

Versiune anonimată

Traducere

C-381/20 – 1

Cauza C-381/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

12 august 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

24 iulie 2020

Reclamant:

VR

Pârâtă:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln

Ordonanță

în litigiul dintre

VR și Deutsche Lufthansa AG,

La 24 iulie 2020, Secția a 11-a civilă a Landgericht Köln [Tribunalul Regional din Köln, Germania]

[*omissis*]

a decisi:

1. Suspendă procedura.

2. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare cu privire la interpretarea dreptului Uniunii:

O grevă a propriilor angajați ai operatorului de transport aerian generată de un apel sindical constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004?

Motive:

I.

1. Reclamantul pretinde pârâtei plata unei compensații în cuantum de 250 EUR, majorată cu dobândă, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (denumit în continuare „Regulamentul (CE) nr. 261/2004”). **[OR 2]**

Pretenția în cauză este bazată pe următoarea situație de fapt:

Reclamantul avea pentru 8 noiembrie 2019 o rezervare cu numărul VNI6ZP la zborul LH 238 cu plecare din Frankfurt și cu destinația Roma-Fiumicino, prevăzut a fi efectuat de pârâtă, care ar fi trebuit să decoleze din Frankfurt la ora 16:00 și să ajungă la Roma la ora 17:50. Acest zbor a fost anulat, iar reclamantul a fost redirecționat pe zborurile LX 1077 și LX 1726, ajungând la locul de destinație a călătoriei sale la 9 noiembrie 2019, ora 8:55, respectiv cu o întârziere de 15 ore și 5 minute.

Distanța dintre Frankfurt și Roma-Fiumicino este mai mică de 1500 km.

Reclamantul s-a adresat reprezentanților săi în vederea valorificării drepturilor sale. Aceștia au cerut pârâtei, prin scrisoarea din 17 ianuarie 2020, să plătească o compensație în cuantum de 250 EUR, stabilind în acest scop un termen până la 24 ianuarie 2020. Pârâta nu a răspuns la această cerere.

Motivul anulării zborului LH 238 din 8 noiembrie 2019 a fost faptul că, în urma unei greve pe care sindicatul personalului civil navigant, UFO, după eșecul negocierilor colective, a convocat-o la 1 noiembrie 2019, pentru perioada cuprinsă între 7 noiembrie 2019 ora 0:00 și 8 noiembrie 2019, ora 24:00, în special în vederea punerii în aplicare a unei majorări a diurnelor, precum și a sporurilor pentru șefii de cabină, nu mai avea la dispoziție personal navigant pentru efectuarea zborurilor. În perioada menționată anterior, pârâta avea prevăzute 2165 de zboruri, dintre care 294 zboruri intercontinentale și 1871 zboruri continentale. În urma apelului la grevă, pârâta a întocmit și a publicat un plan de zbor de urgență, care mai prevedea un total de doar 1273 de zboruri, dintre care 171 zboruri intercontinentale și 1102 zboruri continentale. Cu toate acestea, în fapt au trebuit anulate și alte zboruri, astfel încât, în datele de 7 și 8 noiembrie, au fost

eliminate în total 1478 de zboruri. Ulterior, la 9 noiembrie 2019, încă 30 de zboruri, dintre care nouă zboruri intercontinentale și 21 de zboruri continentale, au trebuit să fie anulate ca urmare a efectelor grevei. În total, au fost afectați de grevă peste 170.000 de pasageri.

Potrivit afirmațiilor pârâtei, care nu au fost contrazise de reclamant, aceasta a publicat, la 6 noiembrie 2019, un plan de zbor special în vederea evitării anulărilor și întârzierilor și a utilizat membri ai așa-numitului „personal de birou navigant”, a inițiat apeluri la voluntariat, a redus echipajul de cabină de pe zborurile existente, ținând seama de valorile legale minime, și a atribuit anumite zboruri societății Condor Flugdienst GmbH. De asemenea, aceasta a acordat pasagerilor Lufthansa Group posibilități gratuite de modificare a rezervării și, pentru zborurile interne germane, opțiunea de a utiliza rețeaua feroviară, chiar și atunci când zborul lor nu era afectat de grevă. Pasagerii afectați de grevă [OR 3] au fost transferați pe alte zboruri sau pe rețeaua feroviară sau au putut să-și anuleze gratuit călătoria. În plus, pe anumite rute, pârâta a utilizat aparate de zbor mai mari, pentru a putea oferi posibilități alternative de călătorie pasagerilor afectați de grevă. La 5 noiembrie 2019, pârâta a invitat de asemenea la reuniunea la nivel înalt în vederea evitării grevei. La 7 noiembrie 2019, ea a prezentat o nouă propunere de conciliere în această privință. Pe de altă parte, ea solicitase o ordonanță președințială, a cărei adoptare a fost însă respinsă în a doua instanță de Landesarbeitsgericht (Tribunalul Superior pentru Litigii de Muncă) din landul Hessen în seara zilei de 6 noiembrie 2019.

2. Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a respins acțiunea. Acesta a considerat – în conformitate cu obiecția formulată de pârâtă – că anularea își avea originea în împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Pentru detalii, se face trimitere la motivele deciziei atacate.

3. Reclamantul [omissis] a formulat apel împotriva hotărârii pronunțate de Amtsgericht. Acesta își continuă acțiunea arătând că, în urma deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene din 17 aprilie 2018 în cauza cunoscută sub numele „TUIfly” (C-195/17, EU:C:2018:258), contrar a ceea ce a apreciat Amtsgericht, greva propriilor lucrători inițiată de un sindicat poate fi considerată de asemenea ca făcând parte din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian și, prin urmare, nu ar exista o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Pârâta solicită respingerea apelului.

II.

Pentru soluționarea apelului, este necesară decizia preliminară a Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la întrebarea preliminară formulată.

1. Întrebarea este pertinentă pentru soluționarea litigiului:

în cazul în care, în situația din speță, se poate aprecia prezența unor împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 având un efect exonerator în privința zborului în cauză, apelul nu poate fi admis, întrucât reclamantul nu are dreptul la compensație. În schimb, dacă greva nu ar fi o împrejurare excepțională, apelul ar fi admis. **[OR 4]**

2. Aspectul dacă o grevă declanșată de un sindicat reprezintă o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, este o chestiune de interpretare a acestei dispoziții – în speță, a elementului constitutiv „împrejurări excepționale” – care, atunci când există îndoieli, este rezervată Curții de Justiție a Uniunii Europene.

3. Instanța de trimitere consideră, până în prezent, că, în speță, anularea este cauzată de o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

a) Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție, Germania] a statuat, prin hotărârea din 21 august 2012 [*omissis*], că o exonerare de răspundere în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică atunci când lucrătorii proprii ai operatorului de transport aerian intră în grevă ca urmare a unui apel sindical. Bundesgerichtshof a fost chemată să se pronunțe cu privire la un apel la grevă al uniunii sindicale a piloților Cockpit și a statuat (printre altele):

„[...]”

2. Contrar opiniei instanței de apel, apelul la grevă din partea unui sindicat în cadrul unui conflict privind negocierile salariale colective, precum și încetarea activității de către piloții pârâtei care aparțin uniunii sindicale Cockpit, apel care, potrivit concluziilor neatacate ale instanței de apel, stă la originea anulării, poate să întemeieze împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament.

[...]”

f) Criteriile dezvoltate de Curte în materie de defecte tehnice trebuie de asemenea utilizate atunci când sunt analizate evenimente precum, de exemplu, cazurile de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță și greve care afectează operațiunile unui operator de transport aerian, menționate în cuprinsul considerentului (14) [al regulamentului] - a se vedea, de exemplu Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 22). Este, de asemenea, relevant în această privință dacă anularea este cauzată de împrejurări extraordinare, situate în afara cadrului activității normale a activității de transport aerian și de situații pe care acesta nu le poate controla.

În cazul în care – precum în speță – este în discuție o grevă, este irelevant – cel puțin în principiu – dacă operațiunile întreprinderii de transport aerian sunt afectate de un conflict privind negocierea salarială colectivă între terți, de

exemplu, printr-o grevă a angajaților operatorului aeroportului sau ai unei alte întreprinderi care are atribuții operaționale esențiale, cum ar fi controlul de securitate, sau de faptul că încetează activitatea lucrătorii proprii ai operatorului efectiv de transport aerian, precum personalul de la sol sau personalul navigant. Nici modul de redactare a articolului 5 alineatul (3) din regulament, nici considerentul (14) al acestuia, și nici obiectul și finalitatea acestei dispoziții prezentate anterior nu oferă argumente în favoarea unei astfel de distincții. **[OR 5]**

Totodată, greva propriilor angajați este de regulă inițiată de un sindicat, care urmărește să obțină condiții de muncă mai bune sau salarii mai mari de la partenerul de negociere colectivă aflat de partea opusă, aceea a angajatorului lucrătorilor, dar care poate fi și o organizație patronală. În acest scop, acesta își convoacă membrii pentru a participa la conflictul de muncă. Un asemenea conflict de muncă este un instrument protejat în temeiul dreptului Uniunii prin libertatea de întrunire și de asociere [articolul 12 alineatul (1) și articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (JO 2000, C 364, p. 1, 18 decembrie 2000)] [omissis] și suspendă – în orice caz, în măsura în care este necesar pentru a face posibilă desfășurarea conflictului de muncă – drepturile și obligațiile existente în temeiul contractului de muncă. Apelul la grevă exercită un efect „din exterior” asupra întreprinderii de transport aerian – chiar atunci când determină încetarea activității propriilor lucrători – și nu face parte din exercitarea normală a activității acesteia. Astfel, prin grevă se urmărește tocmai afectarea „activității obișnuite” și, dacă este posibil, chiar blocarea completă a acesteia, ca mijloc de luptă în scopul încheierii unui nou contract colectiv de muncă sau a unui alt contract de acest tip. Prin urmare, apelul la grevă nu vizează, de regulă, un singur zbor sau anumite zboruri, ci este vizată în mod obișnuit întreaga activitate sau cel puțin părți esențiale ale activității de ansamblu a operatorului de transport aerian. Obiectivul regulamentului de a proteja pasagerii de transport aerian – inclusiv prin obligația plății unei compensații – de „neplăcerile” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA C-344/04, EU:C:2006:10, EU:C:2006:10, punctul 69 și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 18) cauzate de anulări care pot fi – în principiu – evitate, nu poate fi avut în vedere în cazul unei astfel de greve, la fel ca, în cazurile în care un conflict de muncă extern sau un altfel de eveniment conduce la încetarea în întregime a activității normale a întreprinderii de transport aerian sau a unor părți esențiale ale acesteia. Pe de altă parte, cele două situații se pot suprapune, astfel cum demonstrează o cauză soluționată de West London County Court, în care lucrătorii unui operator de transport aerian au intrat într-o grevă spontană din cauza faptului că operatorul aeroportului nu intenționa să continue ocuparea operatorului de transport aerian pentru transportul bagajelor (citată conform Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136).

g) Instanța de trimitere se poate întemeia, în cadrul examinării ulterioare a fondului, pe interpretarea anterioară a regulamentului, fără a solicita Curții de Justiție a Uniunii Europene o decizie preliminară. Astfel, după cum s-a arătat, interpretarea normei prezentată rezultă din modul de redactare și din finalitatea regulamentului și este în conformitate cu interpretarea articolului 5 alineatul (3)

din regulament statuată în cadrul jurisprudenței deja adoptate a Curții. Considerațiile pe care Curtea și-a întemeiat interpretarea dispoziției în cadrul hotărârilor menționate anterior sunt de asemenea aplicabile litigiului din speță. Pe baza acestei jurisprudențe, instanța de trimitere nu are îndoieli că, în ceea ce privește împrejurările excepționale survenite ca urmare a unei greve, Curtea nu ajunge la o apreciere diferită decât în privința celorlalte situații enumerate cu titlu de exemplu în considerentul (14) al regulamentului.

Această concluzie nu este infirmată de faptul că instanța de apel a ajuns la o concluzie diferită, care este în concordanță cu alte câteva opinii exprimate în cadrul doctrinei [*omissis*]. Astfel, în măsura în care, în favoarea acestei din urmă concluzii, sunt menționate temeuri detaliate, aceasta este justificată, pe de o parte, pe baza unei anumite interpretări a articolului 19 din Convenția de la Montreal, iar pe de altă parte, pe baza ipotezei că conflictele colective cu propriii lucrători fac parte din riscul general de funcționare al întreprinderii de transport aerian. Aceste două elemente nu sunt însă determinante nici dacă se are în vedere modul de redactare a regulamentului, nici dacă se are în vedere jurisprudența Curții. **[OR 6]**

3. În prezentul litigiu, anunțul grevei de către uniunea sindicală Cockpit, după cum instanța de trimitere poate aprecia ea însăși pe baza concluziilor instanței de apel, a fost de natură să determine împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament.

a) În prezentul litigiu, pârâta trebuia să se aștepte că majoritatea piloților angajați de ea vor da curs apelului la grevă. Prin urmare, în discuție nu era necesitatea de a compensa neefectuarea activității de către un număr redus de lucrători, de exemplu ca urmare a unor îmbolnăviri, ci de a reacționa în raport cu iminența neefectuării activității cel puțin de către o parte semnificativă a lucrătorilor piloți. Pârâta trebuia să țină seama de faptul că, ca urmare a grevei, nu va dispune de un număr suficient de piloți pentru a respecta întregul program de zbor și că, în consecință, un număr deloc neglijabil de zboruri programate de ea nu vor putea fi efectuate sau nu vor putea fi efectuate conform programului. În consecință, aceasta a avut ocazia să reacționeze încă din momentul anunțării grevei și să reorganizeze programul de zbor astfel încât, pe de o parte, neplăcerile cauzate de grevă pasagerilor să fie cât mai reduse posibil în împrejurările date și, pe de altă parte, să fie în măsură **[OR 6]** ca, după încetarea grevei, să își reia activitatea normală, de îndată ce este posibil. O asemenea situație nu poate fi considerată ca făcând parte din activitatea normală a unei întreprinderi de transport aerian.

b) Invocarea împrejurărilor excepționale de către pârâtă nu poate fi exclusă doar pe baza faptului că aceasta putea controla situația.

În general, în cazul unui conflict privind negocierile salariale colective, nu se poate presupune că situația este controlabilă, ceea ce ar exclude existența unor împrejurări excepționale. Decizia de a pune în aplicare o grevă este adoptată de lucrători în exercitarea autonomiei care le revine în temeiul contractului colectiv și, prin urmare, este situată în afara activității operatorului efectiv de transport

aerian. Prin urmare, operatorul de transport aerian nu are, în mod normal, o influență semnificativă din punct de vedere juridic în ceea ce privește organizarea sau neorganizarea unei greve nici chiar asupra propriilor angajați. În această privință, nu este convingător argumentul potrivit căruia operatorul efectiv de transport aerian, în cazul organizării unei greve interne, are posibilitatea de a satisface cererile formulate și de a preveni, astfel, greva. Acest lucru ar însemna să i se ceară operatorului de transport aerian să renunțe la libertatea sa de asociere protejată de dreptul Uniunii și, în contextul unui conflict de muncă, să se poziționeze *a priori* în rolul părții care nu are câștig de cauză. Acest lucru nu ar fi nici rezonabil și nici în interesul pe termen mai lung al pasagerilor aerieni.”

b) În jurisprudența sa precedentă, instanța de trimitere a urmat poziția Bundesgerichtshof, pe care o consideră ca fiind în continuare întemeiată în ceea ce privește prezenta situație a apelului la grevă al sindicatului.

Nici Hotărârea Curții din 17 aprilie 2018 în cauza C-195/17 („TUIFly”) nu determină, în opinia instanței de trimitere, o apreciere diferită. Această hotărâre privea situația specifică a unei „greve spontane” provocată de anunțarea surprinzătoare, de către operatorul de transport aerian, a unor planuri de restructurare. Or această situație nu este nicidecum comparabilă cu situația din speță, în care nu există măsuri operaționale concrete [OR 7] și actuale, față de care lucrătorii proprii să reacționeze în mod direct și din proprie inițiativă printr-o „grevă spontană”.

Nici din Hotărârea Curții în cauza C-195/17 nu se poate deduce că o grevă legală a propriilor lucrători nu poate constitui o împrejurare excepțională. În special din cuprinsul punctelor 46 și 47 din hotărâre, rezultă doar că, pentru a califica o grevă drept o împrejurare excepțională, nu prezintă importanță dacă greva este sau nu legală potrivit legislației naționale. Nu rezultă însă că anumite tipuri de grevă ar trebui să fie excluse *per se* din sfera exonerării de răspundere sau că o încetare legală a muncii de către personalul societății de transport aerian ca urmare a apelului la grevă al unui sindicat, nu poate constitui, în principiu, o împrejurare excepțională – întrucât, fiind inițiată de sindicat, nu ar face parte din activitatea normală a operatorului de transport aerian, nefiind controlabilă de către acesta din urmă.

Potrivit instanței de trimitere, în speță, este relevant pentru calificarea ca împrejurare excepțională faptul că prin apelul la grevă - spre deosebire de „greva spontană” - este exercitată tocmai o influență din exterior asupra activității operaționale a întreprinderii. Respectivul apel la grevă nu poate fi controlat de către operatorul de transport aerian, iar greva astfel declanșată nu poate fi atribuită exercitării normale a activității operatorului de transport aerian respectiv, din moment ce apelul la grevă, respectiv greva au ca scop tocmai perturbarea activității sau blocarea acesteia (Hotărârea Bundesgerichtshof din 21 august 2012, [omissis]).

În opinia instanței de trimitere, nu i se poate reproșa operatorului de transport aerian nici că putea să contracareze sau să „controleze” greva prin satisfacerea cererilor formulate de sindicat, întrucât astfel ar fi compromisă libertatea de întrunire și asociere, din moment ce negocierea cu sindicatul ar fi legată de obligația de plată a compensației prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Acesta este motivul pentru care, în opinia instanței de trimitere, nici existența unei structuri salariale determinante, respectiv lipsa voinței de a majora salariile, sau, precum în speță, diurnele și sporurile șefilor de cabină nu pot fi calificate drept măsuri operaționale ale întreprinderii de transport aerian comparabile cu anunțarea planurilor de restructurare, precum în cauza C-195/17.

c) Cu toate acestea, având în vedere Hotărârea Curții în cauza C-195/17, în jurisprudența recentă s-a apreciat din ce în ce mai frecvent că **[OR 8]** o grevă organizată de sindicat în interiorul întreprinderii nu mai poate fi considerată drept o împrejurare excepțională (Landgericht [Tribunalul Regional, denumit în continuare „LG”] Düsseldorf, Hotărârea din 26 august 2018 [omissis]; LG Berlin, Ordonanța din 11 februarie 2020 [omissis]; LG Bad Kreuznach, Actul de dispoziție din 20 ianuarie 2020 [omissis]; LG Nürnberg-Fürth, Actul de dispoziție din 2 martie 2020 [omissis]; LG Memmingen, Actul de dispoziție din 30 martie 2020 [omissis]; AG Frankfurt, Hotărârea din 8 august 2019 [omissis]) sau, în orice caz, nu mai poate fi considerată astfel în absența altor circumstanțe speciale suplimentare (LG Hamburg, Hotărârea din 21 mai 2019 [omissis]; Hotărârea din 3 iunie 2019 [omissis]). O exonerare a răspunderii în cazul unei greve a propriilor lucrători ai operatorului de transport aerian este de asemenea parțial respinsă de doctrină [omissis].

Pentru acest motiv, instanța va considera oportună trimiterea preliminară.

[omissis]