

Version anonymisée

C-613/20 – 1

Affaire C-613/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

18 novembre 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Salzburg (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

10 novembre 2020

Partie requérante :

CS

Partie défenderesse :

Eurowings GmbH

ORDONNANCE

Statuant en tant que juridiction d'appel dans le litige opposant le demandeur, **CS** [OMISSIS] [OMISSIS] à la société défenderesse **Eurowings GmbH**, Düsseldorf [Allemagne], pour un montant de 250,00 EUR outre les frais accessoires, le Landesgericht Salzburg [tribunal régional de Salzbourg, Autriche], saisi de l'appel interjeté par le demandeur contre le jugement du Bezirksgericht Salzburg [tribunal de district de Salzbourg, Autriche] du 3 juillet 2020, rend l'ordonnance suivante en audience non publique :

I. En application de l'article 267 TFUE, la Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions suivantes, à titre préjudiciel :

1. *Une grève de la part des employés d'un transporteur aérien, à laquelle un syndicat a appelé dans le but de faire valoir des revendications salariales et/ou sociales, peut-elle constituer une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ?*

2. *En est-il ainsi, à tout le moins, dans le cas*

a) où des employés de la filiale font acte de solidarité avec l'appel à la grève lancé contre la société-mère (Lufthansa AG) afin de soutenir les revendications syndicales du personnel de cabine de la société-mère du groupe,

et

b) ou, en particulier, la grève au sein de la société filiale devient « une grève autonome » après qu'un accord a été trouvé auprès de la société-mère, le syndicat maintenant la grève sans motif légitime et étendant celle-ci, et le personnel de cabine de la filiale donnant suite à cet appel à la grève ?

3. *L'affirmation selon laquelle le syndicat a, alors même que la société-mère a satisfait aux revendications, maintenu sans motif son [Or. 2] appel à la grève et finalement étendu celle-ci dans le temps suffit-elle à démontrer l'existence d'une circonstance extraordinaire pour le transporteur aérien effectif ; et sur qui la charge de cette preuve repose-t-elle dans le cas où les circonstances factuelles précises de l'affaire sont restées obscures à cet égard ?*

4. *Une grève annoncée le 18 octobre 2019 comme devant avoir lieu au sein de la filiale défenderesse dans la tranche horaire de 5 h 00 à 11 h 00 la journée du 20 octobre 2019, et dont la durée a finalement été étendue, le 20 octobre 2019 à 5 h 30, de façon spontanée jusqu'à minuit, peut-elle constituer une circonstance effectivement non maîtrisable ?*

5. *Les mesures consistant à établir une programmation alternative et un rattrapage, au moyen de sous-affrètements, des vols annulés du fait du manque de personnel de cabine, en tenant compte en particulier des destinations impliquant un survol de la mer et de la distinction entre les vols intra-allemands et les vols intra-européens, sont-elles des mesures appropriées si l'on considère en outre que, sur un total de 712 vols à effectuer, seuls 158 ont dû être annulés ce jour-là ?*

6. *À quelles exigences faut-il soumettre la charge de la preuve, incombant au transporteur aérien effectif, de ce que toutes les mesures raisonnablement supportables d'un point de vue technique et économique ont été prises ?*

II. Il est sursis à statuer dans la procédure en appel, dans l'attente de la décision qui sera rendue par la Cour de justice de l'Union européenne.

MOTIFS :

1. Les faits à l'origine du litige :

Le requérant avait réservé un vol (n° EW 8143) auprès de la partie défenderesse, de Salzbourg à Berlin (aéroport de Berlin-Tegel) pour la date du 20 octobre 2019. L'heure de départ prévue de Salzbourg était 21 h 05. L'heure d'arrivée prévue à Berlin était 22 h 15. La trajectoire de vol entre les deux villes n'excède pas

1 500 km. Le demandeur n'a pas pu embarquer sur ce vol parce que celui-ci a dû être annulé en raison d'une grève (incontestée) du personnel de cabine de la partie défenderesse.

La grève était organisée à l'initiative du syndicat « UFO » [syndicat d'hôtesse de l'air et de stewards]. Elle était la conséquence de négociations collectives menées avec la société-mère de la partie défenderesse (Lufthansa AG). **[Or. 3]** Le 18 octobre 2019, afin d'accélérer le processus des négociations et de faire davantage pression sur la société-mère du groupe, le préavis de grève a été étendu aux employés des filiales (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings et Eurowings). Dans le cas de la partie défenderesse, 712 vols étaient affectés la journée du 20 octobre 2019. Initialement limitée à la matinée (de 5 h 00 à 11 h 00), la grève a été, le jour même et sans préavis, prorogée jusqu'à minuit. L'extension de la durée de la grève a eu pour conséquence que le programme des vols qui était fixé pour cette journée n'a pas pu être respecté. Le programme des vols a dû être revu et la partie défenderesse a dû annuler 158 vols, dont celui du demandeur.

2. Les prétentions et arguments des parties :

Le demandeur réclame le paiement de l'indemnité de 250,00 EUR prévue par l'article 7, paragraphe 1, sous b), du règlement (CE) n° 261/2004 au motif qu'une grève du personnel de cabine imputable à la défenderesse a entraîné l'annulation de son vol. Il soutient que cette grève ne constitue pas une circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens, et qu'elle est, au contraire, imputable à la partie défenderesse. La grève semble également être due à des mesures de restructuration internes à la société défenderesse elle-même et aurait dû être évitée à un stade précoce, au moyen de négociations et d'accords correspondants. Les conflits collectifs sont inhérents à l'exercice de l'activité de transporteur aérien. L'accord intervenu ultérieurement démontre que la défenderesse était en mesure de régler le litige et que les grèves sont donc la conséquence de décisions internes à l'entreprise. La grève relève de l'exercice normal de l'activité de la défenderesse et n'a pas non plus échappé à son domaine d'influence.

La défenderesse a contesté cette demande, soutenant pour sa part que ce sont des circonstances extraordinaires qui sont à l'origine de l'annulation du vol. Le préavis de grève du 14 octobre 2019 concernait uniquement Lufthansa AG ; il a été étendu le 18 octobre 2019 à ses filiales, dont la défenderesse. La durée annoncée de la grève couvrait, initialement, les tranches horaires de 5 h 00 à 11 h 00. Ce n'est que le 20 octobre 2019 que cette durée a été étendue, spontanément et sans nul préavis de la part du syndicat, jusqu'à minuit le même jour. La défenderesse en a été informée le jour même à 5 h 30, ce qui a rendu obsolète le plan d'urgence qu'elle avait établi pour gérer la durée de grève initialement prévue. En recourant à des sous-affrètements le jour du vol litigieux, la défenderesse n'a finalement été dans l'impossibilité d'assurer que 158 vols sur un total de 712 vols concernés et a pris toutes les mesures en son pouvoir, le

programme des vols de substitution visant à limiter le plus possible le dommage pour l'ensemble des passagers. Lufthansa AG a **[Or. 4]** plié [devant les revendications] le 18 octobre 2019 et annoncé une augmentation des salaires de 2 %. La grève d'avertissement au sein de la société Lufthansa a donc été abandonnée, tandis que la grève au sein de la défenderesse, bien que privée désormais de fondement, a été maintenue. Ainsi, cette grève ne relevait pas de l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien, pas plus qu'elle n'était maîtrisable par la défenderesse, son extension et la prolongation de sa durée ayant représenté une circonstance exceptionnelle que la partie défenderesse ne pouvait pas éviter.

3. Les antécédents de la procédure :

La juridiction de première instance a rejeté cette demande. Sur le plan juridique, elle a considéré, au vu des éléments de fait exposés plus haut, que la grève qui a conduit à l'annulation du vol devait être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens, échappant à la maîtrise de la défenderesse. Bien que Lufthansa AG, en tant que société-mère du groupe, ait répondu favorablement [aux revendications], non seulement la grève a été maintenue, mais elle a même été étendue. En tant que filiale de Lufthansa AG, la défenderesse ne pouvait pas non plus obtenir un accord liant la société-mère. Bien que la grève ait été étendue sans préavis, la défenderesse a néanmoins établi un plan d'urgence. La prolongation de la durée, décidée peu après le début de la grève, n'était pas quelque chose que la défenderesse pouvait maîtriser. Ce jour-là, 712 vols étaient concernés et la partie défenderesse a pu limiter les annulations à 158 vols, c'est-à-dire à l'inévitable.

Le demandeur a interjeté appel de ce jugement, invoquant une erreur d'appréciation juridique de la part de la juridiction de première instance. Il conclut en appel à ce qu'il soit intégralement fait droit à sa demande.

[OMISSIS]

Le Landesgericht Salzburg est à présent amené à se prononcer sur cet appel, en tant que juridiction du deuxième degré. [OMISSIS]

Quatre autres procédures sont également pendantes devant le Landesgericht Salzburg saisi en tant que juridiction d'appel, dans le cadre desquelles les demandeurs font valoir des droits à indemnisation au titre de faits identiques. Dans ces cas cependant, les recours ont été accueillis en première instance. Eurowings GmbH, partie défenderesse dans chacune de ces procédures, a également demandé à titre subsidiaire, outre la réformation des jugements et donc le rejet des recours, que la Cour de justice européenne soit saisie de deux questions préjudicielles portant sur possibilité de considérer la grève comme une circonstance exceptionnelle. **[Or. 5]**

Appréciation en droit :

4. Le cadre juridique :

L'article 5, paragraphe 3, du règlement sur les droits des passagers aériens exonère le transporteur aérien effectif de l'obligation 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.

Le considérant 14 du règlement sur les droits des passagers aériens énonce que 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 de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif.

5. Les questions préjudicielles :

Dans l'affaire C-195/17 [arrêt du 17 avril 2018, Krüsemann, ECLI:EU:C:2018:258], la Cour de justice de l'Union européenne a précisé que peuvent être qualifiés de circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement relatif aux droits des passagers aériens, 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. Les circonstances visées au considérant 14 ne sont pas nécessairement et automatiquement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation. En conséquence, il convient d'apprécier, au cas par cas, si elles remplissent les deux conditions cumulatives, à savoir ne pas être inhérentes à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et échapper à la maîtrise effective de celui-ci. Par ailleurs, compte tenu de l'objectif du règlement, qui est d'assurer un niveau élevé de protection des passagers, la notion de « circonstances extraordinaires » doit faire l'objet d'une interprétation stricte. L'appréciation ne doit pas tenir compte de la légalité ou non de la grève au regard du droit national applicable, elle doit être indépendante des règles du droit du travail et du droit des négociations collectives de l'État membre concerné. Les restructurations et réorganisations d'entreprises font partie des mesures normales de gestion de celles-ci. Une grève sauvage du personnel du transporteur aérien concerné, provoquée par l'annonce surprise de plans de restructuration de l'entreprise, représente, selon cette décision, la concrétisation d'un risque inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. **[Or. 6]**

La Cour a ainsi répondu à la question qui lui était soumise que l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) 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 naviguant (« 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.

Cependant, la Cour de justice n'a pas encore eu à se pencher sur un cas dans lequel les aspects afférents au contexte d'un groupe de sociétés jouent un rôle important. La question se pose donc de savoir si l'action d'employés de la filiale s'associant à l'appel à la grève lancé par un syndicat contre la société-mère, afin de soutenir les revendications salariales avancées par le syndicat pour le personnel de cabine de la société-mère, est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné, et pendant combien de temps. Cette question se pose d'autant plus lorsque, à la suite de l'accord conclu entre le syndicat avec la société-mère du groupe, la grève de la filiale devient « autonome » puisque que le syndicat UFO maintient la grève sans motif légitime et l'étend même et que le personnel de cabine suit cet appel.

Il ressort des points 27 et 28 de l'arrêt rendu par la Cour dans l'affaire C-315/15 [ECLI:EU:C:2017:342] que peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires » des 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, les deux conditions devant être cumulativement remplies. La présente juridiction d'appel déduit des réponses apportées globalement à ces questions préjudicielles que la maîtrise effective revêt de l'importance non seulement pour le caractère évitable des conséquences, par l'adoption de mesures adaptées, mais aussi pour déterminer si certains événements sont encore inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné.

La question de la charge de la preuve paraît, au vu des points 27 et 28 de l'arrêt précité de la Cour (affaire C-315/15), se résoudre en ce sens que le transporteur aérien effectif doit apporter la preuve d'une circonstance exceptionnelle, et doit également démontrer qu'il n'aurait pas pu éviter, en tout état de cause, ces circonstances exceptionnelles par la prise de mesures adaptées à la situation. Il doit s'agir de mesures qui, au moment où les circonstances exceptionnelles se produisent, répondent à des conditions, notamment techniquement et économiquement, supportables pour le transporteur aérien concerné. Mais il convient d'ajouter qu'à ce jour, la question n'a pas encore été tranchée de savoir s'il suffit, pour la charge de la preuve [Or. 7] et de l'allégation en cause, que la partie défenderesse fasse valoir que, malgré l'accueil des revendications par la société-mère, l'appel à la grève a été maintenu par le syndicat et même étendu par la suite. À cet égard, il semble utile de rappeler que le demandeur reproche à la partie défenderesse de ne pas avoir apporté de précisions sur le contenu de la grève ni sur les préoccupations de ses employés.

La juridiction de renvoi incline à penser qu'aucune exigence excessive ne saurait être imposée en matière de charge de l'allégation et de la preuve incombant au transporteur aérien défendeur à cet égard. On ne saurait aller jusqu'à l'obliger à exclure toutes les raisons concevables, abstraitement imputables au transporteur aérien, pour que le syndicat et les travailleurs appelés à faire grève maintiennent la grève. Si la raison d'une grève est une impasse dans les négociations collectives et qu'un accord est finalement conclu, alors la grève et sa prolongation interviennent sans raison, si la procédure ne fait apparaître aucune cause imputable à la défenderesse.

En ce qui concerne la gestion de la grève constatée, de la part de la société-mère et de la défenderesse en tant que filiale de celle-ci, il est permis de considérer que, avec l'annulation de 712 vols en une journée, toutes les liaisons ne peuvent pas être desservies et que des priorités doivent être fixées. Dans le cas d'une telle réorganisation, il semblerait donc admissible en principe de fixer des priorités, comme l'a fait valoir la défenderesse, en recherchant la moindre perturbation pour l'ensemble des passagers. Le demandeur a contesté cette façon de procéder sans étayer ses allégations, étant rappelé que seuls 158 vols ont finalement dû être annulés à la suite de la réorganisation entreprise du programme de vols

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL