

Version anonymisée

Traduction

C-516/20 – 1

Affaire C-516/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

14 octobre 2020

Juridiction de renvoi :

Landgericht Köln (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

9 septembre 2020

Demandeur :

JT

NQ

Défenderesse :

Ryanair DCA

[OMISSIS]

Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)

Ordonnance

Dans l'affaire

JT et NQ contre Ryanair DCA,

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

[OMISSIS]

ordonne :

1. Il est sursis à statuer.

2. La Cour est saisie de la question suivante, portant sur l'interprétation du droit de l'Union, au titre l'article 267 TFUE :

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. Les demandeurs réclament 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 [Or. 2] de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1), une indemnisation d'un montant de 400 euros chacun, intérêts en sus.

Les faits de l'espèce sont les suivants :

Les demandeurs avaient une réservation, portant le code SZHH9D, pour le vol FR1035 que la défenderesse devait réaliser le 25 juillet 2018 de Cologne/Bonn (CGN) à Ténériffe (TFS). Ce vol devait normalement décoller à 12 h 40 (heure locale) et atterrir à 16 h 25 (heure locale) à sa destination. Le vol FR1035 a été annulé. La défenderesse n'a pas proposé aux demandeurs un réacheminement leur permettant d'atteindre leur destination avec un retard de moins de trois heures.

La distance entre Cologne/Bonn et Ténériffe est comprise entre 1 501 km et 3 500 km.

En vue de faire valoir leurs droits, les demandeurs se sont adressés à leurs mandataires ad litem. Par courrier du 7 mars 2019, ces derniers ont mis en demeure la défenderesse de verser, au plus tard le 14 mars 2019, une indemnité d'un montant de 400 euros par demandeur, soit 800 euros au total, ce que la défenderesse a cependant refusé de faire, invoquant des circonstances extraordinaires qui, selon elle, l'exemptent de son obligation d'indemnisation.

L'annulation du vol FR1035 du 25 juillet 2018 trouve son origine dans une grève du personnel de cabine portugais, espagnol, italien et belge de la défenderesse organisée par un syndicat. Du fait de cette grève, qui a duré du 25 juillet 2018 à 00 h 00 au 26 juillet 2018 à 24 h 00, la défenderesse ne disposait pas du personnel de cabine nécessaire à la réalisation de ce vol. En effet, le personnel de cabine italien prévu pour le vol litigieux a, lui aussi, participé à la grève. Pendant la période susvisée, ce sont les équipages de 455 vols de la défenderesse qui ont cessé le travail. Cette dernière a fait appel à des équipages d'autres pays pour compenser les cessations de travail, mais elle ne disposait pas d'assez de personnel de cabine pour compenser l'absence de personnel consécutive à la grève. À cet égard, la défenderesse renvoie notamment à un article de presse

du 26 juillet 2018 qui, citant les motifs de la grève, indique : « Le personnel de cabine réclame de meilleures conditions de travail, y compris des augmentations. De son côté, Ryanair brandit la menace des suppressions de postes. »

2. L'Amtsgericht (tribunal de district, Allemagne) a rejeté les demandes des demandeurs. Suivant sur ce point l'objection de la défenderesse, il a considéré que l'annulation était due à des circonstances **[Or. 3]** extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. [OMISSIS]

3. Les demandeurs ont fait appel du jugement de l'Amtsgericht (tribunal de district). Ils maintiennent leur demandes et font valoir que, à la suite de l'arrêt de la Cour 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, ci-après l'« arrêt TUIFly », EU:C:2018:258), la grève du propre personnel [du transporteur aérien] initiée par un syndicat peut être considérée comme étant, elle aussi, inhérente à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien, contrairement à la position de l'Amtsgericht (tribunal de district), et qu'il n'existe dès lors aucune circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. En outre, les demandeurs estiment que la défenderesse aurait dû s'expliquer sur les causes de la grève et les mesures prises pour l'éviter ; selon eux, les litiges entre la direction et le personnel d'une entreprise n'ont rien d'exceptionnel et n'exercent pas un effet de l'extérieur sur les opérations de l'entreprise. Cela s'applique également aux conflits collectifs.

La défenderesse conclut au rejet de l'appel.

II.

L'issue du litige en appel dépend de la réponse de la Cour à la question préjudicielle.

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

Si, en l'espèce, des circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 peuvent être invoquées à titre exonérateur, s'agissant du vol litigieux, l'appel sera rejeté, puisque les demandeurs ne pourront alors prétendre à aucune indemnisation. Si, en revanche, la grève ne constitue pas une circonstance extraordinaire, il sera fait droit à leurs demandes en appel.

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 n° 261/2004 est une question d'interprétation de cette disposition (en l'espèce, du critère des « circonstances extraordinaires ») qui, en cas de doute, relève de la compétence exclusive de la Cour.

3. La juridiction de renvoi 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 n° 261/2004. **[Or. 4]**

a) Dans un arrêt du 21 août 2012 [OMISSIS], le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a jugé qu'un transporteur aérien est exonéré au titre de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 lorsque son propre personnel fait grève à l'appel d'un syndicat. Ayant, dans cette affaire, à se prononcer sur un appel à la grève de l'union des pilotes « Cockpit », le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a 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 défenderesse appartenant à l'union "Cockpit" et qui, selon les constatations de la juridiction d'appel, lesquelles n'ont pas été contestées, a causé l'annulation 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 en cas de défaillances techniques, même lorsqu'entrent en ligne de compte, en tant qu'événements à l'origine de circonstances extraordinaires, certains événements tels que ceux mentionnés dans le considérant 14 du règlement n° 261/2004 (voir, à titre d'exemple, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 22) : instabilité politique, conditions météorologiques incompatibles avec la réalisation du vol, risques liés à la sécurité, ainsi que 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 la présente affaire, 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 une grève du propre personnel du transporteur aérien effectif, comme son personnel au sol ou son personnel navigant. Ni le libellé de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, ni le considérant 14 de ce règlement, ni l'esprit et la finalité, exposés ci-dessus, de cette disposition ne permettent de conclure qu'il faudrait procéder à une telle distinction.

Même lorsque c'est le propre personnel [du transporteur aérien] qui fait 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 qu'il

a en face de lui et qui peut être l'employeur de ce personnel ou une organisation patronale. À cette fin, le syndicat appelle ses membres à participer à des actions collectives. De telles actions constituent un moyen de garantir la liberté syndicale 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 [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" [Or. 5] sur le transporteur aérien et n'est pas inhérent à l'exercice normal de son activité, 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 [OMISSIS], les deux situations peuvent se recouper.

g) Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) peut fonder la suite de son examen au fond sur l'interprétation du règlement exposée ci-dessus, sans au préalable saisir la Cour à titre préjudiciel. En effet, comme cela a été indiqué, l'interprétation énoncée ci-dessus découle du libellé et de la finalité du règlement n° 261/2004 et est conforme à l'interprétation de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement donnée par la jurisprudence existante de la Cour. Les considérations sur lesquelles celle-ci a fondé son interprétation de cette disposition dans les décisions précitées valent aussi dans la présente affaire. Sur la base de cette jurisprudence, le 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 dudit règlement.

Le fait que la juridiction d'appel est parvenue à une conclusion différente, en accord avec certains auteurs [OMISSIS], n'est pas incompatible avec la position du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice). En effet, pour autant qu'elle soit précisément motivée, la position de la juridiction d'appel est justifiée, 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 d'un transporteur aérien avec son propre personnel relèvent du risque opérationnel général pesant sur les transporteurs aériens. Toutefois, ni l'un ni l'autre de ces deux points de vue n'est

décisif, que ce soit au regard du libellé du règlement n° 261/2004 ou au regard de la jurisprudence de la Cour.

3. Dans la présente affaire, ainsi que le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) peut lui-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) Dans la présente affaire, la défenderesse devait s'attendre à ce qu'une large majorité de ses pilotes suive 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 [Or. 6] imminente d'au moins une partie importante des pilotes. La 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, étant donné les circonstances, et que, d'autre part, elle puisse reprendre ses opérations normales 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 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 du cadre des opérations 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 l'entreprise 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 faible 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 juridiction de renvoi a jusqu'à présent suivi, dans sa jurisprudence, la position du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) et considère que cette position est toujours valable, s'agissant des faits de l'espèce, dans laquelle un syndicat appelle à la grève.

Elle estime que l'on ne saurait pas non plus aboutir à 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, à laquelle son propre personnel a réagi directement et de sa propre initiative. Cela n'est pas comparable avec la situation en cause en l'espèce, dans laquelle les membres d'un syndicat ont répondu à l'appel à la grève organisée par celui-ci.

L'arrêt TUIFly 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 [Or. 7] et 47 de cet arrêt que la qualification d'une grève en tant que circonstance extraordinaire ne dépend pas du point de savoir si la grève est légale ou non au regard du droit national. Cela ne signifie pas pour autant que certains cas de grève excluent d'emblée l'exonération, ni qu'une cessation du travail par le personnel du transporteur aérien légitimée par un appel à la grève d'un syndicat ne pourrait pas, par principe, constituer une circonstance exceptionnelle (au motif que cette cessation a été initiée par le syndicat et que, par conséquent, elle ne relève pas de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien et qu'elle échappe à sa maîtrise).

La juridiction de renvoi estime que, en l'espèce, est décisif, pour la qualification en tant que circonstance extraordinaire, le fait que l'appel du syndicat à la grève (contrairement à la « grève sauvage ») exerce précisément un effet 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 relève de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien : un appel à la grève et la grève elle-même visent précisément à perturber ou paralyser les opérations du transporteur aérien [OMISSIS].

Du point de vue de la juridiction de renvoi, on ne peut pas non plus opposer au transporteur aérien qu'il pourrait contrecarrer ou « maîtriser » la grève en satisfaisant 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 n° 261/2004. Pour cette raison, la juridiction de renvoi considère que l'existence d'une certaine structure salariale ou le fait que le transporteur aérien n'entende pas augmenter les salaires ou modifier les conditions de travail ne peuvent pas non plus être considérés comme une mesure opérationnelle du transporteur aérien qui serait comparable à l'annonce de plans de restructuration, comme dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt TUIFly.

c) Toutefois, ces derniers temps, du fait de l'arrêt TUIFly, il est de plus en plus souvent considéré, dans la jurisprudence, que l'on ne peut pas présumer qu'une grève interne à l'entreprise organisée par un syndicat constitue une circonstance extraordinaire [Or. 8] [OMISSIS], du moins en l'absence d'autres circonstances

particulières [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 juridiction de renvoi estime qu'il est opportun de saisir la Cour à titre préjudiciel.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL