

Versiune anonimată

Traducere

C-287/20 – 1

Cauza C-287/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

30 iunie 2020

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

16 iunie 2020

Reclamanți:

EL

CP

Pârâtă:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Hamburg

[omissis]

Ordonanță

În litigiul dintre

1) **EL**, [omissis] Villanova di Camposampiero, Italia

- reclamant -

2) **CP**, [omissis] Villanova di Camposampiero, Italia

- reclamantă -

[omissis]

împotriva

Ryanair Designated Activity Company, [omissis] Dublin, Irlanda

- pârâtă -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg [Tribunalul Districtual din Hamburg] [omissis] a hotărât la 16 iunie 2020:

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

Greva personalului propriu al unui operator efectiv de transport aerian organizată de un sindicat constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004?

În această privință, este relevant faptul că înainte de grevă au avut loc negocieri [OR 2] cu reprezentantul sau cu reprezentanții lucrătorilor?

Motive:

1. [omissis] [procedură națională]
2. Soluționarea litigiului, care nu poate face obiectul unei căi de atac ordinare, [omissis] depinde de decizia preliminară a Curții de Justiție a Uniunii Europene prin care se răspunde la întrebarea preliminară formulată în dispozitiv.

Prezentarea obiectului litigiului

3. Reclamantii solicită pârâtei plata unei compensații în valoare de 500 de euro.
4. Reclamanta dispunea de o rezervare confirmată pentru un zbor de la Verona [omissis] la Hamburg [omissis] la 28 septembrie 2018 (zborul cu numărul FR5074), care trebuia să fie efectuat de pârâtă și să sosească la Hamburg la 28 septembrie 2018, la ora 14.50. Zborul a fost anulat. Motivul anulării a fost o grevă a însoțitorilor de zbor și a piloților pârâtei. După declararea grevei, pentru o perioadă de trei zile, pârâta a încercat să efectueze un număr cât mai mare de zboruri. Cu toate acestea, în opinia sa, zborul în litigiu trebuia anulat.
5. Atât imediat înaintea grevei, cât și în perioada anterioară, au existat negocieri cu reprezentanții ai lucrătorilor care nu au condus însă la un rezultat final.

6. Pârâta i-a informat pe reclamanți cu privire la anulare în ziua plecării.
7. [omissis] [irelevant]

Dispoziții relevante ale dreptului Uniunii

Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene [omissis]

8. Articolul 12 („Libertatea de întrunire și de asociere”) prevede: **[OR 3]**
„(1) Orice persoană are dreptul la libertatea de întrunire pașnică și la libertatea de asociere la toate nivelurile și în special în domeniile politic, sindical și civic, ceea ce implică dreptul oricărei persoane de a înființa împreună cu alte persoane sindicate și de a se afilia la acestea pentru apărarea intereselor sale. [...]”
9. Articolul 28 („Dreptul de negociere și de acțiune colectivă”) prevede:
„Lucrătorii și angajatorii sau organizațiile lor au dreptul, în conformitate cu dreptul comunitar și cu legislațiile și practicile naționale, de a negocia și de a încheia convenții colective la nivelurile corespunzătoare și de a recurge, în caz de conflicte de interese, la acțiuni colective pentru apărarea intereselor lor, inclusiv la grevă.”

Carta socială europeană [omissis]

10. Punctul 6 din partea I prevede:
„Toți lucrătorii și patronii au dreptul la negociere colectivă.”
11. Articolul 6 din partea a II-a („Dreptul la negociere colectivă”) prevede:
„În vederea asigurării exercitării efective a dreptului de negociere colectivă, părțile se angajează:
[...]
și recunosc:
(4) dreptul lucrătorilor și al patronilor la acțiuni colective în caz de conflict de interese, inclusiv dreptul la grevă, sub rezerva obligațiilor care ar putea rezulta din convențiile colective în vigoare.”

Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004

12. Considerentul (14) are următorul cuprins:
„În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile

în care [OR 4] evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului [efectiv] de transport aerian.”

13. Articolul 5 („Anularea zborului”) prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie [...]

c) să primească o compensație din partea operatorului [efectiv] de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 [...]

(3) Operatorul [efectiv] de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

14. Articolul 7 („Dreptul la compensație”) prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin [...]”

15 *[omissis]* [dispoziții de drept procedural național]

(...) [OR 5]

Jurisprudența națională relevantă pentru întrebarea preliminară

16. Prin Hotărârea din 21 august 2012 (cauza X ZR 138/11), Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție, Germania] a statuat următoarele (principii directe):

1 Îndemnarea de către un sindicat, în cadrul unui conflict social, a piloților unui operator de transport aerian să înceteze lucrul poate avea ca rezultat împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor.

2 În acest caz, operatorul de transport aerian este scutit de plata compensațiilor pentru anularea zborurilor pe care le elimină pentru a adapta planul de zbor la consecințele preconizate ale apelului la grevă.

Bundesgerichtshof și-a întemeiat decizia, printre altele, după cum urmează (punctul 25 și următorul):

„Invocarea de către pârâtă a unor împrejurări excepționale nu poate fi exclusă doar pe baza faptului că situația putea fi controlată de pârâtă.

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 organiza o grevă este adoptată de lucrători în cadrul libertății lor de negociere colectivă și, prin urmare, nu are legătură cu funcționarea operatorului efectiv de transport aerian. Prin urmare, operatorul de transport aerian nu are, de regulă, 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 pentru operatorul de transport aerian, nici în interesul pe termen mai lung al pasagerilor aerieni.”

Pozițiile juridice ale părților

17. Reclamanta apreciază că o grevă a propriilor însoțitori de zbor nu poate constitui o [OR 6] „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Aceasta consideră că, în cadrul oricărei negocieri colective, ar trebui luată în considerare posibilitatea unor greve și, prin urmare, disfuncționalități sau anulări ale unor zboruri: acestea ar constitui evenimente tipice, de așteptat în exercitarea activității profesionale, iar nu evenimente excepționale.
18. Pârâta susține că o grevă sindicală ar reprezenta o împrejurare excepțională, indiferent dacă personalul în grevă este sau nu constituit din angajații operatorului efectiv de transport aerian. Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu ar distinge nici măcar după cum greva este a angajaților sau a unor terți.

Opinia provizorie a instanței de trimitere

19. Instanța de trimitere consideră că ar trebui să se răspundă negativ la întrebarea preliminară.
20. Această instanță interpretează Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 17 aprilie 2018 (C-195/17) în sensul că dreptul la despăgubiri al pasagerului nu trebuie să depindă de conformitatea sau de neconformitatea unei greve cu legislația socială națională, ci ar trebui să fie considerate „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 numai acele evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu fac parte din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian în cauză și pe care acesta nu le poate controla în mod efectiv.

21. Instanța de trimitere presupune că – din moment ce consideră chiar și o „grevă spontană” drept un eveniment controlabil – Curtea de Justiție a Uniunii Europene va considera *cu atât mai mult* drept controlabilă o grevă a propriului personal organizată de sindicat (de exemplu, prin ajungerea la un acord de către operatorul de transport aerian cu sindicatul în cauză), astfel încât nu ar putea să existe „împrejurări excepționale”.
22. Pe de altă parte, instanța de trimitere consideră că este de asemenea posibil ca Curtea de Justiție a Uniunii Europene să evalueze în mod diferit o grevă organizată de sindicate, întrucât, spre deosebire de „grevă spontană”, aceasta este protejată de dreptul european, precum și de articolul 12 alineatul (1) și de articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale și, prin urmare, [OR 7] că Hotărârea din 17 aprilie 2018 (C-195/17) nu poate fi interpretată în sensul că aceasta ar acoperi și greva organizată de sindicate. De asemenea, dreptul la grevă garantat prin articolul 6 punctul 4 din Carta socială europeană, astfel cum rezultă din prima parte a tezei, precum și din fraza-program din partea I punctul 6, este subsumat dreptului de a purta negocieri colective coordonate. Astfel, acesta este recunoscut în mod expres „în vederea asigurării exercitării efective a dreptului de negociere colectivă”. Prin urmare, Curtea de Justiție a Uniunii Europene ar putea să considere, contrar ipotezelor de la punctele 19-21 de mai sus, că o transpunere în cazul grevelor organizate de sindicate a jurisprudenței sale ar însemna o încălcare a dreptului european, ceea ce s-ar putea deduce deja din considerentul (14) al Regulamentului (CE) nr. 261/2004, care califică greva în general drept „împrejurare excepțională”, dar mai ales ar afecta – cu siguranță, în cele din urmă – libertatea de asociere a operatorului de transport aerian, care este protejată de dreptul Uniunii.

Stadiul procedurii

23. Soluționarea litigiului depinde de răspunsul la întrebarea preliminară. De altfel, litigiul se află în stare de a fi judecat atât în fapt, cât și în drept. În măsura în care, în cadrul prezentării obiectului litigiului (punctele 3-7 de mai sus), instanța de trimitere a declarat susținerea în litigiu ca fiind stabilită, aceasta și-a format deja o convingere în această privință.
24. [omissis] [procedură națională]
[omissis] [semnătură]