

Versiune anonimată

Traducere

C-516/20 – 1

Cauza C-516/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

14 octombrie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

9 septembrie 2020

Reclamanți:

JT

NQ

Pârâtă:

Ryanair DCA

[*omissis*]

Landgericht Köln

Ordonanță

în litigiul dintre

JT și NQ împotriva Ryanair DCA

La 9 septembrie 2020, Secția a 11-a civilă a Landgericht Düsseldorf [Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania]
[*omissis*]

a decis:

RO

- 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 declanșată la apelul sindical constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) [din] Regulamentul (CE) nr. 261/2004?

Motive:

I.

1) Reclamanții solicită pârâtei plata unei compensații în cuantum de 400 de euro 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 [OR 2] întârzierii prelungite a zborurilor (denumit în continuare „Regulamentul (CE) nr. 261/2004”).

Pretenția în cauză este bazată pe următoarea situație de fapt:

Reclamanții aveau o rezervare pentru data de 25 iulie 2018 având numărul SZHH9D pentru zborul FR1035 cu plecare din Köln/Bonn (CGN) și cu destinația Tenerife (TFS), care trebuia să fie efectuat de pârâtă. Zborul FR1035 ar fi trebuit să plece conform programului la ora 12:40 și să ajungă la destinație la ora 16:25 (coordonatele sunt exprimate în ora locală). Zborul FR1035 a fost anulat. Pârâta nu a oferit o redirectionare care să permită reclamanților să ajungă la destinația călătoriei cu o întârziere mai mică de 3 de ore.

Distanța dintre Köln/Bonn și Tenerife este cuprinsă între 1 501 și 3 500 de km.

Reclamanții s-au adresat reprezentanților lor în vederea valorificării drepturilor care le reveneau. Prin scrisoarea din 7 martie 2019, aceștia din urmă au solicitat pârâtei plata unei compensații în cuantum de 400 de euro pentru fiecare persoană, în total de 800 de euro, stabilind ca termen data de 14 martie 2019, ceea ce aceasta a refuzat, invocând împrejurări excepționale care ar scuti-o de obligația compensației.

Motivul anulării zborului FR1035 din 25 iulie 2018 a fost o grevă organizată de sindicat a personalului de cabină portughez, spaniol, italian și belgian al pârâtei. Aceasta a durat din data de 25 iulie 2018, ora 0:00 și până la data de 26 iulie 2018, ora 24:00 și a avut drept consecință faptul că pârâta nu a avut la dispoziție personal de cabină pentru efectuarea zborului. Și personalul de cabină italian prevăzut pentru zborul în litigiu participase la grevă. În legătură cu perioada menționată anterior, și-au întrerupt activitatea echipaje de cabină de pe 455 de zboruri ale pârâtei. Pentru a compensa întreruperea activității, pârâta a alocat echipaje de cabină din alte țări, însă nu a dispus de suficient personal de cabină

pentru acoperi lipsa de personal ca urmare a grevei. În această privință, pârâta s-a referit, printre altele, la un articol de presă din 26 iulie 2018, în care este indicat ca motiv al litigiului: „*Membrii personalului civil navigant impun condiții de muncă mai bune, printre care mai mulți bani. Ryanair amenință, la rândul său, cu reducerea posturilor*”.

2) Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a respins acțiunea. Acesta a considerat – în conformitate cu obiecția formulată de pârâtă – că anularea se datora unor împrejurări excepționale **[OR 3]** în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. *[omissis]*

3) Reclamantul a formulat apel împotriva hotărârii pronunțate de Amtsgericht. Acesta își menține cererea formulată în actul de sesizare, arătând că, contrar aprecierii Amtsgericht, în conformitate cu decizia Curții de Justiție a Uniunii Europene din 17 aprilie 2018 în cauza „TUIfly” (C-195/17, EU:C:2018:258), și greva propriilor lucrători, inițiată de un sindicat, poate fi considerată ca făcând parte din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian și, prin urmare, nu există o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Reclamantii consideră, în plus, că pârâta ar fi trebuit să prezinte cauzele grevei și măsurile luate pentru a evita greva; diferențele de opinie dintre conducerea și angajații unei întreprinderi nu ar fi excepționale și nu s-ar repercuta din exterior asupra funcționării unei întreprinderi. Aceeași ar fi situația în cazul negocierilor salariale colective.

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) Problema 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 ca având un efect exonerator, 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.

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.

3) Potrivit opiniei de până în prezent a instanței, în speță, anularea are la origine o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) [din] Regulamentul (CE) nr. 261/2004. **[OR 4]**

a) Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție, Germania] a statuat, prin hotărârea din 21 august 2012 [omissis], că o exonerare de responsabilitate întemeiată pe articolul 5 alineatul (3) [din] Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se aplică atunci când lucrătorii proprii [OR 4] 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 asociației de piloți Cockpit și a statuat (în extras):

„[...]”

2) Contrar celor statuate de instanța de apel, apelul la grevă al unui sindicat în cadrul unor negocieri salariale colective, cum este încetarea activității de către piloții pârâtei care aparțin asociației Cockpit și care, potrivit concluziilor neatacate ale instanței de apel, a stat la originea anulării [zborului], poate justifica existența unei 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) - a se vedea, de exemplu Hotărârea Curții Wallentin-Hermann/Alitalia, 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 o negociere 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) sau obiectul ori finalitatea acestei dispoziții prezentate anterior nu oferă argumente în favoarea unei astfel de distincții.

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 326, p. 391)] [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” [OR 5] asupra întreprinderii de transport aerian – chiar atunci când determină încetarea activității propriilor lucrători – și nu face parte din exercitarea normală a activității acesteia. Astfel, ca mijloc de luptă în scopul obținerii unui contract colectiv nou sau diferit, acesta urmărește tocmai prejudicierea „exercitării normale a activității” și, dacă este posibil, chiar blocarea completă a acesteia. 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 IATA și ELFAA, punctul 69, și Hotărârea Wallentin-Hermann/Alitalia, 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, aceste două situații [omissis] se pot confunda.

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 de Justiție. 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 doctrină [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 proprii 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 de Justiție.

3) În litigiul invocat, anunțarea grevei de către asociația 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 litigiul invocat, pârâta trebuia să se aștepte că majoritatea piloților pe care îi are angajați 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 **[OR 6]** neefectuării activității cel puțin de către o parte semnificativă a lucrătorilor piloți. Pârâta a trebuit să țină seama de faptul că, din cauza grevei, nu va dispune de un număr suficient de piloți pentru a respecta întregul program de zbor și că, în consecință, nu vor putea fi efectuate sau nu vor putea fi efectuate conform programului un număr deloc neglijabil de zboruri programate de ea. 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 ca, după încetarea grevei, să își reia activitatea normală, de îndată ce este posibil. O asemenea situație nu poate fi atribuită activității normale a unei întreprinderi de transport aerian.

b) Invocarea împrejurărilor excepționale de către pârâtă nu poate fi exclusă doar pentru că situația putea fi controlată de pârâtă.

În general, în cazul unor negocieri salariale colective, nu se poate presupune că situația este controlabilă întrucât s-ar exclude existența unor împrejurări excepționale. Decizia de a declanșa o grevă este adoptată de lucrători în limitele autonomiei de care dispun în temeiul contractului colectiv și, prin urmare, este situată în afara funcționării operatorului efectiv de transport aerian. Prin urmare, operatorul de transport aerian nu are, de regulă, o influență semnificativă din punct de vedere juridic nici chiar asupra propriilor angajați în ceea ce privește organizarea sau neorganizarea unei greve. În această privință, nu este convingător argumentul că 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 a căzut în pretenții. 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 în continuare întemeiată în ceea ce privește prezenta situație a apelului la grevă al sindicatului.

Nici Hotărârea Curții de Justiție din 17 aprilie 2018 în cauza C-195/17 („TUIFly”) nu conduce, în opinia instanței de trimitere, la 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 la care lucrătorii proprii ai operatorului de transport aerian au

reacționat în mod direct și din proprie inițiativă. Acest lucru nu este comparabil cu situația din prezenta speță în care membrii unui sindicat au urmat un apel sindical la grevă.

Nici din Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene 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 [OR 7] și 47 din hotărâre, rezultă doar că, pentru a califica o grevă drept o împrejurare excepțională, nu are importanță dacă greva este sau nu legală potrivit legislației naționale. Cu toate acestea, nu rezultă că anumite împrejurări ale grevei ar fi, prin ele însele, destinate să fie excluse de la exonerare 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, pentru calificarea ca împrejurare excepțională este relevant în speță faptul că apelul la grevă - spre deosebire de „greva spontană” - exercită tocmai o influență din exterior asupra activității operaționale a întreprinderii. Prezentul apel la grevă nu este controlabil de către operatorul de transport aerian, iar greva astfel declanșată nu poate fi atribuită exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză: apelurile la grevă, respectiv grevele au ca obiect tocmai perturbarea activității sau blocarea acesteia [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 s-ar compromite libertatea de întrunire și de 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 și nici lipsa voinței de a majora salariile sau de modificare a condițiilor de muncă 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 de Justiție în cauza C-195/17, jurisprudența din perioada recentă a apreciat din ce în ce mai frecvent că o grevă organizată de sindicat în interiorul întreprinderii nu mai poate fi considerată [OR 8] [omissis] drept o împrejurare excepțională sau, în orice caz, nu mai poate fi considerată astfel în absența altor circumstanțe speciale suplimentare [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 consideră oportună trimiterea preliminară.

[omissis]