

L'intérêt du prisme du droit aérien. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une décision relative au droit du travail, car le différend ne concerne pas une relation de travail entre une compagnie aérienne et un ou plusieurs de ses salariés, mais une relation entre une telle compagnie et un de ses passagers, dont le voyage a été perturbé par une grève. Qu'à cela ne tienne, cet arrêt permet de disposer d'un éclairage intéressant, depuis le droit aérien, de la notion de grève. L'observateur travailliste sera surpris du traitement réservé à la grève par cette branche du droit dont un des objectifs est la protection des passagers aérien pris en tant que consommateur, qui fait plier les libertés économiques consacrées au niveau de l'Union européenne.

L'espèce. Un voyageur avait réservé une place sur un vol intérieur en Suède auprès d'une compagnie aérienne scandinave. Ce vol devait être réalisé le 29 avril 2019, mais a été annulé le jour-même en raison d'une grève des pilotes de la compagnie en Norvège, en Suède et au Danemark. La grève avait pour origine la résiliation pendant l'été 2018, par les organisations syndicales représentant les pilotes, de la convention collective d'entreprise à durée déterminée, qui aurait dû expirer en 2020. La renégociation de la convention collective était en cours depuis mars 2019. Le 25 avril 2019, l'Office national chargé de la médiation des conflits collectifs a proposé une recommandation proposant une hausse annuelle des salaires de 2,3%. Les syndicats de pilotes ont rejeté cette recommandation. Considérant que les négociations s'enlisaient, ils ont appelé à la grève en déposant un préavis de grève de 7 jours conformément au droit suédois en vigueur¹. La grève a duré du 26 avril au 2 mai 2019, date à laquelle les partenaires sociaux sont parvenus à conclure une nouvelle convention collective. Faut-il le rappeler, la grève a été à l'origine d'une gêne significative pour la compagnie aérienne et ses clients : plus de 4.000 vols ont été annulés, affectant environ 380.000 passagers, dont notre voyageur.

Le règlement (CE) n° 261/2004. En cas d'annulation d'un vol, le règlement (CE) n° 261/2004 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 prévoit que les passagers concernés ont droit à une indemnisation à la charge du transporteur aérien, à moins qu'ils ne soient informés de l'annulation du vol dans le respect de délais impartis². L'indemnisation est forfaitaire et son montant dépend de la distance du vol. Notre passager pouvait potentiellement être indemnisé à hauteur de 250 euros pour son vol annulé de moins de 1.500 kilomètres³.

Les « circonstances extraordinaires ». Mais une des difficultés à laquelle sont confrontés les passagers pour obtenir indemnisation se trouve à l'article 5§3 dudit règlement, selon lequel

¹ Pour mémoire, les salariés du secteur aérien français, dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols, sont tenus d'informer, au plus tard 48 heures avant de participer à la grève, l'employeur de leur intention d'y participer (C. transports, art. L. 1114-3). V. not. Soc., 12 octobre 2017, n° 16-12.550 : *EEI* 2018, n° 5, note S. PARIER et S. RANC.

² Règlement (CE) n° 261/2004, art. 5, §1, c).

³ *Ibid.*, art. 7, §1, a).

« un 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 ». Cause exonératoire de responsabilité⁴, la notion de « circonstances extraordinaires » n'est pas précisément définie par le règlement. Tout au plus, un de ses considérants introductifs indique que « 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 », et pour ce qui nous intéresse, en cas « de grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif ».

L'absence de « circonstances extraordinaires » en l'espèce. Par convention, le voyageur a cédé son éventuel droit à indemnisation à une officine spécialisée dans le recouvrement. Cette dernière a saisi un tribunal de première instance suédois en demandant à la compagnie aérienne de lui verser l'indemnisation de 250 euros prévue par le règlement. Le tribunal suédois a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour de justice la question préjudicielle suivante : un mouvement de grève, entamé à l'appel d'un syndicat du personnel d'un transporteur aérien, 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-il susceptible de constituer une circonstance extraordinaire, au sens de l'article 5§3 du règlement (CE) n° 261/2004 ? À l'opposé des conclusions (libérales) de l'Avocat général⁵, la grande chambre de la Cour de justice a décidé qu'un tel mouvement de grève ne relevait pas de la notion de « circonstances extraordinaires », au sens de de l'article 5§3 du règlement (CE) n° 261/2004⁶.

L'interprétation stricte des « circonstances extraordinaires ». Comme elle le rappelle elle-même dans son arrêt⁷, la Cour de justice se montre particulièrement exigeante dans la caractérisation des « circonstances extraordinaires ». Cette interprétation restrictive provient de la finalité première du règlement (CE) n° 261/2004, en l'occurrence la protection du passager aérien pris en tant que consommateur⁸. Plus l'interprétation des « circonstances extraordinaires » est stricte, plus les passagers aériens bénéficieront de l'indemnisation forfaitaire, et par conséquent, d'un niveau élevé de protection. Selon une jurisprudence constante de la Cour de justice⁹, la notion de « circonstances extraordinaires » nécessite la caractérisation de deux conditions cumulatives : d'une part, des événements qui, par leur nature ou leur origine, ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (I), et d'autre part, des événements échappant à la maîtrise effective du

⁴ X. DELPECH, « Circonstances extraordinaires en transport aérien de passagers : du flux au reflux », *AJ contrat* 2019, p. 309. Cet auteur assimile, en droit aérien, les « circonstances extraordinaires » à la force majeure.

⁵ Concl. de l'Avocat général M. PRIIT PIKAMÄE, 16 mars 2021.

⁶ CJUE, grande ch., 23 mars 2021, C-28/20, *Airhelp Ltd.*

⁷ *Ibid.*, §24. Adde M. BERNADET, I. BON-GARCIN et Ph. DELEBECQUE, *Droit des transports*, Dalloz, 2018, 2^{ème} éd., spéc. p. 551.

⁸ « 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 compte des exigences de protection des consommateurs en général » : règlement (CE) n° 261/2004, spéc. cons. 1.

⁹ V. not. CJUE, 22 décembre 2008, C-549/07, *Wallentin-Hermann*, §23 ; 17 septembre 2015, C-257/14, *van der Lans*, §36 ; 17 avril 2018, C-195/17, *Krusemann*, §32 ; 11 juin 2020, C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, §37.

transporteur aérien (II). S'agissant du mouvement de grève des pilotes, ces deux conditions faisaient défaut.

I : La grève des pilotes, un évènement inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien

L'origine de l'évènement. La jurisprudence de la Cour de justice relative à la notion de « circonstances extraordinaires » distingue selon que les évènements conduisant à l'annulation du vol ont une origine interne ou externe au transporteur aérien. Par exemple, ont pu résulter de circonstances extérieures, et par conséquent, caractériser une circonstance extraordinaire au sens du règlement (CE) n° 261/2004 : la collision entre un aéronef et un volatile¹⁰, l'endommagement d'un pneumatique d'un aéronef par un objet étranger, tel qu'un débris mobile se trouvant sur la piste d'un aéroport¹¹, ou encore la présence d'essence sur la piste d'un aéroport ayant entraîné la fermeture de celle-ci¹². Ces évènements ont pour origine un fait naturel ou celui d'un tiers, en l'occurrence la plateforme aéroportuaire, auxquels un transporteur aérien peut être confronté mais qui ne relèvent pas de son activité normale.

L'origine de la grève. On l'a dit, les circonstances extraordinaires peuvent se produire en cas de « grèves ayant une incidence sur les opérations d'un transporteur aérien effectif ». La Cour de justice en déduit que le législateur de l'Union a entendu faire référence aux grèves externes à l'activité du transporteur aérien¹³. Est ainsi susceptible d'être qualifiée d'externe, et par conséquent, de constituer une circonstance extraordinaire au sens du règlement européen : une grève des contrôleurs aériens ou du personnel d'une plateforme aéroportuaire¹⁴, ou bien une grève de solidarité ayant pour origine des revendications que seuls les pouvoirs publics peuvent satisfaire.

Une « grève interne » en l'espèce. La compagnie aérienne a tenté de faire reconnaître à la grève des pilotes un caractère d'extranéité. Selon elle, l'appel à la grève provenait de syndicats situés en dehors de l'entreprise. En outre, la grève ne résulterait pas d'une décision prise en interne par la compagnie aérienne, mais de la résiliation d'une convention collective à l'initiative d'un syndicat externe et de son refus d'en conclure une nouvelle. Pour mettre en relief l'extranéité de la grève, la compagnie aérienne a invoqué l'arrêt *Krüseemann*¹⁵, lequel avait considéré une « grève sauvage » d'interne car les salariés avaient de leur propre initiative déclenché ce mouvement suite à l'annonce d'une restructuration prise par le transporteur aérien.

La Cour de justice écarte cette argumentation et décide qu'« une grève déclenchée et suivie par des membres du propre personnel de l'entreprise de transport aérien concernée constitue un évènement "interne" à cette entreprise, y compris s'agissant d'une grève déclenchée à l'appel des syndicats, dès lors que ceux-ci interviennent dans l'intérêt des travailleurs de ladite

¹⁰ CJUE, 3^{ème} ch., 4 mai 2017, C-315/15, *Pesková et Peska*.

¹¹ CJUE, 3^{ème} ch., 4 avril 2019, C-501/17, *Germanwings*.

¹² CJUE, 4^{ème} ch., 26 juin 2019, C-159/18, *Moens*.

¹³ CJUE, grande ch., 23 mars 2021, C-28/20, *Airhelp Ltd*, §42.

¹⁴ CJUE, 3^{ème} ch., 4 octobre 2012, C-22/11, *Finnair*.

¹⁵ CJUE, 3^{ème} ch., 17 avril 2018, C-28/20, *Krüseemann* : D. 2018, p. 1587, note P. DUPONT et G. POISSONNIER.

entreprise »¹⁶. On ne peut qu'approuver cette décision tant les éléments d'intranéité étaient nombreux : une norme d'entreprise au centre de la négociation, une représentation syndicale des salariés de l'entreprise, l'absence de réponse favorable aux revendications des syndicats étant en soit une décision prise par l'entreprise, etc.

La nature de la grève. Une autre question qui aurait pu se poser était celle de savoir si la licéité de la grève revêt une importance au regard de l'article 5§3 du règlement (CE) n° 261/2004. En réalité, la Cour de justice avait déjà répondu à une telle question dans l'arrêt *Krüsemann*, où il était question d'une « grève sauvage » ou illicite car elle résultait d'un appel relayé non pas par les représentants des travailleurs de l'entreprise, mais spontanément par les salariés qui se sont placés en situation de congé de maladie¹⁷. La Cour de justice avait alors précisé que de « 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”, [...], aurait pour conséquence de faire dépendre le droit à indemnisation des passagers de la législation sociale propre à chaque État membre »¹⁸. L'objectif premier du règlement (CE) n° 261/2004, en l'occurrence la garantie d'un niveau élevé de protection des passagers, occulte la prise en considération de la licéité de la grève. Peu importe donc que la grève des pilotes de ligne était licite.

La grève des pilotes de ligne, interne à l'entreprise, constituait bel et bien un évènement inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien, lequel disposait en réalité de plusieurs leviers pour mettre fin à ce conflit collectif.

II : La grève des pilotes, un évènement maîtrisable par le transporteur aérien

Un évènement prévisible. Deux arguments, l'un normatif et l'autre casuistique, permettent à la Cour de justice de considérer que la grève relevait de l'ordre du prévisible. D'une part, dans la mesure où le droit de grève est garanti par l'article 28 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après, la « Charte »), tout employeur européen doit s'attendre à ce que les travailleurs exercent ce droit fondamental. La prévisibilité de la grève découle de la norme qui la consacre. D'autre part, la compagnie aérienne n'ignorait pas que les syndicats de pilotes de ligne faisaient valoir depuis longtemps des revendications susceptibles de conduire un jour à un conflit collectif. En l'espèce, les syndicats avaient résilié la convention collective d'entreprise dès l'été 2018, soit quasiment un an avant la grève.

Un évènement maîtrisable. La Cour de justice rappelle qu'afin de garantir l'effet utile de l'obligation d'indemnisation du passager aérien, une grève du personnel d'un transporteur aérien n'est pas une circonstance extraordinaire au sens du règlement (CE) n° 261/2004, « lorsque cette grève est liée à des revendications afférentes aux relations de travail entre ledit transporteur et son personnel, susceptibles d'être traitées dans le cadre du dialogue social interne à l'entreprise »¹⁹. Autrement dit, la compagnie aérienne ne saurait prétendre qu'elle ne disposait d'aucun moyen de contrôle sur la grève. D'autant plus, qu'en concluant le 9 mai 2019 la nouvelle convention collective, la compagnie aérienne a elle-même mis un

¹⁶ CJUE, grande ch., 23 mars 2021, C-28/20, *Airhelp Ltd*, §44.

¹⁷ Il s'agit d'un arrêt de travail frauduleux et non conforme à la législation relative à la grève.

¹⁸ CJUE, 3^{ème} ch., 17 avril 2018, C-28/20, *Krüsemann*, §47.

¹⁹ CJUE, grande ch., 23 mars 2021, C-28/20, *Airhelp Ltd*, §37.

terme au conflit collectif. Il sera encore plus difficile pour un transporteur aérien français de démontrer qu'une grève relève de l'ordre de l'imprévisible, car l'article L. 1114-2 du Code des transports favorise, dans le secteur aérien, la conclusion d'accords-cadres de prévention des conflits, qui visent à organiser une procédure de prévention des conflits et à développer le dialogue social. L'exercice du droit de grève des salariés ne peut intervenir qu'au terme d'une négociation préalable entre employeurs et organisations syndicales représentatives.

L'absence d'atteinte aux droits fondamentaux de l'employeur. Le transporteur aérien prétendait que la grève et le risque de devoir verser l'indemnisation au titre du règlement (CE) n° 261/2004 affectait le contenu essentiel de son droit de négociation issu de l'article 28 de la Charte, ainsi que sa liberté d'entreprise et son droit de propriété, respectivement garantis par les articles 16 et 17 de la même Charte. Mais pour la Cour de justice, il ne saurait être considéré que le « transporteur aérien se voit priver de sa liberté de négociation 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 »²⁰. Concrètement, la compagnie aérienne n'était pas contrainte d'accepter l'intégralité des revendications des syndicats, quand bien même pesait sur elle le risque de devoir verser l'indemnisation aux passagers aériens. Elle disposait de marges de manœuvre pour faire valoir les intérêts de l'entreprise et parvenir à une convention collective satisfaisant l'ensemble des intérêts des partenaires sociaux. La Cour de justice fait ici œuvre de pédagogie à l'égard d'une entreprise qui semble avoir oublié les tenants et les aboutissants de la négociation collective.

Enfin, la Cour de justice procède à un contrôle de proportionnalité entre les libertés économiques de l'entreprise et la protection des consommateurs, en ce compris les passagers aériens, consacrée aux articles 38 de la Charte et 169 du TFUE. Elle parvient au résultat suivant : « l'importance que revêt l'objectif de protection des consommateurs, en ce compris les passagers aériens, est susceptible de justifier des conséquences négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques »²¹. Autrement dit, les libertés économiques consacrées au niveau de l'Union européenne plient facilement face à l'impératif de protection du consommateur, ou du moins plus facilement que face aux droits sociaux²². Cela nous laisse à penser que le niveau de protection des passagers aériens dans l'ordre de l'Union européenne est plus élevé que celui des travailleurs...

Sébastien Ranc
Maître de conférences à l'Université de Toulouse 1 Capitole
Rattaché au Centre de Droit des Affaires (CDA)

²⁰ *Ibid.*, §48.

²¹ *Ibid.*, §50.

²² On pense évidemment aux arrêts *Viking* et *Laval*. CJCE, 11 décembre 2007, C-438/05, *Viking Line* ; 18 décembre 2007, C-341/05, *Laval*. V. not. P. RODIÈRE, *Droit social de l'Union européenne*, LGDJ, 2014, 2^{ème} éd., spéc. n° 447-3.