Répertoire fiscal
n° 2768/2018
RPL 118/17

JUSTICE DE PAIX DE LUXEMBOURG

Cité Judiciaire - Plateau du St. Esprit - Bâtiment JP

DECISION

du 18 juillet deux mille dix-huit

rendue en application du règlement (CE) n° 861/2007

dans la cause entre :

1. **Philippe BERNARD,** demeurant à L-[redacted]

2. **Karin BASENACH**, demeurant à [redacted]

parties demanderesses,

et

la société de droit allemand DEUTSCHE LUFTHANSA A.G., établie et ayant son siège social à D-50679 Keulen, Von-Gablenz-Strasse 2-6,

partie défenderesse.

Les indications de procédure

Par formulaire de demande entré à la Justice de paix de et à Luxembourg en date du 26 juin 2017, Philippe BERNARD et Karin BASENACH ont introduit une procédure européenne de règlement des petits litiges. Les demandeurs sollicitent la condamnation de la société Deutsche Lufthansa A.G. à leur payer la somme de 500 euros, avec les intérêts légaux à partir du 29 novembre 2016.

Le 4 juillet 2017, le formulaire de demande, les pièces justificatives communiquées par la partie demanderesse et le formulaire C ont été notifiés à la société Deutsche Lufthansa A.G.

Il s'en est suivi un échange de prises de position.

Les moyens et arguments des parties

Philippe BERNARD et Karin BASENACH demandent l'octroi de dommages et intérêts sur le fondement du 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 (ci-après « le règlement »), en raison de l'annulation du vol Frankfurt-Oslo en date du 24 novembre 2016, suite à un mouvement de grève des salariés de la compagnie aérienne. Ils soutiennent que le jour des faits ne coïncidait ni avec le premier ni avec le deuxième jour de grève, mais qu'il s'agissait d'une prolongation d'un mouvement, de sorte qu'il y aurait lieu de retenir que la compagnie aérienne n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter les désagréments à ses passagers et notamment l'annulation de leur vol. Ils font notamment plaider qu'au vu de l'importance du transporteur aérien en question et du fait que le mouvement de grève n'était pas inopiné, il aurait dû être possible pour la compagnie aérienne de s'organiser de telle sorte à pouvoir assurer ses vols. Celle-ci serait dès lors malvenue de soutenir que la grève aurait constitué dans son chef une circonstance extraordinaire l'exonérant de sa responsabilité et des obligations découlant du règlement (CE) n° 261/2004 du 11 février 2004 précité.

La société Deutsche Lufthansa A.G. s'oppose à la demande dirigée contre elle. Elle affirme en premier lieu que la grève d'une partie de ses pilotes constituait dans son chef une circonstance extraordinaire inévitable, malgré la mise en œuvre de toutes les mesures raisonnables. Elle explique à cet égard qu'en raison du mouvement de grève, qui constituait l'une des plus importantes grèves que le secteur aérien ait connues au cours des années écoulées, une partie de sa flotte et de ses effectifs était bloquée dans des pays étrangers et qu'il était dès lors difficile pour elle d'estimer avec certitude quels vols pourraient être assurés ou pas. Elle aurait dès lors décidé de prendre les devants en annulant certains vols, dont celui pour lequel les demandeurs disposaient de billets. Cette mesure aurait eu pour but de ne pas faire peser sur les usagers le risque d'une annulation de dernière minute et de leur permettre au contraire de trouver une solution alternative. La compagnie aérienne indique d'ailleurs en second lieu que c'est elle-même qui aurait pris les mesures nécessaires afin de proposer des solutions aux passagers et que les demandeurs auraient bénéficié de son initiative en empruntant - sans devoir exposer de frais supplémentaires - le même jour, un vol Luxembourg-Francfort et un vol Zurich-Oslo assurés par la compagnie Swiss Air, de sorte qu'ils seraient arrivés à la date prévue à destination.

La compagnie défenderesse ajoute que le règlement prévoirait expressément dans ces considérants (considérant n°14) qu'une grève ayant une incidence sur

les opérations de transport aérien effectif pouvait être considérée comme constituant une circonstance exceptionnelle au sens de l'article 5 paragraphe 3 du règlement.

Les demandeurs qui reconnaissent être arrivés à destination à la date prévue font remarquer qu'ils ont accusé un retard de trois heures par rapport à l'horaire prévu. Ils soutiennent que les cas exceptionnels visés à l'article 7 doivent être interprétés de manière stricte au risque de dépouiller l'article 5 de son intérêt et suggèrent au Tribunal de poser une question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne à ce sujet.

Appréciation de la demande

L'article 5 du règlement dispose :

« Annulations

1. En cas d'annulation d'un vol, les passagers concernés:

a) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 8;

b) se voient offrir par le transporteur aérien effectif une assistance conformément à l'article 9, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2, de même que, dans le cas d'un réacheminement lorsque l'heure de départ raisonnablement attendue du nouveau vol est au moins le jour suivant le départ planifié pour le vol annulé, l'assistance prévue à l'article 9, paragraphe 1, points b) et c), et

c) ont droit à une indemnisation du transporteur aérien effectif conformément à l'article 7, à moins qu'ils soient informés de l'annulation du vol :

i) au moins deux semaines avant l'heure de départ prévue, ou

ii) de deux semaines à sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt deux heures avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de quatre heures après l'heure d'arrivée prévue, ou

iii) moins de sept jours avant l'heure de départ prévue si on leur offre un réacheminement leur permettant de partir au plus tôt une heure avant l'heure de départ prévue et d'atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée.

2. Lorsque les passagers sont informés de l'annulation d'un vol, des renseignements leur sont fournis concernant d'autres transports possibles.

3. 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.

4. 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. »

Il n'est pas contesté que les conditions d'application énumérées au point c) u paragraphe 1 sont données en l'espèce.

Les parties sont cependant en désaccord quant à l'application en l'espèce de la clause d'exception prévue au paragraphe 3 de cet article.

Le considérant 14 du règlement renseigne effectivement que :

« Tout comme dans le cadre de la convention de Montréal, les obligations des transporteurs aériens effectifs devraient être limitées ou leur responsabilité exonérée dans les cas où un événement est dû à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises. 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 ».

Or, la Cour de justice de l'Union européenne dans un arrêt TUIfly GmbH du 17 avril 2018 (affaires jointes 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-291/17 à C-292/17) relatif à une action dirigée par plusieurs usagers de la compagnie TUIfly a retenu que :

« L'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) 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, lu à la lumière du considérant 14 de celui-ci, doit être interprété en ce sens 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 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 ».

La Cour rappelle dans sa décision que « *peuvent être qualifiés de « circonstances extraordinaires », au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement no 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 (arrêt du 4 mai 2017, Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, point 22 ainsi que jurisprudence citée)* » (considérant 32).

La Cour rappelle ensuite que les circonstances énumérées dans le considérant 14 du règlement qui est invoqué en l'espèce par la société Deutsche Lufthansa

A.G. ne constituent pas « *nécessairement et automatiquement des causes d'exonération de l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 5, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 261/2004 (voir, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, point 22)* » et « *qu'il est possible de considérer qu'un tel événement est inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien concerné (voir, en ce sens, arrêt du 17 septembre 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, point 42)* ».

Il appartient donc aux juridictions d'apprécier au cas par cas si les circonstances invoquées par le transporteur aérien remplissent les deux conditions cumulativement requises pour valoir cause exonératoire au sens du paragraphe 3 de l'article 5, à savoir :

- ne pas être inhérentes à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien et
- échapper à la maîtrise effective du transporteur en question.

Dans le cadre de l'affaire TUIfly, la compagnie aérienne invoquait un mouvement de grève qu'elle qualifiait de « sauvage ». En fait, dans la période de dix jours suivant l'annonce à son personnel de plans de restructuration de l'entreprise, la compagnie avait dû faire face à des taux d'absentéisme pour cause de maladie extrêmement et anormalement élevés. Des appels invitant certains membres du personnel à se mettre en congé de maladie avaient été lancés et manifestement suivis de manière très importante.

La Cour a retenu à cet égard que « *les restructurations et réorganisations d'entreprises font partie des mesures normales de gestion de celles-ci* » (considérant 40) avant d'ajouter « *Ainsi, les transporteurs aériens peuvent être, de manière ordinaire, confrontés, dans l'exercice de leur activité, à des désaccords, voire à des conflits, avec les membres de leur personnel ou à une partie de ce personnel.* »

Après avoir relevé que le mouvement avait été déclenché par le personnel pour porter ses revendications suite à l'annonce surprise par la compagnie d'une restructuration de l'entreprise, la Cour a conclu 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* ».

En l'espèce, il résulte des coupures de presse versées par la société Deutsche Lufthansa A.G. à l'appui de ses contestations que la grève dont elle fait état trouvait son origine dans la réclamation par le syndicat de pilotes Cockpit d'une réévaluation rétroactive des salaires en raison d'une absence d'augmentation salariale depuis une période de plus de cinq ans.

Il en résulte également que cette grève était la quatorzième au sein de la compagnie aérienne défenderesse depuis le début du différend salarial en avril 2014.

Le Tribunal retient que conformément à la situation ayant donné lieu à l'arrêt TUIfly, la grève ayant conduit à l'annulation du vol des demandeurs était inhérente à l'exercice normal de l'activité de transporteur aérien, de sorte qu'elle ne remplit pas les conditions requises pour pouvoir être qualifiée de circonstance extraordinaire au sens du paragraphe 3 de l'article 5 du règlement. Il s'ensuit que la société Deutsche Lufthansa A.G. ne saurait se prévaloir de ce mouvement de grève pour s'exonérer de ses obligations d'indemniser les demandeurs dont le vol a été annulé et qui ont dès lors accusé un retard de plus de trois heures à leur arrivée à destination par rapport à l'horaire initialement prévu.

Il s'ensuit que la demande des demandeurs est fondée en son principe.

Quant au montant réclamé, force est de constater que ce montant ne fait l'objet d'aucune contestation.

Eu égard au fait que la distance orthodromique entre Francfort et Oslo est de 1.099 km, que le retard allégué et non contesté à destination était supérieur à 3 heures, il y a lieu de retenir qu'en application des dispositions de l'article 7 du règlement, les demandeurs peuvent prétendre chacun à une indemnisation d'un montant de 250 euros.

Le fait dommageable s'est produit en date du 24 novembre 2016. Les demandeurs réclament des intérêts à compter du 29 novembre 2016, date de leur première demande d'indemnisation adressée à la compagnie défenderesse. Il y a lieu de faire droit à la demande et d'assortir le montant de la condamnation des intérêts légaux à partir du 29 novembre 2016, jusqu'à solde.

En application de l'article 15 du règlement (CE) n° 861/2007, la décision rendue par la juridiction est exécutoire nonobstant tout recours éventuel.

Conformément à l'article 16 du règlement (CE) n°861/2007, la partie qui succombe, en l'occurrence la société Deutsche Lufthansa A.G., doit supporter les frais de la procédure.

Par ces motifs :

le tribunal de paix de Luxembourg, siégeant en matière de règlement des petits litiges, statuant en dernier ressort,

reçoit la demande en la forme,

se déclare compétent pour en connaître,

la déclare fondée,

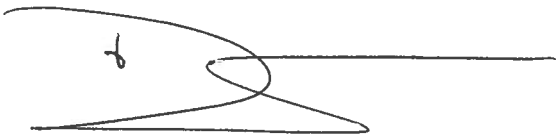
partant condamne la société Deutsche Lufthansa A.G. à payer à Philippe BERNARD et à Karin BASENACH la somme de 250 euros chacun, avec les intérêts légaux à partir du 29 novembre 2016.

ordonne l'exécution provisoire de la présente décision nonobstant toute voie de recours et sans caution,

condamne la société la société Deutsche Lufthansa A.G. aux frais et dépens de l'instance.

Ainsi fait et jugé par Nous Béatrice HORPER, juge de paix à Luxembourg, assistée de la greffière Sanny WITRY, qui ont signé la présente décision date qu'en tête.

Béatrice HORPER



Sanny WITRY