

Version anonymisée

Traduction

C-566/20 - 1

Affaire C-566/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

30 octobre 2020

Juridiction de renvoi :

Landgericht Köln (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

7 octobre 2020

Partie demanderesse :

DG

Partie défenderesse :

Deutsche Lufthansa AG

[omissis] **Landgericht Köln (tribunal régional de Cologne, Allemagne)**

Ordonnance

Dans le litige opposant

DG à Deutsche Lufthansa AG,

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

le 7 octobre 2020,

[omissis – composition de la formation de jugement]

décidé ce qui suit :

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 [Or. 2] 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 125 euros majorée des intérêts.

Les faits de l'espèce sont les suivants :

Le requérant avait une réservation – portant le code 02C06C – sur le vol LH 1124 que la partie défenderesse devait réaliser le 8 novembre 2019 de Francfort (FRA) à Barcelone (BCN). Le requérant aurait normalement dû décoller de Francfort à 07 h 10 et atterrir à sa destination, Barcelone, à 09 h 10. Le vol LH 1124 a été annulé. Le requérant a été réacheminé au moyen du vol LH 1164 de Francfort à Valence (Espagne). Il n'a pas été réacheminé vers Barcelone.

La distance entre Francfort et Barcelone 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 électronique du 9 décembre 2019, ces derniers ont mis en demeure la défenderesse de verser une indemnité de 250 euros, en lui fixant un délai au 16 décembre 2019 ; la défenderesse s'y est refusée en invoquant des circonstances extraordinaires en vertu desquelles elle affirmait être exonérée du paiement de l'indemnité.

L'annulation le 8 novembre 2019 du vol LH 1124 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. [Or. 3]

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 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 fait droit au recours. Il a considéré que la défenderesse n'était pas exonérée conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 de l'obligation qui lui incombait – en vertu de l'article 5, paragraphe 1, sous c), lu en combinaison avec l'article 7, paragraphe 1, du règlement – de payer une indemnisation. Il n'existait [selon l'Amtsgericht] aucune circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004. Une telle circonstance exceptionnelle supposait [selon l'Amtsgericht] un événement qui, de par sa nature ou son origine, ne ferait pas partie intégrante de l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné et que ce dernier ne pourrait pas maîtriser dans les faits. 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 »), le critère à prendre en compte pour apprécier si une grève devait être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004 devait [selon l'Amtsgericht] être la cause de la grève et ce même lorsque cette grève avait – comme en l'espèce – été initiée par un syndicat. Les conflits sociaux faisaient [selon l'Amtsgericht] partie du risque commercial normal d'une entreprise. Qu'elle soit « sauvage » ou initiée par un syndicat, une telle grève

provoquée devait [selon l’Amtsgericht] toujours être considérée comme ayant une cause interne (à l’entreprise) et ne constituait donc pas une circonstance extraordinaire au sens de l’article 5, paragraphe 3, du règlement n° 261/2004.

3. La défenderesse a interjeté appel [omissis] du jugement de l’Amtsgericht (tribunal de district). Elle maintient sa demande de rejet de l’action et fait valoir que **[Or. 4]** dans l’arrêt invoqué par la requérante, la Cour de justice s’était focalisée de façon déterminante sur les faits à l’origine de l’affaire C-195/17 et que, partant, il ne peut pas être déduit de l’arrêt préjudiciel du 17 avril 2018 que toute grève du propre personnel ferait partie intégrante de l’activité ordinaire du transporteur aérien et pourrait être maîtrisée par le transporteur aérien concerné. En l’espèce, lors de la grève de son propre personnel initiée par un syndicat, tel n’était pas le cas [selon la défenderesse]. Aucune entreprise n’est capable de maîtriser des revendications de son personnel qui ne trouvent pas leur origine dans une décision prise juste auparavant par cette entreprise. En particulier, [selon la défenderesse,] les revendications du syndicat UFO dans le cas d’espèce étaient impossibles à prévoir. De plus, [selon la défenderesse,] la « maîtrise » d’une situation ne signifie pas qu’il doive être satisfait à n’importe quelle revendication. Enfin, [selon la défenderesse,] une transposition de la jurisprudence TUIFly au présent cas d’espèce méconnaîtrait que, dans le considérant 14 du règlement n° 261/2004, une grève ayant une incidence sur les opérations d’un transporteur aérien est expressément citée et reconnue comme constituant une circonstance extraordinaire.

Le requérant 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 :
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. **[Or. 5]**
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.

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 [Or. 6] 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 – citation de doctrine nationale])] 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 [omissis], 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. 7]**

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 [Or. 8] avec la situation en cause ici, dans laquelle il n'y a pas 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 [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 ou – comme 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 **[Or. 9]** 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 que l'on ne peut pas présumer qu'une grève interne à l'entreprise et organisée par un syndicat constitue une circonstance extraordinaire [omissis – citation de jurisprudence nationale] ou du moins pas en l'absence d'autres circonstances particulières [omissis – citation de jurisprudence nationale]. Une partie de la doctrine rejette également l'exonération en cas de grève du propre personnel du transporteur aérien [omissis – citation de doctrine nationale].

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

[omissis – signatures]

[omissis – mention certifiant la copie conforme]

DOCUMENT DE TRAVAIL