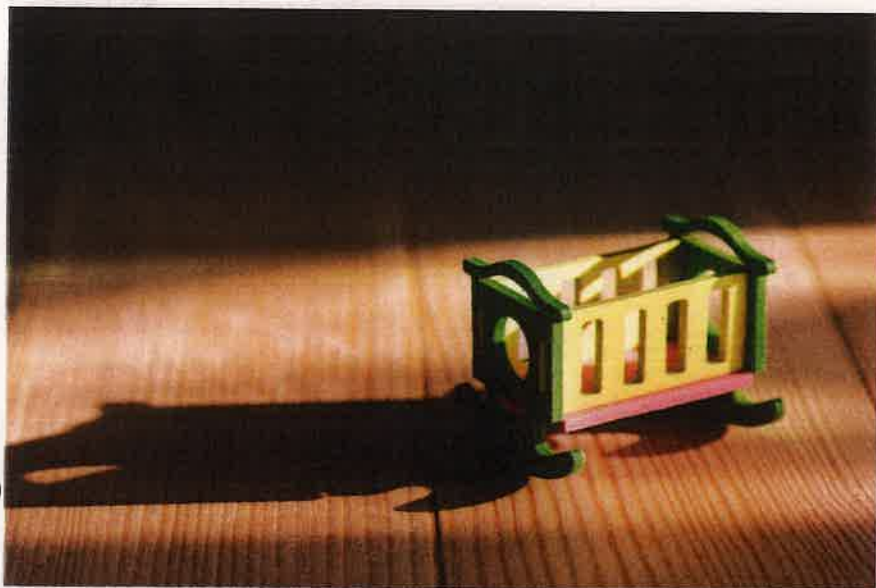


À la une

Syndrome du bébé secoué : l'émergence d'une nouvelle voie d'indemnisation, la piste assurantielle

note par Catherine POUZOL sous TJ Amiens, 17 sept. 2021

La voie classique offerte par la Commission d'indemnisation des victimes d'infractions (CIVI) s'ajoute désormais une nouvelle piste, assurantielle, qui contraint l'assureur du responsable à garantir les dommages occasionnés à l'enfant.



© ALEXEY AdobeStock

Actualité

Secret professionnel de l'avocat : le Parlement a tranché

focus

Technique

L'exécutoire des décisions de fixation d'honoraires du bâtonnier : morceaux choisis du décret du 11 octobre 2021

par Florent LOYSEAU DE GRANDMAISON

Jurisprudence

Cassation d'un arrêt de condamnation dans l'affaire des décrocheurs du portrait présidentiel

note par Éliaz LE MOULEC sous Cass. crim., 22 sept. 2021

Chronique de jurisprudence de droit de la consommation

par Stéphane PIÉDELIEVRE

Gazette Spécialisée

DROIT PÉNAL ET PROCÉDURE PÉNALE

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• Emmanuel DREYER

Professeur à l'école de droit de la Sorbonne (Paris 1)

• François FOURMENT

Professeur à l'université de Tours

AVEC LA PARTICIPATION DE

David DASSA - LE DEIST, Stéphane DETRAZ et Jenny FRINCHABOY



TRANSPORTS AÉRIENS

Droit des passagers aériens : la grève de solidarité n'est pas une circonstance extraordinaire ⁴²⁹¹⁰

L'essentiel

En droit des passagers aériens, la grève de solidarité du personnel d'une filiale d'une compagnie aérienne ne constitue pas une circonstance extraordinaire, même lorsqu'elle se poursuit après la conclusion d'un accord salarial au sein de la société mère.

CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH : <https://lext.so/KR9ojY>



Note par
Pascal DUPONT
Docteur en droit



et Ghislain POISSONNIER
Magistrat

Le règlement (CE) n° 261/2004, sur les 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 ⁽¹⁾, autorise le transporteur aérien à se libérer de son obligation d'indemnisation de ses passagers lorsque le retard ou l'annulation de vol a pour origine des circonstances extraordinaires ⁽²⁾. La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a cependant adopté depuis plusieurs années une interprétation restrictive de la notion de circonstances extraordinaires, y compris lorsque le vol annulé ou retardé l'a été à la suite d'un mouvement de grève du personnel du transporteur aérien. La CJUE reste attachée à cette interprétation restrictive protectrice des droits des passagers, comme le montre une décision qu'elle a rendu le 6 octobre 2021 ⁽³⁾ à l'occasion d'un conflit social pour le moins complexe survenu dans la filiale d'un transporteur aérien.

Un particulier réserve un place sur un vol assuré par Eurowings, filiale de Lufthansa, programmé le 20 octobre 2019 entre Salzbourg (Autriche) et Berlin (aéroport de Berlin-Tegel, Allemagne), soit une distance n'excédant pas 1 500 km. Ce vol est annulé en raison d'une grève du personnel navigant de cabine (PNC) organisée par le syndicat UFO d'hôtesse de l'air et de stewards qui est

la conséquence de négociations collectives menées avec la société mère Lufthansa. À ce titre, 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 du 14 octobre 2019 est étendu aux employés de plusieurs filiales, dont Eurowings. Initialement prévu pour se dérouler le 20 octobre 2019, de 5 h 00 à 11 h 00, le mouvement social est prorogé jusqu'à minuit, le jour même et sans préavis. Cette extension a pour conséquence l'annulation de 158 sur les 712 vols programmés par le transporteur aérien, dont le Salzburg-Berlin du 20 octobre 2019.

Le passager lésé saisit alors le tribunal de district de Salzbourg d'une action tendant à obtenir la condamnation d'Eurowings à lui verser l'indemnisation de 250 € exigée par le règlement européen en cas de retard important ou d'annulation de vol ⁽⁴⁾. Cette juridiction le déboute de sa demande au motif que le mouvement de grève en cause doit être qualifié de « circonstances extraordinaires ». Elle relève que si Lufthansa, en tant que société mère du groupe, a répondu favorablement aux revendications du personnel, la grève a été maintenue et même étendue et qu'en outre, en tant que filiale de Lufthansa, Eurowings n'aurait pas pu obtenir un accord liant la société mère. La juridiction relève enfin que sur les 712 vols prévus le jour de la grève, le transporteur a pu limiter les annulations à 158 vols, celles-ci ayant été inévitables. Le particulier interjette appel de ce jugement devant le tribunal régional de Salzbourg, qui décide, par décision du 10 novembre 2020, de surseoir à statuer et d'interroger à titre préjudiciel le juge européen. Le point principal porte sur la qualification ou non de circonstances extraordinaires d'une grève du personnel d'une filiale reposant sur des revendications salariales ou sociales en solidarité avec le personnel de la société mère et qui se poursuit au-delà du délai initialement prévu pour devenir non maîtrisable pour le transporteur aérien malgré les mesures prises par ce dernier.

La réponse apportée par la CJUE le 6 octobre 2021 se situe dans la continuité des solutions adoptées par les décisions *Krüseman* et *Airhelp* rendues respectivement

(1) PE et Cons. UE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 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 : JOUE L 46, 17 févr. 2004.

(2) PE et Cons. UE, règl. n° 261/2004, art. 5, § 3.

(3) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH.

(4) PE et Cons. UE, règl. n° 261/2004, art. 7, § 1, a), pour les vols dont la distance n'excède pas 1 500 km.

en 2018⁽⁵⁾ et en 2021⁽⁶⁾. Par cette décision, le juge européen considère qu'une grève de solidarité ne constitue pas une circonstance extraordinaire (I) dès lors qu'il s'agit d'un événement interne à l'entreprise (II).

I. LA GRÈVE DE SOLIDARITÉ AVEC LA SOCIÉTÉ MÈRE NE CONSTITUE PAS UNE CIRCONSTANCE EXTRAORDINAIRE

Conformément à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004, « un transporteur aérien effectif n'est pas tenu 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 ». Cet article doit être rapproché du considérant 14 du règlement précité selon lequel « de telles circonstances peuvent se produire, en particulier, 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 ».

Appliquées à une grève, événement expressément mentionné, ces dispositions sont interprétées restrictivement par le juge européen, alors même que les conflits de travail ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien pourraient constituer une cause exonératoire de son obligation d'indemnisation des passagers. La CJUE est encline à retenir la notion de circonstances extraordinaires en présence d'un événement lié à la navigation aérienne, tels la fermeture d'une partie de l'espace aérien à la suite d'une éruption volcanique⁽⁷⁾, la collision entre un aéronef et un oiseau⁽⁸⁾, la présence d'un corps étranger sur une piste⁽⁹⁾ ou le comportement perturbateur d'un passager⁽¹⁰⁾. Elle considère alors que ces événements, 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, ces deux conditions étant cumulatives et leur respect devant faire l'objet d'une appréciation au cas par cas⁽¹¹⁾. Il en va donc différemment lorsque le vol est annulé ou retardé en raison d'un

problème technique⁽¹²⁾, de la défaillance d'une pièce⁽¹³⁾, du choc entre un avion et un escalier mobile⁽¹⁴⁾, de la grève sauvage d'une partie du personnel navigant⁽¹⁵⁾ ou d'un conflit de travail qui, au contraire, respecte la législation nationale qui lui est applicable⁽¹⁶⁾.

Dans l'affaire récemment jugée, le particulier ayant saisi le tribunal fait valoir que le mouvement social aurait pu être évité par le transporteur aérien au moyen de négociations et d'accords qui sont finalement intervenus, démontrant ainsi qu'Eurowings était en mesure de régler le conflit de travail, lequel relève de l'exercice normal de l'activité de ce transporteur. À l'inverse, Eurowings insiste sur la complexité de la grève subie : le préavis du 14 octobre 2019 ne concerne que sa société mère Lufthansa avant d'être étendu à sa filiale le 18 octobre alors qu'un accord salarial vient d'être conclu, pour ensuite se dérouler le 20 octobre jusqu'à minuit et non de 5 h 00 à 11 h 00 comme prévu, entraînant ainsi l'annulation de 158 vols sur un total de 712 concernés. En d'autres termes, cette grève ne relève pas de l'exercice normal de l'activité d'un transporteur aérien et ne peut être maîtrisée par Eurowings, caractérisant, par son extension et sa prolongation, des circonstances extraordinaires qu'elle ne pouvait pas éviter.

C'est donc incontestablement sur la nature même d'un mouvement social du personnel navigant d'une filiale d'une compagnie aérienne et son calendrier (dans mesure où la durée de ce conflit s'étend au-delà de l'accord salarial obtenu au sein de Lufthansa) que devait se prononcer le juge européen. Pour trancher, celui-ci s'inspire directement des deux arrêts *Krüsemann* et *Airhelp* et refuse de retenir la notion de circonstances extraordinaires s'agissant d'une grève de solidarité précédée d'un préavis qui ne présente pas le caractère d'un événement anormal et imprévisible.

La CJUE rappelle tout d'abord que 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⁽¹⁷⁾. Elle indique que de telles considérations doivent également prévaloir lorsque l'employeur est, comme en l'occurrence, un transporteur aérien, ce dernier pouvant être, de manière ordinaire, confronté, dans l'exercice de son activité, à des désaccords, voire à des conflits, avec les membres de son personnel ou une partie de celui-ci⁽¹⁸⁾. La CJUE ajoute

(5) CJUE, 17 avr. 2018, n° C-195/17, *Krüsemann* et a. : D. 2018, p. 1587, note P. Dupont et G. Poissonnier ; D. 2018, Pan., p. 1420, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 209, p. 15, note X. Delpech.

(6) CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp* : Gaz. Pal. 25 mai 2021, n° 422b7, p. 20, note P. Dupont et G. Poissonnier.

(7) CJUE, 31 janv. 2013, n° C-12/11, *McDonagh* : RTD eur. 2014, p. 210, obs. L. Gard ; RTD eur. 2015, p. 171, obs. F. Benoit-Rohmer.

(8) CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, *Pešková et Peška* : D. 2017, p. 2078, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD eur. 2018, p. 157, note L. Gard.

(9) CJUE, 4 avr. 2019, n° C-501/17, *Germanwings* : Gaz. Pal. 11 juin 2019, n° 353g6, p. 14, note P. Dupont et G. Poissonnier.

(10) CJUE, 11 juin 2020, n° C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses* : D. 2020, p. 2223, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD eur. 2020, p. 419, obs. L. Gard ; AJ contrat 2019, p. 299, obs. L. Sigouir.

(11) CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, *Wallentin-Hermann*, pt 23 ; RTD eur. 2010, p. 195, obs. L. Gard ; RTD eur. 2015, p. 241, obs. P. Bures - CJUE, 17 sept. 2015, n° C-257/14, *Van der Lans*, pt 36 ; CJUE, 17 avr. 2018, n° C-195/17, *Krüsemann*, pts 32 et 34 ; CJUE, 11 juin 2020, n° C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, pt 37.

(12) CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, *Wallentin-Hermann* ; CJUE, 19 nov. 2009, n° C-402/07, *Sturgeon* : D. 2010, p. 1461, note G. Poissonnier et P. Osseland ; RTD com. 2010, p. 627, obs. P. Delebecque.

(13) CJUE, 12 mars 2020, n° C-832/18, *A. et a. / Finnair* : Gaz. Pal. 16 juin 2020, n° 380b8, p. 28, note P. Dupont et G. Poissonnier ; RTD civ. 2020, p. 363, obs. H. Barbier ; JT 2020, n° 229, p. 11, obs. X. Delpech.

(14) CJUE, ord., 14 nov. 2014, n° C-394/14, *Siewert* : D. 2015, p. 1294, obs. H. Kenfack ; JCP G 2015, 271, note N. Taurand et C. Degert-Ribetiro.

(15) CJUE, 17 avr. 2018, n° C-195/17, *Krüsemann*.

(16) CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp*.

(17) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, *CS c/ Eurowings GmbH*, pt 20 ; CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp*, pt 28.

(18) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, *CS c/ Eurowings GmbH*, pt 21 ; CJUE, 17 avr. 2018, n° C-195/17, *Krüsemann* et a., pts 41 et 42.

ensuite qu'une grève dont l'objectif se limite à obtenir d'une entreprise de transport aérien une augmentation du salaire du PNC constitue un événement inhérent à l'exercice normal de l'activité de cette entreprise. C'est le cas notamment lorsqu'une telle grève est organisée dans un cadre légal et qu'une grève déclenchée par le personnel d'un transporteur aérien par solidarité avec celle suivie par le personnel de la société mère dont ce transporteur constitue une filiale. Elle ne saurait être considérée comme un événement qui n'est pas inhérent à l'exercice normal de l'activité de ce dernier ⁽¹⁹⁾.

Le juge européen ayant refusé dans l'affaire *Krüsemann* de qualifier de circonstances extraordinaires une grève sauvage, il était peu probable qu'elle adopte un point de vue différent en présence d'une grève précédée d'un préavis. Selon la CJUE, la survenance d'une grève constituant 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. Dans ces conditions, afin de garantir l'effet utile de l'obligation d'indemnisation consacrée par le règlement (CE) n° 261/2004, une grève du personnel d'un transporteur aérien effectif ne saurait être qualifiée de circonstance extraordinaire, lorsque cette grève est liée à des revendications salariales et/ou sociales du personnel de ce transporteur, susceptibles d'être traitées dans le cadre du dialogue social interne au groupe de sociétés auquel appartient ledit transporteur ⁽²⁰⁾.

II. UNE GRÈVE INTERNE À L'ENTREPRISE DOIT ÊTRE REGARDÉE COMME UN ÉVÈNEMENT N'ÉCHAPPANT PAS ENTIÈREMENT À LA MAÎTRISE EFFECTIVE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le deuxième enseignement de cet arrêt réside dans la distinction opérée par le juge européen entre les grèves dites externes et celles dites internes ainsi que son analyse sur la licéité des conflits du travail et ses conséquences au regard des objectifs d'indemnisation des passagers aériens poursuivis par le règlement (CE) n° 261/2004.

Comme a pu le relever Laurent Sigouirt ⁽²¹⁾, en commentant l'arrêt *Krüsemann*, le règlement (CE) n° 261/2004 cite la grève comme un événement susceptible de produire des circonstances extraordinaires, sous réserve que celle-ci ait une incidence sur les opérations du transporteur aérien, sans faire de distinction selon la nature de la grève. Or, note l'auteur, la jurisprudence semble faire de l'extériorité de l'origine du mouvement de grève un élément déterminant de son appréciation. Il résulte de cette politique jurisprudentielle une distinction selon que la grève a des causes auxquelles ne peut résister l'entrepreneur (causes externes et donc extérieures aux parties prenantes au conflit social), ou selon qu'elle a des causes purement internes que l'entrepreneur a provoquées ou

qu'il peut pallier en négociant avec les représentants syndicaux/ou de son personnel ⁽²²⁾.

“ Si la distinction cause interne / cause externe se comprend, elle ne sera pas forcément aisée à manier par le juge national ”

C'est cette distinction qui a été adoptée dans la présente affaire. Ainsi, pour la CJUE, qui se réfère à la décision *Airhelp*, une grève destinée à porter des revendications salariales et/ou sociales des travailleurs doit être regardée comme un événement n'échappant pas entièrement à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, y compris lorsque la grève est enclenchée par solidarité avec le personnel gréviste de la société mère dont de ce transporteur constitue l'une des filiales ⁽²³⁾. Elle précise qu'en indiquant, au considérant 14 du règlement (CE) n° 261/2004, que des circonstances extraordinaires peuvent se produire, en particulier, en cas de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien, le législateur de l'Union a entendu faire référence aux grèves externes à l'activité du transporteur aérien concerné. Sont ainsi, selon elle, susceptibles de constituer des circonstances extraordinaires, au sens de l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement, des mouvements de grève déclenchés et suivis par des contrôleurs aériens ou du personnel d'un aéroport ⁽²⁴⁾. Le juge européen ajoute enfin qu'une grève déclenchée et suivie par des membres du propre personnel d'un transporteur aérien effectif constitue un événement « interne » à cette entreprise, y compris s'agissant d'une grève déclenchée à l'appel de syndicats, dès lors que ceux-ci interviennent dans l'intérêt des travailleurs de ladite entreprise. Toutefois, si une telle grève trouve son origine dans des revendications que seuls les pouvoirs publics peuvent satisfaire et qui, dès lors, échappent à la maîtrise effective du transporteur aérien concerné, elle est susceptible de constituer une « circonstance extraordinaire », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 ⁽²⁵⁾.

Si la distinction cause interne/cause externe se comprend, elle ne sera pas forcément aisée à manier par le juge national au regard de la complexité de la dynamique des mouvements de grève. Il résulte de cette analyse que seul un conflit social dont le règlement est lié à l'intervention des pouvoirs publics aurait pu permettre en l'espèce au transporteur aérien d'échapper à son obligation d'indemnisation des passagers lésés victimes d'une annulation ou d'un retard de vol consécutif à ce conflit. Compte tenu du caractère peu fréquent d'un tel cas de figure, il est peu

(19) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH, pts 22 et 23.

(20) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH, pts 28 et 29.

(21) L. Sigouirt, « L'exécution involontaire de ses obligations par le transporteur aérien soumis au règlement n° 261/2004 », in *Indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004*, 2019, LexisNexis, p. 89, n° 34.

(22) Rép. civ. Dalloz, v° Force majeure, n° 31, note F. Gréau, cité par L. Sigouirt, « L'exécution involontaire de ses obligations par le transporteur aérien soumis au règlement n° 261/2004 », in *Indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004*, 2019, LexisNexis, p. 89, n° 34.

(23) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH, pt 24 ; CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp*, pt 36.

(24) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH, pt 30 ; CJUE, 23 mars 2021, n° C-28/20, *Airhelp*, pt 42.

(25) CJUE, 6 oct. 2021, n° C-613/20, CS c/ Eurowings GmbH, pt 31.

probable que l'exercice du droit de grève du personnel navigant des compagnies aériennes puisse figurer au nombre des circonstances extraordinaires au sens de ce règlement européen. Le message adressé par la CJUE est clair : les passagers ne doivent pas se voir privés de leur droit à indemnisation en raison d'une grève lorsque celle-ci n'est pas totalement indépendante de la volonté ou de la maîtrise du transporteur aérien.

Ce message est sans doute à rapprocher de celui adressé en ce qui concerne les « mesures raisonnables » mentionnées sous l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004. Ce sont celles qui doivent être prises par le transporteur aérien pour prévenir l'apparition des circonstances extraordinaires ou éviter à celles-ci de produire des effets en termes de retard ou d'annulation de vol. Si ces mesures raisonnables sont mises en œuvre par le transporteur aérien, elles lui permettent de se libérer de son obligation d'indemnisation des passagers prévue par l'article 7 du règlement. Or, la notion de « mesures raisonnables » est interprétée par la CJUE tout aussi restrictivement que celle de « circonstances extraordinaires ». Elles incluent une vaste palette de mesures différenciées que le transporteur doit prendre dans les plus brefs délais, y compris en termes d'anticipation et de réorganisation des vols, afin d'éviter aux passagers de subir un retard ou une annulation de vol, étant observé

que la charge de la preuve de la mise en œuvre de ces mesures repose, en cas de contentieux, sur le transporteur. La seule limite à la mise en œuvre obligatoire de ces mesures semble être, comme cela a été indiqué dans la décision *Pešková et Peška* de 2017⁽²⁶⁾, que, sur les plans notamment technique et administratif, de telles mesures puissent effectivement être adoptées par ce transporteur aérien, et que ces mesures ne lui imposent pas des sacrifices insupportables au regard des capacités humaines et financières de son entreprise. Mais si de telles mesures ont pu être admises dans cette affaire relative à une collision entre un aéronef et un volatile (qualifiée par ailleurs de circonstances extraordinaires), elles ont été écartées pour des mesures minimales d'entretien⁽²⁷⁾ ou de réacheminement d'un passager⁽²⁸⁾. Là encore, les passagers ne doivent pas se voir privés de leur droit à indemnisation en raison d'un événement susceptible d'être anticipé, évité ou tempéré par les diligences du transporteur aérien.

(26) CJUE, 4 mai 2017, n° C-315/15, *Pešková et Peška*.

(27) CJUE, 22 déc. 2008, n° C-549/07, *Wallentin-Hermann*.

(28) CJUE, 11 juin 2020, n° C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*.