette considération ne saurait être remise en cause par le fait que ledit mouvement social devrait être qualifié, au sens de la législation sociale allemande applicable, de « grève sauvage », à défaut d'avoir été officiellement initié par un syndicat.

47 En effet, distinguer parmi les grèves celles qui, sur la base du droit national applicable, seraient légales de celles qui ne le seraient pas pour déterminer si elles doivent être qualifiées de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, aurait pour conséquence de faire dépendre le droit à indemnisation des passagers de la législation sociale propre à chaque État membre, portant ainsi atteinte aux objectifs du règlement n° 261/2004, visé à ses considérants 1 et 4, de garantir un niveau élevé de protection des passagers ainsi que des conditions équivalentes d'exercice des activités de transporteur aérien sur le territoire de l'Union.

48 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre aux deux premières questions dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17 ainsi qu'aux questions dans l'affaire C-292/17 que l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage »), telle que celle en cause dans les affaires au principal, qui trouve son origine dans l'annonce surprise par un transporteur aérien effectif d'une restructuration de l'entreprise, à la suite d'un appel relayé non pas par les représentants des travailleurs de l'entreprise, mais spontanément par les travailleurs eux-mêmes qui se sont placés en situation de congé de maladie, ne relève pas de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition.

Sur les troisième et quatrième questions dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17 et sur les

questions dans l'affaire C-292/17 en ce qu'elles concernent les conséquences à tirer de la qualification de « circonstances extraordinaires » des faits en cause au principal

49 Compte tenu de la réponse apportée aux première et deuxième questions dans les affaires C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17, C-290/17 et C-291/17, il n'y a pas lieu de répondre aux troisième et quatrième questions dans ces mêmes affaires ainsi qu'aux questions dans l'affaire C-292/17 en ce qu'elles concernent les conséquences à tirer de la qualification de « circonstances extraordinaires » des faits en cause au principal.

Sur les dépens

50 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

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

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, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens que l'absence spontanée d'une partie importante du personnel navigant (« grève sauvage »), telle que celle en cause dans les affaires au principal, qui trouve son origine dans l'annonce surprise par un transporteur aérien effectif d'une restructuration de l'entreprise, à la suite d'un appel relayé non pas par les représentants des travailleurs de l'entreprise, mais spontanément par les travailleurs eux-mêmes qui se sont placés en situation de congé de maladie, ne relève pas de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de cette disposition.

Signatures

* Langue de procédure : l'allemand.