

Version anonymisée

Traduction

C-381/20 – 1

Affaire C-381/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

12 août 2020

Juridiction de renvoi :

Landgericht Köln (Deutschland)

Date de la décision de renvoi :

24 juillet 2020

Partie requérante :

VR

Partie défenderesse :

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)

Ordonnance

Dans le litige opposant

VR à Deutsche Lufthansa AG

la onzième chambre civile du Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne) a,

à la date du 24 juillet 2020

[omissis]

décidé :

1. Il est sursis à statuer.

2. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie, conformément à l'article 267 TFUE, de la question suivante relative à l'interprétation du droit de l'Union :

Une grève du propre personnel du transporteur aérien en réponse à l'appel d'un syndicat constitue-t-elle une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ?

Motifs

I.

1. Le requérant réclame à la défenderesse, en vertu 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 (ci-après le « règlement n° 261/2004 »), une indemnisation d'un montant de 250 euros majorée des intérêts. **[Or. 2]**

Les faits de l'espèce sont les suivants :

La partie requérante avait une réservation – portant le code VNI6ZP – sur le vol LH 238 que la partie défenderesse devait réaliser le 8 novembre 2019 de Francfort à Rome Fiumicino ; il était prévu que ce vol décolle de Francfort à 16 h 00 et atterrisse à Rome à 17 h 50.

Le vol a été annulé, le requérant a été réacheminé au moyen des vols LX 1077 et LX 1726 et il a atteint la destination de son voyage le 9 novembre 2019 à 8 h 55, c'est-à-dire avec un retard de 15 heures et 5 minutes.

La distance entre Francfort et Rome Fiumicino est inférieure à 1 500 km.

En vue de faire valoir ses droits, le requérant s'est adressé à ses mandataires ad litem. Par courrier du 17 janvier, ces derniers ont mis en demeure la défenderesse de verser une indemnité de 250 euros, en lui fixant un délai au 24 janvier 2020. La défenderesse n'y a pas réagi.

L'annulation du vol LH 238 du 8 novembre 2019 trouvait son origine dans le fait qu'en raison d'une grève, à laquelle le syndicat de personnel de cabine UFO avait, après échec des négociations collectives, appelé le 1^{er} novembre 2019 pour la période allant du 7 novembre 2019 0 h 00 au 8 novembre 2019 24 h 00 et laquelle visait principalement à imposer une augmentation des frais de mission et des primes de chef de cabine, la défenderesse ne disposait pas de personnel de cabine lui permettant de réaliser ses vols. 2 165 vols de la défenderesse étaient planifiés pour la période précitée, dont 294 vols intercontinentaux et 1 871 vols continentaux. À la suite de l'appel à la grève, la défenderesse a établi et publié un programme de vols d'urgence lequel prévoyait encore un total de 1 273 vols, dont 171 vols intercontinentaux et 1 102 vols continentaux. Pourtant, dans les faits,

davantage de vols ont dû être annulés, si bien qu'un total de 1 478 vols n'a pas été réalisé les 7 et 8 novembre 2019. Le 9 novembre 2019, ce sont encore 30 vols qui ont dû être annulés, dont neuf vols intercontinentaux et 21 vols continentaux. Dans l'ensemble, plus de 170 000 passagers ont été affectés par la grève.

Selon les affirmations de la défenderesse, que le requérant n'a pas contestées, elle a publié le 6 novembre 2019 – pour prévenir des annulations et retards – un programme de vols spécial dans le cadre duquel elle recourait à ce qu'il convient d'appeler du « personnel navigant tiré des bureaux » (en allemand : Büroflieger), elle lançait des appels au volontariat, elle réduisait sous réserve du minimum légal les effectifs des équipages des vols réalisés et elle confiait certains vols à la société Condor Flugdienst GmbH. De plus, elle a offert aux passagers du groupe Lufthansa la possibilité de modifier gratuitement les réservations ainsi que, pour les vols à l'intérieur de l'Allemagne, la possibilité d'utiliser le train et ce, même si le vol des passagers concernés n'était pas affecté par la grève. Les [Or. 3] passagers affectés par la grève étaient réacheminés par d'autres vols ou par le train, ou bien ils pouvaient annuler leur voyage sans frais. En outre, la défenderesse a utilisé sur certaines lignes aériennes de plus grands appareils afin d'être en mesure de proposer des solutions de transport alternatives aux passagers touchés par la grève. Par ailleurs, la défenderesse a invité le 5 novembre 2019 à une rencontre au sommet destinée à éviter la grève ; le 7 novembre 2019, elle a présenté à cet égard une nouvelle proposition de compromis. Enfin, elle a introduit une procédure en référé, qui a toutefois été rejetée en deuxième instance, le soir du 6 novembre 2019, par le Hessisches Landesarbeitsgericht (tribunal supérieur du travail du Land de Hesse).

2. L'Amtsgericht (tribunal de district) a rejeté le recours. L'Amtsgericht (tribunal de district) a considéré – suivant sur ce point l'objection de la partie défenderesse – que l'annulation était due à des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004. Pour les détails, il est renvoyé aux attendus du jugement attaqué.

3. Le requérant a fait appel [omissis] du jugement de l'Amtsgericht (tribunal de district). Il poursuit son recours et fait valoir que, à la suite de l'arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17 à C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 à C-286/17 et C-290/17 à C-292/17, EU:C:2018:258) (ci-après : l'arrêt « TUIFly »), contrairement à ce que considère l'Amtsgericht (tribunal de district), la grève du propre personnel [du transporteur aérien] initiée par un syndicat peut être considérée comme faisant elle aussi partie de l'activité ordinaire du transporteur aérien et qu'il n'existe dès lors aucune circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004.

La défenderesse conclut au rejet de l'appel.

II.

La solution en appel suppose que la Cour de justice de l'Union européenne se prononce sur la question préjudicielle.

1. La question est déterminante pour l'issue du litige :

Si, en l'espèce, des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 peuvent être invoquées à titre exonérateur s'agissant du vol litigieux, l'appel sera rejeté, puisque la partie requérante ne pourra alors prétendre à aucune indemnisation. Si, en revanche, la grève ne constitue pas une circonstance extraordinaire, il sera fait droit à l'appel.
[Or. 4]

2. La question de savoir si une grève déclenchée par un syndicat constitue une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 est une question d'interprétation de cette disposition (en l'espèce, du critère des « circonstances extraordinaires »), qui, en cas de doute, est réservée à la Cour.

3. La chambre de céans estime à ce jour que l'annulation est due, en l'espèce, à une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004.

a) Dans un arrêt du 21 août 2012 [omissis], le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a tranché qu'un transporteur aérien est exonéré au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, lorsque le propre personnel de celui-ci fait grève à l'appel d'un syndicat. Ayant dans ladite affaire à se prononcer sur un appel à la grève de l'union des pilotes « Cockpit », le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a (notamment) considéré à cet égard :

« [...]

2. Contrairement à la position que la juridiction d'appel a adoptée, l'appel à la grève d'un syndicat dans le cadre d'un conflit social, tel que la cessation de travail qui a été annoncée par les pilotes de la partie défenderesse appartenant à l'union "Cockpit" et qui a causé l'annulation [des vols] (selon les constatations de la juridiction d'appel qui n'ont pas été contestées), peut constituer une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement.

[...]

f) Il convient également de se référer aux critères élaborés par la Cour de justice de l'Union européenne en cas de défaillances techniques, même lorsqu'entrent en ligne des compte en tant qu'événements à l'origine de circonstances extraordinaires certains événements tels que ceux mentionnés dans le considérant 14 du règlement (CE) n° 261/2004 (à titre d'exemple, voir arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07,

EU:C:2008:771, point 22) : les cas d'instabilité politique, de conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol concerné, de risques liés à la sécurité, ainsi que de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien. À cet égard également, l'élément déterminant est le point de savoir si l'annulation est due à des circonstances inhabituelles qui ne relèvent pas de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et échappent à la maîtrise de celui-ci.

Si, comme dans le présent litige, une grève est en cause, il importe peu – du moins en principe – de savoir si les opérations du transporteur aérien sont affectées par un conflit social entre des tiers, par exemple une grève du personnel de l'exploitant de l'aéroport ou d'une autre entreprise chargée de tâches opérationnelles essentielles telles que le contrôle de la sécurité, ou par le fait que le propre personnel du transporteur aérien effectif, comme le personnel au sol ou le personnel navigant, est en grève. Ni le libellé de l'article 5, paragraphe 3, du règlement, ni le considérant 14 du même règlement, ni le sens et la finalité de la disposition – exposés ci-dessus – ne permettent de conclure qu'il faudrait procéder à une telle distinction. **[Or. 5]**

Même lorsque c'est le propre personnel [d'un employeur] qui fait la grève, celle-ci émane habituellement d'un syndicat qui veut obtenir de meilleures conditions de travail ou des salaires plus élevés de la part du partenaire social en face de lui, qui peut être l'employeur de ce personnel ou une organisation patronale. À cette fin, le syndicat fait appel à ses membres pour qu'ils participent à des actions collectives. De telles actions constituent un moyen de garantir la liberté d'association consacrée par le droit de l'Union [article 12, paragraphe 1, et article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (JO 2000, C 364, p. 1 et suivantes [omissis])] et elles suspendent les droits et les obligations qui découlent du contrat de travail, à tout le moins dans la mesure nécessaire pour mener les actions collectives. L'appel à la grève exerce un effet « de l'extérieur » sur le transporteur aérien et ne fait pas partie de l'exercice normal de l'activité de celui-ci, même s'il conduit à une grève de ses propres salariés. En effet, en tant que moyen de lutte s'inscrivant dans le cadre du conflit visant à obtenir la conclusion d'une nouvelle convention collective ou d'une convention collective différente, l'appel à la grève tend précisément à entraver « l'exercice normal de l'activité » et, si possible, à le paralyser complètement. C'est d'ailleurs pourquoi l'appel à la grève ne porte généralement pas uniquement sur un ou plusieurs vols particuliers, mais vise typiquement la totalité ou, à tout le moins, des parties importantes de l'activité du transporteur aérien. L'objectif du règlement consistant à protéger les passagers (notamment par le biais de l'obligation d'indemnisation) contre les « difficultés » (arrêts du 10 janvier 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, point 69, et du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 18) causées par des annulations qui – en principe – pourraient être évitées, entre aussi peu en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'une telle grève que dans les cas où une action collective externe ou un autre événement

aboutit à ce que l'activité normale d'un transporteur aérien soit paralysée dans sa totalité ou en grande partie. Du reste, ainsi qu'en atteste une affaire jugée par la West London County Court (tribunal du comté de West London, Royaume-Uni), dans laquelle le personnel d'un transporteur aérien avait déclaré une grève sauvage parce que le gestionnaire de l'aéroport ne voulait plus confier au transporteur aérien le transfert des bagages au sol (affaire citée par Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136), les deux cas de figure peuvent se recouper.

g) La chambre de céans [du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice)] peut fonder la suite de son examen au fond sur l'interprétation du règlement exposée ci-dessus, sans demander au préalable à la Cour de justice de l'Union européenne de statuer à titre préjudiciel. En effet, comme cela a été indiqué, l'interprétation énoncée ci-dessus découle du libellé et de la finalité du règlement et est conforme à l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement donnée par la jurisprudence existante de la Cour de justice de l'Union européenne. Les considérations sur lesquelles la Cour de justice de l'Union européenne a fondé son interprétation de la disposition dans les décisions précitées valent aussi dans la présente affaire. Sur la base de cette jurisprudence, la chambre de céans [du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice)] n'a aucun doute que, s'agissant des circonstances extraordinaires résultant d'une grève, la Cour ne parviendra pas à une conclusion différente de celle à laquelle elle est parvenue pour les autres cas de figure énumérés à titre d'exemple au considérant 14 du règlement.

Cette position n'est pas infirmée par le fait que la juridiction d'appel est parvenue à une conclusion différente, en conformité avec ce que disent certains auteurs de doctrine [omissis]. En effet (et pour autant qu'une motivation détaillée est fournie), cela est justifié, d'une part, par une interprétation correspondante de l'article 19 de la convention de Montréal et, d'autre part, par l'hypothèse que les conflits sociaux avec le propre personnel d'un transporteur aérien feraient partie du risque opérationnel général pesant sur ce transporteur. Toutefois, ni le libellé du règlement ni la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne ne penchent de manière décisive en faveur de l'un ou de l'autre de ces deux points de vue.

[Or. 6]

3. Dans la présente affaire, ainsi que la chambre de céans [du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice)] peut elle-même en juger sur la base des constatations de la juridiction d'appel, le préavis de grève de l'union « Cockpit » était susceptible d'entraîner des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement.

a) En l'espèce, la partie défenderesse devait s'attendre à ce qu'une large majorité de ses pilotes se conforment à l'appel à la grève. Il ne s'agissait donc pas de compenser l'absence d'un faible nombre d'employés, par exemple pour cause de maladie, mais de réagir à l'absence imminente d'au

moins une partie importante des pilotes. La partie défenderesse devait partir du principe que, en raison de la grève, elle ne disposerait pas d'un nombre suffisant de pilotes pour respecter l'ensemble du plan de vol et qu'un nombre non négligeable des vols qu'elle avait planifiés ne pourraient donc pas être réalisés ou ne pourraient pas être réalisés comme prévu ; elle avait par conséquent des raisons de réagir déjà au préavis de grève et de réorganiser le plan de vol de telle sorte que, d'une part, les perturbations résultant de la grève aient le moins d'incidence possible sur les passagers dans les circonstances de l'espèce et que, d'autre part, elle puisse reprendre son activité normale dès que possible après la fin de la grève. Une telle situation ne peut pas être considérée comme faisant partie de l'activité normale d'un transporteur aérien.

b) L'invocation de circonstances extraordinaires par la partie défenderesse n'est pas à exclure au motif que celle-ci pouvait maîtriser la situation.

En règle générale, une maîtrise de la situation, propre à exclure l'existence de circonstances extraordinaires, ne saurait être présumée dans un conflit social. La décision de mener une grève est prise par les employés dans l'exercice de leur liberté de négociation collective et donc en dehors de l'activité du transporteur aérien effectif. Il s'ensuit que même lorsqu'il s'agit de son propre personnel, le transporteur aérien n'a normalement aucune influence juridiquement significative sur le fait qu'une grève ait lieu ou non. À cet égard, l'argument selon lequel le transporteur aérien effectif a le pouvoir de satisfaire aux exigences en cas de conflit interne à la société et d'éviter ainsi la grève ne saurait être accueilli. Cela exigerait du transporteur aérien qu'il renonce à sa liberté de négociation collective protégée par le droit de l'Union et qu'il assume d'emblée le rôle de la partie perdante dans le cadre du conflit social. Cela ne serait ni acceptable pour le transporteur aérien, ni dans l'intérêt à long terme des passagers. »

b) La chambre de céans a jusqu'à présent suivi dans sa jurisprudence antérieure la position du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) et elle considère que cette position est toujours valable en ce qui concerne les faits de la présente affaire dans laquelle un syndicat a appelé à la grève.

Elle estime que l'on ne saurait non plus tirer une conclusion différente en se fondant sur l'arrêt TUIFly. Cet arrêt concernait la situation particulière d'une « grève sauvage » déclenchée par l'annonce surprise de plans de restructuration par le transporteur aérien. Cela n'est absolument pas comparable avec la situation en cause ici, dans laquelle il n'y a pas [Or. 7] de mesures opérationnelles concrètes et actuelles, auxquelles le propre personnel [du transporteur aérien] réagirait directement et de sa propre initiative par une « grève sauvage ».

L'arrêt TUIFly de la Cour de justice de l'Union européenne ne permet pas non plus de conclure qu'une grève légale du propre personnel [du transporteur aérien] ne peut pas constituer une circonstance extraordinaire. En particulier, il ressort

seulement des points 46 et 47 de cet arrêt que la qualification d'une grève en tant que circonstance extraordinaire ne dépend pas du fait que la grève est légale ou non au regard du droit national. Cela ne signifie pas pour autant que certains cas de grève impliquent qu'une exonération est exclue, ni qu'une cessation du travail du personnel du transporteur aérien rendue légitime par un appel à la grève d'un syndicat ne pourrait par principe pas constituer une circonstance exceptionnelle – au motif que cette cessation a été initiée par le syndicat et que, par conséquent, elle ne fait pas partie de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et échappe à la maîtrise de celui-ci.

De l'avis de la chambre de céans, le facteur décisif de qualification en tant que circonstance extraordinaire est le fait que l'appel syndical (contrairement à la « grève sauvage ») a une incidence venant précisément *de l'extérieur* sur l'activité de l'entreprise. Cet appel à la grève ne peut pas être maîtrisé par le transporteur aérien et on ne peut pas non plus considérer que la grève ainsi déclenchée fait partie de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien : un appel à la grève et une grève elle-même visent précisément à perturber ou arrêter cette activité (Bundesgerichtshof, arrêt du 21 août 2012 [omissis]).

Du point de vue de la chambre de céans, on ne peut pas non plus opposer au transporteur aérien qu'il pourrait contrecarrer ou « maîtriser » la grève en se conformant aux exigences formulées par le syndicat, car cela porterait atteinte à la liberté de négociation collective, du fait que le litige avec le syndicat se trouverait lié à l'obligation de verser une indemnisation en vertu du règlement (CE) n° 261/2004. Pour ce motif, la chambre de céans considère que l'existence d'une certaine structure salariale ou la volonté manquante d'augmenter les salaires – en l'espèce, les frais de mission et des primes de chef de cabine – ne peuvent pas non plus être considérées comme une mesure opérationnelle du transporteur aérien qui serait comparable à l'annonce de plans de restructuration comme ce fut le cas dans l'affaire C-195/17.

c) Toutefois, au vu de l'arrêt TUIFly, la jurisprudence a récemment de plus en plus souvent considéré [Or. 8] que l'on ne peut pas présumer qu'une grève interne à l'entreprise et organisée par un syndicat constitue une circonstance extraordinaire [arrêt du Landgericht Düsseldorf (tribunal régional de Düsseldorf) du 26 août 2018 [omissis] ; ordonnance du Landgericht Berlin (tribunal régional de Berlin) du 11 février 2020 [omissis] ; décision du Landgericht Bad Kreuznach (tribunal régional de Bad Kreuznach) du 20 janvier 2020 [omissis] ; décision du Landgericht Nürnberg-Fürth (tribunal régional de Nuremberg Fürth) du 2 mars 2020 [omissis] ; décision du Landgericht Memmingen (tribunal régional de Memmingen) du 30 mars 2020 [omissis] ; jugement de l'Amtsgericht Frankfurt (tribunal de district de Francfort) du 8 août 2019 [omissis]] ou du moins pas en l'absence d'autres circonstances particulières [arrêts du Landgericht Hamburg (tribunal régional de Hambourg) du 21 mai 2019 [omissis] et du 3 juin 2019 [omissis]]. Une partie de la doctrine rejette également l'exonération en cas de grève du propre personnel du transporteur aérien [omissis].

Pour cette raison, la chambre de céans estime qu'un renvoi préjudiciel est approprié.

[omissis]

DOCUMENT DE TRAVAIL