

Cauza C-442/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

21 septembrie 2020

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Nürnberg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

11 septembrie 2020

Reclamantă:

Flightright GmbH

Pârâtă:

Ryanair Designated Activity Company

Amtsgericht Nürnberg

[*omissis*]

În litigiul dintre

Flightright GmbH,

[*omissis*] Potsdam, [Germania]

– reclamantă –

[*omissis*]

împotriva

Ryanair Designated Activity Company, [*omissis*] Dublin, Irlanda

– pârâtă –

[*omissis*] **[OR 2]**

având ca obiect o cerere în pretenții,

Amtsgericht Nürnberg [Tribunalul Districtual din Nürnberg, Germania] [*omissis*]
a pronunțat la 11 septembrie 2020 [*omissis*] următoarea

Ordonanță

I. Suspendă procedura.

II. În temeiul articolului 19 alineatul (3) litera (b) din Tratatul privind Uniunea Europeană și al articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Curții de Justiție a [Uniunii] Europene îi sunt adresate următoarele întrebări cu privire la interpretarea 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:

a) 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?

b) În această privință, prezintă relevanță aspectul dacă respectiva grevă este organizată ca urmare a unor cereri ale personalului care până în acel moment nu au fost convenite prin contract între personal și operatorul efectiv de transport aerian?

c) În această privință, prezintă relevanță aspectul dacă greva respectivă a fost provocată de un anumit comportament al operatorului efectiv de transport aerian pe parcursul negocierilor cu sindicatul? **[OR 3]**

Motive

- 1 I. [*omissis*] [cu privire la suspendarea procedurii]
- 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 întrebările preliminare formulate în dispozitiv.

- 2 II. Prezentarea obiectului litigiului
- 3 Reclamanta solicită pârâtei plata unei compensații în valoare de 500 de euro.
- 4 Pasagerii [...] care și-au cedat drepturile reclamantei dispuneau de rezervări confirmate pentru un zbor de la Nürnberg (NUE) la Cracovia (KRK), cu numărul FR5420, care trebuia să fie efectuat de pârâtă [și] care [trebuia] să plece din Nürnberg la 10 august 2018, la ora 14.45 (ora locală) și să aterizeze la Cracovia în aceeași zi, la ora 16.15 (ora locală). Zborul a fost anulat. Motivul anulării a fost o grevă a piloților pârâtei din 10 august 2018.
- 5 Pârâta desfășurase negocieri colective cu sindicatul Vereinigung Cockpit (asociația personalului de bord, denumită în continuare „VC”) privind, printre altele, încheierea unei convenții colective generale și în materie de remunerare. Negocierile au fost desfășurate încă din luna decembrie 2017. Sindicatul dorea să obțină o majorare a salariului de 42 %. Pârâta a acceptat o majorare de 20 % pe care a și plătit-o efectiv de la începutul anului 2018. La data de 3 august 2018, pârâta a prezentat VC o nouă ofertă îmbunătățită, care nu făcuse încă obiectul negocierilor. La data de 8 august 2018, VC a chemat piloții la grevă. **[OR 4]**
- 6 În urma grevei desfășurate la 10 august 2018, au fost anulate zboruri în Germania și în alte țări. Restul zborurilor au fost efectuate printr-o reorganizare a planului de zbor și prin implicarea altor piloți. În plus, împotriva pârâtei au fost organizate greve în Irlanda, în Belgia, în Suedia și în Țările de Jos.
- 7 Dispoziții relevante ale dreptului Uniunii
- 8 Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene [(JO) 2000/C 364/01]
- 9 Articolul 12 („Libertatea de întrunire și de asociere”) prevede:
- 10 „(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. [...]”
- 11 Articolul 28 („Dreptul de negociere și de acțiune colectivă”) prevede:
- 12 „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.”
- 13 Carta socială europeană (Seria tratatelor europene nr. 35, 18 octombrie 1961) **[OR 5]**
- 14 Punctul 6 din partea I prevede:

- 15 „Toți lucrătorii și patronii au dreptul la negociere colectivă.”
- 16 Articolul 6 din partea a II-a („Dreptul la negociere colectivă”) prevede:
- 17 „În vederea asigurării exercitării efective a dreptului de negociere colectivă, părțile se angajează: [...]
- și recunosc:
- 18 (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.”
- 19 Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004
- 20 Considerentul (14) are următorul cuprins:
- 21 „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.” **[OR 6]**
- 22 Articolul 5 („Anularea zborului”) prevede:
- 23 „(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie [...]
- 24 (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 [...]
- 25 (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.”
- 26 Articolul 7 („Dreptul la compensație”) prevede:
- 27 „(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:
- 28 (a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin [...]”
- 29 Jurisprudența națională relevantă pentru întrebările preliminare

- 30 Prin Hotărârea din 21 august 2012 (cauza X ZR 138/11), Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) a statuat următoarele (principii directe):
- 31 „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.
- 32 2 În acest caz, operatorul de transport aerian este scutit de plata compensațiilor pentru anularea zborurilor pe care [OR 7] le elimină pentru a adapta planul de zbor la consecințele preconizate ale apelului la grevă.”
- 33 Bundesgerichtshof și-a motivat decizia, printre altele, după cum urmează (punctul 25 și următorul):
- 34 „Invocarea de către pârâtă a unor împrejurări excepționale nu poate fi exclusă doar pe baza faptului că situația putea fi controlată de pârâtă.
- 35 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 aeriени.”
- 36 Pozițiile juridice ale părților
- 37 Reclamanta apreciază că o grevă a propriilor însoțitori de zbor nu ar constitui o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul 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 [OR 8] exercitarea activității profesionale, iar nu evenimente excepționale.
- 38 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.

- 39 Decizii judecătorești naționale
- 40 Spre deosebire de hotărârea menționată mai sus a Bundesgerichtshof, într-o multitudine de decizii naționale ulterioare Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene din 17 aprilie 2018 (C-195/17) potrivit căreia 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 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, se susține, în prezent, că nu există împrejurări excepționale. În această privință, cu titlu de exemplu, se face referire la o mențiune sintetică a Landgericht Nürnberg [Tribunalul Regional din Nürnberg] din 2 martie 2020 (16 S 1060/20), prezentată în anexă. Astfel, Landgericht se raliază, de asemenea, jurisprudenței, fără îndoială, majoritare.
- 41 Cu toate acestea, în prezent, jurisprudența nu a clarificat problema dacă Curtea de Justiție a Uniunii Europene consideră o grevă organizată de sindicate drept „grevă spontană” în măsura în care, 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, [OR 9] dacă 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 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.
- 42 Cu toate acestea, s-ar putea susține și o opinie nuanțată potrivit căreia trebuie luat în considerare motivul pentru care a fost organizată greva. Astfel, s-ar putea susține că este necesar să se facă o distincție după cum greva urmărește evitarea unor măsuri din partea operatorului de transport aerian care constituie o deteriorare a situației existente din perspectiva dreptului muncii și a contractului de muncă. În acest caz, greva ar fi fost provocată de un comportament (antreprenorial) al operatorului de transport aerian, fiind așadar „controlabilă”. În schimb, dacă sindicatul ar solicita „mai mult” în raport cu condițiile anterioare și, prin urmare, ar chema la grevă în absența unei incitări concrete din partea operatorului de transport aerian, s-ar putea avea în vedere existența unei împrejurări excepționale. În această privință, cu titlu de exemplu, se face [referire]

la ordonanța [anexată] a Amtsgericht Nürnberg din 29 noiembrie 2019, cauza 240 C-6688/19, care sintetizează, de asemenea, jurisprudența actuală. **[OR 10]**

- 43 Stadiul procedurii
- 44 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. [detalii] [omissis]
- 45 [omissis]

DOCUMENT DE LUCRU