

## Versiune anonimată

Traducere

C-613/20 – 1

### Cauza C-613/20

#### Cerere de decizie preliminară

**Data depunerii:**

18 noiembrie 2020

**Instanța de trimitere:**

Landesgericht Salzburg (Austria)

**Data deciziei de trimitere:**

10 noiembrie 2020

**Reclamant:**

CS

**Pârâtă:**

Eurowings GmbH

---

### ORDONANȚĂ

În acțiunea introdusă de reclamantul CS, [omissis] [omissis] împotriva pârâtei Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf, [omissis] având ca obiect suma de 250 EUR plus dobânzi și cheltuieli de judecată, în procedura privind apelul pârâtei împotriva hotărârii pronunțate de Bezirksgericht Salzburg [Tribunalul Districtual din Salzburg, Austria] la 3 iulie 2020 [omissis], Landesgericht Salzburg [Tribunalul Regional din Salzburg, Austria], în calitate de instanță de apel [omissis], a hotărât:

**I.** Solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul [articolului] 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), să se pronunțe cu privire la următoarele întrebări preliminare:

*1. O grevă a angajaților unui operator de transport aerian convocată de un sindicat în vederea implementării unor revendicări salariale și/sau a unor prestații sociale poate constitui 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)]?*

*2. Acest lucru este valabil cel puțin:*

*a) atunci când angajați ai filialei se solidarizează cu apelul la grevă împotriva societății-mamă a grupului (Lufthansa AG) pentru a sprijini revendicări sindicale ale personalului de cabină al societății-mamă a grupului și*

*b) în special atunci când, după încheierea unui acord în cadrul societății-mamă, greva din cadrul filialei „devine independentă”, întrucât sindicatul menține apelul la grevă și chiar extinde greva fără motive aparente, iar personalul de cabină al filialei urmează acest apel?*

*3. Pentru a se face proba existenței unei împrejurări excepționale pentru operatorul efectiv de transport aerian, este suficient să se demonstreze afirmația potrivit căreia [OR 2] apelul la grevă a fost menținut de sindicat fără motiv, în pofida acceptării revendicărilor de către societatea-mamă a grupului și, în cele din urmă, a fost chiar extins în timp? În sarcina cui cade aceasta atunci când, în fapt, împrejurările precise au rămas neclare în această privință?*

*4. O grevă anunțată în filiala pârâtei la 18 octombrie 2019, pentru intervalul cuprins între orele 5:00 și 11:00 ale zilei de 20 octombrie 2019, care este, în cele din urmă, extinsă în mod spontan la 20 octombrie 2019 la ora 5:30 până la ora 24:00, poate constitui o împrejurare care nu mai poate fi controlată în mod efectiv?*

*5. Măsurile care constau în stabilirea unui plan de zbor alternativ și în suplinirea, prin intermediul unui subcharter, a zborurilor anulate din lipsă de personal de cabină disponibil, ținând seama în special de destinațiile de pe ape și de distincția dintre zborurile interne germane și cele intraeuropene sunt măsuri adecvate situației, dacă se ia în considerare, în plus, faptul că, dintr-un total de 712 zboruri care trebuiau efectuate la această dată, numai 158 de zboruri au trebuit să fie anulate?*

*6. Care sunt cerințele privind sarcina care revine operatorului efectiv de transport aerian de a demonstra că au fost luate toate măsurile care pot fi asumate în mod rezonabil din punct de vedere tehnic și economic?*

**II.** Suspendă procedura privind apelul reclamantei până la primirea deciziei preliminare a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

**MOTIVARE:**

## 1. Situația de fapt:

Reclamantul a rezervat la pârâtă, pentru 20 octombrie 2019, un zbor (cu numărul EW 8143) cu plecare din Salzburg și cu destinația Berlin (Tegel). Plecarea din Salzburg era planificată pentru ora 21:05. Sosirea la Berlin era prevăzută pentru ora 22:15. Distanța de zbor dintre cele două destinații este mai mică de 1 500 km. Reclamantul nu putut efectua zborul respectiv, întrucât acesta a trebuit să fie anulat ca urmare a unei greve (necontestate) a personalului de cabină al pârâtei.

Greva a fost organizată de sindicatul „UFO” (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V. [Organizația independentă a însoțitorilor de zbor]). Greva a fost rezultatul unor negocieri colective cu societatea-mamă a grupului (Lufthansa AG) [OR 3] din care face parte pârâta. Pentru a asigura progresul negocierilor și pentru a crește presiunea asupra societății-mamă a grupului, la 18 octombrie 2019, greva a fost extinsă la angajații filialelor (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings și Eurowings). La 20 octombrie 2019, au fost afectate 712 zboruri ale pârâtei. Greva, limitată inițial la durata dimineții (intervalul orar 05:00-11:00), a fost prelungită în aceeași zi, cu un preaviz scurt, până la miezul nopții. Prelungirea perioadei a avut drept consecință faptul că planul de zbor stabilit pentru această zi nu a putut fi respectat. Ca urmare a reorganizării programului de zbor, pârâta a trebuit să anuleze 158 de zboruri, printre care și pe cel al reclamantului.

## 2. Concluziile și argumentele părților:

Reclamantul solicită plata despăgubirii în valoare de 250 de euro, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, pentru motivul că o grevă a personalului de cabină imputabilă pârâtei a determinat anularea zborului. Greva respectivă nu ar constitui o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament (denumit pe scurt „regulamentul privind drepturilor pasagerilor”), ci răspunderea pentru aceasta ar aparține pârâtei. Greva pare să fie cauzată și de unele măsuri de restructurare în cadrul pârâtei înseși și putea fi împiedicată într-un stadiu precoce prin negocieri și prin acorduri corespunzătoare. Conflictele colective ar ține de funcționarea normală a unui operator de transport aerian. Acordul intervenit ulterior ar demonstra că pârâta era în măsură să soluționeze litigiul și că grevele erau, așadar, cauzate de decizii interne ale întreprinderii. Greva s-ar situa în cadrul exercitării normale a activității pârâtei și nu s-ar fi aflat în afara controlului acesteia.

Pârâta a contestat cererea, susținând, la rândul său, că împrejurări excepționale au determinat anularea zborului. Greva ar fi fost anunțată la 14 octombrie 2019 numai împotriva Lufthansa AG, dar ulterior, la 18 octombrie 2019, a fost extinsă la filialele sale, inclusiv la pârâtă. Cadrul temporal al grevei ar fi fost, mai întâi, anunțat pentru intervalul orar 05:00-11:00 și abia la 20 octombrie 2019 ar fi fost extins în mod spontan și fără preaviz de către sindicat, până la miezul nopții. Acest lucru ar fi fost comunicat pârâtei în aceeași zi, la ora 05:30, ceea ce ar fi făcut caduc planul de urgență stabilit pentru perioada inițială. La data zborului în

litigiu, pârâta ar fi fost în imposibilitatea de a efectua, utilizând subcharters, doar 158 de zboruri din totalul de 712 zboruri afectate și ar fi luat toate măsurile disponibile, iar planul de zbor alternativ ar fi urmărit reducerea la minimum a prejudiciului cauzat tuturor pasagerilor. Lufthansa AG ar fi cedat [OR 4] la 18 octombrie 2019, anunțând o majorare salarială de 2 %. Grevele de avertisment de la Lufthansa ar fi fost anulate, în timp ce greva din cadrul pârâtei, deși nu avea temei, ar fi fost menținută. Prin urmare, greva nu ar fi făcut parte din funcționarea normală a unui operator de transport aerian și nu ar fi putut fi controlată de pârâtă, iar extinderea grevei și prelungirea acesteia ar constitui, cu atât mai mult, o împrejurare excepțională inevitabilă pentru pârâtă.

### 3. Procedura desfășurată până în prezent:

Instanța de prim grad a respins acțiunea. În drept, aceasta a considerat, pe baza situației de fapt deja prezentate, că greva care a determinat anularea zborului trebuia considerată o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul privind drepturile pasagerilor, care nu ar fi putut fi controlată de pârâtă. Potrivit acestei instanțe, în pofida concesiilor Lufthansa AG, în calitate de societate-mamă a grupului, nu numai că nu s-a renunțat la grevă, dar aceasta a fost chiar extinsă. În calitate de filială a Lufthansa AG, pârâta nu ar putea să ajungă la un acord obligatoriu în numele societății-mamă. Pârâta ar fi pregătit un plan de urgență în pofida extinderii cu un preaviz scurt a grevei. Prolungirea, cu un preaviz scurt, a cadrului temporal nu ar fi putut fi controlată de pârâtă. La această dată, ar fi fost afectate de grevă 712 zboruri, iar pârâta a putut limita anulările la 158 de zboruri și, prin urmare, la ceea ce era inevitabil.

Reclamantul a declarat apel împotriva acestei hotărâri, invocând o eroare de apreciere juridică a instanței de prim grad de jurisdicție. Prin apelul formulat, reclamantul urmărește admiterea în întregime a cererii.

[omissis]

În prezent, Landesgericht Salzburg [Tribunalul Regional din Salzburg], în calitate de instanță de apel, trebuie să se pronunțe cu privire la acest apel[.] [omissis]

În plus, pe rolul Landesgericht Salzburg sunt pendinte încă 4 proceduri, în care reclamantii solicită despăgubiri pentru aceleași motive. În aceste cazuri, cererile au fost însă admise în primă instanță. În cadrul apelurilor respective, Eurowings GmbH, care este pârâtă și în aceste proceduri, a solicitat de asemenea, cu titlu subsidiar față de modificarea hotărârii în sensul respingerii cererii, să se adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene două întrebări preliminare referitoare la grevă ca împrejurare excepțională. [OR 5]

### **Apreciere juridică:**

#### 4. Temeiuri juridice:

Articolul 5 alineatul (3) din regulamentul privind drepturilor pasagerilor exonerează operatorul efectiv de transport aerian de obligația de a plăti o compensație în temeiul articolului 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.

Considerentul (14) al regulamentului privind drepturilor pasagerilor precizează că obligațiile care revin operatorilor 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, printre altele, în caz de greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

#### 5. Întrebări preliminare:

În cauza C-195/17, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a precizat că pot fi calificate drept împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul privind drepturilor pasagerilor, evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia. Împrejurările menționate în considerentul (14) nu ar constitui neapărat și automat motive de scutire de obligația de despăgubire. Ar trebui să se aprecieze de la caz la caz dacă sunt îndeplinite condițiile cumulative, și anume că evenimentele nu sunt, prin natura sau prin originea lor, inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și că scapă de sub controlul efectiv al acestuia. Având în vedere obiectivul regulamentului de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor aerieni, noțiunea de împrejurări excepționale ar trebui să facă obiectul unei interpretări stricte. În cadrul aprecierii unei greve, ar trebui să nu se țină seama de caracterul legal sau nelegal al grevei în raport cu legislația națională relevantă, pentru a efectua o evaluare obiectivă în raport cu dispozițiile în materia dreptului muncii și a convențiilor colective ale statului membru în cauză. Restructurările și reorganizările de întreprinderi ar face parte din măsurile normale de administrare a întreprinderilor. Prin greva spontană a personalului operatorului de transport aerian respectiv, declanșată de anunțul surprinzător al planurilor de restructurare al acestei întreprinderi, se materializează, potrivit acestei hotărâri, un risc inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian respectiv. [OR 6]

Curtea de Justiție a răspuns la întrebarea preliminară în sensul că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie să fie interpretat în sensul că absența spontană a unei părți semnificative a personalului navigator („grevă spontană”), precum cea în discuție în cauzele principale, care își are originea în anunțul-surpriză al unui operator efectiv de transport aerian cu privire la o restructurare a întreprinderii, ca urmare a unui apel care nu a fost lansat de reprezentanții lucrătorilor întreprinderii, ci în mod spontan chiar de către lucrătorii care au intrat în concediu medical, nu se



încadrează în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Totuși, Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu a trebuit încă să se confrunte cu o situație care este caracterizată în mod pregnant de împrejurările existente la nivelul grupului. Prin urmare, se pune problema dacă și pentru ce durată ține de exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian în cauză ca angajații filialei să se solidarizeze cu apelul la grevă al unui sindicat împotriva societății-mamă a grupului pentru a susține revendicări salariale sindicale ale personalului de cabină al societății-mamă. Această problemă se ridică mai ales atunci când, după încheierea unui acord între sindicat și societatea-mamă a grupului, greva din cadrul filialei „devine independentă”, întrucât sindicatul UFO menține apelul la grevă și chiar extinde greva fără motive aparente, iar personalul de cabină urmează acest apel.

Din cuprinsul punctelor 27 și 28 din Hotărârea Curții în cauza C-315/15 reiese că pot fi calificate drept „împrejurări excepționale” evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, sub rezerva îndeplinirii cumulative a condițiilor menționate. Instanța de apel deduce din răspunsurile date la întrebările preliminare, avute în vedere împreună, că controlabilitatea efectivă prezintă importanță nu numai în ceea ce privește posibilitatea de evitare a consecințelor prin adoptarea unor măsuri adecvate, ci și în ceea ce privește stabilirea aspectului dacă anumite evenimente fac încă parte din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian în cauză.

Potrivit punctelor 27 și 28 din Hotărârea Curții în cauza C-315/15, problema sarcinii probei pare lămurită în sensul că operatorul efectiv de transport aerian trebuie să facă dovada unei împrejurări excepționale, precum și a faptului că, în orice caz, împrejurările excepționale nu puteau fi evitate prin măsuri adaptate situației. Astfel, asemenea măsuri sunt cele care, în momentul în care intervin aceste împrejurări excepționale, corespund în special condițiilor tehnice și economice care pot fi asumate de operatorul de transport aerian vizat. În plus, nu a fost încă clarificată problema dacă este suficient, în sensul [OR 7] sarcinii probei și a obligației de argumentare menționate, ca pârâta să susțină că apelul la grevă a fost menținut și, în cele din urmă, chiar extins de sindicat în pofida acceptării revendicărilor de către societatea-mamă a grupului. În această privință, pare util să se amintească faptul că reclamantul reproșează pârâtei că nu a precizat nimic în legătură cu obiectul grevei și cu solicitările angajaților pârâtei.

Potrivit instanței de trimitere, în această privință, nu se pot impune cerințe excesive referitoare la obligația de argumentare și la sarcina probei care revin operatorului de transport aerian pârât. Acestea nu pot merge nici până la necesitatea de a se exclude toate motivele posibile, care nu pot fi imputate decât în mod abstract operatorului de transport aerian, de menținere a grevei de către sindicat și de către angajații convocați la grevă. Dacă există un motiv de grevă în negocierile colective care stagnează și se ajunge totuși ulterior la un acord,

menținerea și extinderea grevei au loc fără motiv, în cazul în care în procedură nu rezultă nicio cauză a acesteia care să fie imputabilă pârâtei.

În ceea ce privește gestionarea grevei – astfel cum a fost constatată – de către societatea-mamă a grupului și de către pârâtă, ca filială a acesteia, se poate considera că, în cazul anulării a 712 zboruri într-o zi, inevitabil nu mai pot fi deservite toate rutele aeriene și trebuie stabilite priorități. În cadrul unei astfel de restructurări, pare, așadar, în principiu, admisibil să se stabilească priorități precum cele invocate de pârâtă, atunci când s-a referit la reducerea la minimum a prejudiciului cauzat tuturor pasagerilor. Reclamantul a contestat, fără a prezenta argumente, această abordare, prin care, în urma restructurării planului de zbor, au trebuit să fie anulate, în cele din urmă, numai 158 de zboruri.

[omissis]

DOCUMENT DE LUCRU