

Versiune anonimată

Traducere

C-816/19 – 1

Cauza C-816/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

5 noiembrie 2019

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

16 octombrie 2019

Reclamantă:

QF

Pârâtă:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania)

[*omissis*]

Ordonanță

în litigiul dintre

QF, [*omissis*] Pecs, Ungaria

[*omissis*]

– reclamantă –

[*omissis*]

împotriva

Germanwings GmbH, [*omissis*] Köln

– pârâtă –

[*omissis*]

Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg) a hotărât [*omissis*] la 16 octombrie 2019:

Suspendă procedura.

În temeiul articolului 267 TFUE, adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarea întrebare cu privire la interpretarea dreptului Uniunii:

Greva personalului propriu al unui operator de transport aerian, organizată de sindicate, reprezintă o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (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 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17)]?

[OR 2]

Motive:

1. [*omissis*] Suspendare [*omissis*].
2. [*omissis*] Soluționarea litigiului [*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. Reclamanta cere pârâtei plata unei compensații în valoare de 250,00 €.
4. Reclamanta dispunea de o rezervare confirmată pentru zborul nr. 4U7783 de la Budapesta (BUD) la Hamburg (HAM), care trebuia să fie efectuat de pârâtă și să sosească la Hamburg la 27 octombrie 2016 la ora 15. Zborul a fost anulat. Motivul anulării a fost o grevă a însoțitorilor de zbor ai pârâtei din 27 octombrie 2016.
5. Pârâta a purtat negocieri colective cu sindicatul UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V., sindicatul profesional al echipajului de cabină din aviația comercială germană) până la data de 26 octombrie 2016. În ședința din 26 octombrie 2016, UFO a respins o ofertă prezentată de pârâtă, care a fost inferioară cererilor formulate de UFO, iar ulterior a decis desfășurarea unor acțiuni sindicale,

care, potrivit planurilor comunicate de UFO pârâtei la 26 octombrie 2016, urma să afecteze toate destinațiile pârâtei.

6. Ca urmare a grevei, au fost anulate 418 din cele 530 de zboruri ale pârâtei care erau planificate pentru 27 octombrie 2016. Restul zborurilor au fost efectuate printr-o reorganizare a planului de zbor și prin închirierea unor chartere. În cadrul planului său alternativ de zbor, pârâta a acordat prioritate tuturor „destinațiilor de pe apă”, la care nu se putea ajunge sau se putea ajunge doar foarte dificil cu alte mijloace de transport. În continuare, pârâta a anulat cu precădere zborurile interne germane, ale căror destinații erau accesibile pe calea ferată. Întregul personal rămas la dispoziția pârâtei a fost utilizat ca echipaj de înlocuire.
7. Pârâta a informat pasagerii afectați de anulări la 26 octombrie 2016. [OR 3]

Dispoziții relevante din dreptul Uniunii

Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (JO 2000, C 364, p. 1)

8. Articolul 12 („Libertatea de întrunire și de asociere”) prevede:
 „(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 [STE nr. 35, 18 octombrie 1961]

10. Punctul 6 din Partea I prevede:
 „toți lucrătorii și patronii au dreptul de a negocia colectiv;”
11. Articolul 6 din Partea a II-a („Dreptul de 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.” [OR 4]

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

12. Considerentul (14) prevede:

„În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor efectivi de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care 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, pasagerilor 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; [...]” [OR 5]

[omissis]

15. [omissis]

Jurisprudența națională relevantă pentru întrebarea preliminară

16. Prin Hotărârea din 21 august 2012, Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție] [*omissis*] a statuat [*omissis*]:
1. **Îndemnarea de către un sindicat, în cadrul unei dispute privind salariile, 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 drepturilor 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 (Curtea Federală de Justiție) și-a întemeiat decizia, printre altele, după cum urmează (punctul 25 și urm.):

„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 unei dispute privind salariile, nu se poate presupune că posibilitatea de a controla situația exclude existența unei împrejurări excepționale. Decizia de a organiza o grevă este adoptată de lucrători în cadrul libertății de negociere colectivă care le revine și, prin urmare, nu are legătură cu funcționarea operatorului efectiv de transport aerian. Prin urmare, operatorul de transport aerian [OR 6] nu are, de regulă, o influență semnificativă din punct de vedere juridic asupra propriilor angajați, indiferent dacă este sau nu organizată o grevă. 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 a căzut în pretenții. Acest lucru nu ar fi nici rezonabil pentru operatorul de transport aerian, nici în interesul pe termen mai lung al pasagerilor.”

Pozițiile juridice ale părților

17. Reclamanta apreciază că o grevă a propriilor însoțitori de zbor nu poate constitui o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Aceasta consideră că, în cadrul oricărei negocieri colective, trebuie 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 reprezintă 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 operează o distincție nici măcar în legătură cu aspectul dacă 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. Tribunalul 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 incidente [OR 7] 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 apreciază 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 „greva 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, nu este permisă interpretarea Hotărârii din 17 aprilie 2018 (C-195/17) în sensul că aceasta ar include 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, că un transfer al jurisprudenței sale în ceea ce privește grevele organizate de sindicate 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 în fața instanței naționale

23. [omissis] **[OR 8]**

[omissis]

[omissis] [Semnătură]

[omissis]

DOCUMENT DE LUCRU