



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

23 martie 2021 *

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Exonerare de obligația de compensare – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Grevă a piloților organizată într-un cadru legal – Împrejurări «interne» și «externe» activității operatorului efectiv de transport aerian – Articolele 16, 17 și 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene – Lipsa atingerii aduse libertății de a desfășura o activitate comercială, dreptului de proprietate, precum și dreptului la negociere al operatorului de transport aerian”

În cauza C-28/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, Suedia), prin decizia din 16 ianuarie 2020, primită de Curte la 21 ianuarie 2020, în procedura

Airhelp Ltd

împotriva

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, doamna R. Silva de Lapuerta, vicepreședintă, domnii J.-C. Bonichot și A. Arabadjiev, doamna A. Prechal și domnii L. Bay Larsen, A. Kumin și N. Wahl, președinți de cameră, domnul T. von Danwitz, doamna C. Toader și domnii M. Safjan, D. Šváby (raportor), I. Jarukaitis, N. Jääskinen și J. Passer, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: doamna C. Strömholm, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 16 decembrie 2020,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Airhelp Ltd, de M. Bexelius, E. Arbrandt și S. Nilsson, advokater;
- pentru Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, de F. Sjövall și J. Fermback, advokater;

* Limba de procedură: suedeza.

- pentru guvernul danez, de J. Nymann-Lindgren, M. Jespersen și M. S. Wolff, în calitate de agenți;
 - pentru guvernul german, de U. Kühne, M. Hellmann și J. Möller, în calitate de agenți;
 - pentru guvernul spaniol, de L. Aguilera Ruiz, în calitate de agent;
 - pentru guvernul francez, de E. de Moustier și A. Ferrand, în calitate de agenți;
 - pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson, N. Yerrell și E. Ljung Rasmussen, în calitate de agenți,
- după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 martie 2021,
- pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Airhelp Ltd, pe de o parte, și Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (denumită în continuare „SAS”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a-i acorda o compensație lui S., a cărui succesoare în drepturi este Airhelp, ca urmare a anulării zborului său.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentele (1), (14) și (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.
 - [...]
 - (14) În conformitate cu Convenția [pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată Comunitatea Europeană prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112)], 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 anulărilor.”

4 Intitulat „Definiții”, articolul 2 din acest regulament 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.”

5 Potrivit articolului 5 din regulamentul menționat, care se intitulează „Anularea zborului”:

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

[...]

(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.

[...]

(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.

[...]”

6 Sub titlul „Dreptul la compensație”, articolul 7 din același regulament prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

(b) 400 [de euro] pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[...]"

Dreptul suedez

- 7 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 Medlingsinstitutet [(Oficiul Național de Mediere, Suedia)], prin intermediul unui preaviz, cu minimum șapte zile lucrătoare înainte. «Zilele 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.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 8 S. rezervase un zbor intern de la Malmö la Stockholm (Suedia). Acest zbor, care trebuia să fie efectuat de SAS la 29 aprilie 2019, a fost anulat în aceeași zi ca urmare a grevei piloților acestei companii în Danemarca, Suedia și Norvegia (denumită în continuare „greva în cauză”).
- 9 Din dosarul aflat la dispoziția Curții reiese că, în cursul verii anului 2018, organizațiile de salariați care reprezintă piloții societății SAS din Danemarca, Suedia și Norvegia (denumite în continuare „sindicatul piloților”) au decis să rezilieze convenția colectivă încheiată cu SAS, care trebuia în mod normal să acopere perioada 2017-2020. Negocierile în vederea încheierii unei noi convenții colective au început în luna martie 2019.
- 10 Considerând că aceste negocieri au eșuat sau cel puțin că ele nu au progresat suficient, sindicatele piloților au lansat membrilor acestora un apel la grevă. Greva în cauză a început astfel la 26 aprilie 2019 și a continuat până la 2 mai 2019. Ea a durat deci șapte zile și a determinat SAS să anuleze peste 4 000 de zboruri. Greva menționată a afectat astfel circa 380 000 de pasageri, printre care S., care a cedat societății Airhelp drepturile sale eventuale împotriva SAS privind cererea sa de compensație ca urmare a anulării zborului său.
- 11 La 2 mai 2019 a fost încheiată o nouă convenție colectivă de trei ani, care este, așadar, destinată să se aplice până în anul 2022.
- 12 Airhelp a sesizat instanța de trimitere, Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda, Suedia), cu o cerere prin care solicita ca SAS să fie obligată să îi plătească compensația de 250 de euro prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, majorată cu dobânzi de întârziere începând de la 10 septembrie 2019 și până la data la care s-a efectuat plata.
- 13 SAS consideră că nu era obligată să plătească compensația solicitată, în condițiile în care greva în cauză a constituit o împrejurare excepțională care nu ar fi putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, având în vedere caracterul exorbitant al cerințelor de creștere a salariilor formulate de sindicatele piloților.

- 14 Ea susține că greva în cauză 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 său efectiv. 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 suedeză, iar greva în cauză, 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. SAS nu și-ar fi putut reorganiza activitățile pentru a fi în măsură să asigure zborurile prevăzute. Pe de altă parte, întrucât greva în cauză era legală, SAS nu le-ar fi putut impune salariaților să reia activitatea.
- 15 În plus, răspunsul furnizat de Curte în 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), potrivit căreia o „grevă spontană” este inerentă exercitării normale a activității unui operator efectiv de transport aerian, nu ar putea fi transpusă în cauză principală. Astfel, greva în cauză nu ar fi fost motivată de o măsură adoptată de SAS și nici nu ar fi constituit un răspuns spontan al personalului SAS la o măsură normală de gestionare adoptată de aceasta din urmă.
- 16 În sfârșit, în măsura în care, în conformitate cu dreptul suedez, preavizul de grevă nu trebuie depus 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) coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 17 În ceea ce o privește, Airhelp contestă posibilitatea ca greva în cauză să constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat. Astfel, încheierea unor convenții colective s-ar înscrie în cursul obișnuit al afacerilor unei companii aeriene și cu această ocazie ar putea surveni conflicte sociale. În plus, pe parcursul negocierilor unei asemenea convenții, părțile ar avea posibilitatea de a recurge la acțiuni colective precum greva sau lock-outul. În orice caz, având în vedere evoluția salariilor piloților SAS în anii precedenți, acest conflict social ar fi fost previzibil pentru societatea respectivă.
- 18 Prin urmare, instanța de trimitere ridică problema 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.
- 19 În aceste condiții, Attunda tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Attunda) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „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?”

Cu privire la întrebările preliminare

- 20 Prin intermediul celor trei întrebări formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o mișcare de grevă inițiată la apelul unui sindicat al personalului unui operator efectiv de transport aerian cu respectarea condițiilor prevăzute de legislația națională, în special a termenului de preaviz impus de aceasta, destinată să exprime revendicările lucrătorilor acestui operator de transport și la care au participat una sau mai multe categorii de personal a căror prezență este necesară pentru operarea unui zbor, constituie o „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.
- 21 De la bun început trebuie amintit că, în cazul anulării unui zbor, articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că pasagerii în cauză trebuie să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, cu excepția cazului în care sunt informați în prealabil despre această anulare, cu respectarea termenelor prevăzute la alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) al respectivului articol 5.
- 22 Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, exonerează însă operatorul efectiv de transport aerian de această obligație de compensare 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. În plus, în cazul apariției unor asemenea împrejurări, revine de asemenea operatorului efectiv de transport aerian sarcina de a 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 zborului în cauză. Nu i se poate însă impune să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 36 și jurisprudența citată).
- 23 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, desemnează evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, aceste două condiții fiind cumulative, iar respectarea lor trebuind să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23, Hotărârea din 17 septembrie 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 36, Hotărârea din 17 aprilie 2018, *Krüsemann*, punctele 32 și 34, precum și Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 37).
- 24 În aceste condiții, ținând seama, pe de o parte, de obiectivul acestui regulament, enunțat în considerentul (1) al acestuia, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor și, pe de altă parte, de faptul că articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat derogă de la principiul dreptului la compensație al pasagerilor în cazul anulării zborurilor, noțiunea de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (Hotărârea din 17 aprilie 2018, *Krüsemann*, punctul 36 și jurisprudența citată).
- 25 În acest context trebuie să se aprecieze dacă o mișcare de grevă inițiată la apelul unui sindicat al personalului unui operator efectiv de transport aerian cu respectarea condițiilor prevăzute de legislația națională, în special a termenului de preaviz impus de aceasta, destinată să exprime revendicările lucrătorilor acestui operator de transport și la care au participat una sau mai multe categorii de personal a căror prezență este necesară pentru operarea unui zbor, este susceptibilă să constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în jurisprudența sa amintită la punctul 23 din prezenta hotărâre.

- 26 În primul rând, este necesar să se determine dacă o grevă care prezintă caracteristicile menționate la punctul precedent este susceptibilă să constituie, prin natura sau prin originea sa, un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză.
- 27 În această privință este necesar să se sublinieze că dreptul de a întreprinde o acțiune colectivă, inclusiv greva, constituie un drept fundamental prevăzut la articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”), acest drept fiind protejat în conformitate cu dreptul Uniunii și cu legislațiile naționale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 decembrie 2007, *International Transport Workers’ Federation și Finnish Seamen’s Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, punctul 44).
- 28 Cu toate că reprezintă un moment conflictual în relațiile dintre lucrători și angajator, a cărui activitate urmărește să o paralizeze, greva rămâne totuși una dintre expresiile posibile ale negocierii sociale și, prin urmare, trebuie înțeleasă ca un eveniment inerent exercitării normale a activității angajatorului în cauză, independent de specificitățile pieței muncii în cauză sau de legislația națională aplicabilă în ceea ce privește punerea în aplicare a acestui drept fundamental.
- 29 Această interpretare trebuie să primeze deopotrivă atunci când angajatorul este, precum în speță, un operator efectiv de transport aerian. Astfel, Curtea a statuat la punctele 40-42 din Hotărârea din 17 aprilie 2018, *Krüsemann* că operatorii efectivi 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 acestuia. Or, asemenea măsurilor de restructurare și reorganizare în discuție în acea hotărâre și conflictelor sociale susceptibile să rezulte de aici, măsurile referitoare la condițiile de muncă și de remunerare ale personalului unui operator efectiv de transport aerian țin de gestionarea normală a activităților operatorului de transport menționat.
- 30 Așadar, o grevă al cărei obiectiv se limitează să obțină de la o întreprindere de transport aerian majorarea salariului piloților, modificarea programului lor de lucru, precum și o mai mare previzibilitate în materie de timp de lucru constituie un eveniment inerent exercitării normale a activității acestei întreprinderi, în special atunci când o asemenea grevă este organizată într-un cadru legal.
- 31 În al doilea rând, este necesar să se aprecieze dacă o grevă care prezintă caracteristicile menționate la punctul 25 din prezenta hotărâre trebuie interpretată ca un eveniment care se află în totalitate în afara controlului efectiv al operatorului de transport aerian în cauză.
- 32 În această privință trebuie subliniat, *primo*, că, având în vedere că greva constituie pentru lucrători un drept garantat prin articolul 28 din cartă, faptul că aceștia îl invocă și declanșează, în consecință, o mișcare în acest sens trebuie considerat ca intrând sub incidența caracterului previzibil pentru orice angajator, în special atunci când o asemenea grevă este precedată de un preaviz.
- 33 De altfel, Curtea a considerat că o grevă precedată de preavizul prevăzut de legislația națională aplicabilă și în legătură cu care s-a anunțat că s-ar putea extinde la sectoare care ar afecta activitățile unei întreprinderi care inițial nu a fost afectată de această grevă nu constituie un eveniment anormal și imprevizibil (*Hotărârea din 7 mai 1991, Organisationen Danske Slagterier*, C-338/89, EU:C:1991:192, punctul 18).
- 34 În ceea ce privește cauza principală, caracterul previzibil al grevei în cauză pare să se verifice întrucât reiese din decizia de trimitere că syndicatele piloților reziliaseră încă din vara anului 2018 convenția colectivă care acoperea perioada 2017-2020, astfel încât SAS nu putea să nu știe că piloții intenționau să susțină revendicări. În plus, nu reiese din dosarul înaintat Curții că greva în discuție în litigiul principal ar fi început fără respectarea preavizului prevăzut de lege.

- 35 *Secundo*, din moment ce apariția unei greve constituie un eveniment previzibil pentru angajator, acesta are în principiu resursele necesare pentru a se pregăti și, dacă este cazul, pentru a-i atenua consecințele, așa încât păstrează, într-o anumită măsură, controlul asupra evenimentelor.
- 36 Astfel, după cum reiese din cuprinsul punctului 24 din prezenta hotărâre, în măsura în care noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte, este necesar să se considere că alegerea termenului „excepțional” dovedește intenția legiuitorului Uniunii de a include în noțiunea de „împrejurări excepționale” numai împrejurările asupra cărora un operator efectiv de transport aerian nu are niciun control. Or, asemenea oricărui angajator, un operator efectiv de transport aerian confruntat cu o grevă a personalului său, care este motivată de revendicări legate de condițiile de muncă și de remunerare, nu poate pretinde că nu are niciun control asupra acestei mișcări.
- 37 Prin urmare, pentru a asigura efectul util al obligației de compensare consacrate la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, o grevă a personalului unui operator efectiv de transport aerian nu poate fi calificată drept „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, atunci când această grevă este legată de revendicări aferente raporturilor de muncă dintre respectivul operator de transport și personalul său, susceptibile să fie soluționate în cadrul dialogului social intern al întreprinderii. Or, tocmai aceasta este situația negocierii salariale.
- 38 De altfel, această constatare nu poate fi repusă în discuție de caracterul eventual nerezonabil sau disproporționat al revendicărilor formulate de greviști sau de refuzul de către aceștia al unei propuneri de conciliere din moment ce, în orice caz, determinarea nivelului salariilor intră în sfera raporturilor de muncă dintre angajator și lucrătorii săi.
- 39 *Tertio*, reiese din jurisprudența Curții referitoare la noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, că evenimentele a căror origine este „internă” trebuie diferențiate de cele a căror origine este „externă” operatorului efectiv de transport aerian.
- 40 Intră astfel în sfera acestei noțiuni, în contextul apariției unor asemenea evenimente „externe”, coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 26), deteriorarea unei anvelope din cauza unui corp străin, precum un deșeu mobil care se afla pe pista unui aeroport (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 34), prezența de combustibil pe pista unui aeroport, care a determinat închiderea acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 29), coliziunea dintre profundorul unei aeronave în poziția de staționare și dispozitivul winglet al aeronavei unei alte companii aeriene, cauzată de deplasarea acesteia din urmă (a se vedea în acest sens Ordonanța din 14 ianuarie 2021, Airhelp, C-264/20, nepublicată, EU:C:2021:26, punctul 26), dar și un viciu ascuns de fabricație sau acte de sabotaj ori de terorism (a se vedea în acest sens 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).
- 41 Toate aceste evenimente au în comun faptul că rezultă din activitatea operatorului de transport aerian și din împrejurări exterioare, mai mult sau mai puțin frecvente în practică, dar asupra cărora operatorul de transport aerian nu are control deoarece își au originea într-un eveniment natural sau în fapta unui terț, cum ar fi un alt operator de transport aerian sau o entitate publică ori privată care intervine în activitatea aeriană sau aeroportuară.
- 42 Astfel, atunci când a arătat, în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004, că pot surveni împrejurări excepționale în special în cazul grevelor care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian, legiuitorul Uniunii a intenționat să facă referire la grevele externe operatorului de transport aerian în cauză. De aici rezultă că sunt susceptibile să constituie printre altele „împrejurări

excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, mișcările de grevă la care participă controlorii de trafic aerian sau personalul unui aeroport (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

- 43 Întrucât, asemenea mișcări de grevă nu intră de altfel sub incidența exercitării activității acestui operator de transport și, așadar, scapă de sub controlul efectiv al acestuia, ele constituie „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 44 În schimb, o grevă declanșată de membri ai propriului personal al întreprinderii de transport aerian în cauză și cu participarea acestora constituie un eveniment „intern” acestei întreprinderi, inclusiv în ceea ce privește o grevă declanșată la apelul sindicatelor, din moment ce acestea intervin în interesul lucrătorilor întreprinderii respective.
- 45 Dacă însă o asemenea grevă își are originea în revendicări pe care numai autoritățile publice le pot satisface și care, așadar, scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, ea este susceptibilă să constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul jurisprudenței amintite la punctul 23 din prezenta hotărâre.
- 46 *Quarto*, a considera că o grevă organizată într-un cadru legal și astfel cum este descrisă la punctul 25 din prezenta hotărâre nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, nu poate afecta drepturile fundamentale ale operatorului de transport aerian în cauză.
- 47 Astfel, nu se poate considera că existența unei mișcări de grevă și riscul obligării la plata compensației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) și la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 în favoarea pasagerilor care au suferit anularea unui zbor afectează conținutul esențial al dreptului de negociere al angajatorului, prevăzut la articolul 28 din cartă.
- 48 În această privință este suficient să se constate că împrejurarea că un operator de transport aerian se confruntă, din cauza unei greve a membrilor personalului său organizate într-un cadru legal, cu riscul de a trebui să plătească o asemenea compensație nu îl obligă să accepte fără discuții totalitatea revendicărilor greviștilor. Astfel, operatorul de transport aerian rămâne în măsură să invoce interesele întreprinderii, așa încât să ajungă la un compromis satisfăcător pentru totalitatea partenerilor sociali. Nu se poate considera, prin urmare, că operatorul de transport aerian este privat de libertatea sa de negociere protejată de dreptul Uniunii și că își asumă de la bun început rolul părții care nu are câștig de cauză în cadrul conflictului social.
- 49 În ceea ce privește încălcarea invocată de SAS atât a libertății sale de a desfășura o activitate comercială, cât și a dreptului său de proprietate, care sunt garantate de articolele 16 și, respectiv, 17 din cartă, trebuie amintit că libertatea de a desfășura o activitate comercială și dreptul de proprietate nu constituie prerogative absolute și este necesar, într-un context precum cel în discuție în litigiul principal, să fie conciliate cu articolul 38 din cartă, care, asemenea articolului 169 TFUE, urmărește să asigure în politica Uniunii un înalt nivel de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni (a se vedea în acest sens Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctele 60, 62 și 63).
- 50 Or, importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni, este susceptibilă să justifice consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 48 și jurisprudența citată).

- 51 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se considere că înlăturarea calificării drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în ceea ce privește o grevă organizată într-un cadru legal și care prezintă caracteristicile menționate la punctul 25 din prezenta hotărâre nu poate aduce atingere drepturilor fundamentale pe care articolele 16, 17 și 28 din cartă le garantează operatorului efectiv de transport aerian.
- 52 În aceste condiții, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o mișcare de grevă inițiată la apelul unui sindicat al personalului unui operator efectiv de transport aerian cu respectarea condițiilor prevăzute de legislația națională, în special a termenului de preaviz impus de aceasta, destinată să exprime revendicările lucrătorilor acestui operator de transport și la care a participat o categorie de personal indispensabilă pentru realizarea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 53 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

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. 295/91 trebuie interpretat în sensul că o mișcare de grevă inițiată la apelul unui sindicat al personalului unui operator efectiv de transport aerian cu respectarea condițiilor prevăzute de legislația națională, în special a termenului de preaviz impus de aceasta, destinată să exprime revendicările lucrătorilor acestui operator de transport și la care a participat o categorie de personal indispensabilă pentru realizarea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.

Semnături