

Affaire C-827/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

13 novembre 2019

Jurisdiction de renvoi :

Audiencia Provincial de Pontevedra (Espagne)

Date de la décision de renvoi :

29 octobre 2019

Parties appelantes :

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Partie intimée :

Ryanair D.A.C

PREMIÈRE CHAMBRE DE L'AUDIENCIA PROVINCIAL de PONTEVEDRA

[OMISSIS] [considérations procédurales de droit interne]

ORDONNANCE

[OMISSIS] La 1^{ère} chambre de l'Audiencia Provincial de Pontevedra (Cour provinciale de Pontevedra, Espagne) [OMISSIS] a été saisie en appel par D.A.T.A., L.F.A., A.M.A.G., L.F.A., J.G.C., S.C.C., A.C.V., A.A.G., A.C.A., L.C.A., N.P.B., et P.C. A. contre le jugement rendu le 21 février 2019 par le Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Pontevedra (tribunal de commerce n° 3 de Pontevedra, Espagne) [OMISSIS] [Or. 2] [OMISSIS] [considérations procédurales de droit interne]

I. Le litige et la position des parties

- 1 Le litige porte sur le recours formé par seize passagers (douze adultes, trois enfants et un bébé âgé de moins de deux ans) à l'encontre d'un transporteur aérien en raison de l'annulation d'un vol due à la grève du personnel navigant de cette même compagnie de transport. Les requérants avaient acheté, sur le site Internet de la société Ryan Air, les vols aller-retour pour effectuer le trajet entre Porto et Carcassonne, lesquels étaient programmés pour le 28 mars 2018 (vol aller, FR7715) et le 1^{er} avril 2018 (vol retour, FR7716). Le décollage du vol retour était prévu à 15 h 25, et l'arrivée à l'aéroport de destination était prévue à 16 h 30 (heure locale). Or, quand les passagers sont arrivés à l'aéroport de Carcassonne, ils ont été informés que ce vol avait été annulé, raison pour laquelle la compagnie aérienne leur a proposé de prendre un vol de la même compagnie le lendemain à 8 h 15 du matin, depuis l'aéroport de Toulouse à destination de Madrid, avec une arrivée à 9 h 35 heure locale.
- 2 Étant donné qu'aucun moyen de transport jusqu'à l'aéroport de Toulouse, ni entre Madrid et Vigo, n'a été mis à la disposition des passagers, et que la restauration et l'hébergement ne leur ont pas été fournis non plus, ces derniers ont réclamé, dans le cadre de leur recours, la somme globale de 1 216,59 euros au titre des frais de transfert et d'hébergement (les frais ont atteint la somme totale de 2 067,92 euros, alors que la compagnie avait effectué des paiements s'élevant à 731,33 euros), ainsi que la somme de 3 750 euros à titre d'indemnisation pour l'annulation du vol (250 euros par passager).
- 3 D'après la requête, la cause de l'annulation était la grève du personnel de cabine de Ryan Air, qui avait annoncé des cessations du travail pour le 29 mars ainsi que pour les 1^{er} et 4 avril. La compagnie a refusé d'accorder une indemnisation pour l'annulation au motif que l'annulation du vol était due à une raison échappant à sa maîtrise.

- 4 Ryan Air s'est opposée à la demande. Après avoir déclaré son accord pour payer les frais de transfert et de séjour réclamés par les requérants, elle a refusé le paiement de toute indemnisation au titre de l'annulation du vol. Le mémoire en défense formulé par la compagnie aérienne [Or. 3] indiquait que l'annulation avait été causée par les cessations du travail décidées dans le cadre de la grève du personnel navigant organisée par un syndicat portugais le 29 mars, et les 1^{er} et 4 avril 2018, ce qui avait provoqué d'importants retards et l'annulation de nombreux vols au départ ou à destination d'aéroports portugais. Selon la compagnie défenderesse, les cessations du travail n'avaient pas été causées par un « changement particulier des conditions de travail », mais par la « survenance soudaine de revendications relatives aux conditions de travail » (à savoir un salaire minimum, un congé paternité, et l'interdiction des licenciements disciplinaires) de la part du personnel navigant. Le mémoire en défense invoquait l'inapplication de la jurisprudence établie par la Cour le 17 avril 2018 (affaire TUIFly) à la présente affaire, et citait différentes décisions de justice qui avaient repris la même argumentation.

II. Le jugement de première instance et l'appel

- 5 Le jugement de première instance a partiellement accueilli le recours. Le juge de première instance a examiné l'accord de Ryan Air sur la demande qui lui avait été présentée concernant les frais de transfert et de séjour et l'a condamnée, au titre de ces frais, au paiement de la somme de 1 216,59 euros majorée des intérêts, mais s'est opposée au paiement de toute indemnisation pour l'annulation du vol au motif que l'exercice du droit de grève par le personnel de cabine est une circonstance extraordinaire, imprévisible et inévitable, compte tenu de l'impossibilité légale de remplacer les travailleurs grévistes.
- 6 Le mandataire ad litem des passagers a interjeté appel de ce jugement. L'appel invoque plusieurs décisions de juridictions espagnoles étayant la thèse selon laquelle, dans des circonstances telles que celles de la présente espèce, le transporteur doit démontrer qu'il ne pouvait pas éviter l'annulation du vol en prenant des mesures raisonnables, y compris pendant le processus de négociation précédant la formalisation de la grève. Les parties appelantes font valoir que les revendications sociales ou relatives aux conditions de travail des salariés de la compagnie relèvent de son domaine d'activité, de sorte que l'on ne saurait considérer qu'il s'agit d'une circonstance extraordinaire l'exonérant de l'obligation d'indemniser les passagers.
- 7 À l'inverse, la compagnie défenderesse soutient, dans le cadre de sa défense, que la grève constitue une circonstance extraordinaire et qu'elle est inévitable pour [Or. 4] l'entreprise, laquelle ne peut prendre aucune mesure pour éviter des cessations du travail décidées collectivement par le personnel de cabine [...] et organisées par le Sindicato Nacional de Personal de Vuelo de Aviación Civil (syndicat national du personnel navigant de l'aviation civile), et, en particulier, que le remplacement des travailleurs grévistes est interdit par la législation

portugaise. Pour étayer son argumentation, elle cite également une série de décisions rendues par des juridictions espagnoles (elle cite 90 jugements rendus par des tribunaux de commerce) et des autorités administratives statuant dans le même sens, en faisant application de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

- 8 [OMISSIS] [considérations procédurales de droit interne]
- 9 Avant de statuer au fond, la juridiction de renvoi a décidé, par une mesure d'organisation de la procédure prise le 3 octobre 2019, d'entendre les parties dans un délai de dix jours sur la pertinence de saisir la Cour de justice de l'Union européenne à titre préjudiciel.
- 10 Le mandataire ad litem des requérants a demandé que la Cour soit saisie de [trois] questions [préjudicielles] [OMISSIS] [rédaction des questions préjudicielles telles qu'elles ont été proposées par les parties appelantes] [OMISSIS]
- 11 Pour sa part, le mandataire ad litem de la compagnie défenderesse s'est déclaré également d'accord pour présenter une demande de décision préjudicielle, en demandant que les questions soient formulées [différemment] [OMISSIS] [Or. 5] [OMISSIS] [rédaction des questions préjudicielles telles qu'elles ont été proposées par la partie intimée]

III. Le cadre juridique

- 12 Le règlement 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 261/2004 ») expose, dans ses considérants 1 et 2, que « [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. [...] (2) Le refus d'embarquement et l'annulation ou le retard important d'un vol entraînent des difficultés et des désagréments sérieux pour les passagers. » Toutefois, selon l'interprétation de la Cour, le règlement 261/2004 vise également à assurer un équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des transporteurs.
- 13 Quant au considérant 12, il justifie comme suit les obligations du transporteur en cas d'annulations de vols : « (12) Il convient également d'atténuer les difficultés et les désagréments pour les passagers, occasionnés par les annulations de vols. Il y a lieu à cet effet d'inciter les transporteurs à informer les passagers des annulations avant l'heure de départ prévue et en outre, leur proposer un réacheminement raisonnable, de sorte que les passagers puissent prendre d'autres dispositions. S'ils n'y parviennent pas, les transporteurs aériens devraient indemniser les passagers, sauf lorsque l'annulation est due à des circonstances

[Or. 6] extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises ».

- 14 L'article 5 du règlement 261/2004 impose au transporteur aérien des obligations spécifiques à l'égard des passagers en cas d'annulation d'un vol (assistance, information et indemnisation). Toutefois, par dérogation à cette règle, le paragraphe 3 de cet article prévoit que le transporteur aérien effectif n'est pas tenu de verser l'indemnisation « 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 », et ajoute, au paragraphe 4, qu'il incombe au transporteur aérien effectif de prouver qu'il a informé les passagers de l'annulation d'un vol ainsi que le délai dans lequel il l'a fait.
- 15 La Cour a élaboré une jurisprudence solide concernant la notion de « circonstances extraordinaires » susceptibles d'exonérer le transporteur des obligations d'indemniser les passagers. En tant qu'exception à l'obligation générale d'indemnisation, la Cour a jugé que cette expression devait faire l'objet d'une interprétation restrictive.
- 16 La Cour considère également que les « circonstances extraordinaires » s'analysent comme des situations échappant à la maîtrise du transporteur aérien et qui ne sont pas inhérentes à l'exercice normal de son activité. À titre d'exemple, la jurisprudence de la Cour relève, conformément aux dispositions du considérant 14 du règlement, que de telles circonstances peuvent se produire 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 (arrêt du 4 mai 2017, [Pešková], C-315/15, EU:C:2017:342), en ajoutant 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, **[Or. 7]** 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). »
- 17 Or, même la jurisprudence de la Cour a souligné que la survenance d'un événement pouvant être qualifié de « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement ne suffit pas, et qu'il est également nécessaire que la compagnie justifie que ces circonstances n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Ainsi la Cour affirme-t-elle, aux points 28 et 29 de l'arrêt attaqué, que : « [t]outes 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). 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). »

- 18 Il existe un arrêt de la Cour concernant la question de savoir si la suspension des contrats de travail causée par l'exercice du droit de grève du personnel de cabine de la compagnie aérienne peut être considérée comme une circonstance extraordinaire, qui aurait pour effet d'exonérer le transporteur de ses obligations d'indemnisation. Il s'agit de l'arrêt du 17 avril 2018 (TUfly GmbH [C-195/17], EU:C:2018:258), dans lequel la Cour a déclaré 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 [Or. 8] 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. »
- 19 Comme on le sait, cette affaire portait sur la réclamation introduite par plusieurs passagers dont les vols avaient été annulés ou retardés en raison d'absences au travail injustifiées d'une partie du personnel de la compagnie aérienne, étant précisé que ces absences étaient survenues après l'annonce faite au personnel par la compagnie de ses projets de restructuration de l'entreprise. Les cessations du travail n'ayant pas été organisées à l'avance, cet événement a été qualifié, comme la Cour le fait dans l'arrêt, de « grève sauvage ». Dans son argumentation, l'arrêt rappelle que les conflits du travail avec le personnel de la compagnie, lors des restructurations et réorganisations de l'entreprise, font partie de l'activité normale des transporteurs aériens, de sorte que « les risques découlant des conséquences sociales qui accompagnent de telles mesures doivent être considérés comme inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné ». Pour cette raison, et compte tenu du fait que l'absentéisme au travail a cessé lorsque l'entreprise a trouvé un accord avec le personnel, la Cour considère que les circonstances de l'espèce n'échappaient pas à la maîtrise de la compagnie, et qu'il ne s'agissait donc pas de circonstances extraordinaires au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement.
- 20 Enfin, au point 47 de l'arrêt, la Cour a jugé non pertinent le fait que la grève puisse être qualifiée de sauvage en expliquant que « [...] distinguer parmi les

grèves celles qui, sur la base du droit national applicable, seraient légales de celles qui ne le seraient pas pour déterminer si elles doivent être qualifiées de “circonstances extraordinaires”, au sens de l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004, aurait pour conséquence de faire dépendre le droit à indemnisation des passagers de la législation sociale propre à chaque État membre, portant ainsi atteinte aux objectifs du règlement n° 261/2004, visé à ses considérants 1 et 4, de garantir un niveau élevé de protection des passagers ainsi que des conditions équivalentes d’exercice des activités de transporteur aérien sur le territoire de l’Union ». [Or. 9]

IV. Les doutes justifiant le renvoi préjudiciel

- 21 En s’écartant des conclusions de l’avocat général, Evgeni Tanchev, présentées le 12 avril 2018, la Cour n’a pas considéré, dans l’arrêt *TUIfly*, que la grève du personnel de la compagnie aérienne constituait une circonstance extraordinaire, dans la mesure où la grève avait trouvé son origine dans l’« annonce surprise » par le transporteur aérien d’une restructuration de l’entreprise. Cependant, dans le présent litige, les cessations du travail faisaient partie de l’arrêt de l’activité du personnel de cabine dans le cadre d’une grève initiée par un syndicat, ces arrêts ne trouvant pas leur origine – tout au moins en apparence – dans la gestion antérieure de la compagnie, mais dans des revendications relatives aux conditions de travail concernant les salaires, divers congés ou l’exercice possible de pouvoirs disciplinaires par l’employeur. L’objet de la grève ne visait pas à dénoncer une modification des conditions de travail préalablement adoptée par l’entreprise, mais à exprimer des revendications syndicales d’ordre général portant sur une amélioration des conditions de travail du personnel de cabine dans l’entreprise de transport aérien. Dans ces conditions, la question se pose de savoir si une situation de cette nature – l’exercice légitime du droit de grève des travailleurs – peut être considérée comme relevant de la maîtrise normale de l’entreprise dans la mesure où il s’agit d’une situation qui lui est imposée par la décision du syndicat de recourir à des actions collectives.
- 22 D’une manière générale, on peut considérer, d’après l’argumentation de l’arrêt précité, que les conflits du travail font partie de l’activité normale de l’entreprise dans ses relations avec les employés : l’entreprise peut éviter que ceux-ci ne mènent des actions collectives en répondant dans une mesure raisonnable aux demandes de ses employés. En outre, étant donné que les grèves requièrent de respecter un délai de préavis, il est possible que l’entreprise prenne des mesures permettant d’éviter les cessations du travail ou les annulations des vols. Cependant, on ne sait pas très bien quelles mesures concrètes auraient pu être prises à cet effet en l’espèce, ni si la manière de régler le conflit (que ce soit par l’acceptation de toutes les propositions des travailleurs ou par des concessions réciproques des parties) peut avoir une incidence sur la question qui nous occupe en l’espèce

- 23 Contrairement à la thèse selon laquelle une grève « non sauvage » peut constituer une circonstance extraordinaire au sens des dispositions précitées de l'article 5, paragraphe 3, du règlement, on peut aussi soutenir **[Or. 10]** que la suspension des contrats de travail pour des raisons de revendications des travailleurs constitue une situation qui est imposée à l'entreprise et qu'il est obligé de respecter une fois que le conflit est formalisé, les législations nationales sanctionnant généralement les mesures d'embauche prises par l'entreprise pour remplacer les grévistes, étant précisé que ce recrutement n'est admis que lorsqu'il s'agit de services essentiels, et dans la mesure où l'autorité compétente l'a expressément autorisé. En l'espèce, Ryan Air a produit un avis émanant d'un cabinet d'avocats indiquant que le code du travail portugais interdit à l'entreprise de remplacer les grévistes (article 535 du code du travail portugais). Par ailleurs, on ne sait pas, en l'espèce, si l'autorité portugaise en charge du travail a imposé un certain type de service minimum, ni avec quel délai de préavis la grève a été annoncée. On ne sait pas non plus comment s'est terminé le conflit.
- 24 Par conséquent, dans les circonstances de la présente affaire, on peut soutenir que l'entreprise n'a pas la possibilité de prévoir ni d'éviter l'exercice du droit de grève par les travailleurs. On ne peut pas non plus affirmer que l'exercice de ce droit ait un lien de cause à effet avec les décisions prises antérieurement par l'entreprise, sauf à soutenir que cette dernière doit, en tout état de cause, répondre à leurs demandes.
- 25 Comme cela a été indiqué dans le cadre de la référence aux argumentations des parties, il existe des décisions contraires des organes juridictionnels espagnols sur cette question. Les actes d'appel et d'opposition citent de nombreuses décisions contraires qui ont été rendues par des tribunaux de première instance.
- 26 C'est pourquoi nous nous demandons si une grève organisée à l'appel d'un syndicat, dans le cadre de l'exercice du droit de grève par le personnel du transporteur aérien, en vue d'exprimer des revendications tenant à l'amélioration des conditions de travail, lorsque ladite grève n'est pas déclenchée par une décision préalable de l'entreprise, peut être considérée comme une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004.
- 27 Il est également pertinent de savoir si, dans des conditions telles que celles en cause au principal, l'entreprise est obligée de prendre, dans le cadre du règlement 261/2004, des **[Or. 11]** mesures légalement admissibles, y compris lorsque l'exercice du droit de grève lui a été annoncé dans le respect du délai de préavis imposé par la loi, notamment pour faciliter l'accès à des vols sur d'autres compagnies qui ne sont pas touchées par la grève.
- 28 Enfin, il est important de savoir si la manière dont se règle le litige entre les travailleurs et la compagnie est pertinente pour déterminer si, au cas particulier, la grève aurait pu être évitée par le transporteur aérien.

- 29 La réponse qui sera donnée aux [trois] questions est pertinente dans la mesure où de cette réponse dépend l'admissibilité sur le fond de la demande d'indemnisation financière prévue à l'article 5 du règlement, qui a été rejetée par le jugement de première instance et qui fait l'objet de l'appel dont est saisie la juridiction de céans.

Eu égard aux considérations qui précèdent,

LA CHAMBRE ORDONNE :

La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes :

1. *Une grève organisée à l'appel d'un syndicat, dans le cadre de l'exercice du droit de grève par le personnel du transporteur aérien, en vue d'exprimer des revendications tenant à l'amélioration des conditions de travail – lorsque ladite grève n'est pas déclenchée par une décision préalable de l'entreprise, mais par les revendications des travailleurs – peut-elle être considérée comme une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004, ou s'agit-il au contraire d'une circonstance inhérente à l'activité du transporteur aérien ?*

2. *Dans des conditions telles que celles en cause au principal, l'entreprise est-elle obligée de prendre des mesures légalement admissibles, y compris lorsque l'exercice du droit de grève lui a été annoncé dans le respect du délai de préavis imposé par la loi, notamment pour faciliter l'accès à des vols sur d'autres compagnies qui ne sont pas touchées par la grève ?*

3. *La manière dont la grève est levée, [Or. 12] en particulier lorsqu'elle l'est en raison de concessions réciproques faites par les parties en conflit, est-elle pertinente pour déterminer si une grève du personnel navigant de la compagnie aérienne est une « circonstance extraordinaire » au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement 261/2004 ?*

[OMISSIS] [Or. 13] [OMISSIS] [considérations procédurales de droit interne]