ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

4 mai 2017 (*)

« 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 – Portée – Exonération de l'obligation d'indemnisation – Collision entre un aéronef et un volatile – Notion de “circonstances extraordinaires” – Notion de “mesures raisonnables” pour obvier à une circonstance extraordinaire ou aux conséquences d'une telle circonstance »

Dans l'affaire C-315/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6, République tchèque), par décision du 28 avril 2015, parvenue à la Cour le 26 juin 2015, dans la procédure

Marcela Pešková,

Jiří Peška

contre

Travel Service a.s.,

LA COUR (troisième chambre),

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

avocat général : M. Y. Bot,

greffier : M. V. Tourrès, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 13 juillet 2016,

considérant les observations présentées :

- pour M^{me} Pešková et M. Peška, par M^e D. Sekanina, advokát,
- pour Travel Service a.s., par M^e J. Bureš, advokát,
- pour le gouvernement tchèque, par MM. M. Smolek et J. Vláčil, en qualité d'agents,
- pour le gouvernement allemand, par M. M. Kall, en qualité d'agent,
- pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri en qualité d'agent, assistée de M. F. Di Matteo, avvocato dello Stato,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d'agent,

– pour la Commission européenne, par MM. K. Simonsson et P. Ondrusek, en qualité d’agents, ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 28 juillet 2016, 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 M^{me} Marcela Pešková et M. Jiří Peška à Travel Service a.s., un transporteur aérien, au sujet du refus de ce dernier d’indemniser ces passagers dont le vol a subi un retard important.

Le cadre juridique

- 3 Les considérants 1, 7, 14 et 15 du règlement n° 261/2004 énoncent :
« (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.
[...]
(7) Afin de garantir l’application effective du présent règlement, les obligations qui en découlent devraient incomber au transporteur aérien effectif qui réalise ou a l’intention de réaliser un vol, indépendamment du fait qu’il soit propriétaire de l’avion, que l’avion fasse l’objet d’un contrat de location coque nue (dry lease) ou avec équipage (wet lease), ou s’inscrive dans le cadre de tout autre régime.
[...]
(14) Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n’auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. De telles circonstances peuvent se produire, en particulier, en cas d’instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, de défaillances imprévues pouvant affecter la sécurité du vol, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d’un transporteur aérien effectif.
(15) Il devrait être considéré qu’il y a circonstance extraordinaire, lorsqu’une décision relative à la gestion du trafic aérien concernant un avion précis pour une journée précise génère un retard important, un retard jusqu’au lendemain ou l’annulation d’un ou de plusieurs vols de

cet avion, bien que toutes les mesures raisonnables aient été prises par le transporteur aérien afin d'éviter ces retards ou annulations. »

4 L'article 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, [...]

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 ;

[...] »

6 L'article 13 du même règlement, intitulé « Droit à réparation des dommages », énonce :

« Lorsqu'un transporteur aérien effectif verse une indemnité ou s'acquitte d'autres obligations lui incombant en vertu du présent règlement, aucune disposition de ce dernier ne peut être interprétée comme limitant son droit à demander réparation à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit national applicable. En particulier, le présent règlement ne limite aucunement le droit du transporteur aérien effectif de demander réparation à un organisateur de voyages ou une autre personne avec laquelle le transporteur aérien effectif a conclu un contrat. De même, aucune disposition du présent règlement ne peut être interprétée comme limitant le droit d'un organisateur de voyages ou d'un tiers, autre que le passager avec lequel un transporteur aérien effectif a conclu un contrat, de demander réparation au transporteur aérien effectif conformément aux lois pertinentes applicables. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

7 Les requérants au principal ont effectué, auprès de Travel Service, une réservation pour un vol au départ de Burgas (Bulgarie) et à destination d'Ostrava (République tchèque).

8 Ce vol a été effectué le 10 août 2013 avec un retard à l'arrivée de cinq heures et vingt minutes.

9 Ledit vol s'inscrivait dans la séquence planifiée des vols suivants : Prague – Burgas – Brno (République tchèque) – Burgas – Ostrava.

10 Lors du vol de Prague à Burgas, la défaillance technique d'un clapet a été constatée. L'élimination de celle-ci a nécessité une intervention d'une heure et quarante-cinq minutes.

- 11 Lors de l'atterrissage du vol de Burgas à Brno, l'aéronef est, selon Travel Service, entré en collision avec un volatile, raison pour laquelle il a été procédé à un contrôle de l'aéronef sans qu'il soit découvert de dommages. Un technicien de Travel Service a toutefois été transporté par aéronef privé de Slaný (République tchèque) à Brno pour y procéder à la remise en service de cet aéronef. Il a appris de l'équipage de ce dernier qu'un contrôle avait déjà été effectué par une autre société mais que le propriétaire de l'aéronef, Sunwing, avait refusé l'habilitation de celle-ci pour effectuer ce contrôle. Travel Service a contrôlé une nouvelle fois le point d'impact, précédemment nettoyé, sans trouver de traces sur les moteurs ou d'autres parties de l'aéronef.
- 12 L'aéronef a ensuite volé de Brno à Burgas, puis de Burgas à Ostrava, vol emprunté par les requérantes.
- 13 Par requête déposée le 26 novembre 2013 auprès de l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6, République tchèque), les requérants au principal ont chacun réclamé le paiement d'un montant d'environ 6 825 couronnes tchèques (CZK) (environ 250 euros), au titre de l'article 7, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 261/2004. Par décision du 22 mai 2014, cette juridiction a fait droit à leur demande au motif que les circonstances de l'espèce ne pouvaient être qualifiées de « circonstances extraordinaires » au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement dès lors que le choix de la procédure de remise en service d'un appareil à la suite d'un incident technique, tel qu'une collision avec un volatile, revenait à Travel Service. À cet égard, l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6) a ajouté que Travel Service n'avait pas établi avoir tout fait pour éviter un retard du vol, dans la mesure où elle s'était bornée à affirmer qu'« il était nécessaire », après la collision de l'aéronef avec un volatile, d'attendre l'arrivée du technicien autorisé.
- 14 Le 2 juillet 2014, Travel Service a interjeté appel de cette décision. Le Městský soud v Praze (cour municipale de Prague, République tchèque) a rejeté cet appel par ordonnance du 17 juillet 2014 au motif que celui-ci n'était pas recevable compte tenu du fait que la décision de l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6) tranchait deux prétentions distinctes, dont aucune n'excédait le montant de 10 000 CZK (environ 365 euros).
- 15 Le 18 août 2014, Travel Service a introduit, auprès de l'Ústavní soud (Cour constitutionnelle, République tchèque), un recours constitutionnel dirigé contre la décision de l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6) du 22 mai 2014. Par décision du 20 novembre 2014, l'Ústavní soud (Cour constitutionnelle) a accueilli ce recours et annulé la décision de l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6) au motif que celui-ci avait violé le droit fondamental de Travel Service à un procès équitable et le droit fondamental au juge légal dans la mesure où, en tant que juridiction de dernier ressort, il était tenu de poser une question préjudicielle à la Cour de justice en vertu de l'article 267 TFUE, dès lors que la réponse à la question de savoir si la collision d'un aéronef avec un volatile, combinée avec d'autres événements de nature technique, devait être qualifiée de « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 ne ressortait clairement ni de ce règlement ni de la jurisprudence de la Cour.
- 16 L'affaire a été renvoyée devant l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6). Cette juridiction éprouve des doutes sur le point de savoir, tout d'abord, si la collision d'un aéronef avec un volatile relève de la notion d'« événement », au sens du point 22 de l'arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ou de celle de « circonstance extraordinaire », au sens du considérant 14 dudit règlement, telle qu'interprétée par l'arrêt du 31 janvier 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ou si ces deux notions se confondent. Elle

s'interroge, ensuite, sur le caractère inhérent à l'exercice normal de l'activité de transport aérien de tels événements, compte tenu, d'une part, de la fréquence de ceux-ci et, d'autre part, du fait que le transporteur ne peut ni les prévoir ni les contrôler, ce contrôle étant effectué par les gestionnaires d'aéroport. Elle se demande, également, si les défaillances techniques consécutives à une telle collision ainsi que les mesures administratives et techniques prises pour y pourvoir doivent également être considérées comme des circonstances extraordinaires et dans quelle mesure elles peuvent être considérées comme nécessaires. Enfin, elle s'interroge sur les modalités d'appréciation d'un retard égal ou supérieur à trois heures trouvant son origine, comme dans l'affaire au principal, dans la conjonction de plusieurs causes, à savoir la réparation d'une défaillance technique puis les procédures de contrôle à effectuer à la suite d'une collision avec un volatile.

17 Dans ces conditions, l'Obvodní soud pro Prahu 6 (tribunal d'arrondissement de Prague 6) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :

- « 1) La collision d'un aéronef avec un volatile constitue-t-elle un événement au sens du point 22 de l'arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ou constitue-t-elle une circonstance extraordinaire au sens du considérant 14 du préambule du règlement n° 261/2004, ou [une telle collision] ne relève-t-elle d'aucune des notions précitées ?
- 2) Si la collision d'un aéronef avec un volatile est une circonstance extraordinaire au sens du considérant 14 du [règlement n° 261/2004], le transporteur aérien peut-il considérer comme des mesures raisonnables tendant à éviter une telle collision des mécanismes de contrôle à titre préventif mis en place, en particulier dans les environs des aéroports (comme, par exemple, l'effarouchement des volatiles par le bruit, la collaboration avec des ornithologues, l'élimination d'endroits typiques pour le rassemblement ou le vol des volatiles, l'effarouchement par la lumière, etc.) ? Que constitue dans ce cas un événement au sens du point 22 de [l'arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)] ?
- 3) Si la collision d'un aéronef avec un volatile constitue un événement au sens du point 22 de [l'arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], peut-on considérer celle-ci également comme un événement au sens du considérant 14 du règlement et peut-on, en pareil cas, considérer comme une circonstance extraordinaire au sens du considérant 14 du [règlement n° 261/2004] l'ensemble des mesures techniques et administratives que le transporteur aérien doit prendre après la collision d'un aéronef avec un volatile n'ayant toutefois pas endommagé l'aéronef ?
- 4) Si l'ensemble des mesures techniques et administratives prises après la collision d'un aéronef avec un volatile n'ayant toutefois pas endommagé l'aéronef constitue une circonstance extraordinaire au sens du considérant 14 du [règlement n° 261/2004], peut-on exiger du transporteur aérien qu'il prenne en considération, déjà lors de la planification des vols, le risque qu'il sera nécessaire d'exécuter ces mesures techniques et administratives après la collision d'un aéronef avec un volatile et qu'il en tienne déjà compte dans les horaires de vol dans le cadre de mesures raisonnables ?
- 5) Comment faut-il apprécier l'obligation du transporteur aérien d'indemnisation du dommage au sens de l'article 7 du [règlement n° 261/2004] dans le cas où le retard est causé non seulement par les mesures administratives et techniques adoptées après la collision de l'aéronef avec un volatile n'ayant pas endommagé l'aéronef, mais également, dans une large mesure, par la réparation d'une défaillance technique n'ayant pas de rapport avec la collision

précitée de l'aéronef avec un volatile ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 18 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, 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 la collision entre un aéronef et un volatile relève de la notion de « circonstances extraordinaires » au sens de cette disposition.
- 19 À titre liminaire, 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 23 octobre 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 et C-629/10, EU:C:2012:657, point 40).
- 20 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 (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 69, et du 31 janvier 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, point 38).
- 21 À cet égard, 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 (voir, arrêt du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, point 21).
- 22 Ainsi, la Cour en a déduit que 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 (voir, en ce sens, arrêts du 22 décembre 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, point 23 ; du 31 janvier 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, point 29, ainsi que du 17 septembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, point 36).
- 23 À l'inverse, il ressort de la jurisprudence de la Cour que ne constitue pas une circonstance extraordinaire la défaillance prématurée de certaines pièces d'un aéronef, une telle panne demeurant intrinsèquement liée au système de fonctionnement de l'appareil. Cet événement inopiné n'échappe, en effet, pas à la maîtrise effective du transporteur aérien, dès lors qu'il lui incombe d'assurer l'entretien et le bon fonctionnement des aéronefs qu'il exploite aux fins de ses activités économiques (voir, en ce sens, arrêt du 17 septembre 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, points 41 et 43).

24 En l'occurrence, 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. Partant, ladite collision doit être qualifiée de « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

25 À cet égard, il est indifférent de savoir si cette collision a effectivement causé des dommages à l'aéronef concerné. En effet, l'objectif de garantir un niveau élevé de protection des passagers aériens, poursuivi par le règlement n° 261/2004 ainsi qu'il est spécifié au considérant 1 de celui-ci, implique 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.

26 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la première question 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 la collision entre un aéronef et un volatile relève de la notion de « circonstances extraordinaires » au sens de cette disposition.

Sur les deuxième et troisième questions

Remarques liminaires

27 Ainsi que cela a été rappelé au point 20 du présent arrêt, le transporteur aérien est exonéré de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 5, paragraphe 1, sous c), et 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.

28 Toutes les circonstances extraordinaires n'étant donc pas exonératoires, il incombe à celui qui entend s'en prévaloir d'établir 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 celles qui, au moment où ces circonstances extraordinaires surviennent, répondent notamment à des conditions techniquement et économiquement supportables pour le transporteur aérien concerné (voir, arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, point 25 et jurisprudence citée).

29 Celui-ci doit ainsi établir que, même en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il disposait, il n'aurait manifestement pas pu, sauf à consentir des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise au moment pertinent, éviter que les circonstances extraordinaires auxquelles il était confronté conduisent à l'annulation du vol ou à un retard de ce vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée (voir, en ce sens, arrêts du 19 novembre 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716, point 61 et du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, point 25).

30 Ainsi, la Cour a retenu une acception souple et individualisée de la notion 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 (voir, en ce sens, arrêt du 12 mai 2011, Eglītis et Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, point 30).

31 C'est à la lumière des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre aux deuxième et troisième questions par lesquelles la juridiction de renvoi s'interroge sur les mesures qu'un transporteur aérien doit mettre en œuvre afin de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004, lorsque survient une collision de l'aéronef avec un volatile entraînant un retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée.

Sur la troisième question

32 Par sa troisième question, qu'il convient d'examiner d'emblée, la juridiction de renvoi demande, 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'annulation ou le retard important d'un vol est dû à des circonstances extraordinaires, lorsque cette annulation ou ce retard résulte du recours par un transporteur aérien à un expert de son choix afin d'effectuer à nouveau les vérifications de sécurité requises par une collision avec un volatile, après que celles-ci ont déjà été effectuées par un expert habilité en vertu des réglementations applicables.

33 Il ressort de la demande de décision préjudicielle que, à la suite d'une collision avec un volatile, l'aéronef concerné, exploité par Travel Service, a fait l'objet, après son atterrissage, d'un contrôle de sécurité effectué par une société habilitée sans qu'il soit découvert de dommages sur l'aéronef. Travel Service a néanmoins dépêché un technicien sur les lieux afin d'effectuer un second contrôle de sécurité, dans la mesure où le propriétaire de l'aéronef avait refusé de reconnaître l'habilitation de la société ayant effectué le contrôle initial.

34 À cet égard, il doit être relevé qu'il appartient au transporteur aérien, confronté à une circonstance extraordinaire, telle que la collision de son aéronef avec un volatile, d'adopter les mesures adaptées à la situation en mettant en œuvre tous les moyens en personnel ou en matériel et les moyens financiers dont il dispose, afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, l'annulation ou le retard important de ses vols.

35 Ainsi, si le règlement n° 261/2004 ne porte pas atteinte à la liberté des transporteurs aériens de recourir aux experts de leur choix afin d'effectuer les contrôles requis par une collision avec un volatile, il n'en demeure pas moins que, lorsqu'un contrôle a déjà été effectué à la suite d'une telle collision par un expert habilité à cet effet en vertu des réglementations applicables, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, il ne saurait être considéré qu'un second contrôle conduisant nécessairement à un retard égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée du vol concerné constitue une mesure adaptée à la situation au sens de la jurisprudence citée au point 28 du présent arrêt.

36 Par ailleurs et dans la mesure où il ressort de la décision de renvoi que le propriétaire de l'aéronef avait refusé de reconnaître l'habilitation de la société locale ayant effectué le contrôle de l'appareil concerné, il convient de rappeler que les obligations acquittées par les transporteurs aériens, en vertu du règlement n° 261/2004, le sont sans préjudice pour ces derniers de demander réparation à toute personne ayant causé le retard, y compris des tiers, ainsi que le prévoit l'article 13 de ce règlement. Une telle réparation est dès lors susceptible d'atténuer, voire d'effacer, la charge financière supportée par lesdits transporteurs en conséquence de ces obligations (arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 46 et jurisprudence citée).

37 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la troisième question 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'annulation ou le retard important d'un vol n'est pas dû à des

circonstances extraordinaires, lorsque cette annulation ou ce retard résulte du recours par un transporteur aérien à un expert de son choix afin d'effectuer à nouveau les vérifications de sécurité requises par une collision avec un volatile, après que celles-ci ont déjà été effectuées par un expert habilité en vertu des réglementations applicables.

Sur la deuxième question

- 38 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, 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 les « mesures raisonnables » qu'un transporteur aérien est tenu de mettre en œuvre afin de réduire et même de prévenir les risques de collision avec un volatile et ainsi de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement incluent le recours à des mesures de contrôle préventif de l'existence desdits volatiles.
- 39 La juridiction de renvoi cite, à titre d'exemples, les dispositifs d'effarouchement des volatiles par le bruit ou la lumière, la collaboration avec des ornithologues ou encore l'élimination des espaces où les volatiles sont susceptibles de se rassembler ou de voler. Ont, par ailleurs, été évoqués lors de l'audience devant la Cour, d'autres dispositifs techniques susceptibles d'être embarqués à bord des aéronefs.
- 40 Il est également ressorti de la décision de renvoi ainsi que des débats devant la Cour que le contrôle préventif des volatiles pourrait incomber à différents opérateurs du transport aérien, que sont, notamment, les transporteurs aériens, les gestionnaires d'aéroport ou encore les contrôleurs aériens des États membres.
- 41 C'est dans ce contexte qu'il convient de répondre à la deuxième question.
- 42 Ainsi que cela ressort de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 lu conjointement avec son considérant 7, les mesures raisonnables devant être prises afin d'éviter le retard important et l'annulation de vols incombent au transporteur aérien lui-même.
- 43 Il en découle que, afin d'apprécier si un transporteur aérien a effectivement adopté les mesures préventives nécessaires afin de réduire et même de prévenir les risques d'éventuelles collisions avec des volatiles lui permettant de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement, seules doivent être prises en considération les mesures pouvant effectivement lui incomber, à l'exclusion de celles relevant de la compétence de tiers, tels que, notamment, les gestionnaires d'aéroport ou les contrôleurs aériens compétents.
- 44 Ainsi, dans le cadre de l'examen individualisé qu'il lui revient d'effectuer conformément à la jurisprudence rappelée au point 30 du présent arrêt, le juge national doit, tout d'abord, apprécier si, aux plans notamment technique et administratif, le transporteur aérien concerné était, dans des circonstances telles que celles en cause au principal, effectivement en mesure de prendre, directement ou indirectement, des mesures préventives permettant de réduire et même de prévenir les risques de collision avec des volatiles.
- 45 À défaut, le transporteur aérien n'est pas tenu d'indemniser les passagers au titre de l'article 7 du règlement n° 261/2004.
- 46 Dans l'hypothèse où de telles mesures pouvaient effectivement être prises par le transporteur aérien concerné, il revient, ensuite, au juge national, conformément à la jurisprudence rappelée au point 29 du présent arrêt, de s'assurer que les mesures concernées n'imposent pas à celui-ci de consentir des

sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise.

47 Enfin, si de telles mesures pouvaient être adoptées par le transporteur aérien concerné sans consentir de sacrifice insupportable au regard des capacités de son entreprise, il appartient à celui-ci de démontrer que lesdites mesures ont effectivement été prises s'agissant du vol affecté par la collision avec un volatile.

48 Il résulte des considérations qui précèdent qu'il convient de répondre à la deuxième question 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 les « mesures raisonnables » qu'un transporteur aérien est tenu de mettre en œuvre afin de réduire et même de prévenir les risques de collision avec un volatile et ainsi de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement incluent le recours à des mesures de contrôle préventif de l'existence desdits volatiles, à condition que, aux plans notamment technique et administratif, de telles mesures puissent effectivement être adoptées par ce transporteur aérien, que ces mesures ne lui imposent pas des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise et que ledit transporteur ait démontré que lesdites mesures ont effectivement été prises s'agissant du vol concerné par la collision avec un volatile, conditions dont il appartient à la juridiction de renvoi de s'assurer qu'elles sont remplies.

Sur la cinquième question

49 Par sa cinquième question, qu'il convient d'examiner ensuite, la juridiction de renvoi demande, 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, dans l'hypothèse d'un retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée trouvant son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire, qui n'aurait pas pu être évitée par des mesures adaptées à la situation et qui a fait l'objet, de la part du transporteur aérien, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci, mais également dans une autre circonstance ne relevant pas de cette catégorie, le retard imputable à cette première circonstance doit être retranché du temps total de retard à l'arrivée du vol concerné afin d'apprécier si le retard à l'arrivée de ce vol doit faire l'objet de l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement.

50 Dans une hypothèse telle que celle en cause au principal où un retard égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée trouve son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire mais également dans une autre circonstance ne relevant pas de cette catégorie, il revient au juge national de déterminer si, s'agissant de la partie du retard dont il est allégué par le transporteur aérien qu'elle est due à une circonstance extraordinaire, il a été rapporté la preuve, par celui-ci, que ladite partie du retard était due à une circonstance extraordinaire, qui n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qui a fait l'objet, de la part de ce transporteur, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci. Dans l'affirmative, il appartient à ce juge de retrancher du temps total de retard à l'arrivée de ce vol le retard imputable à cette circonstance extraordinaire.

51 Afin d'apprécier, dans une telle situation, si le retard à l'arrivée de ce vol doit faire l'objet de l'indemnisation prévue à l'article 7 du règlement n° 261/2004, le juge national devra ainsi prendre en considération uniquement le retard imputable à la circonstance ne présentant pas un caractère extraordinaire, lequel ne pourra faire l'objet d'une indemnisation que s'il est égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée du vol concerné.

52 En revanche, s'il apparaît que, s'agissant de la partie du retard dont il est allégué par le transporteur aérien qu'elle est due à une circonstance extraordinaire, ce retard trouve son origine dans une

circonstance extraordinaire n'ayant pas fait l'objet de mesures conformes aux exigences rappelées au point 50 du présent arrêt, le transporteur aérien ne peut se prévaloir d'une telle circonstance et ainsi retrancher du temps total de retard à l'arrivée du vol concerné le retard imputable à cette circonstance extraordinaire.

53 Ce faisant, afin d'apprécier s'il y a lieu de faire application de l'article 7 du règlement n° 261/2004 dans une telle situation, le juge national devra prendre en considération non seulement le retard imputable à la circonstance ne présentant pas un caractère extraordinaire, mais également celui imputable à la circonstance extraordinaire n'ayant pas fait l'objet de mesures conformes auxdites exigences.

54 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la cinquième question 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, dans l'hypothèse d'un retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée trouvant son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire, qui n'aurait pas pu être évitée par des mesures adaptées à la situation et qui a fait l'objet, de la part du transporteur aérien, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci, mais également dans une autre circonstance ne relevant pas de cette catégorie, le retard imputable à cette première circonstance doit être retranché du temps total de retard à l'arrivée du vol concerné afin d'apprécier si le retard à l'arrivée de ce vol doit faire l'objet de l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement.

Sur la quatrième question

55 Par sa quatrième question, qu'il convient d'examiner enfin, la juridiction de renvoi demande, 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 qu'un transporteur aérien, dont l'aéronef est entré en collision avec un volatile, est tenu, au titre des mesures raisonnables qu'il doit mettre en œuvre, de prévoir, dès le stade de la planification de ses vols, une réserve de temps suffisante pour la réalisation des contrôles de sécurité requis.

56 En l'occurrence, il convient de constater qu'il ne ressort aucunement de la description des faits de l'affaire au principal effectuée par la juridiction de renvoi que le retard égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée du vol litigieux pourrait trouver son origine dans un éventuel défaut de prévision, par le transporteur aérien concerné, d'une réserve de temps suffisante pour la réalisation des contrôles de sécurité requis.

57 Or, il est de jurisprudence constante que, si, compte tenu de la répartition des compétences dans le cadre de la procédure préjudicielle, il incombe à la seule juridiction nationale de définir l'objet des questions qu'elle entend poser à la Cour, la Cour peut toutefois refuser de statuer sur une question, notamment, lorsque le problème qui lui est soumis est de nature purement hypothétique ou encore qu'elle ne dispose pas des éléments de fait nécessaires pour répondre de façon utile à la question qui lui est posée (voir, en ce sens, arrêt du 17 mars 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, point 17 et jurisprudence citée).

58 Tel est le cas en l'occurrence.

59 Il n'y a, dès lors, pas lieu de répondre à la quatrième question.

Sur les dépens

60 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 :

- 1) **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 du règlement n° 261/2004, doit être interprété en ce sens que la collision entre un aéronef et un volatile relève de la notion de « circonstances extraordinaires » au sens de cette disposition.**
- 2) **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'annulation ou le retard important d'un vol n'est pas dû à des circonstances extraordinaires, lorsque cette annulation ou ce retard résulte du recours par un transporteur aérien à un expert de son choix afin d'effectuer à nouveau les vérifications de sécurité requises par une collision avec un volatile, après que celles-ci ont déjà été effectuées par un expert habilité en vertu des réglementations applicables.**
- 3) **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 les « mesures raisonnables » qu'un transporteur aérien est tenu de mettre en œuvre afin de réduire et même de prévenir les risques d'une collision avec un volatile et ainsi de s'exonérer de son obligation d'indemnisation des passagers au titre de l'article 7 dudit règlement incluent le recours à des mesures de contrôle préventif de l'existence desdits volatiles, à condition que, aux plans notamment technique et administratif, de telles mesures puissent effectivement être adoptées par ce transporteur aérien, que ces mesures ne lui imposent pas des sacrifices insupportables au regard des capacités de son entreprise et que ledit transporteur ait démontré que lesdites mesures ont été effectivement prises s'agissant du vol concerné par la collision avec un volatile, conditions dont il appartient à la juridiction de renvoi de s'assurer qu'elles sont remplies.**
- 4) **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, dans l'hypothèse d'un retard de vol égal ou supérieur à trois heures à l'arrivée trouvant son origine non seulement dans une circonstance extraordinaire, qui n'aurait pas pu être évitée par des mesures adaptées à la situation et qui a fait l'objet, de la part du transporteur aérien, de toutes les mesures raisonnables à même d'obvier aux conséquences de celle-ci, mais également dans une autre circonstance ne relevant pas de cette catégorie, le retard imputable à cette première circonstance doit être retranché du temps total de retard à l'arrivée du vol concerné afin d'apprécier si le retard à l'arrivée de ce vol doit faire l'objet de l'indemnisation prévue à l'article 7 de ce règlement.**

Signatures

* Langue de procédure : le tchèque.