

Versão anonimizada

Tradução

C-381/20 – 1

Processo C-381/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

12 de agosto de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

24 de julho de 2020

Demandante:

VR

Demandada:

Deutsche Lufthansa AG

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia)

Despacho

no litígio entre

VR e Deutsche Lufthansa AG

a 11.ª Secção Cível do Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia)

em 24 de julho de 2020

[Omissis]

decidiu:

1. Suspende a instância.

2. Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia, nos termos do artigo 267.º TFUE, as seguintes questões para interpretação do direito da União:

Uma greve dos trabalhadores de uma transportadora aérea na sequência da declaração de greve de um sindicato constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004?

Fundamentos:

I.

1. O demandante intentou uma ação contra a demandada, pedindo o pagamento de uma indemnização no montante de 250 euros, acrescido de juros, nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 [a seguir «Regulamento (CE) n.º 261/2004»].

A matéria de facto é a seguinte:

Em 8 de novembro de 2019, o demandante reservou, sob o número de reserva VNI6ZP, o voo LH 238 de Frankfurt para Roma-Fiumicino, operado pela demandada e que deveria ter descolado de Frankfurt às 16h00 e chegado a Roma às 17h50. O voo foi cancelado e o demandante foi transportado alternativamente nos voos LX 1077 e LX 1726 e chegou ao destino da sua viagem em 9 de novembro de 2019 às 8h55, ou seja, com um atraso de 15 horas e 5 minutos.

A distância entre Frankfurt e Roma-Fiumicino é inferior a 1 500 km.

O demandante recorreu aos seus mandatários judiciais para fazer valer os seus direitos. Por carta de 17 de janeiro de 2020, fixando o prazo até 24 de janeiro de 2020, solicitaram à demandada o pagamento de uma indemnização no montante de 250 euros. A demandada não respondeu.

O cancelamento do voo LH 238 em 8 de novembro de 2019 deveu-se ao facto de a demandada não ter tripulação de cabine disponível para realizar os voos, devido a uma greve que o sindicato de comissários de bordo UFO convocou em 1 de novembro de 2019 para o período de 7 de novembro de 2019 às 0h00 a 8 de novembro de 2019 às 24h00 que se destinava principalmente a exigir um aumento das ajudas de custo relativas às deslocação em serviço, bem como dos subsídios dos chefes de cabine, após o fracasso da negociação coletiva. Para o período acima referido, estavam programados 2 165 voos da demandada, dos quais 294 eram voos intercontinentais e 1 871 voos continentais. Após a convocação da greve, a demandada elaborou e publicou um plano de voo de emergência, que ainda previa um total de 1 273 voos, dos quais 171 eram voos intercontinentais e 1 102 voos continentais. Todavia, outros voos tiveram efetivamente de ser

cancelados, pelo que foram cancelados 1 478 voos em 7 de novembro e 8 de novembro de 2019. Em 9 de novembro de 2019, foram novamente cancelados 30 voos, dos quais nove eram intercontinentais e 21 continentais, devido aos efeitos da greve. No total, foram afetados mais de 170 000 passageiros.

Segundo as afirmações da demandada, que não foram contestadas pelo demandante, esta publicou, em 6 de novembro de 2019, um plano especial de voo a fim de evitar os cancelamentos e os atrasos e utilizou os chamados «pilotos de terra», lançou apelos a voluntários, reduziu os membros da tripulação nos voos existentes tendo em conta os mínimos legais e atribuiu alguns voos à Condor Flugdienst GmbH. Concedeu igualmente aos passageiros da Lufthansa Group a possibilidade de efetuarem uma nova reserva gratuitamente e, para os voos domésticos alemães, a opção de utilizar a rede ferroviária, mesmo que o voo não tivesse sido afetado pela greve. Os passageiros afetados pela greve foram transferidos para outros voos ou para a rede ferroviária ou puderam cancelar gratuitamente a sua viagem. Além disso, em determinadas ligações, a demandada utilizou aeronaves maiores para poder oferecer opções de viagem alternativas aos passageiros afetados pela greve. Além disso, em 5 de novembro de 2019 a demandada convocou uma reunião de alto nível para evitar a greve. Em 7 de novembro de 2019, apresentou uma nova proposta de conciliação a este respeito. Além disso, pediu uma providência cautelar que foi indeferida, em segunda instância, pelo Landesarbeitsgericht (Tribunal Superior do Trabalho de Hesse) na tarde do dia 6 de novembro de 2019.

2. O Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) julgou a ação improcedente, sustentando – de acordo com a contestação da demandada – que o cancelamento se deveria a circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Para os detalhes, remete-se para os fundamentos da decisão impugnada.

3. O demandante [omissis] interpôs recurso do Acórdão do Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância), reiterando o pedido formulado na ação e alegando que, em consequência da Decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 17 de abril de 2018 no processo C 195/17 («TUIFly», EU:C:2018:258), contrariamente ao que considerou o Amtsgericht, uma greve declarada pelos sindicatos realizada pelos trabalhadores da própria empresa também pode ser entendida como parte do exercício normal da atividade da transportadora aérea e, portanto, não existe uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

A demandada pede que seja negado provimento ao recurso.

II.

A solução do recurso necessita da decisão prévia do Tribunal de Justiça da União Europeia sobre a questão prejudicial.

1. A questão é determinante para a decisão a proferir:

Se, na situação do caso em apreço, tiverem ocorrido circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, que afetassem o voo controvertido, o recurso não procede, porque o demandante não tem nesse caso qualquer direito a compensação. Em contrapartida, se a greve não for uma circunstância extraordinária, o recurso será procedente.

2. Saber se uma greve desencadeada por um sindicato constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, é uma questão de interpretação desta norma – neste caso, dos elementos constitutivos de uma «circunstância extraordinária» –, que, em caso de dúvida, está reservada ao Tribunal de Justiça da União Europeia.

3. De acordo com o entendimento anterior desta Secção, no caso em apreço, o cancelamento deve-se a uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

a) O Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) decidiu, no seu Acórdão de 21 de agosto de 2012 [omissis], que a exoneração prevista no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 se aplica quando os próprios trabalhadores da transportadora aérea entram em greve na sequência de uma declaração de greve de um sindicato. O Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) tinha de decidir sobre a declaração de greve do sindicato de pilotos Pilotenvereinigung Cockpit e declarou a este respeito (resumidamente):

«[...]

2. Contrariamente ao entendimento do tribunal de segunda instância, a convocatória de uma greve por um sindicato no quadro das negociações de uma convenção coletiva, tal como a anunciada interrupção de trabalho dos pilotos da demandada que são membros da Vereinigung Cockpit, à qual, segundo as conclusões não contestadas do tribunal de segunda instância, se deve o cancelamento, constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento.

[...]

f) Os critérios desenvolvidos pelo Tribunal de Justiça relativamente a deficiências técnicas devem então ser aplicados sempre que incidentes como as situações referidas a título exemplificativo – (v. Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de dezembro de 2008, Wallentin Hermann/Alitalia, C-549/07, n.º 22) – no considerando 14 (do regulamento), como instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea sejam considerados como origem de circunstâncias extraordinárias. A este respeito, é igualmente relevante saber se o cancelamento se deve a circunstâncias anormais fora do exercício normal das atividades da transportadora aérea e fora do seu controlo.

Se – como no caso em litígio – estiver em causa uma greve, não importa – pelo menos em princípio – se a operação da transportadora aérea é prejudicada por um litígio salarial entre terceiros, por exemplo, por uma greve dos empregados do operador aeroportuário ou de outra empresa encarregada de tarefas operacionais essenciais, como o controlo de segurança, ou pelo facto de os próprios empregados da transportadora aérea operadora, como o pessoal de terra ou o pessoal de voo, estarem em greve. Nem a letra do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento, nem o considerando 14 do seu preâmbulo, nem o espírito e a finalidade da disposição acima referida fornecem qualquer indicação no sentido de tal distinção.

A greve dos próprios trabalhadores também tem normalmente origem num sindicato que pretende obter melhores condições de trabalho ou salários mais elevados da outra parte na negociação dum convenção coletiva, que pode ser o empregador dos trabalhadores ou uma organização patronal. Para o efeito, convida os seus membros a participarem em ações laborais. Estas ações coletivas são um meio do exercício da liberdade de associação protegida pelo direito da União [artigo 12.º, n.º 1, e artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (JO C-364, p. 1 e segs., de 18 de dezembro de 2000 (*omissis*))] e suspendem, pelo menos na medida do necessário para permitir a realização de ações coletivas, outros direitos e obrigações previstos no contrato de trabalho. A declaração de greve – mesmo que conduza a uma greve dos seus próprios trabalhadores – atua «a partir do exterior» sobre a transportadora aérea e não faz parte do exercício normal das suas atividades. Com efeito, o seu objetivo, como meio de luta por um acordo coletivo novo ou diferente, é precisamente interferir no «exercício normal da atividade» e, se possível, paralisá-la completamente. Assim, também não visa, em regra, apenas um único ou determinados voos, mas geralmente toda ou, pelo menos, uma parte significativa da atividade global de transportadora aérea. O objetivo do regulamento, que consiste em proteger os passageiros, inclusive através do pagamento de indemnizações, dos «transtornos e inconvenientes» resultantes de cancelamentos evitáveis (Acórdãos do Tribunal de Justiça de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, n.º 69; e de 22 de dezembro de 2008, Wallentin Hermann/Alitalia, C-549/07, n.º 18) – tem, em princípio, tão pouco a ver com uma greve como com os casos em que uma ação coletiva externa ou outro acontecimento conduz a uma paralisação total ou substancial da atividade operacional normal de uma transportadora aérea. Além disso, as duas situações podem sobrepor-se, como demonstra um caso decidido pelo West London County Court (Tribunal de Primeira Instância de West London), em que entidades aeroportuárias não desejavam continuar a confiar à transportadora aérea a assistência de bagagem em terra (citado segundo Galán, www.mondaq.com/article.asp?articleid=82136).

Esta Secção pode basear o seu exame de mérito na interpretação acima referida do regulamento sem solicitar previamente uma decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia. Com efeito, como já foi salientado, a interpretação da norma acima exposta decorre da letra e da finalidade do regulamento e é coerente com a interpretação do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento feita pela jurisprudência

do Tribunal de Justiça. As considerações em que o Tribunal de Justiça baseou a sua interpretação dessa disposição nas decisões acima referidas aplicam-se igualmente ao presente litígio. Com base nesta jurisprudência, esta Secção não tem dúvidas de que, em circunstâncias extraordinárias resultantes de uma greve, o Tribunal de Justiça não chegará a uma conclusão diferente da alcançada relativamente às outras situações enumeradas a título de exemplo no considerando 14 do regulamento.

Esta conclusão não é posta em causa pelo facto de o tribunal de segunda instância, em consonância com algumas opiniões da doutrina [*omissis*], ter chegado a uma conclusão diferente. Com efeito, esta conclusão diferente é baseada, como veremos mais detalhadamente, por um lado, numa interpretação correspondente do artigo 19.º da Convenção de Montreal e, por outro, na presunção de que os conflitos laborais com os seus trabalhadores fazem parte do risco geral de operação da companhia de transporte aéreo. Contudo, nenhum destes pontos de vista é decisivamente apoiado na letra do regulamento ou na jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia.

3. No caso em apreço, como esta Secção pode concluir com base nas conclusões do tribunal de segunda instância, a declaração de greve da Vereinigung Cockpit era suscetível de constituir uma circunstância extraordinária na aceção do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento.

a) No caso em apreço, a recorrida devia supor que a esmagadora maioria dos pilotos que empregava aderisse à greve. Não se tratava, portanto, de, por exemplo, substituir um pequeno número de trabalhadores por faltas ocorridas por doença, mas sim de reagir à ameaça de ausência de pelo menos uma parte considerável dos pilotos. A recorrida tinha o dever de considerar que, em virtude da greve, não teria à sua disposição um número suficiente de pilotos para cumprir a totalidade do plano de voo e que, por conseguinte, um número considerável dos voos previstos não podia ser realizado ou não podia ser realizado como previsto; por conseguinte, tinha razões para reagir à declaração de greve e reorganizar o plano de voo de forma a que, por um lado, o impacto da greve sobre os passageiros fosse o mais reduzido possível nestas circunstâncias e, por outro, pudesse retomar a atividade normal o mais rapidamente possível após o fim da greve. Tal situação não pode incluir-se na atividade normal de uma transportadora aérea.

b) A invocação de circunstâncias extraordinárias pela demandada não é excluída pelo facto de a situação poder ser controlável por ela.

Numa discussão de uma convenção coletiva, não se pode, em regra, presumir a existência de um controlo da situação que exclua a existência de uma circunstância extraordinária. A decisão de realizar uma greve é tomada pelos trabalhadores no âmbito da sua autonomia de negociação coletiva e, por conseguinte, independentemente das operações da transportadora aérea operadora. Daqui decorre que a transportadora aérea não tem geralmente qualquer influência legal significativa sobre se os seus próprios trabalhadores entram ou não em

greve. A este respeito, o argumento de que a transportadora aérea operadora tem a possibilidade de satisfazer as exigências em caso de greve na empresa e, conseqüentemente, evitar a greve não é procedente. Isso exigiria que a transportadora aérea renunciasse à sua liberdade de associação, protegida pelo direito da União, e assumisse desde o início o papel de parte vencida no litígio laboral, o que não seria razoável para a transportadora aérea nem seria do interesse dos passageiros a longo prazo.»

b) Esta Secção, na sua jurisprudência anterior, tem seguido o entendimento do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) e continua a considera-lo acertado para a situação do caso vertente de declaração de greve por um sindicato.

No entender desta Secção, o Acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de abril de 2018, TUIFly, C-195/17, também não implica uma apreciação diferente. Esta decisão dizia respeito à situação específica de uma «greve selvagem» desencadeada pelo anúncio surpresa de planos de reestruturação da transportadora aérea. Isto não é de modo algum comparável com o caso em apreço, em que não se verificam medidas operacionais concretas e atuais às quais os próprios trabalhadores reajam diretamente e por iniciativa própria com uma «greve selvagem».

Do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia no processo C-195/17 também não se pode inferir que uma greve legal dos próprios trabalhadores não possa constituir uma circunstância extraordinária. Dos n.ºs 46 e 47 deste acórdão pode apenas inferir-se que a qualificação de uma greve como circunstância extraordinária não depende da legalidade ou não da greve à luz do direito nacional. No entanto, isto não significa que certas situações de greves devam, por si só, ser excluídas (das causas) da exoneração ou que a interrupção do trabalho legalizada através da convocatória de uma greve por um sindicato dos trabalhadores da companhia aérea não possa, em princípio, constituir uma circunstância extraordinária, porque, em consequência do desencadeamento pelo sindicato, não faz parte do exercício normal das atividades da transportadora aérea e não pode ser controlada por ela.

No entender desta Secção, o que é determinante para a qualificação como circunstância extraordinária neste caso concreto é que a declaração de greve do sindicato – diferentemente da «greve selvagem» – produz um efeito a partir do exterior na atividade da empresa. Esta declaração de greve não pode ser controlada pela transportadora aérea nem a greve assim desencadeada pode ser atribuída ao exercício normal da atividade da transportadora aérea: A declaração de greve e a própria greve servem precisamente para perturbar ou paralisar essa atividade [Acórdão do Bundesgerichtshof (Supremo Tribunal Federal) de 21 de agosto de 2012 (*omissis*)].

No entender desta Secção, não se pode argumentar contra a transportadora aérea que esta poderia contrariar ou «controlar» a greve cedendo às exigências do sindicato, uma vez que isso prejudicaria a liberdade de associação, dado que a

discussão com o sindicato ficaria ligada à obrigação de pagar as indemnizações nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Por esta razão, esta Secção entende que a existência de uma certa estrutura salarial ou a falta de vontade de aumentar os salários, ou, como no caso em apreço, as ajudas de custo e os subsídios dos chefes de cabine, não pode ser classificada como uma medida operacional da transportadora aérea comparável ao anúncio de planos de reestruturação – como foi o caso no processo C-195/17.

c) Contudo, tendo em conta a Decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia no processo C-195/17, a jurisprudência tem vindo a considerar cada vez mais que, no caso de uma greve interna à empresa organizada por um sindicato, já não se pode partir do princípio de que se trata de uma circunstância extraordinária [Acórdão do Landgericht Düsseldorf (Tribunal Regional de Dusseldórfia), de 26 de agosto de 2018 (*omissis*); Acórdão do Landgericht Berlin (Tribunal Regional de Berlim) de 11 de fevereiro de 2020 (*omissis*); Acórdão do Landgericht Bad Kreuznach (Tribunal Regional de Bad Kreuznach), de 20 de janeiro de 2020 (*omissis*); Acórdão do Landgericht Nürnberg-Fürth (Tribunal Regional de Nürnberg-Fürth), de 2 de março de 2020 (*omissis*); Acórdão do Landgericht Memmingen (Tribunal Regional de Memmingen), de 30 de março de 2020 (*omissis*); Acórdão do Amtsgericht Frankfurt (Tribunal de Primeira Instância de Frankfurt) de 8 de agosto de 2019 (*omissis*)], pelo menos sem a existência de outras circunstâncias especiais [Acórdãos do Landgericht Hamburg (Tribunal Regional de Hamburgo) de 21 de maio de 2019 (*omissis*); e de 3 de junho de 2019 (*omissis*)]. A exoneração por motivo de greve dos próprios trabalhadores da transportadora aérea também é rejeitada por uma parte da doutrina [*omissis*].

Por esta razão, esta Secção considera que o pedido de decisão prejudicial é justificado.

[*Omissis*]