






Dalloz actualité 08 avril 2021


La grève du personnel d'une compagnie aérienne n'est pas une « circonstance extraordinaire »CJUE 23 mars 2021, *Airhelp Ltd c/ Scandinavian Airlines System SAS*, aff. C-28/20

Xavier Delpech

Résumé

Un mouvement de grève entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'une compagnie aérienne, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une catégorie de personnel indispensable à la réalisation d'un vol, ne relève pas de la notion de « circonstance extraordinaire », au sens du règlement (CE) n° 261/2004 sur les droits des passagers aériens.

En cas d'annulation de vol ou de retard important (très exactement de plus de trois heures : CJCE 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, D. 2010. 1461 , note G. Poissonnier et P. Osseland  ; *ibid.* 2011. 1445, obs. H. Kenfack  ; JT 2010, n° 116, p. 12, obs. X.D. ; RTD com. 2010. 627, obs. P. Delebecque  ; RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures), la compagnie aérienne est tenue, conformément au règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004, d'indemniser les passagers aériens pour un montant qui varie entre 250 et 600 € en fonction de la distance qui aurait dû être couverte par le vol (art. 7, § 1^{er}). Il en est toutefois autrement en cas de « circonstances extraordinaires » (art. 5, § 3). Celles-ci sont souvent invoquées par les compagnies aériennes pour échapper à leur obligation d'indemnisation. Mais souvent en vain, car elles ne sont admises que dans des conditions très strictes. Il existe une jurisprudence foisonnante sur cette question, qui émane de la Cour de justice de l'Union européenne (mais les juridictions nationales ne sont pas en reste ; pour une illustration récente, v. Civ. 1^{re}, 17 févr. 2021, n° 19-21.362 F-P, Dalloz actualité, 23 mars 2021, obs. X. Delpech, qui juge que si l'avion atterrit sur un autre aéroport que celui initialement prévu, le transporteur aérien est tenu d'indemniser le passager, même en cas de retard inférieur à trois heures), qui est très favorable aux intérêts des passagers. Elle s'explique par l'objectif principal assigné par le règlement (CE) n° 261/2004 : « assurer un niveau élevé de protection des passagers » (consid. 1).

Ainsi, un problème technique survenu à l'aéronef ne constitue de telles circonstances, sauf si ce problème « découle d'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 sa maîtrise effective » (CJCE 22 déc. 2008, aff. C-549/07, *Wallentin-Hermann*, RTD eur. 2010. 195, chron. L. Grard  ; *ibid.* 2015. 241, obs. P. Bures). Il en est de même d'une « grève sauvage » du personnel navigant à la suite de l'annonce surprise d'une restructuration (CJUE 7 avr. 2018, aff. C-195/17, *Krusemann*, Dalloz actualité, 15 mai 2018, obs. X. Delpech ; D. 2018. 1587, note P. Dupont et G. Poissonnier ; *ibid.* 1412, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 209, p. 15, obs. X. Delpech). La solution avait fortement déplu, on s'en doute, aux compagnies aériennes. Une grève sauvage n'est-elle pas un événement imprévisible ? À l'évidence, non pour la Cour de justice, qui considère, en substance, que les risques découlant des conséquences sociales qui accompagnent des mesures de restructuration et réorganisation sont inhérents à l'exercice normal de l'activité de la compagnie aérienne. C'est dire que les dirigeants d'une compagnie aérienne qui décideraient d'une restructuration de cette dernière doivent anticiper toutes les conséquences qui résulteraient d'une telle décision.

L'arrêt du 23 mars 2011 se situe dans la même veine que celui rendu (presque) trois ans plus tôt, à ceci près qu'un préavis de grève avait été déposé. Il a été rendu en grand chambre, ce qui atteste de sa portée. On relèvera également qu'il a été rendu sur conclusions contraire de l'avocat général Pikamäe, qui semblait soucieux d'infléchir la jurisprudence de la Cour de justice dans un sens favorable aux intérêts des compagnies aériennes. Les faits ayant conduit à cet arrêt méritent d'être brièvement relatés. Un passager avait réservé une place sur un vol reliant Malmö à Stockholm (Suède), qui devait être opéré par la compagnie Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (SAS) le 29 avril 2019. Mais, ce même jour, le vol a été annulé en raison de la grève des pilotes de SAS au Danemark, en Suède et en Norvège. À la suite de l'échec des négociations menées par les syndicats représentant les pilotes de cette compagnie, qui avaient pour objectif la conclusion d'une nouvelle convention collective avec leur employeur, ces syndicats ont appelé leurs membres à

la grève. Cette grève a duré sept jours et a conduit la compagnie SAS à annuler plusieurs vols, parmi lesquels le vol réservé par le passager concerné. L'intéressé a cédé ses droits visant à être indemnisé par la compagnie sur le fondement du règlement (CE) n° 261/2004 à ce qui semble être une « société de financement de procès » (très exactement une société spécialisée dans la récupération d'indemnités de dédommagement aériennes dénommée Airhelp), pratique que la Cour de justice valide (CJUE, ord., 20 févr. 2020, aff. C-606/19, D. 2020. 1425, obs. H. Kenfack ; JT 2020, n° 229, p. 10, obs. X. Delpech). Mais SAS a refusé de payer cette indemnisation à Airhelp, au motif que la grève des pilotes constituait, à son avis, une « circonstance extraordinaire » au sens du règlement qui n'aurait pas pu être évitée, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Elle relève que les négociations ont échoué en raison, notamment, de l'exigence formulée par les syndicats de pilotes d'augmenter les salaires de ces derniers de 13 % sur trois ans, au lieu des 6,5 % prévus pour la même période par la convention collective antérieure. En sens inverse, Airhelp estimait que cette grève ne constituait pas une telle « circonstance extraordinaire » puisque les conflits sociaux, tels que les grèves, susceptibles de survenir à l'occasion des négociations et de la conclusion de conventions collectives, s'inscrivent dans le cours ordinaire des affaires d'une compagnie aérienne. La juridiction suédoise saisie par Airhelp, eu égard au « caractère inédit » (concl. pt 27) de la question de savoir si la notion de « circonstances extraordinaires » englobe une grève qui a été annoncée par des organisations de salariés à la suite d'un préavis et lancée licitement, a sursis à statuer et a saisi la Cour de justice par voie préjudicielle.

La Cour répond par la négative : l'article 5, § 3, du règlement (CE) n° 261/2004 « doit être interprété en ce sens qu'un mouvement de grève entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une catégorie de personnel indispensable à la réalisation d'un vol, ne relève pas de la notion de "circonstance extraordinaire", au sens de cette disposition ».

La Cour a rappelé, avant d'en arriver à cette solution, que « selon une jurisprudence constante de la Cour, la notion de "circonstances extraordinaires" [...] désigne 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, ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas » (pt 23). Cette notion « doit faire l'objet d'une interprétation stricte » (pt 24).

Il convient donc, en premier lieu, de déterminer si une grève entamée à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien effectif, dans le respect des conditions édictées par la législation nationale, notamment du délai de préavis imposé par celle-ci, destiné à porter les revendications des travailleurs de ce transporteur et suivi par une ou plusieurs catégories de personnel dont la présence est nécessaire pour opérer un vol est susceptible de constituer, par sa nature ou par son origine, un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné. Il y a lieu de relever que le droit de mener une action collective, y compris la grève, constitue un droit fondamental prévu à l'article 28 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (pt 27). Bien qu'incarnant un « moment conflictuel des relations entre les travailleurs et l'employeur, dont elle vise à paralyser l'activité, la grève n'en demeure pas moins l'une des expressions possibles de la négociation sociale et, partant, doit être appréhendée comme un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de l'employeur concerné » (pt 28). Cette interprétation doit également prévaloir lorsque l'employeur est, comme en l'occurrence, un transporteur aérien effectif (pt 29). Ainsi, une grève « dont l'objectif se limite à obtenir d'une entreprise de transport aérien une augmentation du salaire des pilotes, une modification de leurs horaires de travail, ainsi qu'une plus grande prévisibilité en matière de temps de travail constitue un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de cette entreprise, en particulier lorsqu'une telle grève est organisée dans un cadre légal » (pt 30).

En second lieu, il convient d'apprécier si une grève présentant les caractéristiques ci-dessus doit être regardée comme un événement échappant entièrement à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné. Pour la Cour, il faut la considérer « comme relevant de l'ordre du prévisible pour tout employeur, notamment lorsqu'une telle grève est précédée d'un préavis » (pt 32). Dans la présente affaire, le caractère prévisible de la grève en cause semble se vérifier puisqu'il s'avère que les syndicats des pilotes « avaient, dès l'été 2018, résilié la convention collective censée couvrir la période 2017-2020, de sorte que SAS ne pouvait ignorer que les pilotes entendaient faire valoir des revendications » (pt 34). En outre, « dès lors que la survenance d'une grève constitue un événement prévisible pour l'employeur, celui-ci a, en principe, les moyens de s'y préparer et, le cas échéant, d'en atténuer les conséquences, de sorte qu'il conserve, dans une certaine mesure, la maîtrise des événements » (pt 35).

Mots clés :

SOCIAL * Grève

AFFAIRES * Transport



Copyright 2021 - Dalloz - Tous droits réservés.