



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL PRIIT PIKAMÄE
prezentate la 16 martie 2021¹

Cauza C-28/20

**Airhelp Ltd
împotriva
Scandinavian Airlines System SAS**

[cerere de decizie preliminară formulată de Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, Suedia)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Articolul 7 alineatul (1) – Drept la compensație – Scutire – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Grevă convocată de un sindicat și anunțată în prealabil – Noțiunea de «măsuri rezonabile» pentru a evita o împrejurare excepțională sau consecințele unei astfel de împrejurări”

Cuprins

| | |
|---|----|
| I. Introducere | 3 |
| II. Cadrul juridic | 4 |
| A. Dreptul Uniunii | 4 |
| B. Dreptul suedez | 7 |
| III. Situația de fapt, procedura principală și întrebările preliminare | 7 |
| IV. Procedura în fața Curții | 10 |
| V. Analiza juridică | 10 |
| A. Considerații introductive | 10 |
| B. Cu privire la prima întrebare preliminară | 11 |
| 1. Grevă ca împrejurare susceptibilă să fie calificată drept „excepțională” | 11 |

¹ Limba originală: franceza.

| | |
|---|----|
| 2. Analiza caracterului „excepțional” din perspectiva criteriilor stabilite de jurisprudență | 12 |
| a) Greva nu constituie un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian | 13 |
| 1) Distincție între factorii „interni” și „externi” care au incidență asupra activităților operatorului de transport aerian | 13 |
| 2) Aplicarea prin analogie a jurisprudenței privind aspecte tehnice la domeniul gestionării personalului | 15 |
| 3) Principiile rezultate din Hotărârea Krüsemann nu sunt aplicabile în speță | 16 |
| b) Operatorul de transport aerian nu are control asupra grevei provocate de un sindicat al lucrătorilor | 18 |
| 1) Principiile rezultate din Hotărârea Krüsemann nu sunt aplicabile situației în discuție în litigiul principal | 19 |
| 2) Cu privire la interesele partenerilor sociali și, respectiv, ale consumatorilor protejate de cartă, precum și la necesitatea unei evaluări comparative | 20 |
| i) Observații cu caracter general | 20 |
| ii) Sinteza jurisprudenței privind soluționarea unor conflicte de interese de rang constituțional | 21 |
| – Echilibrul dintre drepturile fundamentale și libertățile fundamentale ale pieței interne | 21 |
| – Echilibrul dintre drepturile fundamentale | 22 |
| 3) Luarea în considerare a concluziilor trase din evaluarea comparativă a intereselor în cadrul interpretării Regulamentului nr. 261/2004 | 24 |
| c) Concluzie intermediară | 26 |
| d) Cu privire la relevanța „caracterului legal” al unei greve și a existenței unui preaviz pentru calificarea unei împrejurări drept „excepțională” | 27 |
| 3. Criterii pentru stabilirea „măsurilor rezonabile” pe care trebuie să le adopte orice operator de transport aerian | 28 |
| a) Noțiunea de „măsuri rezonabile” în conformitate cu jurisprudența | 28 |
| b) Considerații privind repartizarea competențelor între instanța națională și instanța Uniunii | 29 |
| c) Elemente de interpretare care trebuie oferite instanței de trimitere | 29 |
| 1) Măsurile rezonabile trebuie să evite anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor | 30 |
| 2) Operatorul de transport aerian trebuie să utilizeze toate posibilitățile legale pentru a apăra interesele sale și pe cele ale pasagerilor | 30 |
| 3) Operatorul de transport aerian trebuie să prevadă o rezervă de timp pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate | 31 |

| | |
|--|----|
| 4) Operatorul de transport aerian trebuie să ia în considerare preavizul care a precedat greva convocată de sindicat..... | 31 |
| 5) Operatorul de transport aerian trebuie să își organizeze mijloacele materiale și umane pentru a asigura continuitatea operațiunilor sale..... | 32 |
| 6) Operatorul de transport trebuie să faciliteze accesul la zboruri la alte companii care nu sunt afectate de grevă..... | 33 |
| 4. Răspunsul la prima întrebare preliminară..... | 34 |
| C. Cu privire la a doua întrebare preliminară..... | 35 |
| D. Cu privire la a treia întrebare preliminară..... | 35 |
| VI. Concluzie..... | 37 |

I. Introducere

1. În prezenta cauză, având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE, Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, Suedia) adresează Curții trei întrebări preliminare privind interpretarea noțiunii de „împrejurări excepționale” menționate la articolul 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. 295/91².

2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între S., un pasager aerian, pe de o parte, și Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (denumită în continuare „SAS”), un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a plăti o compensație acestui pasager ca urmare a anulării zborului său. SAS invocă, în acest scop, „împrejurări excepționale” în sensul dispoziției sus-menționate, care ar fi legate de o grevă a personalului său organizată la apelul unui sindicat, pentru a exprima revendicări privind îmbunătățirea condițiilor de muncă. În consecință, SAS apreciază că trebuie să fie scutită de obligația de a plăti compensația prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.

3. Prin intermediul întrebărilor formulate, instanța de trimitere ridică în esență problema dacă o grevă în situația descrisă la punctul precedent poate fi considerată o „împrejurare excepțională” care exonerează operatorul de transport aerian de răspunderea sa față de pasageri, nu numai în ceea ce privește plata unei compensații, ci și în ceea ce privește luarea unor măsuri adecvate pentru a atenua impactul grevei. Această cauză oferă Curții ocazia să își dezvolte jurisprudența referitoare la interpretarea Regulamentului nr. 261/2004 și mai ales să clarifice contextul în care se înscrie Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann³, care, deși privește de asemenea calificarea drept „împrejurare excepțională” a unei greve care afectează operațiunile unui operator de transport aerian – de altfel respinsă de Curte –, prezintă diferențe notabile la nivelul cadrului factual comparat cu cel din prezenta cauză, care sunt de natură să justifice o apreciere juridică diferită.

² JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218.

³ Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, denumită în continuare Hotărârea „Krüsemann”, EU:C:2018:258).

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

4. Considerentele (1), (2) și (12)-(15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(1) Măsurile adoptate de [Uniune] în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

(2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.

[...]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. În cazul în care acest lucru nu este posibil, operatorii de transport ar trebui să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate.

(13) Pasagerii ale căror zboruri sunt anulate ar trebui să aibă posibilitatea de a obține rambursarea costului biletelor sau redirecționarea în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.

(14) 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.

(15) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau anularilor.”

5. Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

(b) «operator efectiv de transport aerian» înseamnă un operator de transport aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv;

[...]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

6. Potrivit articolului 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

- (a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;
- (b) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirectionări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);
- (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:
 - (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
 - (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;
 - (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

(2) În cazul în care pasagerii sunt informați despre anulare, acestora li se oferă explicații privind posibilitățile de transport alternative.

(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.

(4) Sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului efectiv de transport aerian.”

7. Reiese din articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la compensație”:

„(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;
- (b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței, se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

(2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirectionarea spre destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial

- (a) cu două ore, pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin sau
- (b) cu trei ore, pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate celelalte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri sau
- (c) cu patru ore, pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b),

operatorul efectiv de transport aerian poate reduce cu 50 % compensația prevăzută la alineatul (1).

(3) Compensația menționată la alineatul (1) se plătește în numerar, prin transfer bancar electronic, ordin de plată bancar sau cec bancar sau, cu acordul scris al pasagerului, în bonuri de călătorie și/sau alte servicii.

(4) Distanțele indicate la alineatele (1) și (2) se măsoară prin metoda rutei ortodromice.”

8. Articolul 8 din acest regulament, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirectionare”, prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

- (a) – rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,
 - un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;
- (b) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau
- (c) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

[...]

(3) În cazul în care un oraș, o aglomerație urbană sau o regiune este deservită de mai multe aeroporturi, [dacă] operatorul efectiv de transport aerian oferă pasagerului un zbor spre un aeroport diferit de cel pentru care s-a făcut rezervarea inițială, operatorul efectiv de transport aerian suportă costul transferului pasagerului de la aeroportul alternativ fie spre cel inițial, fie spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul.”

9. Articolul 9 din regulamentul menționat, care se referă la „[d]reptul la deservire”, prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit următoarele:

- (a) mese și băuturi răcoritoare, direct proporționale cu timpul de așteptare;
- (b) cazare hotelieră
 - în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți sau

– în cazul în care este necesară o ședere suplimentară față de cea prevăzută de pasager;

(c) transportul dintre aeroport și locul cazării (hotel sau altele).

(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite [sau] de a trimite gratuit [două] mesaje prin telex, fax sau e-mail.

(3) La aplicarea prezentului articol, operatorul efectiv de transport aerian acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă și însoțitorilor acestora, precum și nevoilor copiilor fără însoțitor.”

B. Dreptul suedez

10. Articolul 45 din lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (Legea nr. 580 din 1976 privind participarea salariaților la deciziile negociate) prevede printre altele:

„În cazul în care o organizație patronală, un angajator sau o organizație de lucrători intenționează să desfășoare o acțiune colectivă sau să prelungească o acțiune colectivă aflată în curs de desfășurare, aceasta are obligația de a informa în scris cealaltă parte din litigiu și Biroul de mediere în prealabil cu minimum șapte zile lucrătoare. «Zile lucrătoare» sunt considerate toate zilele săptămânii, cu excepția zilei de sâmbătă, a zilei de duminică, a oricărei alte sărbători legale, a solstițiului de vară, a Ajunului Crăciunului și a Ajunului Anului Nou. Termenul se calculează prin raportare la ora începerii acțiunii colective.”

III. Situația de fapt, procedura principală și întrebările preliminare

11. Astfel cum reiese din motivele cererii de decizie preliminară, împrejurările de fapt descrise în continuare se află la originea litigiului cu care este sesizată instanța de trimitere. Pasagerul S. a rezervat un zbor la SAS de la Malmö (Suedia) la Stockholm (Suedia). Acest zbor trebuia să fie efectuat la 29 aprilie 2019, însă a fost anulat în aceeași zi ca urmare a unei greve a piloților SAS în Norvegia, în Suedia și în Danemarca. Greva piloților avea drept context rezilierea anticipată, de către organizațiile de salariați din Suedia, din Norvegia și din Danemarca reprezentante ale piloților SAS, a convenției colective anterioare încheiate cu SAS, care ar fi expirat în anul 2020. Negocierile pentru încheierea unei noi convenții se derulau din luna martie 2019. Greva piloților a durat șapte zile – de la 26 aprilie 2019 până la 2 mai 2019 – și a determinat SAS să anuleze peste 4 000 de zboruri, ceea ce a afectat aproximativ 380 000 de pasageri, printre care și pasagerul S. Acestuia din urmă nu i s-a oferit o redirecționare care să fi limitat întârzierea la mai puțin de trei ore. Prin convenție, pasagerul S. a cedat eventualul său drept la compensație societății Airhelp Ltd.

12. Airhelp a solicitat instanței de trimitere, și anume Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda), să oblige SAS la plata compensației de 250 de euro prevăzute la articolul 5 alineatul (3) coroborat cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, majorată cu dobânzi de întârziere începând de la 10 septembrie 2019 și până la efectuarea plății.

13. SAS a contestat cererea Airhelp pentru motivul că greva piloților constituia, în opinia sa, o „împrejurare excepțională” care nu ar fi putut să fie evitată în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. În consecință, SAS nu ar fi obligată să plătească compensația solicitată.

14. Potrivit SAS, negocierile s-au lovit, pe de o parte, de cerința formulată de sindicatele piloților privind creșterea salariilor acestora din urmă cu 13 % pe durata a trei ani, în loc de 6,5 % prevăzut pentru aceeași perioadă de convenția colectivă anterioară, și, pe de altă parte, de revendicările lor privind programul de lucru al piloților.

15. La 25 aprilie 2019, Medlingsinstitutet (Oficiul Național de Mediere, Suedia) ar fi prezentat părților o „recomandare” prin care propunea o majorare anuală a salariilor cu 2,3 %. SAS, care a aprobat recomandarea, arată că proiectul de creștere a salariilor propus de mediator se încadra în ceea ce se numește „grila”, și anume procentul de evoluție a salariilor pe care industriile exportatoare au convenit să îl aplice pe piața muncii suedeze, în timp ce sindicatele piloților ar fi solicitat o evoluție a salariilor net superioară „grilei” menționate. Or, modelul suedez al pieței muncii ar pleca de la principiul că grila are un caracter normativ în ceea ce privește stabilirea salariilor pe întreaga piață suedeză a muncii pentru menținerea competitivității suedeze și pentru stabilizarea negocierilor convențiilor colective.

16. În ceea ce le privește, sindicatele piloților au respins această recomandare, înainte de a iniția, la 26 aprilie 2019, acțiunile colective anunțate în prealabil.

17. Acest conflict social a continuat până în seara zilei de 2 mai 2019, dată la care a fost încheiată o nouă convenție colectivă de trei ani. Această nouă convenție acoperă o perioadă de trei ani, până în anul 2022, și prevede printre altele că salariile piloților vor crește cu 3,5 % în anul 2019, cu 3 % în anul 2020 și cu 4 % în anul 2021. În total, salariile vor crește cu 10,5 % pe durata a trei ani.

18. SAS susține că greva piloților constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în măsura în care aceasta nu este inerentă exercitării normale a activității sale și se află în afara controlului efectiv al acesteia. Astfel, o decizie privind o grevă simultană luată de patru organizații sindicale nu s-ar înscrie în exercitarea normală a activității SAS, care constă în furnizarea de servicii de transport aerian. În plus, grevele ar avea loc foarte rar pe piața muncii suedeze, iar greva în discuție în litigiul principal, care ar fi afectat, în principiu, toți piloții SAS, ar fi fost una dintre cele mai mari greve din industria transportului aerian care a fost înregistrată vreodată. Prin urmare, SAS nu și-ar fi putut reorganiza activitățile pentru a putea asigura zborurile prevăzute. Pe de altă parte, întrucât greva piloților era legală, SAS nu le-ar fi putut impune acestora să reia activitatea. Astfel, greva piloților s-ar fi aflat în afara controlului său efectiv.

19. În plus, soluția din Hotărârea Krüsemann, potrivit căreia o grevă spontană este inerentă exercitării normale a activității unui operator de transport aerian, nu ar putea fi transpusă în cauza principală. Astfel, greva piloților nu ar fi fost motivată de o măsură adoptată de SAS și nici nu ar fi constituit un răspuns spontan al personalului la o măsură care făcea parte din măsurile normale de gestionare a SAS.

20. În sfârșit, în măsura în care, în conformitate cu cerințele dreptului suedez, aceasta nu ar fi primit preavizul de grevă decât cu o săptămână înainte de începerea acesteia, SAS nu ar fi putut, în niciun caz, să evite obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) și la articolul 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât din prima dintre aceste dispoziții ar reieși că un operator de transport aerian nu poate evita plata acestei compensații decât dacă anularea unui zbor intervine cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută.

21. Prin urmare, greva piloților care a afectat SAS și care a cauzat anularea zborului în discuție în litigiul principal ar constitui o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât este vorba despre un eveniment care, prin natura și prin originea sa, nu este inerent exercitării normale a activității SAS și care se află în afara controlului efectiv al acesteia din urmă.

22. În ceea ce o privește, Airhelp a contestat posibilitatea ca greva în discuție în litigiul principal să fie considerată o „împrejurare excepțională” în sensul dispoziției citate anterior. Astfel, încheierea unor convenții colective s-ar înscrie în cursul obișnuit al afacerilor unei companii aeriene și, cu această ocazie, ar putea apărea conflicte sociale.

23. S-ar fi prevăzut ca, pe de o parte, SAS și, pe de altă parte, asociațiile de piloți suedezi, danezi și norvegieni să încheie o convenție colectivă privind salariile și condițiile generale de muncă ale comandanților de bord și ale copiloților. Totuși, pe parcursul negocierilor acestei convenții, părțile ar avea posibilitatea de a recurge la acțiuni colective precum greva sau lock-out. Încheierea convenției colective de către partenerii sociali ar determina un armistițiu social obligatoriu pe durata aplicării acesteia, astfel încât greva desfășurată în timpul armistițiului social ar fi ilegală sau spontană.

24. În trecut, conflictele dintre SAS și diferite grupuri de personal ar fi condus, în mai multe rânduri, la acțiuni colective ale salariaților privind condițiile de remunerare și îmbunătățirea condițiilor de muncă, dar și la dorința salariaților de a exercita o influență asupra locului de muncă. La momentul conflictului social din anul 2012, SAS s-ar fi aflat în pragul falimentului. Întrucât acționarii majoritari au condiționat împrumuturile suplimentare acordate SAS de obligații stricte de reducere a cheltuielilor, salariații ar fi fost constrânși, în perioada de aplicare a convenției colective, să accepte o reducere a salariilor pentru a nu își pierde locul de muncă. S-ar fi convenit astfel ca piloții să lucreze mai mult și să piardă anual echivalentul unui salariu lunar.

25. Deciziile adoptate de SAS în anul 2012 ar fi un motiv important care stă la baza grevei piloților din anul 2019, întrucât acestea ar fi determinat, din cauza dificultăților financiare întâmpinate de compania aeriană, o deteriorare semnificativă a remunerațiilor și a condițiilor de muncă ale piloților. Or, întrucât SAS s-a redresat din punct de vedere economic în anul 2019, ar fi fost absolut previzibil și rezonabil ca piloții să solicite creșteri salariale și o îmbunătățire a condițiilor lor de muncă cu ocazia noilor negocieri ale convenției. Piloții ar fi considerat că nivelul remunerației oferite de SAS era inferior nivelului pieței, în timp ce SAS ar fi considerat pretențiile lor salariale ca fiind excesive.

26. În consecință, greva în discuție în cauza principală ar fi inerentă exercitării normale a activității SAS și s-ar afla sub controlul efectiv al acesteia. Ea nu poate, așadar, să fie considerată o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, cu atât mai mult cu cât această dispoziție ar fi de strictă interpretare.

27. Având în vedere caracterul inedit al problemei dacă noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, include o grevă care a fost anunțată de organizațiile de salariați printr-un preaviz și a fost declanșată în mod legal, Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări:

- „1) O grevă a piloților de aeronave care sunt angajați de un operator de transport aerian și care sunt necesari în vederea efectuării unui zbor constituie o «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care greva nu este declanșată ca urmare a unei măsuri luate sau comunicate de operatorul de transport aerian, ci a fost anunțată printr-un preaviz și este declanșată în mod legal în conformitate cu dreptul național de organizațiile de salariați sub formă de acțiune colectivă care urmărește să determine operatorul de transport aerian menționat să majoreze salariile, să acorde avantaje sau să modifice condițiile de muncă pentru a răspunde cererilor organizațiilor de salariați?
- 2) Ce semnificație trebuie acordată, dacă este cazul, caracterului rezonabil al cererilor organizațiilor de salariați și, în special, faptului că majorarea salariului solicitată este semnificativ mai mare decât majorările salariale care se aplică în general pe piețele muncii naționale relevante?
- 3) Ce semnificație trebuie acordată, dacă este cazul, faptului că operatorul de transport aerian acceptă, pentru a evita o grevă, o propunere de conciliere din partea unui organism național responsabil cu medierea conflictelor colective, însă organizațiile de salariați nu acceptă această propunere?”

IV. Procedura în fața Curții

28. Decizia de trimitere din 16 ianuarie 2020 a fost primită la grefa Curții la 21 ianuarie 2020.

29. Părțile din litigiul principal, guvernele danez și spaniol, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise în termenul prevăzut la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

30. În ședința din 16 decembrie 2020, mandatarii *ad litem* ai părților din litigiul principal, ai guvernelor danez, francez, spaniol și german, precum și ai Comisiei au prezentat observații.

V. Analiza juridică

A. Considerații introductive

31. Transportul aerian de pasageri constituie un sector important al economiei Uniunii Europene. Mai multe companii aeriene care domină în prezent acest sector la nivel internațional au fost fondate în statele membre și au devenit astfel, într-o anumită măsură, embleme ale spiritului întreprinzător european. Asigurând transportul pasagerilor către diverse colțuri ale lumii, aceste companii aeriene contribuie la apropierea oamenilor și facilitează schimburile comerciale și culturale. Astfel se explică de ce grevele sunt considerate adesea de către cei care depind de un transport aerian fiabil ca fiind perturbări neplăcute care pot determina consecințe grave pentru pasageri și pentru înseși companiile aeriene. Această perspectivă riscă totuși să ne facă să uităm că grevele pot fi determinate de motive, în principiu, legitime, și anume dorința salariaților de îmbunătățire a condițiilor lor de muncă. Pe de altă parte, este evident că nu pot fi neglijate interesele companiei aeriene, care, în calitate de angajator, suportă în definitiv riscul întreprinderii. Toate aceste considerații evidențiază faptul că, în general, în cadrul unei greve, intră în conflict mai multe interese. În consecință, dezamorsarea conflictului într-un mod care să permită să se țină seama în mod corespunzător de interesele tuturor părților constituie o adevărată provocare.

32. În prezenta cauză, Curtea nu este chemată să soluționeze diferendul dintre SAS și angajații săi, întrucât acesta a fost deja soluționat intern prin intermediul autonomiei lor de negociere. Revine Curții sarcina de a interpreta Regulamentul nr. 261/2004, astfel încât consumatorul să fie protejat suficient în cazul unei greve a personalului, ținând seama în același timp de faptul că ordinea juridică a Uniunii recunoaște libertatea de asociere în domeniul sindical și dreptul la negociere și la acțiuni colective, aceste drepturi fundamentale fiind consacrate la articolul 12 și, respectiv, la articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”). Astfel, întrucât protecția consumatorului este obiectivul legislativ al acestui regulament, Curtea va trebui să furnizeze criterii clare care să permită stabilirea cu certitudine a categoriilor de greve care pot fi calificate drept „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și care pot exonera operatorul de transport aerian, dacă este cazul, de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor ca urmare a consecințelor care rezultă din aceasta. Faptul că instanțele naționale au abordat această problemă în mod eterogen⁴ demonstrează necesitatea unor lămuriri oferite de Curte. Un asemenea grad de securitate juridică sporită ar fi benefic și pentru partenerii sociali.

4 În favoarea unei calificări drept „împrejurare excepțională” a unei greve a personalului unei companii aeriene: Germania (hotărârea Curții Supreme din 21 august 2012, cauza X ZR 138/11); Regatul Unit (hotărârea West County Court din Londra din 17 aprilie 2009, cauza Rigby/Iberia [2009] 4 WLUK 299); Polonia (hotărârea Tribunalului Regional din Varșovia din 5 aprilie 2017, XXIII Ga 1889/16 și XXIII Gz 1360/16); Republica Cehă (hotărârea Tribunalului Municipal din Praga din 20 noiembrie 2019, nr. 18 Co 300/2019). Împotriva unei astfel de calificări: Franța (hotărârea Curții de Casație din 24 septembrie 2009, cauzele 08-18.177 și 08-18.178); Țările de Jos (hotărârea Tribunalului din Rotterdam din 2 iunie 2017, cauza 5277790); Italia (hotărârea judecătorului de pace din Trieste din 17 septembrie 2012, cauza 668/2012). Desigur, această listă nu este exhaustivă, însă permite deja să se aprecieze diversitatea hotărârilor judecătorești.

33. Curtea a făcut un prim pas cu Hotărârea Krüsemann citată deja în introducerea concluziilor noastre⁵. Cu toate acestea, având în vedere împrejurările specifice ale cauzei, și anume declanșarea unei „greve spontane”, organizată chiar de salariați (iar nu de un sindicat) ca reacție la „anunțul-surpriză” al operatorului de transport aerian cu privire la o restructurare a întreprinderii, considerăm că această hotărâre nu este în măsură să răspundă la toate problemele juridice care ar putea fi ridicate. În consecință, trebuie să se dezvolte o jurisprudență mai largă, care să stabilească principii generale, din care Hotărârea Krüsemann sus-menționată, ținând seama de specificitatea sa, ar putea cu siguranță să facă parte.

34. În schimb, considerăm că nu se poate trage nicio concluzie utilă pentru soluționarea prezentei cauze din Hotărârea Finnair⁶, în care Curtea a fost chemată să se pronunțe cu privire la problema dacă un refuz la îmbarcare putea fi justificat în cazul unei reorganizări a zborurilor survenite din cauza unor „împrejurări excepționale”. Dorim să menționăm că, prin intermediul întrebării sale preliminare, instanța de trimitere se referea la o grevă a personalului aeroportului la punctul de plecare al zborului în cauză. Curtea a preluat aprecierea instanței în raționamentul său și probabil nu a exclus posibilitatea ca greva să constituie o astfel de împrejurare, fără a o examina însă în detaliu⁷. Desigur, aceasta ar putea fi considerată o confirmare tacită din partea Curții a aprecierii făcute de instanța de trimitere. Dar Curtea poate de asemenea să fi evitat în mod deliberat să își precizeze poziția cu privire la o problemă juridică ce nu era cu adevărat în centrul cauzei. În orice caz, ar fi preferabil ca Curtea să se pronunțe în mod expres cu privire la o problemă care prezintă o asemenea importanță pentru transportul aerian. Având în vedere ambiguitatea care afectează interpretarea acestei hotărâri, înclinăm să nu o includem ca indiciu al stadiului actual al jurisprudenței în raționamentul nostru.

35. Înainte de a începe analiza întrebărilor preliminare adresate Curții, trebuie să se amintească pe scurt *etapele analizei juridice* care trebuie efectuată pentru a se stabili dacă un operator de transport aerian poate fi exonerat de obligația de a plăti o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor. Mai întâi, este necesar să se stabilească existența unei „împrejurări excepționale” prin intermediul criteriilor dezvoltate în jurisprudență. Cu toate acestea, dorim să amintim că, chiar dacă această condiție ar fi îndeplinită în speță, operatorul de transport nu ar putea fi exonerat decât dacă ar fi în măsură să demonstreze că a adoptat toate „măsurile rezonabile” pentru a evita consecințele acestei împrejurări. În acest context, observăm o legătură între întrebările preliminare și etapele menționate ale analizei juridice. Deși aceste întrebări privesc, din punct de vedere formal, calificarea unei situații drept „împrejurare excepțională”, anumite aspecte se pot dovedi relevante mai degrabă în cadrul examinării „măsurilor rezonabile” pe care operatorul de transport aerian este obligat să le adopte. Întrebările preliminare vor fi examinate în continuare în ordinea în care au fost adresate de instanța de trimitere.

B. Cu privire la prima întrebare preliminară

1. Greva ca împrejurare susceptibilă să fie calificată drept „excepțională”

36. Astfel cum s-a arătat în introducerea prezentelor concluzii⁸, instanța de trimitere urmărește să afle în esență dacă o grevă în situația descrisă în prima întrebare preliminară poate fi considerată o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Întrucât această problemă juridică se află în centrul prezentei cauze, analiza noastră se va concentra pe aceasta.

⁵ A se vedea punctul 3 din prezentele concluzii.

⁶ Hotărârea din 4 octombrie 2012 (C-22/11, EU:C:2012:604).

⁷ A se vedea Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punctele 33, 37, 38 și 40), precum și Concluziile avocatului general Bot prezentate în această cauză (EU:C:2012:223, punctele 49 și 55).

⁸ A se vedea punctul 3 din prezentele concluzii.

37. În această privință, dorim să amintim de la bun început că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, în vederea interpretării unei dispoziții a dreptului Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție⁹. Deși Regulamentul nr. 261/2004 nu definește în mod expres noțiunea de „împrejurare excepțională”, legiuitorul Uniunii a arătat că, în prezența unor evenimente precum cele menționate în considerentul (14) al acestui regulament, poate fi vorba despre astfel de împrejurări. În acest context, trebuie să se constate că acest considerent menționează printre altele „greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian”¹⁰. Dat fiind că considerentele unui act normativ, chiar dacă nu au o valoare juridică de sine stătătoare, pot servi drept instrumente auxiliare de interpretare care permit să se deducă voința legiuitorului¹¹, apreciem că această menționare a grevei este deosebit de relevantă pentru răspunsul care trebuie dat la prima întrebare.

38. Pe de altă parte, Curtea a declarat în mai multe rânduri că împrejurările susceptibile să fie calificate drept excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, „se raportează la un eveniment care, *la fel ca și cele enumerate la considerentul (14)* al acestui regulament, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale”¹². Desigur, Curtea a precizat că împrejurările menționate în acest considerent nu constituie în mod obligatoriu și automat cauze de exonerare de obligația de compensare¹³. Modul de redactare a considerentului (14) sugerează într-adevăr că grevele *pot* constitui astfel de împrejurări, fără însă ca această concluzie să se impună în toate cazurile¹⁴. În consecință, este necesar să se examineze posibilitatea unei astfel de calificări de la caz la caz cu ajutorul unor criterii determinate.

2. Analiza caracterului „excepțional” din perspectiva criteriilor stabilite de jurisprudență

39. Din jurisprudența Curții reiese că îndeplinirea a două condiții cumulative ar permite să se considere că împrejurările în care au loc anumite evenimente pot fi calificate drept „excepționale”. Prima condiție este ca evenimentul respectiv să nu fie inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză. A doua condiție este ca evenimentul să scape de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză ca urmare a naturii sau a originii sale¹⁵.

40. După cum se va arăta în analiza de mai jos, aceste condiții sunt îndeplinite în cazul unei greve organizate de un sindicat precum în cauza principală. Decizia de a declanșa o grevă este luată de reprezentanții sindicali ai salariaților în cadrul autonomiei lor în materie de negociere colectivă și, prin urmare, se află în afara structurilor decizionale ale operatorului de transport aerian în cauză. Chiar dacă greva face parte din viața economică a oricărei întreprinderi, aceasta din urmă nu exercită niciun control asupra deciziilor luate de un sindicat. Rezultă că operatorul de transport aerian nu are în mod normal nicio influență semnificativă din punct de vedere juridic asupra faptului că o grevă are sau nu are loc, nici măcar atunci când este vorba despre propriul personal.

9 Hotărârea din 5 septembrie 2019, Verein für Konsumenteninformation (C-28/18, EU:C:2019:673, punctul 25), Hotărârea din 26 februarie 2019, Rimševičs și BCE/Letonia (C-202/18 și C-238/18, EU:C:2019:139, punctul 45), și Hotărârea din 17 aprilie 2018 (Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, punctul 44).

10 Sublinierea noastră.

11 A se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Szpunar prezentate în cauzele conexe X și Visser (C-360/15 și C-31/16, EU:C:2017:397, punctul 132).

12 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23). Sublinierea noastră.

13 Hotărârea Krüsemann, punctul 34.

14 Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 42).

15 Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 37), Hotărârea din 12 martie 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, punctul 38), precum și Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 20).

a) Greva nu constituie un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian

41. În ceea ce privește primul criteriu, reiese din jurisprudență că „originea” evenimentului care a cauzat anularea sau întârzierea zborului trebuie să fie luată în considerare în cadrul aprecierii. Astfel cum au arătat anumite părți interesate în observațiile lor, trebuie să se facă distincție între evenimentele a căror origine este „internă” și cele a căror origine este „externă” transportului aerian. În conformitate cu această abordare, numai evenimentele a căror origine este „internă” pot fi considerate „legate în mod intrinsec” de exercitarea activităților operatorului de transport aerian.

1) Distincție între factorii „interni” și „externi” care au incidență asupra activităților operatorului de transport aerian

42. În jurisprudența sa privind deficiențele tehnice care afectează funcționarea unei aeronave, Curtea a făcut o distincție clară între factorii „interni” și „externi” care au incidență asupra activității operatorului de transport aerian, fără a se servi însă în mod expres de această terminologie. Acesta este unul dintre motivele pentru care propunem să se utilizeze această abordare pentru a soluționa problematica în discuție. Pentru a explica mai bine relevanța unei astfel de distincții, trebuie să începem prin a recapitula pe scurt jurisprudența Curții în acest domeniu, subliniind concluziile care se pot trage din aceasta.

43. În Hotărârea Wallentin-Herrmann¹⁶, Curtea a refuzat să exonereze operatorul de transport aerian de răspunderea sa față de pasageri pentru motivul că rezolvarea unei probleme tehnice cauzate de o deficiență de întreținere a unui aparat este inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. În raționamentul său, Curtea s-a întemeiat pe observația că operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu diverse probleme tehnice, ținând cont de condițiile specifice în care se efectuează transportul aerian, precum și de gradul de complexitate tehnologică a aeronavelor. Curtea a arătat că, tocmai pentru a evita astfel de probleme și pentru a lua măsuri de prevenire împotriva incidentelor care pun în pericol siguranța zborurilor, aceste aparate sunt supuse unor controale periodice extrem de stricte, care se înscriu printre condițiile curente de exploatare ale întreprinderilor de transport aerian. Astfel, Curtea a concluzionat că apariția unor probleme tehnice care afectează funcționarea unei aeronave nu intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004¹⁷.

44. Această jurisprudență a fost reiterată în Hotărârea van der Lans¹⁸, care privea problema dacă o pană provocată de defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave constituia o astfel de împrejurare. Curtea a dat un răspuns negativ, precizând că o asemenea pană este legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare foarte complex al aparatului, acesta fiind exploatat de operatorul de transport aerian în condiții, în special meteorologice, adesea dificile, chiar extreme, subînțelegându-se, pe de altă parte, că nicio componentă a unei aeronave nu este inalterabilă. Curtea a concluzionat că un astfel de incident era inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian, acest operator de transport confruntându-se în mod obișnuit cu acest tip de probleme tehnice¹⁹.

¹⁶ Hotărârea din 22 decembrie 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

¹⁷ Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Herrmann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctele 24 și 25).

¹⁸ Hotărârea din 17 septembrie 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

¹⁹ Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 41 și 42).

45. Înclinăm să interpretăm jurisprudența citată anterior în sensul că operatorul de transport aerian are *responsabilitatea de a asigura întreținerea și buna funcționare a aparatelor sale pentru a-și îndeplini în mod corespunzător obligațiile contractuale față de pasageri*. Cu alte cuvinte, operatorul de transport aerian nu poate invoca probleme tehnice pe care trebuie să le identifice și să le rezolve în cadrul gestionării obișnuite a întreprinderii în scopul de a evita obligațiile menționate.

46. În aceste condiții, dorim să atragem atenția asupra faptului că, în hotărârile citate anterior, Curtea nu a exclus posibilitatea ca anumite probleme tehnice să intre eventual în sfera „împrejurărilor excepționale”, în măsura în care decurg din evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care scapă de sub controlul efectiv al acestuia. Potrivit Curții, aceasta ar fi situația, de exemplu, în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Situația ar fi aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism²⁰.

47. În opinia noastră, această rezervă în jurisprudența Curții echivalează cu recunoașterea faptului că, chiar și în cazul unor deficiențe tehnice, există factori „externi” pentru care operatorul de transport aerian nu poate fi considerat răspunzător, în caz contrar fiindu-i impus să facă imposibilul pentru a evita acest tip de evenimente susceptibile să afecteze operațiunile sale²¹. Astfel, dat fiind că operatorul de transport aerian nu are adesea nicio cunoștință cu privire la viciile ascunse de fabricație sau la acțiunile terților care urmăresc împiedicarea activităților sale, care se limitează mai degrabă la gestionarea curentă a întreprinderii, considerăm că nu este just să i se impună o obligație cvasinelimitată de a evita orice problemă tehnică susceptibilă să aibă incidență asupra funcționării aeronavelor.

48. Raționamentul expus la punctul precedent se află, de altfel, la baza unei jurisprudențe dezvoltate ulterior de Curte, potrivit căreia, atunci când defecțiunea în cauză își are originea exclusivă în coliziunea cu un obiect „străin”, această defecțiune nu poate fi considerată legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului.

49. Aceasta era situația în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Pešková și Peška²², care privea deteriorarea unei aeronave provocată de coliziunea dintre aceasta și o pasăre, precum și în cea aflată la originea Hotărârii Germanwings²³, referitoare la deteriorarea unei anvelope din cauza unui deșeu mobil, prezent pe pista aeroportului. Din motive de exhaustivitate, trebuie să se facă referire și la Hotărârea Moens²⁴, pronunțată mai recent, care avea ca obiect calificarea drept „împrejurare excepțională” a prezenței de combustibil, care nu provenea de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acel zbor, pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia și, pe cale de consecință, la întârzierea prelungită a unui zbor. În hotărârile sus-menționate, Curtea a ajuns la concluzia că împrejurările în discuție nu erau inerente, prin natura sau prin originea lor, exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză.

20 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26), și Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 38).

21 Totuși, principiul potrivit căruia „nimeni nu poate fi obligat să facă imposibilul” („*impossibile nulla obligatio est*”) face parte dintre principiile generale ale dreptului Uniunii [a se vedea Hotărârea din 6 noiembrie 2018, Scuola Elementare Maria Montessori/Comisia, Comisia/Scuola Elementare Maria Montessori și Comisia/Ferracci (C-622/16 P-C-624/16 P, EU:C:2018:873, punctul 79), precum și Hotărârea din 3 martie 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punctul 42)].

22 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

23 Hotărârea din 4 aprilie 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

24 Hotărârea din 26 iunie 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

50. Analiza jurisprudenței care precedă confirmă astfel teza susținută mai sus²⁵, potrivit căreia Curtea tinde să facă o distincție între factorii „interni” și „externi” ai tuturor împrejurărilor care au ca efect împiedicarea activităților operatorului de transport aerian, numai cei care fac parte din ultima categorie fiind de natură să fie calificați drept „excepționali”.

2) *Aplicarea prin analogie a jurisprudenței privind aspecte tehnice la domeniul gestionării personalului*

51. Întrucât această distincție nu este neapărat restrânsă la *domeniul tehnic*, trebuie să fie extinsă la domeniul *gestionării personalului*, aplicând-o prin analogie evenimentelor care pot avea impact asupra acestuia din urmă. În definitiv, operatorul de transport aerian, în calitate de întreprindere, se bazează nu numai pe aeronavele sale, ci și pe personalul său. Astfel, personalul unei companii aeriene este esențial pentru asigurarea funcționării acesteia în măsura în care este responsabil de o întreagă gamă de sarcini, inclusiv navigarea aeronavei, menținerea siguranței pasagerilor, precum și serviciul la bord²⁶. Mijloacele materiale și umane constituie astfel elemente indisociabile ale oricărei întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectorul transportului aerian de pasageri.

52. Prin urmare, pare logic să se impună operatorului de transport aerian responsabilitatea de a-și organiza personalul și de a atribui sarcinile astfel încât să poată asigura continuitatea operațiunilor în pofida apariției unor incidente perturbatoare precum absența anumitor membri ai personalului său, legată de un concediu anual sau de un concediu medical, reglementate, de altfel, de dreptul Uniunii²⁷, de legislația socială națională și de convențiile colective de muncă. În măsura în care astfel de incidente pur „interne” nu privesc decât organizarea mijloacelor materiale și umane ale unei întreprinderi, pentru care aceasta este responsabilă în mod exclusiv, este logic să fie considerate legate în mod intrinsec de funcționarea sa. Prin urmare, acestea merită să fie calificate drept incidente „inerente” activității unui operator de transport aerian, precum și a oricărei alte întreprinderi.

53. Cu toate acestea, situația este diferită atunci când personalul reacționează la factori „externi” care scapă de sub controlul operatorului de transport aerian. Aceasta este situația cu ocazia unei mișcări de grevă la apelul unui sindicat al lucrătorilor. În calitate de asociații de persoane al căror obiectiv este apărarea intereselor profesionale comune, sindicatele scapă, prin formarea lor, de sub influența angajatorilor pe plan structural. Astfel, sindicatele nu fac parte din structura decizională a întreprinderii și nici din sistemul de operare sau de funcționare al întreprinderii. În măsura în care un sindicat exprimă revendicări tarifare, îndemnând personalul să înceteze activitatea pentru a obliga angajatorul să accepte aceste revendicări, activitățile sale trebuie considerate un factor „extern” susceptibil să perturbe în mod semnificativ funcționarea operatorului de transport aerian. Această constatare este valabilă independent de faptul că ordinea juridică a Uniunii recunoaște libertatea de asociere în domeniul sindical, precum și dreptul la negociere și la acțiuni colective, inclusiv greva, asupra cărora vom reveni mai târziu în cadrul analizei noastre.

25 A se vedea punctul 42 din prezentele concluzii.

26 A se vedea în această privință Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO 2018, L 212, p. 1), care stabilește, printre altele, cerințe esențiale aplicabile personalului aeronautic navigant (anexa IV) și operațiunilor aeriene (anexa V). Din aceste dispoziții reiese că personalul aeronautic navigant trebuie să aibă un nivel de competență profesională suficient (atât pe plan teoretic, cât și practic), precum și o aptitudine din punct de vedere medical pentru a-și exercita funcțiile în mod satisfăcător.

27 A se vedea printre altele Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului European privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația companiilor europene de navigație aeriană (AEA), Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația europeană a companiilor aviatice din regiunile Europei (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA) (JO 2000, L 302, p. 57, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 3), care prevede limitări și norme minime, inclusiv dispoziții privind un concediu anual plătit, precum și Regulamentul (UE) nr. 83/2014 al Comisiei din 29 ianuarie 2014 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2014, L 28, p. 17) care stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

54. Prezenta cauză este un bun exemplu de amploare a perturbării pe care un operator de transport aerian o poate suferi în cadrul operațiunilor sale ca urmare a acțiunilor colective organizate de sindicate. Din dosar reiese că greva în cauză este descrisă ca fiind de mare anvergură, pentru motivul că au participat la aceasta organizațiile de salariați din Suedia, din Norvegia și din Danemarca. Astfel, operatorul de transport aerian a fost afectat simultan de acțiuni colective în cele trei țări în care acesta își desfășoară partea cea mai importantă a activității sale economice. În plus, trebuie să se menționeze că greva a fost declanșată la apelul sindicatelor care reprezentau piloții aeronavelor, cu alte cuvinte, un sector al personalului pe care instanța de trimitere îl descrie în mod întemeiat ca fiind „indispensabil pentru operarea unui zbor”. Această grevă a durat șapte zile, astfel încât operatorul de transport aerian a trebuit să anuleze peste 4 000 de zboruri, ceea ce a afectat aproximativ 380 000 de pasageri. Potrivit calculului SAS pe care aceasta le-a adus la cunoștința Curții, dacă fiecare dintre pasageri ar avea dreptul la compensația forfetară prevăzută la articolul 7, acest lucru ar fi determinat un cost de aproximativ 117 000 000 de euro. Amenințarea privind o grevă prelungită ar fi putut determina un prejudiciu și mai important. Aceste constatări demonstrează că încetarea operațiunilor provocată de o grevă sindicală se distinge în mod considerabil, în ceea ce privește calitatea și amploarea, de situația obișnuită în care anumiți membri ai personalului absentează de la locul de muncă din cauza unui concediu anual sau a unui concediu medical. În consecință, apreciem că greva trebuie să fie tratată în mod diferit pe plan juridic.

3) Principiile rezultate din Hotărârea Krusemann nu sunt aplicabile în speță

55. Hotărârea Krusemann, în care Curtea a stabilit că o grevă spontană nu constituie o „împrejurare excepțională”, nu infirmă această apreciere, dat fiind că această hotărâre este limitată la împrejurările cauzei. Astfel, trebuie să se atragă atenția asupra faptului că Curtea a considerat cu această ocazie că originea grevei era „internă”, și anume anunțul cu privire la restructurarea întreprinderii, și că nu a existat o participare a sindicatelor sau a reprezentanților personalului.

56. Mai concret, Curtea a constatat, în primul rând, că operatorul de transport aerian a comunicat personalului planul său de restructurare printr-un „anunț-surpriză” și, în al doilea rând, că greva nu a fost organizată de reprezentanții personalului, ci chiar de către lucrătorii înșiși care au intrat în concediu medical. Din analiza motivelor acestei hotărâri reiese că calificarea grevei drept „inerentă” exercitării normale a activității operatorului de transport aerian era vădit motivată de împrejurările specifice ale cauzei. În special, la punctul 42 din hotărârea menționată, Curtea include o trimitere la „condițiile prevăzute la punctele 38 și 39”²⁸, care nu face decât să rezume elementele de fapt ale cauzei principale. Contextul specific, în special măsura de gestionare adoptată de operatorul de transport și care poate conduce la o degradare a condițiilor de muncă ale salariaților, permite explicarea motivului pentru care Curtea a fost determinată să concluzioneze într-un mod atât de categoric că „operatorii de transport aerian se pot confrunta, în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu dezacorduri sau chiar cu conflicte cu membrii personalului lor sau cu o parte a acestui personal”.

57. În schimb, considerăm că nu se poate trage nicio concluzie cu privire la calificarea unei greve convocate brusc, din cauza unui dezacord dintre un sindicat și un angajator, astfel cum este cazul în prezenta cauză. Nu există niciun indiciu potrivit căruia SAS ar fi anunțat sau ar fi adoptat vreo măsură susceptibilă să provoace o respingere din partea personalului. Greva în discuție pare mai degrabă să fi avut o motivare mai generală. Reiese din dosar că sindicatele au decis să facă apel la grevă în anul 2019 având în vedere eșecul sau progresul insuficient al negocierilor cu angajatorul. În această privință, este necesar să se arate că sindicatele au reziliat prematur convenția colectivă încheiată cu SAS, deschizând astfel calea negocierilor colective, cu toate riscurile pe care le presupune o asemenea abordare. Într-adevăr, începerea negocierilor nu este o garanție a succesului revendicărilor. Este vorba mai degrabă despre a ajunge la un acord cu partea adversă. Astfel, cronologia evenimentelor care au condus la grevă pare să fi început prin rezilierea convenției colective menționate chiar la

²⁸ Sublinierea noastră.

inițiativa sindicatelor și prin eșecul vădit al eforturilor acestora pentru a obține concesiile tarifare din partea angajatorului. În schimb, considerăm că referirea pe care o face Airhelp la acordul încheiat cu SAS în anul 2012 – cu alte cuvinte, cu șapte ani înaintea evenimentelor relevante pentru examinarea prezentei cauze –, în care sindicatele ar fi acceptat tăieri salariale pentru a asigura supraviețuirea acestei companii aeriene²⁹, este prea vagă pentru a putea stabili o legătură directă de cauzalitate cu apariția grevei.

58. De asemenea, faptul că, în prezenta cauză, nu personalul însuși, ci mai degrabă o asociație independentă de întreprindere este cea care perturbă funcționarea operatorului de transport aerian prin intermediul absenteismului personalului exclude orice aplicare în speță a principiilor dezvoltate în Hotărârea Krüsemann. În consecință, trebuie să se considere că greva declanșată de sindicat, fără a se putea reproșa vreun lucru angajatorului, este un factor „extern” activităților operatorului de transport aerian.

59. Apreciem că domeniul de aplicare al Hotărârii Krüsemann trebuie să fie limitat, în măsura posibilului, la împrejurările specifice care au condus la pronunțarea acesteia, în caz contrar considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 fiind golit de substanță. Observăm că acest considerent nu lasă nicio îndoială atunci când califică o grevă ca fiind susceptibilă să constituie o „împrejurare excepțională”. Independent de caracterul său *a priori* orientativ, precum și de faptul că este necesar în mod evident să se aprecieze, de la caz la caz, dacă împrejurările menționate în acest considerent îndeplinesc cele două condiții cumulative amintite mai sus³⁰, menționarea grevei trebuie înțeleasă ca un indiciu puternic din partea legiuitorului Uniunii în favoarea unei astfel de calificări³¹.

60. În ceea ce privește evoluția viitoare a jurisprudenței și făcând abstracție de prezenta cauză, este oportun să se facă distincție, în cadrul aprecierii caracterului inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian al unei greve, între factorii perturbatori pur „interni” și factorii „externi”.

61. Pe de o parte, anumite greve își au originea într-un conflict chiar în interiorul întreprinderii, astfel cum se întâmplă în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Krüsemann. Pe de altă parte, există greve care pot avea incidență asupra operațiunilor operatorului de transport aerian, chiar dacă, prin natura și prin originea lor, ele nu sunt legate de gestionarea întreprinderii, ci depind mai degrabă de voința unei entități terțe, de exemplu o grevă a controlorilor aerieni, a furnizorilor de carburant, a personalului de asistență la sol sau, în general, o grevă politică ce acoperă mai multe servicii publice pe întreg teritoriul unui stat membru³². În această situație, ar fi cu siguranță disproporționat să se impună operatorului de transport aerian obligația de a se asigura că activitățile sale nu sunt perturbate și de a asigura transportul pasagerilor cu orice preț. Un astfel de angajament ar fi în anumite cazuri aproape imposibil de respectat.

62. Acest lucru este cu atât mai adevărat cu cât tipul de greve menționat la punctul precedent se caracterizează prin faptul că afectează în principal *condițiile generale care guvernează activitatea economică* a operatorului de transport aerian, asupra cărora acesta din urmă nu are în general nicio influență. Prin urmare, este adecvat să nu se considere acest tip de greve ca fiind un eveniment „inerent” exercitării normale a activității operatorului de transport aerian.

29 A se vedea punctele 24 și 25 din prezentele concluzii.

30 A se vedea punctele 35 și 39 din prezentele concluzii.

31 A se vedea punctul 38 din prezentele concluzii.

32 În Concluziile prezentate în cauza Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, punctele 53 și 55), privind o grevă a personalului aeroportului, avocatul general Bot a arătat că greva nu poate fi imputată operatorului de transport aerian pentru motivul că acesta din urmă nu are niciun control asupra evenimentului respectiv. Pe de altă parte, trebuie să se observe că Propunerea de regulament al Comisiei din 13 martie 2013 de modificare a Regulamentului nr. 261/2004 [COM(2013) 130 final] conține o listă neexhaustivă de împrejurări considerate „excepționale”, care menționează, printre altele, „conflicte de muncă [...] la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană”, ceea ce pare să sprijine interpretarea susținută. În aceste condiții, observăm că „conflictele de muncă la operatorul [efectiv] de transport aerian”, cu alte cuvinte o situație precum cea din speță, sunt asimilate acestor cazuri.

63. Rezultă că o grevă provocată de sindicatul personalului unui operator de transport aerian, în condiții precum cele din cauza principală, nu poate fi considerată un eveniment „inerent” activităților acestuia din urmă.

b) Operatorul de transport aerian nu are control asupra grevei provocate de un sindicat al lucrătorilor

64. Astfel cum s-a arătat anterior, operatorul de transport aerian nu are niciun control asupra activităților sau a puterii decizionale ale unui sindicat. Acesta din urmă nu face parte din structura întreprinderii și nici angajatorul nu participă la procesul decizional intern al sindicatului. Este vorba despre două entități distincte care, în plus, nu reprezintă întotdeauna aceleași interese pe plan social. În aceste condiții, este în ordinea lucrurilor ca un sindicat să își exercite funcția de apărare a lucrătorilor în mod independent și în afara oricărei ingerințe a angajatorului. În schimb, sindicatul poate influența funcționarea unei întreprinderi în mod decisiv îndemnând lucrătorii pe care îi reprezintă să înceteze munca pentru a forța întreprinderea să dea curs cererilor sale. Presupunând că greva este „legală”, angajatorul nu se poate servi de mijloacele provenite din dreptul muncii și din dreptul procedural pentru a o împiedica. Dat fiind că greva inițiată de sindicat constituie un factor „extern” asupra căruia operatorul de transport aerian nu are nicio influență, pare coerent să se concluzioneze că aceasta scapă de sub controlul său efectiv.

65. La punctele următoare, vom prezenta câteva argumente în susținerea tezei potrivit căreia o grevă, astfel cum este descrisă de instanța de trimitere în prima întrebare preliminară, nu constituie un eveniment „care poate fi controlat”. Pentru început³³, vom prezenta motivele care ne determină să apreciem că principiile rezultate din Hotărârea Krüsemann *nu sunt aplicabile* situației în discuție în litigiul principal. Astfel, vom profita de ocazie pentru a supune criteriul „răspunderii” în declanșarea grevei, utilizat de Curte în hotărârea menționată, unei *analize critice* cu privire la utilitatea sa. Ulterior, vom explica rolul sindicatelor lucrătorilor și al angajatorilor în cadrul „dialogului social” menționat, în scopul de a demonstra că aceștia, departe de a fi într-un raport de subordonare, sunt, în realitate, *parteneri egali*, ceea ce exclude posibilitatea de a considera că angajatorul este în măsură să influențeze în mod unilateral evoluția grevei și că, în consecință, are un control efectiv asupra acesteia. În acest scop, vom aminti, într-o primă etapă, *dispozițiile cartei care protejează interesele acestora* pentru a propune, într-o a doua etapă, să se efectueze o *evaluare comparativă a intereselor în cauză la nivelul dreptului primar*³⁴. Vom ilustra, cu ajutorul *câtorva exemple extrase din jurisprudență*, modul în care Curtea a soluționat conflicte de interese de rang constituțional în ordinea juridică a Uniunii³⁵. Obiectivul unei astfel de evaluări comparative este de a ajunge la o interpretare a Regulamentului nr. 261/2004 care să fie *conformă cu drepturile fundamentale*, permițând *concilierea intereselor aflate în joc*. Vom încheia prin câteva *orientări privind interpretarea regulamentului menționat* și în special a noțiunii de „împrejurare excepțională”³⁶. *Concluzia noastră intermediară* – înainte de a analiza relevanța altor aspecte legate de grevă – va fi că cele două criterii dezvoltate de jurisprudență pentru a caracteriza o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum este interpretată în lumina considerentului (14) al acestui regulament, sunt îndeplinite în speță³⁷.

33 A se vedea punctele 66-69 din prezentele concluzii.

34 A se vedea punctele 70-76 din prezentele concluzii.

35 A se vedea punctele 77-81 din prezentele concluzii.

36 A se vedea punctele 82-92 din prezentele concluzii.

37 A se vedea punctul 92 din prezentele concluzii.

1) *Principiile rezultate din Hotărârea Krüsemann nu sunt aplicabile situației în discuție în litigiul principal*

66. În opinia noastră, concluziile Curții din Hotărârea Krüsemann nu pot fi transpuse situației în discuție în litigiul principal, întrucât acestea sunt legate de împrejurările specifice ale cauzei menționate. Astfel cum s-a arătat deja, Curtea a stabilit în această hotărâre că greva spontană era parțial sub „controlul efectiv” al companiei aeriene, întrucât aceasta își avea originea într-o decizie a operatorului de transport aerian menționat. Pentru o mai bună înțelegere a acestei hotărâri, este de asemenea relevant faptul că Curtea a arătat că greva spontană menționată încetase în urma unui acord pe care operatorul de transport aerian îl încheiase cu reprezentanții lucrătorilor. Prin urmare, este posibil să se deducă din aceste constatări că Curtea a văzut în mod aparent o legătură între, pe de o parte, măsura anunțată de compania aeriană și, pe de altă parte, soluționarea rapidă a conflictului, eventual prin revocarea măsurii menționate.

67. Or, trebuie să se constate că, în prezenta cauză, greva nu a fost nicidecum o reacție la vreo măsură care ține de gestionarea întreprinderii. Dimpotrivă, ținând seama de considerațiile exprimate anterior³⁸ și în lipsa oricărei indicații contrare, se presupune că numai revendicările salariale ale lucrătorilor se aflau la originea grevei. În consecință, operatorul de transport aerian nu poate fi considerat „răspunzător” în mod exclusiv, ca urmare a comportamentului său, pentru declanșarea grevei. Rezultă că principiile rezultate din Hotărârea Krüsemann nu se aplică în prezenta cauză.

68. În aceste condiții, trebuie să recunoaștem că întâmpinăm o anumită dificultate în privința acestui criteriu de „răspundere” în declanșarea unei greve – care pare a fi la baza raționamentului Curții în Hotărârea Krüsemann³⁹ – și în special în ceea ce privește faptul că acesta ar trebui să fie aplicat în prezenta cauză pentru a face fie sindicatul, fie operatorul de transport aerian „răspunzător” de situație. În măsura în care Curtea nu dispune de nicio informație privind condițiile de muncă ale salariaților la SAS, considerăm că nu este adecvat să se aprecieze dacă revendicările salariale din partea sindicatului erau sau nu erau justificate. În plus, o astfel de calificare depinde de punctul de vedere al partenerilor sociali, precum și de contextul socioeconomic din fiecare stat membru. După cum vom explica în continuare în detaliu, revine mai degrabă partenerilor sociali sarcina de a negocia și de a stabili în mod liber, fără intervenția statului sau a instituțiilor, salariile și condițiile de muncă în cadrul autonomiei lor tarifare⁴⁰.

69. Dincolo de aceste considerații, observăm că criteriul „răspunderii” menționat riscă să aibă o utilitate destul de limitată în practică. Nu trebuie să se uite că și contextul socioeconomic dintr-un stat membru poate evolua în mod autonom în detrimentul condițiilor de muncă, chiar fără intervenția angajatorului, de exemplu ca urmare a unei inflații care are impact asupra puterii de cumpărare a cetățenilor sau a unei creșteri a costului vieții legate de alți factori. Într-un asemenea caz, angajatorul nu poate în mod rezonabil să fie considerat răspunzător de degradarea situației salariaților. Aceasta demonstrează că criteriul menționat nu este de natură să fie aplicat tuturor situațiilor imaginabile. În opinia noastră, acest lucru este valabil în special în împrejurări precum cele din cauza principală, în care nu este posibil să se identifice un singur motiv pentru apelul la grevă.

38 A se vedea punctul 57 din prezentele concluzii.

39 A se vedea în acest sens Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei wildem Streik – das TUfly des EuGH vom 17.4.2018”, în *Reise-Recht aktuell: Zeitschrift für das Tourismusrecht*, 2018, p. 102, Croon, J./Callaghan, J. A., „«Wild Cat» Ruling by the European Court of Justice”, în *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2018, nr. 4, p. 601, care presupun că raționamentul Curții pleacă de la premisa că operatorul de transport aerian trebuie să suporte consecințele acțiunilor sale, având în vedere că este în mod normal obligat să suporte riscul economic legat de gestionarea întreprinderii.

40 A se vedea punctul 74 din Concluziile noastre prezentate în cauza EPSU/Comisia (C-928/19 P, EU:C:2021:38).

2) *Cu privire la interesele partenerilor sociali și, respectiv, ale consumatorilor protejate de cartă, precum și la necesitatea unei evaluări comparative*

i) Observații cu caracter general

70. Trebuie să se arate de la bun început că dialogul social este recunoscut, în temeiul articolului 151 TFUE, ca fiind unul dintre obiectivele Uniunii. El „își afirmă poziția centrală și originală în guvernarea democratică a Europei”⁴¹. În acest context, articolul 152 alineatul (1) TFUE consacră principiul autonomiei partenerilor sociali, prevăzând că Uniunea „recunoaște și promovează rolul partenerilor sociali la nivelul său, ținând seama de diversitatea sistemelor naționale” și că aceasta „facilitează dialogul dintre aceștia, respectându-le *autonomia*”⁴².

71. În măsura în care partenerii sociali beneficiază în același mod de autonomia tarifară citată anterior și *se află astfel pe picior de egalitate*, nu se poate presupune în mod serios că operatorul de transport aerian are „controlul” situației, întrucât ar fi putut ceda în totalitate la cerințele tarifare pentru a evita încetarea muncii. La fel cum nu ne putem aștepta ca personalul să renunțe la o grevă autorizată în mod legal, dat fiind că acest lucru ar reprezenta, astfel, o renunțare la cerințe justificate în opinia sa, nu putem impune operatorului de transport aerian să reacționeze la încetarea muncii cedând fără ezitare la toate revendicările lucrătorilor pentru a evita cererile de compensație din partea pasagerilor.

72. În această privință, trebuie amintit că interesele partenerilor sociali sunt, în principiu, *protejate în mod echivalent* de ordinea juridică a Uniunii, cu alte cuvinte, fără ca aceasta să recunoască unuia sau altuia o poziție de preeminență. Astfel, lucrătorii și reprezentanții sindicali ai acestora se pot prevala de libertatea de asociere, de dreptul la negociere și la acțiunile colective, inclusiv la grevă, toate fiind drepturi fundamentale garantate de articolul 12 alineatul (1) și articolul 28 din cartă, în timp ce angajatorii pot revendica dreptul la negociere, precum și libertatea de a desfășura o activitate comercială, aceasta din urmă fiind consacrată la articolul 16 din cartă, pentru a-și apăra interesele. A presupune că unul dintre cei doi este obligat să renunțe la interesele sale ar echivala cu a încălca substanța acestor drepturi.

73. În calitate de parteneri sociali, ei împart răspunderea de a ajunge la un acord prin intermediul negocierilor. O asemenea abordare are avantaje incontestabile în raport cu alte măsuri pe care avocatul general Jacobs le-a rezumat în mod succint și precis în concluziile prezentate în cauza Albany⁴³. În opinia sa, „convențiile colective încheiate între partenerii sociali sunt susceptibile să evite conflicte de muncă costisitoare, reduc costurile inerente compromisurilor datorită unei negocieri colective care respectă norme determinate și sporesc previzibilitatea, precum și transparența. Un anumit echilibru în ceea ce privește puterea negociatorilor favorizează adoptarea unor soluții echilibrate pentru fiecare dintre parteneri, precum și pentru întreaga societate”. De altfel, în măsura în care interesele consumatorilor sunt compromise de grevele personalului care au un efect perturbator asupra transportului de pasageri, aceștia beneficiază de asemenea de ele dacă se ajunge la un acord cât mai curând posibil prin compromis. În consecință, interesele acestora merită să fie luate în considerare în mod corespunzător de partenerii sociali.

41 Comunicarea Comisiei, intitulată „Dialogul social european, o forță pentru modernizare și schimbare” [COM(2002) 341 final din 26 iunie 2002, p. 6].

42 Această dispoziție este aplicabilă Uniunii și, prin intermediul articolului 13 TUE, tuturor instituțiilor. Sublinierea noastră.

43 C-67/96, C-115/97 și C-219/97, EU:C:1999:28, punctul 181.

74. Observațiile precedente demonstrează că, în cauza principală, sunt în joc interese opuse – cel puțin cu privire la câteva aspecte. Întrucât aceste interese sunt protejate prin drepturile fundamentale prevăzute de cartă și *beneficiază astfel de rang constituțional*, ele trebuie să fie evaluate comparativ pentru a soluționa conflictul în mod efectiv⁴⁴. Necesitatea unei asemenea abordări rezultă din faptul că, adesea, drepturile fundamentale nu pot fi garantate fără restricții, în special în cazul în care intră în conflict cu alte interese legitime protejate de dreptul Uniunii, astfel cum reiese din dispozițiile relevante ale cartei. În primul rând, articolul 52 alineatul (1) din cartă prevede că exercițiul drepturilor și libertăților poate fi restrâns în cazul în care restrângerile „sunt necesare și numai dacă răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți”⁴⁵. În al doilea rând, însuși articolul 28 din cartă condiționează recurgerea la grevă de respectarea „dreptul[ui] Uniunii”, ceea ce include alte drepturi garantate de cartă. Rezultă că dreptul la grevă ar putea cunoaște limite pentru a se proteja libertatea de a desfășura o activitate comercială deja menționată, care de altfel nu constituie, nici aceasta, o prerogativă absolută⁴⁶, precum și interesele consumatorilor, menționate la articolul 38 din cartă.

75. Concluziile trase dintr-o evaluare comparativă vor trebui să fie luate în considerare în cadrul interpretării Regulamentului nr. 261/2004. Dorim să amintim că, potrivit unei jurisprudențe constante⁴⁷, dreptul Uniunii, inclusiv dreptul derivat, trebuie interpretat în lumina drepturilor fundamentale înscrise în cartă. Obiectivul unei astfel de evaluări comparative este de a ajunge la o interpretare a Regulamentului nr. 261/2004 care să fie conformă cu drepturile fundamentale, în măsura în care aceasta va concilia interesele respective. Principiul unității ordinii juridice a Uniunii impune de asemenea să se evite incoerențele în aprecierea globală a intereselor legitime aflate în joc.

76. Sinteza jurisprudenței prezentată mai jos urmărește să ilustreze modul în care Curtea a soluționat conflicte de interese de rang constituțional în ordinea juridică a Uniunii. Vom menționa, cu titlu de exemplu, conflictele dintre drepturi fundamentale și libertăți fundamentale ale pieței interne, dar și între drepturile fundamentale înseși. Făcând abstracție de terminologia aplicabilă, cazurile pe care le vom prezenta au în comun faptul că pun față în față drepturi sociale și drepturi economice, precum în cauza principală. Această sinteză a jurisprudenței va fi urmată de câteva reflecții cu privire la interpretarea Regulamentului nr. 261/2004.

ii) Sinteza jurisprudenței privind soluționarea unor conflicte de interese de rang constituțional

– Echilibrul dintre drepturile fundamentale și libertățile fundamentale ale pieței interne

77. Abordarea propusă amintește de cea urmată în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea International Transport Workers' Federation și The Finnish Seamen's Union⁴⁸, în care Curtea a fost chemată să concilieze dreptul de a întreprinde o acțiune colectivă, inclusiv dreptul la grevă, cu libertatea de stabilire. Dorim să amintim că respectiva cauză avea ca obiect o trimitere preliminară privind interpretarea articolului 43 CE (devenit articolul 49 TFUE). Mai precis, instanța de trimitere urmărea să afle în esență dacă o întreprindere privată putea să opună această libertate fundamentală acțiunii

44 Potrivit Hesse, K., *Grundzüge des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland*, Heidelberg 1999, p. 28, punctul 72, „interesele legitime protejate de dreptul constituțional trebuie evaluate comparativ unele în raport cu celelalte pentru ca fiecare să devină realitate. Trebuie să se impună limite intereselor menționate, pentru ca acestea să poată atinge o eficiență optimă”. A se vedea de asemenea Alexy, R., „Constitutional Rights and Proportionality”, în *Journal for constitutional theory and philosophy of law*, 2014, nr. 22, p. 51, care consideră că anumite drepturi fundamentale constituie „principii care trebuie evaluate comparativ pentru a putea fi realizate în măsura posibilului, ținând seama de posibilitățile juridice și factuale”.

45 Sublinierea noastră.

46 Hotărârea din 22 ianuarie 2013, Sky Österreich (C-283/11, EU:C:2013:28, punctul 45).

47 A se vedea Hotărârea din 13 mai 2014, Google Spain și Google (C-131/12, EU:C:2014:317, punctul 68), Hotărârea din 3 iulie 2014, Kamino International Logistics și Datema Hellmann Worldwide Logistics (C-129/13 și C-130/13, EU:C:2014:2041, punctul 69), Hotărârea din 11 septembrie 2014, A (C-112/13, EU:C:2014:2195, punctul 51), precum și Hotărârea din 25 mai 2016, Meroni (C-559/14, EU:C:2016:349, punctul 45).

48 Hotărârea din 11 decembrie 2007 (C-438/05, EU:C:2007:772).

colective la care a recurs un sindicat împotriva sa. În hotărârea menționată, Curtea a stabilit mai întâi, după ce a subliniat caracterul fundamental al dreptului la grevă în ordinea juridică a Uniunii, că acesta nu este de natură să fie exclus din domeniul de aplicare al libertăților fundamentale ale pieței interne⁴⁹. În continuare, după ce a concluzionat că acțiunile colective în discuție constituiau restricții privind libertatea de stabilire, Curtea a examinat dacă acestea erau de asemenea justificate⁵⁰. Este important să se arate că Curtea a recunoscut că dreptul de a întreprinde o acțiune colectivă care are ca scop protecția lucrătorilor constituie un interes legitim de natură a justifica, în principiu, o restricție privind una dintre libertățile fundamentale garantate de tratat⁵¹.

78. Cu toate acestea, Curtea a amintit totodată că Comunitatea cuprinde nu numai o piață internă caracterizată prin eliminarea, între statele membre, a obstacolelor care stau în calea liberei circulații a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor, ci și o politică în domeniul social. Astfel, Curtea a concluzionat că, întrucât Comunitatea nu are numai finalitate economică, ci și o finalitate socială, drepturile rezultate din dispozițiile Tratatului CE privind libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalurilor trebuie puse în balanță cu obiectivele urmărite prin politica socială, printre care figurează în special îmbunătățirea condițiilor de trai și de muncă, permițând armonizarea acestora în condiții de progres, o protecție socială adecvată și dialogul social⁵². Întemeindu-se pe o evaluare comparativă a intereselor divergente, Curtea a oferit ulterior instanței naționale indicații referitoare la interpretarea articolului 43 CE de natură să îi permită să se pronunțe cu privire la litigiul cu care era sesizată.

– Echilibrul dintre drepturile fundamentale

79. Considerăm că Hotărârile Scarlet Extended⁵³ și SABAM⁵⁴ sunt de asemenea pertinente, ținând seama de problematica prezentei cauze. În aceste hotărâri, Curtea s-a pronunțat cu privire la echilibrul care trebuie stabilit între protecția dreptului de proprietate intelectuală, care intră în sfera dreptului fundamental de proprietate consacrat la articolul 17 din cartă, și protecția libertății de a desfășura o activitate comercială, deja menționată. Aceste cauze au avut la origine litigii între, pe de o parte, o societate de gestiune care reprezenta autorii, compozitorii și editorii de opere muzicale și, pe de altă parte, întreprinderi care exploatau o platformă de rețea socială online, precum și un furnizor de acces la internet. Mai concret, reclamanta din litigiile principale a solicitat instanțelor naționale obligarea pârâtelor la încetarea încălcărilor dreptului de autor. Instanțele naționale au formulat ulterior cereri de decizie preliminară în fața Curții prin care urmăreau să se stabilească dacă dreptul Uniunii permite statelor membre să autorizeze o instanță națională să emită o somație de încetare împotriva pârâtelor și să le oblige să instaleze un sistem de filtrare capabil să identifice fișiere electronice care conțin opere muzicale, cinematografice sau audiovizuale cu privire la care reclamanta pretindea că deține drepturi de proprietate intelectuală, în vederea blocării punerii la dispoziția publicului a respectivelor opere care încălca dreptul de autor.

49 Hotărârea din 11 decembrie 2007, International Transport Workers' Federation și Finnish Seamen's Union (C-438/05, EU:C:2007:772, punctul 47).

50 Hotărârea din 11 decembrie 2007, International Transport Workers' Federation și Finnish Seamen's Union (C-438/05, EU:C:2007:772, punctul 74).

51 Hotărârea din 11 decembrie 2007, International Transport Workers' Federation și Finnish Seamen's Union (C-438/05, EU:C:2007:772, punctul 77).

52 Hotărârea din 11 decembrie 2007, International Transport Workers' Federation și Finnish Seamen's Union (C-438/05, EU:C:2007:772, punctele 78 și 79).

53 Hotărârea din 24 noiembrie 2011 (C-70/10, EU:C:2011:771).

54 Hotărârea din 16 februarie 2012 (C-360/10, EU:C:2012:85).

80. Deși Curtea a evidențiat de la bun început importanța dreptului de proprietate intelectuală, aceasta a sugerat în mod clar că nu rezultă nicidecum din cuprinsul articolului 17 alineatul (2) din cartă, nici din jurisprudență că un astfel de drept „ar fi intangibil și că, prin urmare, protecția sa ar trebui să fie asigurată în mod absolut”⁵⁵. Dimpotrivă, Curtea a arătat că protecția acestui drept „trebuie *apreciată comparativ* cu protecția celorlalte drepturi fundamentale”⁵⁶. Curtea a solicitat autorităților și instanțelor naționale să asigure un „just echilibru” între protecția dreptului de proprietate intelectuală, de care se bucură titularii drepturilor de autor, și protecția libertății de a desfășura o activitate comercială de care beneficiază părțile în temeiul articolului 16 din cartă^{57,58}. Curtea a concluzionat că somația de a institui sistemul de filtrare în litigiu nu respecta cerința de a asigura un astfel de echilibru între drepturile fundamentale, întemeindu-se pe o serie de argumente care pot fi interpretate ca orientări interpretative pentru instanțele de trimitere. Mai concret, Curtea a criticat efectele unui astfel de sistem de filtrare, ca urmare a faptului că era susceptibil să afecteze dreptul utilizatorilor la protecția datelor lor cu caracter personal, precum și libertatea lor de a primi și de a transmite informații, aceste drepturi fiind protejate prin articolele 8 și 11 din cartă⁵⁹. În plus, aceasta a arătat că o somație de această natură ar determina o atingere gravă a libertății de a desfășura o activitate comercială a părților, deoarece le-ar obliga să instituie un sistem informatic complex, costisitor, permanent și pe cheltuiala lor exclusivă⁶⁰. Astfel, Curtea a statuat că dreptul Uniunii, „[interpretat] în raport cu cerințele care rezultă din protecția drepturilor fundamentale aplicabile [în speță]”, trebuie interpretat în sensul că se opune unei somații adresate părților de a institui un sistem de filtrare⁶¹.

81. În sfârșit, trebuie să se menționeze Hotărârea McDonagh⁶², pronunțată în același domeniu de drept precum prezenta cauză, în care Curtea a examinat dacă articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, care impun operatorului de transport aerian obligația de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, sunt compatibile cu articolele 16 și 17 din cartă, care garantează libertatea de a desfășura o activitate comercială și, respectiv, dreptul de proprietate. Curtea a observat mai întâi că libertatea de a desfășura o activitate comercială și dreptul de proprietate nu sunt prerogative absolute, ci trebuie luate în considerare în raport cu funcția lor în societate⁶³. Curtea a menționat că articolul 52 alineatul (1) din cartă admite în anumite condiții că pot fi impuse restrângeri ale exercițiului unor drepturi⁶⁴. Aceasta a amintit că, „atunci când mai multe drepturi protejate prin ordinea juridică a Uniunii intră în contradicție, această apreciere trebuie să se efectueze cu respectarea concilierii necesare dintre exigențele referitoare la protecția acestor drepturi diferite și *justul echilibru* dintre ele”⁶⁵. Curtea a observat în mod întemeiat că articolele 16 și 17 din cartă nu sunt singurele drepturi fundamentale care trebuie să fie luate în considerare în cadrul unei evaluări comparative, adăugând articolul 38 din aceasta, care, la fel ca articolul 169 TFUE, urmărește să asigure în politica Uniunii un înalt nivel de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aeriени⁶⁶.

55 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 43), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctul 41).

56 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 44), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctul 42).

57 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 46), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctele 43 și 44).

58 Everson, M., și Correia Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, art. 16, p. 455, punctul 16.40, invocă importanța acestor hotărâri ca urmare a faptului că impun instanțelor naționale obligația de a aprecia comparativ dreptul de proprietate cu libertatea de a desfășura o activitate comercială, ceea ce are drept consecință transformarea libertății de a desfășura o activitate comercială într-o obligație privată sau într-un drept subiectiv.

59 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 50), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctul 48).

60 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 48), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctul 46).

61 Hotărârea din 24 noiembrie 2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, punctul 54), și Hotărârea din 16 februarie 2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, punctul 52).

62 Hotărârea din 31 ianuarie 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

63 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 60).

64 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 61).

65 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 62).

66 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 63).

Curtea a stabilit astfel că „articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 [...] trebuie să fie considerate conforme cu cerința de *a concilia diferitele drepturi fundamentale* prezente și de *a stabili un just echilibru între acestea*”⁶⁷. Curtea a constatat conformitatea dispozițiilor sus-menționate cu articolele 16 și 17 din cartă.

3) *Luarea în considerare a concluziilor trase din evaluarea comparativă a intereselor în cadrul interpretării Regulamentului nr. 261/2004*

82. Având în vedere cele ce precedă, apreciem că interpretarea Regulamentului nr. 261/2004 care trebuie efectuată în prezenta cauză ar trebui să asigure menținerea echilibrului forțelor între partenerii sociali. Mai concret, aceasta trebuie să permită lucrătorilor să recurgă la acțiuni colective fără a impune însă operatorului de transport aerian să suporte dezavantaje intolerabile care ar putea amenința existența întreprinderii. Este evident, în opinia noastră, că un astfel de rezultat nu ar fi în interesul nimănui. Pe baza acestor observații cu caracter general, vom prezenta în continuare câteva orientări care vor ajuta Curtea să efectueze evaluarea comparativă necesară care va influența interpretarea Regulamentului nr. 261/2004.

83. Putem înțelege argumentul prezentat de anumite părți interesate în cadrul prezentei cauze, potrivit căruia ar trebui să se admită că operatorul de transport aerian se poate prevala de o „împrejurare excepțională” în cazul unei greve a propriului personal atunci când încearcă, la fel ca lucrătorii, să invoce interesele sale în cadrul negocierilor. În această privință, dorim să amintim că obiectivul Regulamentului nr. 261/2004 este de a proteja consumatorul, astfel cum reiese din considerentul (1) al acestuia. Prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, legiuitorul urmărea să creeze un echilibru între interesele pasagerilor aerieni și cele ale operatorilor de transport aerian⁶⁸. În schimb, el nu urmărea să protejeze dreptul lucrătorilor de a recurge, în cazul unui conflict de interese, la acțiuni colective pentru apărarea intereselor lor, inclusiv la grevă.

84. Acordarea unui drept la compensație pasagerilor în cazul anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor, atunci când acest lucru a fost provocat în cadrul unei greve a lucrătorilor, determină riscul ca acest drept la compensație să fie „instrumentalizat” în scopul mișcărilor sociale. Astfel, lucrătorii ar avea posibilitatea de a provoca cereri de despăgubire în număr mare din partea pasagerilor împotriva operatorului de transport aerian, de a exercita astfel o presiune suplimentară asupra conducerii întreprinderii și de a cauza un prejudiciu economic grav acesteia din urmă, care, fără posibilitatea exonerării, ar fi în principiu obligată să plătească compensații în cazul anulărilor sau al întârzierilor prelungite. Aceasta ar presupune o sarcină financiară considerabilă pentru operatorii de transport aerian⁶⁹.

85. În acest context, dorim să atragem atenția asupra faptului că unui operator de transport aerian i se acordă în general un tratament mai puțin avantajos comparativ cu alți agenți economici care se află în împrejurări similare. Astfel cum au arătat în ședință anumite părți interesate, Regulamentul nr. 261/2004 impune acestuia o obligație de compensare aproape „automată”, în timp ce alți agenți economici ar putea, în principiu, să invoce dispoziții și clauze exoneratorii prevăzute în legislațiile naționale în materie de reparare a prejudiciilor și, respectiv, chiar în contracte pentru a se opune în

67 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 64). Sublinierea noastră.

68 A se vedea Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 52), Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 67), precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39).

69 A se vedea în acest sens Kučko, M., „The decision in TUIfly: are the Ryanair Strikes to be seen as extraordinary circumstances?”, în *Air and Space Law*, 06/2019, vol. 44, nr. 3, p. 334, care afirmă că, chiar dacă un astfel de rezultat ar consolida drepturile pasagerilor, acesta nu ar fi de dorit pentru companiile aeriene, întrucât ar risca să acorde un avantaj injust sindicatelor. Perspectiva de a plăti o compensație pasagerilor în plus față de obligația de a suporta pierderile acumulate pe parcursul perioadei de grevă ar putea obliga companiile aeriene să cedeze la orice cerere (chiar nerezonabilă) a sindicatelor; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Flugpersonals”, în *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018, p. 461, care vede riscul ca acest lucru să încurajeze salariații să desfășoare acțiuni colective împotriva operatorilor de transport aerian în scopul de a-i obliga să le admită cererile.

mod valabil unor cereri de despăgubire⁷⁰. Dat fiind că această inegalitate de tratament pare dificil de înțeles, se ridică problema dacă este necesar să se aibă în vedere o interpretare „rectificativă” a Regulamentului nr. 261/2004, astfel încât să se prevadă o posibilitate de exonerare pentru operatorul de transport aerian.

86. În temeiul articolului 13 din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care un operator efectiv de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu regulamentul menționat, niciuna din dispozițiile regulamentului menționat nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. Din jurisprudența Curții reiese că o asemenea compensație este susceptibilă să atenueze sau chiar să înlăture sarcina financiară suportată de operatorul de transport⁷¹. Cu toate acestea, avem îndoieli că pierderile financiare care rezultă dintr-o eventuală obligație de a plăti o compensație pasagerilor în cazul unei greve pot fi compensate printr-un drept ipotetic al operatorului de transport aerian de a pretinde compensații de la părți terțe în temeiul acestei dispoziții⁷². Sub rezerva a ceea ce ar putea prevedea dreptul național aplicabil într-un anumit caz, o astfel de cerere de despăgubire ar trebui foarte probabil să fie adresată persoanei – fizice sau juridice – despre care se consideră că a cauzat prejudiciul. Totuși, nu se poate exclude posibilitatea ca o astfel de cerere să se dovedească infructuoasă în cazul unei greve „legale”, cu alte cuvinte în ceea ce privește o acțiune colectivă desfășurată împotriva angajatorului în conformitate cu dreptul național în domeniul social și al muncii⁷³. În consecință, în măsura în care o astfel de opțiune nu pare realizabilă fără excepții, apreciem că aceasta nu este de natură să atenueze prejudiciul provocat de grevă și astfel să satisfacă interesele operatorului de transport aerian.

87. Chiar dacă este adevărat că dreptul la acțiuni colective a fost conceput în scopul de a ajuta lucrătorii să își afirme interesele față de angajator și că eventuala recunoaștere de către Curte a unui drept al pasagerilor de a obține o compensație în cazul unei greve a personalului operatorului de transport aerian ar contribui la atingerea acestui obiectiv, considerăm că o interpretare a Regulamentului nr. 261/2004 în acest sens ar depăși ceea ce este necesar pentru protejarea lucrătorilor. Avem îndoieli puternice că rezultatul descris la punctele precedente, și anume deplasarea echilibrului forțelor în mod disproporționat în favoarea salariaților, a fost avut în vedere de legiuitorul Uniunii.

88. Protecția conferită de articolul 16 din cartă include libertatea de a desfășura o activitate economică sau comercială, libertatea contractuală și libera concurență, astfel cum rezultă din explicațiile referitoare la același articol, care trebuie luate în considerare, conform articolului 6 alineatul (1) al treilea paragraf TUE și articolului 52 alineatul (7) din cartă, în vederea interpretării acestora⁷⁴. Operatorul de transport aerian are, în calitate de angajator, dreptul de a-și apăra interesele și de a impune soluționarea oricărui diferend cu personalul pe calea negocierilor. În plus, dat fiind că suportă riscul financiar, operatorul de transport aerian are dreptul să adopte măsurile de gestionare pe care le consideră de natură să asigure supraviețuirea întreprinderii. Acesta are de asemenea dreptul de a fi

70 Anumite părți interesate au amintit că dreptul național subordonează dreptul la repararea prejudiciilor unei condiții de „vinovăție” („intenție” sau „neglijență”) pentru prejudiciul cauzat. Acestea au arătat de asemenea că un agent economic ar putea, în principiu, să se prevaleze de clauzele exoneratorii cuprinse în contract sau să îl renegocieze cu partenerul său comercial, în temeiul autonomiei lor contractuale.

71 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 36), Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 46), și Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 68).

72 A se vedea Concluziile avocatului general Bot prezentate în cauza Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, punctul 56), în care acesta a propus soluția menționată. Cu toate acestea, trebuie să se observe că, în primul rând, cauza menționată se distinge de prezenta cauză pentru motivul că privea o grevă a personalului aeroportului (iar nu a personalului operatorului de transport aerian la inițiativa unui sindicat) și, în al doilea rând, avocatul general s-a limitat să afirme că un astfel de drept putea exista, în principiu, în conformitate cu dreptul național aplicabil.

73 A se vedea în acest sens Wendeling-Schröder, „Schadensersatz drittbetroffener Unternehmen bei Streiks?”, în *Arbeit und Recht*, 03/2017, vol. 65, nr. 3, p. 96, Unterschütz, J., „Strike and Remedies for Unlawful Strikes in the Legal System of Poland, Hungary, and Slovakia”, în *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 2014, vol. 30, nr. 3, p. 335, care explică, în raport cu dreptul german, polonez, maghiar și slovac, că dreptul la despăgubire există numai ca urmare a grevelor ilegale sau a actelor ilegale cu ocazia unei greve.

74 Hotărârea din 22 ianuarie 2013, Sky Österreich (C-283/11, EU:C:2013:28, punctul 42).

protejat față de orice perturbare din partea terților, inclusiv eventualul abuz de drept⁷⁵, care îi poate pune în pericol existența⁷⁶. Or, rezultatul descris la punctele precedente ar avea drept consecință tocmai negarea *de facto* a dreptului angajatorului la apărarea efectivă a intereselor sale, întrucât alternativa la faptul de a ceda la revendicările personalului ar fi de a accepta riscul de faliment al întreprinderii, ceea ce este incompatibil, în opinia noastră, cu garanțiile drepturilor fundamentale prevăzute de cartă.

89. Considerăm că nu este necesar ca, pentru atingerea obiectivului legislativ al Regulamentului nr. 261/2004, să trebuiască să se recunoască un drept la compensație al pasagerilor în toate cazurile de grevă. Protejarea acestui interes este deja asigurată prin faptul că pasagerii vizați de o anulare sau de o întârziere prelungită a zborului lor ca urmare a unei greve a lucrătorilor continuă să aibă dreptul la rambursare sau redirecționare, în temeiul articolului 8, precum și la asistență în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004. Aceasta demonstrează că există mijloace proporționale care permit protejarea consumatorului, ținând seama în același timp de interesul legitim al salariaților și al angajatorilor de a negocia și de a încheia convenții colective.

90. Din elementele care precedă rezultă că o grevă provocată de un sindicat în condițiile descrise în prezentele concluzii scapă de sub „controlul” unui operator de transport aerian. În calitate de angajator, operatorul de transport aerian are dreptul și răspunderea de a negocia un acord cu salariații în cadrul autonomiei tarifare de care beneficiază partenerii sociali. În schimb, acesta nu poate fi considerat răspunzător în mod exclusiv pentru consecințele care decurg din acțiunile colective ale personalului.

c) Concluzie intermediară

91. Analiza situației de fapt ne conduce la concluzia că cele două criterii dezvoltate în jurisprudență în scopul caracterizării unei „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretată în lumina considerentului (14) al acestui regulament, sunt îndeplinite în speță.

92. În consecință, trebuie să se rețină, ca o *concluzie intermediară*, că o grevă organizată la apelul unui sindicat, în cadrul exercitării dreptului la grevă de către personalul operatorului de transport aerian, în vederea exprimării revendicărilor privind îmbunătățirea condițiilor de muncă – atunci când greva menționată nu este declanșată de o decizie prealabilă a întreprinderii, ci de revendicările lucrătorilor – intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

75 A se vedea în acest sens Gernigon, B., Otero, A., Guido, H., *ILO principles concerning the right to strike*, Geneva 2000, p. 42, care arată că dreptul la grevă nu este un drept absolut, iar exercitarea sa ar trebui să fie conformă cu celelalte drepturi fundamentale ale cetățenilor și ale angajatorilor. Legislațiile naționale prevăd în general sancțiuni pentru astfel de abuzuri, care pot varia, în funcție de gravitatea consecințelor care rezultă din aceste abuzuri, de la concediere la sancțiuni financiare sau penale de diferite tipuri.

76 A se vedea în acest sens Everson, M., Correia Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, art. 16, p. 459, punctul 16.52, care atrag atenția asupra faptului că libertatea de a desfășura o activitate comercială este strâns legată de dreptul de proprietate, precum și de dreptul la muncă, astfel încât aceasta trebuie considerată un „drept existențial”.

d) Cu privire la relevanța „caracterului legal” al unei greve și a existenței unui preaviz pentru calificarea unei împrejurări drept „excepțională”

93. Astfel cum s-a arătat deja în prezentele concluzii, faptul că greva este „legală”, cu alte cuvinte că acțiunea colectivă a fost inițiată de sindicat în conformitate cu normele naționale în materia dreptului muncii, poate avea o anumită incidență asupra marjei de manevră de care dispune angajatorul care se află într-o asemenea situație⁷⁷. Același lucru este valabil și pentru aspectul dacă greva a fost anunțată printr-un „preaviz”, acest aspect fiind, de altfel, reglementat de asemenea de dreptul național. Aceste două aspecte sunt strâns legate și, prin urmare, merită să fie examinate împreună având în vedere relevanța lor pentru examinarea problemei dacă pasagerii aerieni au dreptul la o compensație.

94. De la bun început, dorim să subliniem că, contrar celor sugerate de instanța de trimitere prin intermediul întrebării preliminare, considerăm că nu este adecvat, din punct de vedere juridic, să se analizeze aceste aspecte din perspectiva „controlului efectiv” asupra unei împrejurări, drept criteriu relevant pentru calificarea acesteia ca fiind „excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Apreciem că este mai potrivită examinarea acestora din perspectiva „măsurilor rezonabile” pe care operatorul de transport este obligat să le adopte pentru a evita consecințele legate în mod tipic de apariția unei „împrejurări excepționale”, și anume anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor⁷⁸. Mai multe motive, pe care le vom prezenta în continuare, pledează în favoarea unei examinări a aspectelor menționate în acest stadiu al analizei juridice.

95. În primul rând, este cert că aceste aspecte intră exclusiv sub incidența dreptului național. Cu alte cuvinte, dreptul național este cel care stabilește cerințele legale cărora acestea trebuie să se conformeze și, în cele din urmă, dacă o grevă este sau nu este „legală”. Subscriem la opinia Curții, astfel cum reiese din motivele Hotărârii Krüsemann, potrivit căreia distingerea grevelor care, pe baza dreptului național aplicabil, ar fi legale de cele care nu ar fi legale pentru a se stabili dacă trebuie să fie calificate drept „împrejurări excepționale” ar avea drept consecință condiționarea dreptului la compensații al pasagerilor de legislația socială proprie fiecărui stat membru, aducându-se astfel atingere obiectivelor Regulamentului nr. 261/2004, prevăzute în considerentele (1) și (4) ale acestuia, de asigurare a unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, precum și a unor condiții armonizate de desfășurare a activităților operatorilor de transport aerian pe teritoriul Uniunii⁷⁹. În consecință, eventualul „caracter legal” al unei greve nu ar trebui să fie considerat un criteriu decisiv pentru a stabili dacă aceasta constituie o „împrejurare excepțională”.

96. În al doilea rând, a face o distincție în funcție de „caracterul legal” al unei greve ar echivala cu a repune în discuție considerațiile care stau la baza analizei efectuate în prezentele concluzii, din care reiese că o grevă, astfel cum este descrisă în prima întrebare preliminară, scapă de sub „controlul efectiv” al operatorului de transport aerian ca urmare a faptului că originea și evoluția sa ulterioară nu depind numai de voința angajatorului, ci și de intențiile sindicatului lucrătorilor, care, după cum am explicat în detaliu, constituie o entitate autonomă asupra căreia angajatorul nu are nicio influență⁸⁰. Tocmai pentru aceste motive, nu se poate exclude posibilitatea ca sindicatul să decidă eventual să facă apel la grevă, independent de aspectul dacă o asemenea abordare se dovedește a fi sau nu conformă cu normele naționale în materia dreptului muncii. Acest lucru este valabil în special pentru respectarea unui preaviz. Dorim să arătăm că, într-un astfel de caz, eventuala nelegalitate a acțiunilor colective inițiate de un sindicat nu ar deschide decât posibilitatea angajatorului de a solicita instanțelor competente să dispună încetarea acestora. Însă, în măsura în care o astfel de procedură necesită timp,

77 A se vedea punctele 64 și 86 din prezentele concluzii.

78 A se vedea punctele 108-111 (cu privire la caracterul legal al unei greve) și punctele 114-116 (cu privire la necesitatea de a lua în considerare preavizul care a precedat greva) din prezentele concluzii.

79 Hotărârea Krüsemann, punctul 47.

80 A se vedea punctele 40 și 64 din prezentele concluzii.

nu se poate exclude riscul ca o hotărâre judecătorească să fie pronunțată abia după ce angajatorul a suferit deja un prejudiciu economic enorm. Aceste considerații demonstrează, în opinia noastră, în mod clar că „caracterul legal” al unei greve nu constituie în sine un criteriu adecvat pentru a determina caracterul „excepțional” al unui incident.

97. În al treilea rând, considerăm că răspunsul la întrebarea dacă o grevă organizată la apelul unui sindicat al lucrătorilor trebuie să fie calificată drept „împrejurare excepțională” prezintă o asemenea importanță din punctul de vedere al securității juridice încât nu ar trebui lăsat la întâmplare. Or, tocmai aceasta ar fi situația dacă ar trebui să se verifice de fiecare dată dacă au fost respectate cerințele dreptului național în ceea ce privește modul de a organiza în mod corespunzător o grevă a lucrătorilor unei companii aeriene. Consecința ar fi o abordare extrem de cazuistică, chiar aleatorie, care nu s-ar distinge deloc de practica jurisdicțională actuală. Pentru motive legate de previzibilitatea jurisprudenței și în scopul de a oferi instanței de trimitere criterii de apreciere clare și simple, propunem Curții să recunoască în mod general că o grevă, astfel cum este descrisă în prima întrebare preliminară, constituie o „împrejurare excepțională” și că factorii ce caracterizează litigiul principal, precum conformitatea cu normele naționale în materia dreptului muncii care prevăd printre altele respectarea unui preaviz, pot juca un rol numai în cadrul examinării aspectului dacă operatorul de transport aerian a adoptat „măsurile rezonabile”.

98. O asemenea abordare în ceea ce privește aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 ar avea avantajul de a simplifica analiza și de a permite instanței naționale să aprecieze împrejurările cazului particular. În plus, aceasta nu ar implica niciun dezavantaj pentru pasagerii aerieni, dat fiind că nu toate „împrejurările excepționale” sunt exoneratoare. Astfel, o asemenea calificare a grevei nu ar exclude *a priori* dreptul la compensație al pasagerilor afectați, ci ar oferi mai degrabă posibilitatea de a ține seama de mai multe aspecte relevante, printre altele, caracterul legal al grevei și respectarea unui preaviz, și de a ajunge astfel la o concluzie mai nuanțată.

3. Criterii pentru stabilirea „măsurilor rezonabile” pe care trebuie să le adopte orice operator de transport aerian

a) Noțiunea de „măsurile rezonabile” în conformitate cu jurisprudența

99. În temeiul considerațiilor care precedă, este necesar să se stabilească care sunt măsurile denumite „rezonabile” pe care operatorul de transport aerian trebuie să le adopte pentru a evita consecințele unei greve precum cea din cauza principală. Prin intermediul întrebării preliminare, instanța de trimitere ridică problema relevanței anumitor elemente de fapt, mai concret faptul că greva i-a fost anunțată cu respectarea termenului de preaviz impus de dreptul național. Prin urmare, aceste elemente trebuie examinate individual în lumina criteriilor dezvoltate în jurisprudența Curții.

100. Astfel cum am arătat deja în considerațiile noastre introductive⁸¹, din această jurisprudență reiese că, în cazul apariției unei „împrejurări excepționale”, operatorul de transport aerian este exonerat de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 doar în cazul în care poate face dovada că a luat măsurile adaptate situației, utilizând toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea pentru a evita ca această împrejurare să conducă la anularea sau la întârzierea prelungită a zborului în cauză, fără a i se putea însă impune să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant⁸².

81 A se vedea punctul 35 din prezentele concluzii.

82 Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 57).

101. Astfel, Curtea a reținut o accepțiune flexibilă și individualizată a noțiunii de „măsură rezonabilă”, lăsând instanței naționale sarcina de a aprecia dacă, în împrejurările speței, se putea considera că operatorul de transport aerian a adoptat măsurile adaptate situației⁸³, precizând în același timp că trebuie luate în considerare numai măsurile care pot efectiv să îi revină, cu excluderea celor care sunt de competența terților⁸⁴.

102. Trebuie constatat că, în pofida caracterului flexibil și individualizat al acestei abordări, jurisprudența citată anterior impune, în interesul protecției consumatorilor, condiții de exonerare deosebit de stricte, care obligă operatorul de transport aerian să întreprindă tot ceea ce este obiectiv posibil cu mijloacele disponibile pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor. În plus, nu trebuie să se uite că obligația de transport presupune că pasagerul ajunge la destinația finală cât mai curând posibil, iar nu numai la locul de corespondență⁸⁵. În consecință, operatorul de transport aerian nu poate pretinde în mod valid că „a îndeplinit parțial” această obligație.

103. Având în vedere criteriile sus-menționate, este necesar să se determine ce implică cerința de a lua toate „măsurile rezonabile” pentru a evita anularea unui zbor ca urmare a unei greve a personalului operatorului de transport aerian într-un context precum cel examinat în speță.

b) Considerații privind repartizarea competențelor între instanța națională și instanța Uniunii

104. Înainte de a examina aceste aspecte, dorim să amintim că rolul Curții în cadrul procedurii instituite la articolul 267 TFUE se limitează la clarificarea domeniului de aplicare al noțiunii de „măsurile rezonabile”. Astfel, revine Curții sarcina de a oferi instanței de trimitere elementele de interpretare și orientările necesare pentru ca aceasta din urmă să poată efectua ea însăși o apreciere juridică a faptelor și să aplice dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 în conformitate cu interpretarea obținută. Respectarea repartizării competențelor între instanța națională și instanța Uniunii este crucială pentru asigurarea bunei funcționări a sistemului jurisdicțional instituit de tratate⁸⁶.

105. Pentru a abilita Curtea să își exercite competența, instanța de trimitere va trebui să colecteze cu minuțiozitate datele, permițând astfel Curții să înțeleagă miza cauzei care urmează să fie soluționată. În acest context, nu se poate subestima responsabilitatea pe care instanța de trimitere trebuie să și-o asume în ceea ce privește stabilirea faptelor, dat fiind că nu poate fi exclus să existe aspecte relevante care trebuie luate în considerare la analiza acestei întrebări preliminare, care scapă atenției Curții în absența informațiilor necesare, de exemplu în ceea ce privește mijloacele logistice, tehnice și financiare aflate la dispoziția operatorului de transport aerian. Gradul de precizie a orientărilor pe care Curtea le va furniza instanței de trimitere va depinde în mare măsură de informațiile colectate.

c) Elemente de interpretare care trebuie oferite instanței de trimitere

106. Următoarele elemente de interpretare au scopul de a oferi instanței de trimitere orientările necesare pentru a putea evalua ea însăși faptele în mod punctual și eficient.

83 Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 27), și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 30).

84 Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 27), și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 43).

85 A se vedea Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punctele 35 și 47).

86 A se vedea punctele 67 și 68 din Concluziile noastre prezentate în cauza Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:135).

1) *Măsurile rezonabile trebuie să evite anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor*

107. De la bun început, este necesar să se observe că măsurile rezonabile care revin operatorului de transport aerian în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să urmărească evitarea consecințelor defavorabile pentru pasageri care sunt tipice și, în consecință, previzibile, ale unei „împrejurări excepționale”, și anume anularea sau întârzierea prelungită a zborului în cauză. Prin urmare, ținând seama de *concluzia intermediară* reținută, potrivit căreia o grevă, astfel cum este descrisă în întrebarea preliminară, trebuie să fie calificată drept „împrejurare excepțională”⁸⁷, instanța de trimitere nu este neapărat obligată să verifice dacă apariția grevei înseși ar fi putut fi evitată de operatorul de transport aerian. Considerăm că o astfel de concluzie este logică, dat fiind că, în cele din urmă, este inerent noțiunii de „împrejurare excepțională” ca aceasta să nu poată fi prezisă de părțile în cauză.

2) *Operatorul de transport aerian trebuie să utilizeze toate posibilitățile legale pentru a apăra interesele sale și pe cele ale pasagerilor*

108. O apreciere mai nuanțată este totuși justificată dacă se dovedește că greva este *nelegală*, întrucât nu respectă cerințele dreptului național în domeniul social și al muncii. Aspectul privind „caracterul legal” al unei greve, invocat de instanța de trimitere, poate avea într-adevăr o anumită relevanță atunci când este vorba despre determinarea „măsurilor rezonabile” pe care operatorul de transport aerian este obligat să le adopte⁸⁸. Considerăm că răspunderea operatorului de transport aerian ar trebui să includă obligația de a utiliza toate posibilitățile legale pentru a apăra interesele sale și, indirect, pe cele ale pasagerilor, inclusiv sesizarea instanțelor competente pentru soluționarea litigiilor în materia dreptului muncii. Obiectivul unui astfel de demers ar consta în a solicita instanțelor competente să stabilească nelegalitatea acțiunilor colective și, dacă este cazul, să dispună încetarea acestora⁸⁹.

109. În această privință, dorim să arătăm că articolul 28 din cartă protejează dreptul lucrătorilor la acțiuni colective numai „în conformitate cu dreptul Uniunii și cu legislațiile și practicile naționale”. Această precizare are ca obiect definirea domeniului de aplicare al dreptului fundamental. În sine, articolul 28 din cartă nu face însă nicio mențiune cu privire la aspecte cruciale, precum condițiile pe care trebuie să le îndeplinească o grevă legală, lăsând dreptului la care face trimitere sarcina de a le preciza⁹⁰. Articolul 52 alineatul (6) din cartă, în temeiul căruia „legislațiile și practicile naționale trebuie să fie luate în considerare pe deplin, după cum se precizează în prezenta cartă”, trebuie interpretat în același sens⁹¹.

110. Trebuie să se menționeze că competențele legislative ale Uniunii în materiile care intră în domeniul de aplicare menționat sunt foarte limitate. Astfel, articolul 153 alineatul (1) litera (f) TFUE prevede că Parlamentul și Consiliul pot adopta, prin intermediul directivelor, recomandări minime pentru „reprezentarea și *apărarea colectivă a intereselor lucrătorilor și angajatorilor*”⁹². Cu toate acestea, din articolul 153 alineatul (5) TFUE reiese că această dispoziție nu se aplică „remunerațiilor, dreptului de asociere, *dreptului la grevă* și nici dreptului la lock-out”⁹³. Rezultă că Uniunea nu are nicio competență legislativă care să o autorizeze să adopte norme privind exercitarea dreptului la

87 A se vedea punctul 92 din prezentele concluzii.

88 A se vedea punctul 94 din prezentele concluzii.

89 A se vedea în acest sens Jarec, W., „Eindeutiges und Widersprüchliches im Urteil des EuGH in der Rs Krüsemann ua/TUIfly”, in *Ecolex*, 2019, nr. 1, p. 102.

90 A se vedea Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar (Calliess/Ruffert)*, 4. Auflage, art. 28 GRCh, p. 2903, punctul 3.

91 A se vedea în acest sens Barnard, C., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, art. 28, p. 792, punctul 28.57.

92 Sublinierea noastră.

93 Sublinierea noastră.

grevă⁹⁴. De altfel, acesta este motivul pentru care anumite directive care fac referire la negocieri și la acțiuni colective se abțin să reglementeze ele însele aceste aspecte. În pofida acestui fapt, nu se poate exclude desigur posibilitatea Curții de a defini în viitor, pe cale jurisprudențială, esența acestui drept pe baza tradițiilor constituționale comune statelor membre⁹⁵.

111. În lipsa unor dispoziții relevante la nivelul dreptului Uniunii, dreptul național este cel care se aplică. Trimiterea la „legislațiile și practicile naționale” trebuie interpretată ca fiind o subordonare unei condiții de legalitate, determinată de dreptul național. În consecință, este posibil să se concluzioneze că lucrătorii nu se pot prevala în mod valabil de dreptul consacrat la articolul 28 din cartă dacă încalcă normele care reglementează recurgerea la acțiunile colective. Nu există nicio îndoială că libertatea de a desfășura o activitate comercială a operatorului de transport aerian, protejată de articolul 16 din cartă, ar trebui să se impună în caz de conflict. În aceste condiții, revine operatorului de transport aerian sarcina de a-și revendica drepturile prin utilizarea căilor de atac disponibile. În ceea ce le privește, statele membre trebuie să prevadă căile de atac necesare pentru a asigura o protecție jurisdicțională efectivă a partenerilor sociali în caz de conflict, astfel cum impun articolul 19 alineatul (1) al doilea paragraf TUE și articolul 47 din cartă.

3) Operatorul de transport aerian trebuie să prevadă o rezervă de timp pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate

112. Pe de altă parte, trebuie să se țină seama de faptul că, cu cât este mai lungă perioada dintre evenimentul care constituie o „împrejurare excepțională” și ora de plecare sau de sosire a unui zbor care poate fi afectat de eveniment, cu atât este extinsă marja de manevră a operatorului de transport aerian. Cu alte cuvinte, dacă dispune de suficient timp, operatorul de transport poate recurge în mod normal la mai multe soluții pentru a transporta pasagerul în cauză la destinația finală. În schimb, aceste soluții vor fi foarte limitate sau aproape inexistente dacă timpul este scurt⁹⁶. Rezultă că operatorul de transport aerian ar trebui să prevadă o rezervă de timp adecvată pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate.

113. Astfel, Curtea a amintit, în Hotărârea Eglitis și Ratnieks⁹⁷, că un operator de transport aerian rezonabil se caracterizează prin planificarea resurselor sale în timp util, astfel încât să dispună de o anumită rezervă de timp pentru a putea să prevadă alte soluții. Prin urmare, planificarea detaliată și rațională a itinerarelor de către operatorul de transport aerian este crucială pentru a preveni dificultățile și inconveniențele pentru pasageri cauzate de anulări ale zborurilor și de întâzieri prelungite, în conformitate cu obiectivul menționat în considerentul (12) al Regulamentului nr. 261/2004.

4) Operatorul de transport aerian trebuie să ia în considerare preavizul care a precedat greva convocată de sindicat

114. Argumentele pe care tocmai le-am prezentat în susținerea necesității de a prevedea o rezervă de timp adecvată pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate sunt relevante și într-un context precum cel din cauza principală, în care sindicatul a făcut apel la grevă cu respectarea termenului de preaviz prevăzut de legislația națională⁹⁸. Ținând seama de importanța pe care o acordă Curtea prevederii unei rezerve de timp, considerăm că ar fi iresponsabil din partea unui operator de transport

94 A se vedea în acest sens Lembke, U., *Europäisches Unionsrecht Kommentar* (Hans von der Groeben/Jürgen Schwarze/Armin Hatje), 7. Aufl., 2015, Band 1, art. 28 GRCh, p. 682, punctul 15.

95 A se vedea în această privință Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar* (Calliess/Ruffert), 4. Auflage, art. 28 GRCh, p. 2903, punctul 8.

96 A se vedea în această privință Concluziile noastre prezentate în cauza Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:135, punctul 72).

97 Hotărârea din 12 mai 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 28).

98 A se vedea punctul 93 din prezentele concluzii.

aerian să nu profite de acest timp suplimentar pentru a utiliza toate posibilitățile în scopul atenuării impactului grevei asupra activităților sale. Acest lucru este valabil în special pentru o situație precum cea în discuție în litigiul principal, în care asociațiile piloților au depus un preaviz la 2 aprilie 2019, prin care anunțau o grevă începând de la 26 aprilie 2019. Prin urmare, SAS dispunea de mai multe săptămâni – cu alte cuvinte de un termen mai mare decât termenul minim (de cel puțin șapte zile lucrătoare) prevăzut de legislația suedeză – pentru a face aranjamentele necesare. În consecință, trebuie să se răspundă instanței de trimitere că operatorul de transport este obligat să ia în considerare în planificarea sa faptul că exercitarea dreptului la grevă i-a fost anunțată cu respectarea termenului de preaviz impus de legislația națională.

115. Din motive de exhaustivitate, trebuie să se arate că, în anumite cazuri, se poate ridica problema privind aplicabilitatea scutirilor prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004. Din această dispoziție reiese că, în cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză trebuie să primească o compensație în conformitate cu articolul 7 din regulamentul menționat, „cu excepția [cazului] în care sunt informați despre această anulare” printr-un preaviz care poate varia de la două săptămâni la mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută. În funcție de situația în cauză, această cerință ar putea conduce eventual la o suprapunere a domeniului de aplicare al dispozițiilor menționate, și anume în cazurile în care legislația națională ar prevedea că apelul la grevă trebuie să aibă loc cu respectarea unui anumit termen de preaviz.

116. Cu toate acestea, considerăm că posibilitatea menționată nu este, în sine, susceptibilă să pună în discuție aplicabilitatea dispozițiilor care dau dreptul la o compensație, și anume articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, care fac obiectul prezentei cereri de decizie preliminară. În plus, în măsura în care SAS nu susține că a recurs la scutirile enumerate la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din regulamentul menționat pentru a nu trebui să plătească compensații pasagerilor, considerăm că această problemă este pur ipotetică și, prin urmare, în afara subiectului de analiză a prezentei cauze.

5) Operatorul de transport aerian trebuie să își organizeze mijloacele materiale și umane pentru a asigura continuitatea operațiunilor sale

117. S-a explicat deja în prezentele concluzii⁹⁹ că operatorul de transport aerian se bazează pe mijloace materiale și umane pentru a asigura funcționarea întreprinderii. Aplicând prin analogie jurisprudența privind dreptul de a primi o compensație în caz de defecțiune tehnică a aeronavei, propunem să se impună operatorului de transport aerian responsabilitatea de a-și organiza personalul și de a atribui sarcinile astfel încât să poată asigura continuitatea operațiunilor sale în pofida apariției unor incidente perturbatoare. Această abordare este conformă cu jurisprudența Curții, care impune în mod expres ca operatorul de transport aerian „[să utilizeze] *toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care [dispune]* pentru a evita ca aceasta să conducă la anularea sau la întârzierea prelungită a zborului în cauză”¹⁰⁰. Acest lucru necesită, în mod evident, un efort în materie de reorganizare a personalului. Astfel, la fel cum operatorul de transport aerian este obligat să se asigure că există suficient personal pentru a înlocui absențele legate de concediile anuale și de concediile medicale¹⁰¹, considerăm că este coerent să se impună ca operatorul de transport aerian să dispună, în măsura posibilului, de personal adecvat pentru a prelua sarcinile colegilor greviști, dacă este necesar.

⁹⁹ A se vedea punctul 51 din prezentele concluzii.

¹⁰⁰ Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 19 și jurisprudența citată). Sublinierea noastră.

¹⁰¹ A se vedea în acest sens Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Flugpersonals”, în *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018, p. 461, potrivit căruia se poate aștepta din partea unui operator de transport aerian ca acesta să dispună de suficient personal pentru a asigura operațiunile sale.

118. În această privință, este important să se menționeze că referirea din întrebarea preliminară la faptul că greva privește „piloții de aeronave care sunt angajați de operatorul de transport aerian”, precum și la împrejurarea că greva a fost declanșată în mod legal „în conformitate cu dreptul național” ridică două aspecte susceptibile să limiteze în mod considerabil marja de manevră a angajatorului în cadrul implementării unor măsuri de reorganizare a personalului și pe care instanța de trimitere va trebui să le ia în considerare în cadrul aprecierii situației de fapt. Este vorba despre limitări de natură factuală și normativă.

119. În ceea ce privește limitările *factice*, trebuie să se observe că piloții de aeronave exercită o funcție centrală în domeniul transportului aerian de pasageri, dat fiind că aceasta necesită un simț de răspundere ridicat și o cunoaștere perfectă a aspectelor tehnice legate de operarea avioanelor. Acesta este motivul pentru care piloții sunt supuși unei formări specifice și aprofundate, urmată de un antrenament periodic. Prin urmare, instanța de trimitere consideră în mod întemeiat că aceștia sunt „necesari în vederea efectuării unui zbor”. Având în vedere faptul că piloții de aeronave nu pot fi înlocuiți în mod util de alți membri ai echipajului care exercită funcții distincte, apreciem că este rezonabil să se impună operatorului de transport aerian să asigure, în măsura posibilului, o *continuitate operațională*. În consecință, revine instanței de trimitere sarcina de a evalua dacă și în ce măsură o astfel de continuitate operațională era asigurată în speță.

120. Pe plan *normativ*, trebuie să se arate că împrejurarea că legislația națională interzice întreprinderii să angajeze personal pentru înlocuirea greviștilor se poate dovedi relevantă pentru analiză. Dorim să amintim că jurisprudența nu califică drept „rezonabile” măsurile susceptibile să constituie un „sacrificiu care nu putea fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii”, referindu-se în mod evident la cele care pot fi asumate din punct de vedere personal, tehnic și economic. Chiar dacă Curtea nu s-a pronunțat încă în mod explicit cu privire la problema dacă această noțiune include de asemenea măsuri admisibile legal, nu avem nicio îndoială că trebuie să se dea un răspuns afirmativ la aceasta. Dreptul Uniunii nu poate impune operatorului de transport să încalce în mod deliberat dreptul național, cu atât mai mult cu cât articolul 28 din cartă garantează lucrătorilor dreptul de a recurge la acțiuni colective „în conformitate [...] cu legislațiile și practicile naționale”, astfel cum am arătat deja. Prin urmare, în măsura în care această dispoziție face trimitere la dreptul național, iar acesta specifică *întinderea dreptului la grevă*¹⁰², prin stabilirea limitelor puterilor angajatorului, acesta din urmă este obligat să le respecte.

121. Rezultă că împrejurarea că dreptul național interzice eventual angajarea de personal pentru înlocuirea greviștilor constituie o împrejurare care prezintă o importanță deosebită și trebuie, prin urmare, să fie luată în considerare în cadrul evaluării „măsurilor rezonabile” pe care operatorul de transport aerian ar fi trebuit în mod potențial să le adopte.

6) *Operatorul de transport trebuie să faciliteze accesul la zboruri la alte companii care nu sunt afectate de grevă*

122. Răspunderea operatorului de transport aerian față de pasageri nu încetează atunci când se declanșează o grevă. Dimpotrivă, acesta este obligat să faciliteze accesul pasagerilor la zboruri la alte companii care nu sunt afectate de grevă, subiect asupra căruia Hotărârea Transportes Aéreos Portugueses¹⁰³ oferă indicii prețioase. Dorim să amintim că Curtea a arătat că, „în cazul în care intervine o împrejurare excepțională, operatorul de transport aerian care intenționează să se exonereze de obligația sa de compensare a pasagerilor [...] nu poate, în principiu, să se limiteze la a oferi pasagerilor în cauză o redirecționare către destinația lor finală prin zborul următor operat de el însuși și care sosește la destinație în ziua următoare zilei prevăzute inițial pentru sosirea lor”¹⁰⁴.

102 A se vedea punctul 111 din prezentele concluzii.

103 Hotărârea din 11 iunie 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

104 Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 58). Sublinierea noastră.

123. Curtea a apreciat în această hotărâre că „diligența impusă acestui operator de transport aerian pentru a-i permite să se exonereze de obligația sa de compensare presupune ca acesta să pună în aplicare toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirecționare rezonabilă, satisfăcătoare și cât mai repede posibil, printre care figurează *căutarea altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian care aparțin sau nu aceleiași alianțe aeriene* și care sosesc la un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză”¹⁰⁵.

124. Potrivit Curții, „[a]șadar, numai dacă nu există niciun loc disponibil pentru un alt zbor direct sau indirect care să permită pasagerului în cauză să își atingă destinația finală într-un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză sau dacă realizarea unei astfel de redirecționări constituie pentru acest operator de transport aerian un sacrificiu care nu poate fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, trebuie să se considere că operatorul de transport aerian menționat a pus în aplicare toate mijloacele de care dispunea prin redirecționarea pasagerului în discuție prin zborul următor operat de el însuși”¹⁰⁶.

125. Din hotărârea menționată rezultă că operatorul de transport este, în principiu, obligat să prevadă și posibilitatea de a asigura o redirecționare la zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian, în măsura în care realizarea unei astfel de redirecționări nu constituie pentru acest operator de transport aerian un „sacrificiu care nu poate fi asumat” în raport cu capacitățile întreprinderii sale, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere.

4. Răspunsul la prima întrebare preliminară

126. Având în vedere toate aceste elemente, trebuie să se răspundă la prima întrebare că o grevă a piloților de aeronave care sunt angajați de un operator de transport aerian și care sunt necesari în vederea efectuării unui zbor, de o amploare precum cea din cauza principală¹⁰⁷, trebuie să fie considerată o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când a fost anunțată de organizații de salariați printr-un preaviz și a fost declanșată în mod legal în conformitate cu dreptul național sub formă de acțiune colectivă care urmărește să determine operatorul de transport aerian menționat să majoreze salariile, să acorde avantaje sau să modifice condițiile de muncă pentru a răspunde cererilor organizațiilor de salariați.

127. În condiții precum cele în discuție în litigiul principal, operatorul de transport aerian are obligația de a adopta măsuri rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor. În special, acesta trebuie să utilizeze toate posibilitățile legale pentru a apăra interesele sale și pe cele ale pasagerilor, să prevadă o rezervă de timp suficientă pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate, să ia în considerare preavizul care a precedat greva convocată de sindicat, să își organizeze mijloacele materiale și umane pentru a asigura continuitatea operațiunilor și să faciliteze accesul la zboruri la alte companii care nu sunt afectate de grevă.

¹⁰⁵ Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 59). Sublinierea noastră.

¹⁰⁶ Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 60).

¹⁰⁷ A se vedea punctul 54 din prezentele concluzii.

C. Cu privire la a doua întrebare preliminară

128. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită Curții să precizeze, în vederea aprecierii aspectului dacă o grevă constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, ce importanță trebuie acordată, dacă este cazul, caracterului rezonabil al cererilor organizațiilor de salariați și, în special, faptului că majorarea salariilor solicitată este semnificativ mai mare decât majorările salariale care se aplică în general pe piețele muncii naționale relevante.

129. Având în vedere răspunsul pe care îl propunem pentru prima întrebare preliminară, considerăm că nu mai este necesar să se examineze cea de a doua întrebare preliminară. Prin urmare, observațiile următoare nu sunt menționate decât pentru motive de exhaustivitate și de claritate.

130. Am dori să semnalăm de la bun început că împărtășim pe deplin opinia exprimată de părțile din litigiul principal, potrivit căreia nu este de competența Curții să examineze pe fond problema dacă o cerere este sau nu este „rezonabilă”. Există temerea că, în cazul în care Curtea sau o instanță națională sesizată cu un litigiu privind aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 ar trebui să aprecieze pozițiile respective ale partenerilor sociali, aceasta ar risca să intervină în negocierile lor, ceea ce ar însemna să se repună în discuție principiul autonomiei tarifare. Or, astfel cum s-a explicat în prezentele concluzii, această autonomie implică faptul că revine partenerilor sociali sarcina de a negocia și de a stabili în mod liber, fără intervenția statului sau a instituțiilor, salariile și condițiile de muncă. Din motive de exhaustivitate, dorim să atragem atenția asupra faptului că, în orice caz, Curtea nu dispune de elemente suficiente pentru a se putea pronunța în cunoștință de cauză cu privire la acest aspect¹⁰⁸.

131. În consecință, propunem Curții să se abțină să răspundă la această întrebare preliminară. Curtea va evita astfel să își precizeze poziția în favoarea unei părți sau a celeilalte, în caz contrar riscând să repună în discuție autonomia partenerilor sociali în materie de negociere colectivă.

D. Cu privire la a treia întrebare preliminară

132. A treia întrebare preliminară urmărește să se stabilească, în vederea aprecierii noțiunii de „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, importanța care trebuie acordată, dacă este cazul, faptului că operatorul de transport aerian acceptă, pentru a evita o grevă, o propunere de conciliere din partea unui organism național responsabil cu medierea conflictelor colective, în timp ce organizațiile de salariați nu acceptă această propunere.

133. Ținând seama de răspunsul propus la prima întrebare preliminară, nu vedem necesitatea examinării celei de a treia întrebări preliminare. Totuși, o vom aborda în cadrul analizei noastre pentru motive de exhaustivitate și de claritate.

134. În această privință, trebuie să se menționeze mai întâi că utilitatea diverselor mecanisme de soluționare a diferendelor, inclusiv a medierii, nu poate fi supraestimată. Aceste mecanisme constituie mijloace adecvate care permit partenerilor sociali să ajungă la un acord care să țină seama de interesele lor¹⁰⁹. În opinia noastră, nu există nicio îndoială că recurgerea la mediere trebuie să fie înțeleasă, în primul rând, ca un gest de bunăvoință care demonstrează un angajament sincer de a găsi un compromis durabil.

¹⁰⁸ A se vedea punctul 68 din prezentele concluzii.

¹⁰⁹ García, A., Romero Pender, E., Medina, F., Euwema, M., „Mediation in Collective Labor Conflicts”, în *Industrial Relations & Conflict Management*, 2019, p. 5 și 10, explică faptul că conflictele colective de muncă fac parte în mod inevitabil din viața într-o societate. Tensiuni între interesele și drepturile angajaților, ale conducerii și ale proprietarilor, în calitate de acționari, sau ale agenților publici pot ajunge cu ușurință la nivel distructiv. Din acest motiv, societățile dezvoltă cadre juridice pentru soluționarea acestor conflicte. Unul dintre mijloacele de soluționare a diferendelor este medierea care poate fi definită ca fiind orice asistență acordată părților de către terți pentru a le ajuta să evite escaladarea conflictului, să pună capăt acestuia și să găsească soluții negociate.

135. Acestea fiind precizate, considerăm că, în măsura în care ordinea juridică a Uniunii recunoaște în mod expres dreptul partenerilor sociali de a soluționa diferendele lor în mod liber prin negocieri și pe picior de egalitate¹¹⁰, ar fi incoerent să se impună ca aceștia să se servească de un anumit mecanism de soluționare a diferendelor. Ține mai degrabă de autonomia lor să aleagă calea adecvată pentru a ajunge la un acord, precum și să accepte (sau să respingă) o propunere de conciliere, în funcție de interesele lor respective. Prin urmare, nu li se poate reproșa că urmăresc aceste interese într-un mod care li se potrivește cel mai bine.

136. Tocmai această largă marjă de manevră este cea care explică, printre alți factori, faptul că greva devine un eveniment care scapă de sub „controlul efectiv” al partenerilor sociali, fiecare luat în considerare în mod individual, astfel cum s-a explicat deja în cadrul examinării criteriilor care țin de noțiunea de „împrejurare excepțională”¹¹¹. În măsura în care fiecare partener social rămâne liber să respingă o propunere de acord (și, dacă este cazul, să prezinte o contrapropunere), nu se poate afirma în mod rezonabil că o grevă, ca expresie a existenței unui profund dezacord, constituie un eveniment „care poate fi controlat” pentru operatorul de transport aerian.

137. Pe de altă parte, dorim să subliniem în acest context o anumită similitudine cu obiectul celei de a doua întrebări preliminare, întrucât, prin intermediul întrebării în discuție, se urmărește, în mod evident, să se solicite Curții să se pronunțe în esență cu privire la caracterul „rezonabil” al poziției de negociere a părților. Or, pentru motivele pe care le-am expus deja în cadrul examinării celei de a doua întrebări preliminare, Curtea ar trebui să se abțină să își precizeze poziția în favoarea unei părți sau a celeilalte.

138. În cazul în care Curtea ar decide totuși să răspundă la această întrebare preliminară, am dori să ne exprimăm rezervele în ceea ce privește o eventuală abordare care ar consta în a invita instanța de trimitere să aplice *criterii legate de atitudinea sau de comportamentul partenerilor sociali înainte și în timpul grevei*¹¹². Considerăm că acest tip de criterii este mai degrabă susceptibil să devină un *factor suplimentar de incertitudine* pentru practica jurisdicțională, în măsura în care aceste criterii ar deschide calea unei cauzistici a cărei evoluție este dificil de prevăzut. Astfel, în măsura în care atitudinea sau comportamentul partenerilor sociali poate varia considerabil de la o cauză la alta în funcție de aspectele aflate în joc, există temerea că rezultatul unui anumit litigiu ar deveni imprevizibil.

139. În cazul în care aceste criterii ar fi considerate relevante de către Curte, ne temem, pe de altă parte, că o instanță civilă chemată să soluționeze un litigiu precum cel din speță se va confrunța în mod inevitabil cu *probleme sensibile în materia dreptului muncii* care nu intră în competența sa. În aceste condiții, dacă litigiul ar trebui să fie dedus judecății unei instanțe naționale specializate în dreptul muncii, există riscul ca această instanță să aprecieze împrejurările cauzei în alt mod decât instanța civilă. Or, toate acestea ar fi contrare tocmai obiectivului pe care Curtea ar trebui să îl urmărească, și anume *determinarea criteriilor obiective* de natură să promoveze securitatea juridică și să evite hotărârile judecătorești disparate¹¹³. În măsura în care prezenta cauză privește numai interpretarea Regulamentului nr. 261/2004, este recomandabil să se evite preluarea unor considerații care țin de un domeniu de drept distinct, și anume dreptul muncii.

110 A se vedea punctul 71 din prezentele concluzii.

111 A se vedea punctul 90 din prezentele concluzii.

112 Criterii precum „caracterul constructiv și deschis dialogului” al partenerilor sociali sau „acceptarea recurgerii la un mediator”.

113 A se vedea punctul 32 din prezentele concluzii.

140. Observațiile precedente sunt cu atât mai pertinente cu cât Regulamentul nr. 261/2004, în calitate de act al Uniunii, necesită o *interpretare autonomă* în vederea asigurării *aplicării sale uniforme* în toate statele membre. Dat fiind că, în primul rând, mai multe aspecte legate de dreptul muncii și invocate în cadrul prezentei cauze sunt de competența legiuitorului național¹¹⁴, putând astfel să difere în mod semnificativ între statele membre și, în al doilea rând, dispozițiile aplicabile din acest regulament nu conțin nicio trimitere la dreptul național, nu vedem de ce aceste aspecte ar trebui utilizate drept criterii de interpretare a noțiunii de „împrejurare excepțională”.

141. Pentru motivele prezentate mai sus, propunem Curții să nu răspundă la a treia întrebare preliminară.

VI. Concluzie

142. În lumina considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, Suedia) după cum urmează:

- O grevă a piloților de aeronave care sunt angajați de un operator de transport aerian și care sunt necesari în vederea efectuării unui zbor, de o amploare precum cea din cauza principală, trebuie să fie considerată 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, atunci când a fost anunțată de organizații de salariați printr-un preaviz și a fost declanșată în mod legal în conformitate cu dreptul național sub formă de acțiune colectivă care urmărește să determine operatorul de transport aerian menționat să majoreze salariile, să acorde avantaje sau să modifice condițiile de muncă pentru a răspunde cererilor organizațiilor de salariați.
- În condiții precum cele în discuție în litigiul principal, operatorul de transport aerian are obligația de a adopta măsuri rezonabile pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor. În special, acesta trebuie să utilizeze toate posibilitățile legale pentru a apăra interesele sale și pe cele ale pasagerilor, să prevadă o rezervă de timp suficientă pentru a remedia eventualele împrejurări neașteptate, să ia în considerare preavizul care a precedat greva convocată de sindicat, să își organizeze mijloacele materiale și umane pentru a asigura continuitatea operațiunilor și să faciliteze accesul la zboruri la alte companii care nu sunt afectate de grevă.

¹¹⁴ A se vedea punctul 93 din prezentele concluzii.