



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

17 aprilie 2018*

„Trimitere preliminară – Transport – 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 despăgubiri – Scutire – Noțiunea «împrejurări excepționale» – «Grevă spontană»”

În cauzele conexate 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,

având ca obiect cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE, pe de o parte, de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra, Germania), prin deciziile din 6 aprilie 2017 (cauzele C-195/17 și C-197/17-C-203/17) și din 19 aprilie 2017 (cauzele C-226/17 și C-228/17), precum și prin deciziile din 11 mai 2017 (cauzele C-254/17, C-275/17, C-278/17 și C-281/17), din 12 mai 2017 (cauzele C-274/17, C-279/17, C-280/17 și C-282/17-C-286/17), din 16 mai 2017 (cauza C-291/17) și din 17 mai 2017 (cauza C-290/17), primite de Curte la 13 aprilie 2017 (cauzele C-195/17 și C-197/17-C-203/17) și la 28 aprilie 2017 (cauzele C-226/17 și C-228/17), precum și la 15 mai 2017 (cauza C-254/17), la 18 mai 2017 (cauzele C-274/17, C-275/17 și C-278/17-C-286/17) și la 22 mai 2017 (cauzele C-290/17 și C-291/17) și, pe de altă parte, de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania), prin decizia din 16 mai 2017 (cauza C-292/17), primită de Curte la 22 mai 2017, în procedurile

Helga Krüsemann și alții (C-195/17),

Thomas Neufeldt și alții (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe și alții (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Limba de procedură: germana.

Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce și alții (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer și alții (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke și alții (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell și alții (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe și alții (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

împotriva

TUIfly GmbH,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (raportor) și M. Vilaras, judecători,

avocat general: domnul E. Tanchev,

grefier: domnul R. Schiano, administrator,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru domnul Neufeldt și alții și pentru domnul Schmeer, de P. Degott, Rechtsanwalt;

- pentru domnul Wallmann, de M. Kleinmann, Rechtsanwalt;
- pentru domnul și doamna Schlosser, pentru doamnele Lorenz și Sprecher, pentru domnul și doamna Schoen și pentru EUflight.de GmbH, de H. Deussen și de M. Diekmann, Rechtsanwältin;
- pentru doamna Wittmann, de R. Weist, Rechtsanwalt;
- pentru domnul Wittmann, de M. Michel, Rechtsanwalt;
- pentru domnul Eßer, de el însuși;
- pentru domnii Ansorge și Blesgen, de J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin;
- pentru doamna Künnecke și alții, de C. Steding, Rechtsanwalt;
- pentru TUIfly GmbH, de P. Kauffmann și de K. Witt, Rechtsanwältin;
- pentru guvernul german, de T. Henze, de M. Hellmann și de M. Kall, în calitate de agenți;
- pentru guvernul francez, de E. de Moustier și de I. Cohen, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de K.-Ph. Wojcik, de K. Simonsson și de N. Yerrell, în calitate de agenți,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 25 ianuarie 2018,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 12 aprilie 2018,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc 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 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii între unii pasageri, pe de o parte, și TUIfly GmbH, un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a-i despăgubi pe pasagerii respectivi, ale căror zboruri au suferit o întârziere semnificativă sau au fost anulate.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1), (4), (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.

[...]

- (4) [Uniunea] ar trebui, așadar, să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în [Regulamentul (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate (JO 1991, L 36, p. 5)] atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

[...]

- (14) În conformitate cu Convenția [pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE (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.”

- 1 Sub titlul „Anularea zborului”, articolul 5 din acest regulament prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[...]

- (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [situației] 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 redirecționare 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 redirecționare care să le permită să plece cel târziu 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.”

- 2 Sub titlul „Dreptul la compensație”, articolul 7 din regulamentul menționat prevede la alineatul (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).
- [...]”

Litigiile principale și întrebările preliminare

- 3 Toți reclamanții din litigiul principal au făcut rezervări la TUIfly pentru zboruri care trebuiau să fie operate de acest transportator între 3 și 8 octombrie 2016.
- 4 După cum reiese din deciziile de trimitere, toate aceste zboruri fie au fost anulate, fie au avut o întârziere de trei ore sau mai mult la sosire, din cauza unui număr deosebit de ridicat de absențe justificate de motive medicale în rândul personalului TUIfly, ca urmare a comunicării, la 30 septembrie 2016, de către conducerea acestui transportator aerian către personalul său a planurilor de restructurare a întreprinderii.
- 5 Din aceste decizii reiese de asemenea că, deși, de regulă, rata de absenteism a personalului pentru motive medicale în rândul personalului TUIfly este de ordinul a 10 %, această rată a cunoscut, între 1 octombrie 2016 și 10 octombrie 2016, o creștere semnificativă, atingând între 34 % și 89 % în ceea ce privește personalul navigant tehnic și între 24 % și 62 % în ceea ce privește personalul navigant comercial.
- 6 În consecință, începând de la 3 octombrie 2016, TUIfly a abandonat în întregime orarele sale inițiale de zbor, recurgând la subnavlosire de la alți transportatori aerieni și rechemând membri ai personalului din concediu.
- 7 Cu toate acestea, din cauza absențelor menționate în rândul personalului, la 3 octombrie 2016, 24 de zboruri au înregistrat o întârziere semnificativă. La 4 octombrie 2016, 29 de zboruri au înregistrat de asemenea o întârziere semnificativă, iar 7 zboruri au fost anulate. Începând de la 5 octombrie 2016, o mare parte dintre zboruri au fost anulate. La 7 octombrie și la 8 octombrie 2016, toate zborurile cu plecare din Germania au fost anulate de TUIfly.
- 8 În seara zilei de 7 octombrie 2016, conducerea TUIfly a informat personalul său că s-a ajuns la un acord cu reprezentanții acestuia.
- 9 Ținând seama de această situație pe care a calificat-o drept „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, TUIfly a refuzat să plătească reclamanților din litigiul principal compensația prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) și la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum au fost acestea interpretate de Curte.

Cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17

- 10 În cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17, instanța de trimitere, Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra), arată că, potrivit jurisprudenței germane, boala unui membru al echipajului – cel puțin în cazul în care nu rezultă dintr-un act de sabotaj extern săvârșit de un terț – și faptul că este necesară înlocuirea acestuia nu constituie „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 11 Reflectând asupra posibilității de a califica faptele care au dat naștere litigiilor cu care a fost sesizată drept „împrejurări excepționale”, în măsura în care aceste situații privesc o rată de absenteism care nu este caracteristică unei activități normale a unui transportator aerian, ci survin, după cum susține pârâta din litigiul principal, în special în cazul unei „greve spontane” sau al unui apel la boicotare lansat de înșiși membrii personalului, această instanță apreciază totuși că trebuie să se constate în speță lipsa oricăror „împrejurări excepționale”.
- 12 Astfel, pe de o parte, instanța menționată subliniază faptul că este posibil ca operatorul de transport aerian în discuție în litigiul principal să fi contribuit la apariția unei asemenea rate de absenteism prin anunțarea unor măsuri de restructurare a întreprinderii. Pe de altă parte, deși majoritatea instanțelor germane admit existența unor „împrejurări excepționale” atât în cazul unei greve interne, cât și în cazul unei greve externe, în litigiile cu care este sesizată Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) absența personalului ar fi rezultatul unui apel prin care anumiți membri ai personalului operatorului de transport aerian erau invitați să intre în concediu medical și, prin urmare, nu ar emana în mod oficial de la un sindicat. O asemenea mișcare socială s-ar distinge, așadar, de o grevă oficială și ar trebui să fie calificată drept „grevă spontană”, căreia nu i s-ar aplica libertatea sindicală.
- 13 Pe de altă parte, dacă împrejurările aferente litigiului cu care este sesizată instanța de trimitere trebuie să fie calificate drept „împrejurări excepționale”, aceasta din urmă ridică problema dacă aceste împrejurări trebuie să fie recunoscute numai pentru zborurile ulterioare intervenirii „împrejurărilor excepționale” respective, permițându-se astfel operatorilor de transport aerian în cauză să refuze compensarea pasagerilor zborurilor ulterioare afectate de o eventuală reorganizare a zborurilor operată în urma intervenirii „împrejurărilor excepționale” menționate.
- 14 În această privință, instanța de trimitere invocă divergențe în jurisprudența instanțelor germane. Ea apreciază însă că voința legiuitorului Uniunii, astfel cum aceasta rezultă din considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004, precum și concluzia care se desprinde din Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), permit, în opinia sa, să se considere că operatorul de transport aerian poate invoca articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 numai pentru zborul afectat de „împrejurările excepționale” în cauză.
- 15 În aceste condiții, Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Absența pentru motive medicale a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian, este [o «împrejurare excepțională»] în sensul articolului 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004]? În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: care trebuie să fie ponderea persoanelor absente pentru a admite [asemenea împrejurări]?
- 2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare: absența spontană a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian, motivată de o grevă neconformă cu legislația muncii și cu contractul colectiv de muncă («grevă spontană»)

este [o «împrejurare excepțională»] în sensul articolului 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004]? În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare: care trebuie să fie ponderea persoanelor absente pentru a admite [asemenea împrejurări]?

- 3) În cazul unui răspuns afirmativ la prima sau la a doua întrebare: [împrejurările excepționale] trebuie să fi existat cu privire la zborul anulat sau operatorul efectiv de transport aerian poate să elaboreze un nou plan de zbor pentru motive economice?
- 4) În cazul unui răspuns afirmativ la prima sau la a doua întrebare: noțiunea de caracter evitabil se raportează la [«împrejurările excepționale»] sau la consecințele producerii [împrejurărilor menționate]?”

Cauza C-292/17

- 16 În cauza C-292/17, instanța de trimitere, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania), arată că, în mod cert, în Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), Curtea a considerat că refuzul la îmbarcare al unui pasager pe un zbor neafectat de o grevă în favoarea îmbarcării unui alt pasager al cărui zbor anterior a fost afectat de o grevă dă naștere unui drept la despăgubiri. Totuși, această hotărâre nu ar fi în mod necesar aplicabilă în materie de anulare a zborului, întrucât Regulamentul nr. 261/2004 nu ar prevedea posibilitatea operatorului de transport de a invoca „împrejurări excepționale” pentru a fi exonerat de obligația sa de compensare în caz de refuz la îmbarcare.
- 17 Această instanță constată însă că articolul 5 alineatul (3) din regulamentul amintit impune ca anularea zborului respectiv să fie cauzată de „împrejurări excepționale” și, prin urmare, să existe o legătură de cauzalitate între împrejurarea menționată și această anulare. Or, anularea unui zbor care nu este cauzată de absențe pentru motive medicale, ci de o decizie a operatorului de transport aerian efectiv de a reorganiza ansamblul zborurilor sale având în vedere această împrejurare nu ar permite ca anularea zborului menționat să fie imputată acestei împrejurări. O asemenea interpretare a articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat ar putea fi susținută de considerentul (15) al acestuia, potrivit căruia „împrejurările excepționale” trebuie să afecteze un anumit zbor.
- 18 În aceste împrejurări, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
 - „1) Se consideră că anularea unui zbor a fost cauzată de o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] și atunci când împrejurările (în speță, «greva spontană» sau «valul de îmbolnăviri») afectează zborul în discuție numai în mod indirect, întrucât acestea au condus la reorganizarea întregului plan de zbor al operatorului de transport aerian, iar această organizare include anularea programată a zborului concret?
 - 2) În temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, un operator de transport aerian poate fi exonerat de obligația de plată a unor compensații și atunci când, în lipsa reorganizării, zborul în discuție ar fi putut fi efectuat, întrucât echipajul alocat acestuia ar fi fost disponibil, dar, prin reorganizare, a fost realocat altor zboruri?”
- 19 Prin Deciziile președintelui Curții din 10 mai 2017, din 18 mai 2017 și din 29 mai 2017, cauzele 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 au fost conexe pentru buna desfășurare a procedurii orale și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la admisibilitatea întrebărilor formulate în cauzele 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, C-290/17 și C-291/17

- 20 TUIfly arată că prima, a treia și a patra întrebare adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) sunt inadmisibile. Prima, în măsura în care ar urmări obținerea unor indicații în ceea ce privește rata de absenteism care permite constatarea unor „împrejurări excepționale”, s-ar amesteca în sfera de competență a instanței de fond. A treia întrebare nu ar avea nicio legătură cu obiectul litigiilor principale, întrucât TUIfly nu ar fi stabilit orare noi din „motive economice ale întreprinderii”, ci s-ar fi limitat să își reorganizeze zborurile fără a ține seama de costuri nici măcar pentru asemenea motive economice. În sfârșit, a patra întrebare ar fi prea abstractă.
- 21 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii adresate de instanța națională în cadrul normativ și factual pe care îl definește sub răspunderea sa și a cărui exactitate Curtea nu are competența să o verifice beneficiază de o prezumție de relevanță. Refuzul Curții de a se pronunța asupra unei cereri formulate de o instanță națională este posibil numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică ori când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care îi sunt adresate (Hotărârea din 28 februarie 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, punctul 19 și jurisprudența citată).
- 22 În speță, este necesar să se constate că prima întrebare adresată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) urmărește să obțină din partea Curții o interpretare a noțiunii „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în raport cu faptele în discuție în cauzele principale. Or, calificarea în raport cu dreptul Uniunii a faptelor stabilite de instanța de trimitere presupune o interpretare a acestui drept pentru care Curtea, în cadrul procedurii prevăzute la articolul 267 TFUE, este competentă (Hotărârea din 20 decembrie 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, punctul 20).
- 23 În ceea ce privește criticile formulate în raport cu a treia întrebare adresată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra), este necesar să se amintească faptul că prezumția de relevanță evocată la punctul 24 din prezenta hotărâre nu poate fi răsturnată de simpla circumstanță că una dintre părțile din acțiunea principală contestă anumite fapte aferente litigiilor principale a căror exactitate Curtea nu are competența să o verifice și de care depinde definirea obiectului litigiului respectiv (Hotărârea din 22 septembrie 2016, Breitsamer și Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, punctul 34, precum și jurisprudența citată).
- 24 În sfârșit, nu se poate considera că a patra întrebare adresată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) are caracter abstract, din moment ce prezintă un raport direct cu obiectul litigiului principal și, prin urmare, nu este ipotetică. Prin aceasta se urmărește, așadar, să se obțină din partea Curții, în ipoteza unui răspuns afirmativ la prima sau la a doua întrebare adresată de instanța menționată, o interpretare a modalităților care permit ca operatorii de transport aerian să fie exonerati de obligația lor de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 25 Prin urmare, trebuie să se respingă obiecțiile TUIfly cu privire la inadmisibilitatea primei, a celei de a treia și a celei de a patra întrebări adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra).

Cu privire la fond

Cu privire la primele două întrebări formulate în cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17, precum și la întrebările formulate în cauza C-292/17, în măsura în care se referă la calificarea ca „împrejurări excepționale”

- 26 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări formulate în cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17, precum și al întrebărilor formulate în cauza C-292/17, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere urmărește să se stabilească în esență dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie să fie interpretat în sensul că absența spontană a unei părți semnificative a personalului navigant („grevă spontană”), precum cea în discuție în cauzele principale, intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.
- 27 În această privință, trebuie amintit că, în cazul anulării zborului sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală cu sau mai mare de trei ore, legiuitorul Uniunii a intenționat să ajusteze obligațiile operatorilor de transport aerian prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 19, precum și jurisprudența citată).
- 28 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) al acestui articol, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 20, precum și jurisprudența citată).
- 29 Pot fi calificate drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 22, precum și jurisprudența citată).
- 30 Potrivit considerentului (14) al regulamentului menționat, astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian.
- 31 În această privință, Curtea a avut deja ocazia să precizeze că împrejurările menționate în acest considerent nu constituie în mod obligatoriu și automat cauze de exonerare de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 22) și că, în consecință, trebuie să se aprecieze, de la caz la caz, dacă ele îndeplinesc cele două condiții cumulative amintite la punctul 32 din prezenta hotărâre.
- 32 Astfel, din jurisprudența Curții reiese că nu orice eveniment inopinat trebuie să fie în mod necesar calificat drept „împrejurare excepțională”, în sensul prevăzut la punctul precedent, dar că este posibil să se considere că un asemenea eveniment este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 42).

- 33 Pe de altă parte, ținând seama de obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, care, după cum reiese din considerentul (1) al acestuia, este de a se asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, și de faptul că articolul 5 alineatul (3) din regulamentul amintit derogă de la principiul dreptului la despăgubirea pasagerilor în caz de anulare sau de întârziere prelungită a unui zbor, noțiunea „împrejurări excepționale”, în sensul acestui din urmă paragraf, trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 20).
- 34 În raport cu aceste elemente trebuie să se stabilească dacă o „grevă spontană”, precum cea în discuție în litigiul principal, poate fi calificată drept „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 35 În speță, din dosarul prezentat Curții reiese că „grevă spontană” în rândul personalului operatorului de transport aerian în cauză își are originea în anunțul-surpriză al acestui operator cu privire la o restructurare a întreprinderii. Acest anunț a făcut ca, timp de aproximativ o săptămână, rata de absentism al personalului navigant să fie deosebit de ridicată, ca urmare a unui apel care nu a fost lansat de reprezentanții lucrătorilor întreprinderii, ci în mod spontan chiar de către lucrătorii care au intrat în concediu medical.
- 36 Astfel, este cert că această „grevă spontană” a fost declanșată de personalul TUIfly pentru a-și susține revendicările, referitoare, în speță, la măsurile de restructurare anunțate de conducerea acestui operator de transport aerian.
- 37 Or, după cum arată în mod întemeiat Comisia Europeană în observațiile sale scrise, restructurările și reorganizările de întreprinderi se numără printre măsurile normale de gestionare a acestora.
- 38 Astfel, 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.
- 39 Prin urmare, în condițiile prevăzute la punctele 38 și 39 din prezenta hotărâre, riscurile care decurg din consecințele sociale care însoțesc astfel de măsuri trebuie să fie considerate inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză.
- 40 Pe de altă parte, „grevă spontană” în discuție în litigiul principal nu poate fi considerată în afara controlului efectiv al operatorului de transport aerian.
- 41 Pe lângă faptul că această „grevă spontană” își are originea într-o decizie a operatorului de transport aerian menționat, trebuie arătat că, în pofida ratei ridicate de absentism evocate de instanța de trimitere, „grevă spontană” amintită a încetat în urma unui acord pe care acesta l-a încheiat cu reprezentanții lucrătorilor.
- 42 Prin urmare, o asemenea grevă a fost calificată drept „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, de natură să scutească operatorul efectiv de transport aerian de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.
- 43 Această considerație nu poate fi repusă în discuție de faptul că mișcarea socială menționată ar trebui să fie calificată, în sensul legislației sociale germane aplicabile, drept „grevă spontană” dacă nu a fost inițiată în mod oficial de un sindicat.
- 44 Astfel, 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”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, ar avea drept consecință condiționarea dreptului la despăgubiri 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 Uniunii.

- 45 Având în vedere cele care precedă, este necesar să se răspundă la primele două întrebări formulate în cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17, precum și la întrebările formulate în cauza C-292/17 că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie să fie interpretat în sensul că absența spontană a unei părți semnificative a personalului navigant („grevă spontană”), precum cea în discuție în cauzele principale, care își are originea în anunțul-surpriză al unui operator efectiv de transport aerian cu privire la o restructurare a întreprinderii, ca urmare a unui apel care nu a fost lansat de reprezentanții lucrătorilor întreprinderii, ci în mod spontan chiar de către lucrătorii care au intrat în concediu medical, nu se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare formulate în cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17 și la întrebările formulate în cauza C-292/17, în măsura în care se referă la consecințele care trebuie deduse din calificarea drept „împrejurări excepționale” a faptelor în discuție în litigiul principal

- 46 Ținând seama de răspunsul dat la prima și la a doua întrebare formulate în cauzele C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17, C-290/17 și C-291/17, nu este necesar să se răspundă la a treia și la a patra întrebare formulate în aceste cauze, nici la întrebările formulate în cauza C-292/17, în măsura în care se referă la consecințele care trebuie deduse din calificarea drept „împrejurări excepționale” a faptelor în discuție în litigiul principal.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 47 Întrucât, în privința părților din litigiile principale, 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 (Camera a treia) 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, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie să fie interpretat în sensul că absența spontană a unei părți semnificative a personalului navigant („grevă spontană”), precum cea în discuție în cauzele principale, care își are originea în anunțul-surpriză al unui operator efectiv de transport aerian cu privire la o restructurare a întreprinderii, ca urmare a unui apel care nu a fost lansat de reprezentanții lucrătorilor întreprinderii, ci în mod spontan chiar de către lucrătorii care au intrat în concediu medical, nu se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Semnături