

Versão anonimizada

Tradução

C-516/20 – 1

Processo C-516/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

14 de outubro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

9 de setembro de 2020

Demandantes:

JT

NQ

Demandada:

Ryanair DCA

[Omissis]

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia)

Despacho

No litígio entre

JT e NQ contra Ryanair DCA

A 11.^a Secção Cível do Landgericht Köln

Proferiu, em 9 de setembro de 2020

[Omissis]

o seguinte despacho:

1. Suspende-se a instância.
2. Submete-se ao Tribunal de Justiça da União Europeia, para interpretação do direito da União, nos termos do artigo 267.º TFUE, a seguinte questão:

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. Os demandantes intentaram uma ação contra a demandada, pedindo o pagamento de uma indemnização no montante de 400,00 euros cada um, 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:

Os demandantes tinham, em 25 de julho de 2018, uma reserva com o número de código SZHH9D para o voo operado pela demandada n.º FR1035 de Köln/Bonn (Colónia/Bona) (CGN) para Tenerife (TFS). O voo FR1035 devia normalmente iniciar-se às 12:40 horas e aterrar no local de destino às 16:25 horas (horas locais, respetivamente). O voo FR1035 foi cancelado. A demandada não apresentou uma proposta de substituição que permitisse aos demandantes chegar ao seu destino com um atraso inferior a 3 horas.

A distância entre Köln/Bonn e Tenerife situa-se entre 1 501 km e 3 500 km.

Os demandantes dirigiram-se aos seus mandatários processuais para reclamarem os direitos respetivos. Estes solicitaram à demandada, por carta de 7 de março de 2019, dando-lhe um prazo até 14 de março de 2019, o pagamento de uma compensação de 400 euros a cada, no montante total de 800 euros, o que esta, porém, recusou invocando circunstâncias extraordinárias, com base nas quais estaria exonerada da obrigação de pagamento de indemnização.

O motivo para cancelamento do voo FR1035 de 25 de julho de 2018 foi uma greve organizada sindicalmente do pessoal de cabine português, espanhol, italiano e belga da demandada. Esta durou desde 25 de julho de 2018, às 00:00 horas, até 26 de julho de 2018, às 24:00 horas, e teve como resultado que a demandada não

tivesse qualquer pessoal de cabine disponível para a operação do voo. O pessoal de cabine italiano previsto para o voo em causa também aderiu à greve. No referido período de tempo, verificaram-se paralisações de tripulações em 455 voos da demandada. A demandada utilizou tripulações de outros países para compensar as paralisações mas não tinha pessoal de cabine disponível em número suficiente para cobrir a diminuição de pessoal em consequência da greve. A demandada refere, entre outros, um artigo de imprensa de 26 de julho de 2018, no qual, como motivo para a greve, se indicava que «*as tripulações de cabine reivindicam melhores condições de trabalho, entre as quais salários mais elevados. A Ryanair, por seu lado, ameaça com reduções dos postos de trabalho*».

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. [Omissis]

3. Os demandantes interpuseram recurso contra o Acórdão do Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância) reiterando o pedido feito 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), ao contrário do entendimento do Amtsgericht (Tribunal de Primeira Instância), também a greve dos próprios trabalhadores, como parte do exercício normal da atividade da transportadora aérea, deixou de poder ser entendida como circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Os demandantes entendem, além disso, que a demandada deveria ter comprovado as causas da greve e as medidas para a evitar; diferenças de opinião entre a direção e os colaboradores da empresa não são extraordinárias e não afetam do exterior o funcionamento de uma empresa. Isto também é válido para um litígio salarial.

A demandada pede que o recurso seja julgado improcedente.

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 os demandantes não têm nesse caso qualquer direito a compensação. Se, pelo contrário, a greve não constituísse uma circunstância extraordinária, o recurso seria 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) – como no caso vertente – tinha de decidir sobre a declaração de greve do 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 *[omissis]*.

g) 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 considerá-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, na qual os próprios trabalhadores da transportadora aérea, imediatamente e por sua própria iniciativa, reagiram. Isto não é comparável com a presente situação de facto, na qual os membros de um sindicato seguem uma declaração de greve organizada sindicalmente.

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) de exoneração ou que uma paralisação de trabalho dos colaboradores de uma transportadora aérea legal na sequência da declaração de greve por um sindicato, em princípio, não possa constituir uma circunstância extraordinária – pois em consequência de ter sido iniciada pelo sindicato não se inclui na atividade normal da transportadora aérea e não é controlável por esta.

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 *[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 para modificação das condições de trabalho 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 *[omissis]*, pelo menos sem a existência de outras circunstâncias especiais *[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]

DOCUMENTO DE TRABALHO