

- 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?

---

(<sup>1</sup>) 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO 2004, L 046, p. 1.

---

**Demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht Hannover (Allemagne) le 18 mai 2017 — Thomas Kiehl/TUIfly GmbH**

(Affaire C-279/17)

(2017/C 239/45)

*Langue de procédure: l'allemand*

**Jurisdiction de renvoi**

Amtsgericht Hannover

**Parties dans la procédure au principal**

*Partie requérante:* Thomas Kiehl

*Partie défenderesse:* TUIfly GmbH

**Questions préjudicielles**

- 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 (CE) n° 261/2004 (<sup>1</sup>)? 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 (CE) 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?

---

(<sup>1</sup>) 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO 2004, L 046, p. 1.