

Processo C-28/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

21 de janeiro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Attunda Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância de Attunda, Suécia)

Data da decisão de reenvio:

16 de janeiro de 2020

Recorrente:

Airhelp Ltd

Recorrida:

Scandinavian Airlines System SAS

ATA

16 de janeiro de 2020

[*Omissis*]

PARTES

Recorrente

Airhelp Limited [*Omissis*]

[*Omissis*]

Recorrida

Scandinavian Airlines System SAS [*Omissis*]

[*Omissis*]

OBJETO

Pedido apresentado nos termos do Regulamento (CE) n.º 261/2004

DESPACHO

1. O Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância) decide, em aplicação do artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, submeter ao Tribunal de Justiça um pedido de decisão prejudicial, que consta em anexo ao presente despacho.
2. É suspensa a instância até que o Tribunal de Justiça profira a sua decisão.

Fundamentos

Pelos fundamentos expostos no pedido de decisão prejudicial em anexo, o Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância) considera ser necessário submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia um pedido de decisão prejudicial para poder decidir no processo principal. Considerando que o prosseguimento do processo principal depende da decisão do Tribunal de Justiça, deve suspender-se a instância.

TEXTO DO PEDIDO

Pedido de decisão prejudicial apresentado em aplicação do artigo 267.º TFUE

Introdução

- 1 Foi submetido ao Attunda tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância de Attunda) um litígio entre a Airhelp Limited (a seguir «Airhelp») e a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (a seguir «SAS») sobre um reembolso na aceção 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 n.º 261/2004»).

Questões prejudiciais

- 2 O Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância) colocou as seguintes questões prejudiciais sobre a interpretação do Regulamento n.º 261/2004:

- a) Uma greve dos pilotos de aeronaves, trabalhadores de uma transportadora aérea e indispensáveis para a realização de um voo, constitui uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, na medida em que a greve não foi iniciada na sequência de uma medida tomada ou comunicada pela transportadora aérea, mas foi anunciada por organizações de trabalhadores na sequência de um pré-aviso e iniciada licitamente, em conformidade com o direito nacional, enquanto ação coletiva destinada a pressionar a referida transportadora aérea a aumentar os salários, conceder benefícios ou alterar as condições de trabalho com vista a satisfazer as exigências das organizações de trabalhadores?
- b) O carácter razoável dos pedidos das organizações de trabalhadores e, em particular, o facto de o aumento dos salários pedido ser claramente mais elevado do que os aumentos dos salários geralmente aplicados nos mercados de trabalho nacionais pertinentes têm incidência na resposta à primeira questão?
- c) O facto de a transportadora aérea, com a intenção de evitar uma greve, aceitar uma proposta de conciliação apresentada por um organismo nacional responsável pela mediação dos conflitos coletivos, ao passo que as organizações de trabalhadores não aceitam essa proposta, tem incidência na resposta à primeira questão?

Contexto do processo

- 3 O viajante SS reservou um lugar no voo de Malmö para Estocolmo na SAS. Este voo devia ter-se realizado em 29 de abril de 2019, mas foi cancelado no próprio dia devido a uma greve dos pilotos da SAS na Noruega, Suécia e Dinamarca, que começou em 26 de abril de 2019 e se prolongou até 2 de maio de 2019. A greve dos pilotos tinha como pano de fundo a denúncia, por parte das organizações de trabalhadores na Suécia, Noruega e Dinamarca representantes dos pilotos da SAS, da convenção coletiva anterior celebrada com a SAS, e que, caso contrário, apenas atingiria o seu termo em 2020. As negociações tendentes à celebração de uma nova convenção prolongavam-se desde março de 2019. A greve dos pilotos durou sete dias. Por força desta, a SAS cancelou mais de 4 000 voos, o que afetou cerca de 380 000 passageiros.
- 4 Não foi oferecido ao viajante SS um reenaminhamento, o qual lhe teria limitado a atraso a menos de três horas.
- 5 Na sequência de um acordo, o viajante cedeu à Airhelp o seu pedido de indemnização pelo voo acima mencionado.

Resumo dos argumentos das partes

Airhelp

- 6 A Airhelp pediu ao Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância) que ordenasse à SAS para lhe pagar um montante total de 250 euros, acrescido de juros de mora [omissis] desde 10 de setembro de 2019 até efetivo e integral pagamento.
- 7 Em apoio do seu pedido, a Airhelp remete, em substância, para os argumentos a seguir expostos. O viajante SS tem direito, em aplicação do Regulamento n.º 261/2004, a uma indemnização dado que foi informado do cancelamento do voo menos de sete dias antes da hora programada de partida, e não lhe foi oferecido um reencaminhamento que lhe permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

SAS

- 8 A SAS contestou o pedido da Airhelp. Em apoio dos seus argumentos, alega, a título principal, o seguinte. A greve dos pilotos constitui uma circunstância extraordinária que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, pelo que a SAS não está obrigada a pagar a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º3, e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 9 A SAS desenvolveu os seus argumentos no processo principal nos termos a seguir expostos.
- 10 Um dos pontos de desacordo nas negociações incidia sobre a exigência apresentada pelas organizações de trabalhadores de aumentar os salários em 13 % ao longo de três anos, em vez do direito, previsto para os pilotos pela convenção coletiva anterior, a um aumento dos salários de 6,5 % ao longo de três anos. Outro ponto de desacordo respeitava aos horários de trabalho dos pilotos. As organizações de trabalhadores exigiam, nomeadamente, uma maior previsibilidade em matéria de horários de trabalho.
- 11 Em 25 de abril de 2019, o medlingsinstitutet (Instituto Nacional de Mediação) sueco apresentou às partes uma «recomendação» (proposta de resolução amigável) no que respeita à convenção coletiva do setor de atividade. A recomendação previa, nomeadamente, um aumento anual dos salários de 2,3 %. O projeto do mediador de aumento dos salários estava em linha com o que é conhecido como a «marca», a saber, a percentagem de evolução dos salários que foi acordada para as indústrias exportadoras para ser aplicada ao mercado de trabalho sueco. Os sindicatos dos pilotos reclamavam uma evolução dos salários bem superior à marca. O modelo sueco do mercado de trabalho parte do princípio que a marca tem uma natureza normativa para a fixação dos salários para a globalidade do mercado sueco de trabalho. O objetivo é manter a competitividade sueca e estabilizar a negociação das convenções coletivas.
- 12 A SAS aprovou a recomendação ao passo que as organizações de trabalhadores a rejeitaram e, em 26 de abril de 2019, estas desencadearam as ações coletivas anunciadas.

- 13 Este conflito prolongou-se até à noite de 2 de maio de 2019, data em que uma nova convenção de três anos foi celebrada. A nova convenção coletiva cobre um período de três anos até 2022 e prevê, nomeadamente, que os salários dos pilotos aumentarão 3,5 % em 2019, 3 % em 2020 e 4 % em 2021. No total, os salários aumentarão 10,9 % ao longo de três anos.
- 14 A questão de saber se a greve dos pilotos constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, deve ser examinada tendo em conta a questão de saber se a greve, pela sua natureza ou origens, não é inerente ao exercício normal da atividade da SAS e ao seu controlo efetivo.
- 15 O exercício normal da atividade da SAS consiste em prestar serviços de transporte aéreo. Uma decisão de greve simultânea de quatro organizações sindicais não se enquadra no exercício normal da atividade da SAS. As greves são em si mesmas muito raras no mercado de trabalho sueco e não se enquadram na normalidade das relações entre o empregador e os trabalhadores ou as suas respetivas centrais sindicais. Além disso, a greve dos pilotos foi uma das maiores greves de sempre registada na indústria do transporte aéreo e agrupava, em princípio, a totalidade dos pilotos da SAS. Esta última não pôde reorganizar as suas atividades de maneira a que os voos se realizassem como programado. Consequentemente, a greve não era inerente ao exercício normal da atividade da SAS.
- 16 A licitude da greve dos pilotos impedia a SAS de ordenar aos pilotos que retomassem o trabalho. Portanto, a SAS não podia tomar medidas para forçar os pilotos a realizar os voos. Consequentemente, a greve dos pilotos escapava ao controlo efetivo da SAS.
- 17 As condições em que o Tribunal de Justiça entendeu, no Acórdão de 17 de abril de 2018, *Krüsemann e o.* (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, a seguir «Acórdão *Krüsemann*», EU:C:2018:258), que uma greve sem aviso prévio é inerente ao exercício normal da atividade de uma transportadora aérea (v. n.º 49) não se verificam no caso em apreço.
- 18 A greve dos pilotos não foi motivada por uma medida adotada pela SAS que possa ser considerada como fazendo parte das medidas normais de gestão desta. Em definitivo, a greve foi uma consequência do facto de as associações de pilotos exigirem condições de trabalho particulares e recusarem a proposta do mediador, contrariamente à SAS. Por conseguinte, a greve dos pilotos não foi motivada por uma medida adotada pela SAS.
- 19 A greve dos pilotos não foi uma resposta espontânea do pessoal a uma medida que fizesse parte das medidas normais de gestão da SAS. Pelo contrário, a greve foi convocada simultaneamente por quatro sindicatos de pilotos e foi, portanto, em larga medida, gerida pelos sindicatos e pelos representantes dos trabalhadores.
- 20 O cancelamento do voo também não permitiu à SAS evitar a obrigação de indemnização quando a greve se iniciou, dado que o voo deve ser cancelado pelo

menos duas semanas antes da hora programada de partida para que exista um motivo de isenção da obrigação de indemnização [v. artigo 5.º, n.º 1, alínea c), ponto i)]. Ora, no direito sueco, uma greve deve ser precedida de um pré-aviso apresentado apenas com uma semana de antecedência [omissis].

- 21 A greve dos pilotos que afetou a SAS e que causou o cancelamento do voo constitui um acontecimento que, pela sua natureza e origem, não é inerente ao exercício normal da atividade da SAS e que escapa ao controlo efetivo desta última. Constitui, pois, uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

Airhelp

- 22 A Airhelp, em substância, respondeu às alegações da SAS nos termos a seguir expostos.
- 23 A greve não pode ser considerada uma «circunstância extraordinária» que isente a SAS da sua responsabilidade. A celebração de convenções coletivas inscreve-se no curso normal dos negócios de uma companhia aérea de transporte e a companhia aérea pode, regra geral, ter de se confrontar com litígios ou mesmo conflitos com o seu pessoal durante este tipo de negociações salariais coletivas e recorrentes.
- 24 Está previsto que, por um lado, a SAS e, por outro, as associações de pilotos sueca [Svensk Pilotförening (SPF)], dinamarquesa (Dansk Pilotforening) e norueguesa (Norske SAS-Flygeres Förening) celebrem uma convenção coletiva sobre os salários e as condições gerais de trabalho dos comandantes de bordo e dos copilotos, a saber, a «convenção dos pilotos». Durante as negociações da convenção, as partes têm a possibilidade de recorrer a ações coletivas, como a greve ou o *lock-out*. A celebração da convenção coletiva pelos parceiros sociais implica uma paz social obrigatória durante o período de aplicação daquela. Isto significa que as partes não podem desencadear ações coletivas durante este período. A greve ilegal, ou sem pré-aviso, é uma greve realizada durante o período de paz social.
- 25 No passado existiram conflitos entre a SAS e diferentes grupos de pessoal que, várias vezes, deram lugar a ações coletivas dos trabalhadores. Os conflitos incidiram, nomeadamente, sobre as condições de remuneração e a melhoria das condições de trabalho, mas também sobre o facto de os trabalhadores pretenderem exercer influência sobre o local de trabalho. Em particular, importa assinalar o conflito da «crise SAS» de 2012, em que esta esteve perto da insolvência. Alguns acionistas majoritários condicionaram a concessão de prestações suplementares à SAS a obrigações estritas em matéria de poupanças, os trabalhadores da SAS foram forçados, em pleno período de aplicação da convenção coletiva, a aceitar uma redução dos salários pelo trabalho prestado para não perderem o seu emprego. Ficou previsto que os pilotos trabalhariam mais e perderiam um mês de salário por ano.

- 26 O conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 é uma exceção que deve ser interpretada de forma restritiva. Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que um evento só é suscetível de ser qualificado de circunstância extraordinária se preencher dois critérios. Em primeiro lugar, este evento não deve ser inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea. Em segundo lugar, este evento deve escapar ao controlo efetivo da empresa (v. n.º 32 do Acórdão Krüsemann).
- 27 As negociações sobre os salários e sobre as condições de trabalho sob a ameaça de greves são habituais e previsíveis para todas as empresas e enquadra-se no controlo efetivo destas, pelo menos em Estados-Membros como a Dinamarca, a Noruega e a Suécia. Uma greve do próprio pessoal da companhia aérea faz, em princípio, parte da atividade habitual da companhia e, por essa razão, do exercício normal da atividade de uma companhia aérea. Tais greves são, normalmente, uma resposta a questões que se enquadram no controlo efetivo da companhia aérea. Se a greve é iniciada em conformidade com a legislação nacional em matéria laboral aplicável às partes, que, além disso, implica que o pessoal e os sindicatos tenham notificado a transportadora aérea dessa greve depositando um pré-aviso antes do seu início, a transportadora aérea pode programar no tempo e no espaço as decisões que deve tomar para evitar a obrigação de indemnização, no sentido de, por exemplo, impedir a greve anunciada ou, pelo menos, reduzir ao mínimo os riscos que a realização desta envolve.
- 28 No que respeita à SAS, é evidente que as decisões por esta tomadas em 2012 constituem uma importante razão subjacente à greve dos pilotos de 2019, [porquanto] desencadearam, por força das dificuldades financeiras da companhia aérea, uma forte deterioração das remunerações e das condições de trabalho dos pilotos. A SAS recuperou economicamente em 2019 e, por conseguinte, é absolutamente previsível e razoável que os pilotos beneficiem de aumentos de salários e de uma melhoria das condições de trabalho aquando das novas negociações da convenção. Os pilotos consideraram que o nível de remuneração na SAS era inferior ao nível do mercado, ao passo que a SAS considerou que as pretensões salariais dos pilotos eram excessivas. Com a nova convenção coletiva, o nível da remuneração em 2021 aumentará, portanto, 10,5 % em comparação com 2018.
- 29 Atendendo ao que precede, a greve em discussão neste processo é simultaneamente inerente ao exercício normal da atividade da SAS e enquadra-se no controlo efetivo desta, pelo que não pode ser considerada uma circunstância extraordinária.

Direito da União aplicável

- 30 O considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 prevê:

«Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas

nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.»

31 O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[...]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou

ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

[...]

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.»

32 O artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe:

«Direito a indemnização

1. Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

a) 250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.»

33 O artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia dispõe:

«Direito de negociação e de ação coletiva

Os trabalhadores e as entidades patronais, ou as respetivas organizações, têm, de acordo com o direito da União e as legislações e práticas nacionais, o direito de negociar e de celebrar convenções coletivas aos níveis apropriados, bem como de recorrer, em caso de conflito de interesses, a ações coletivas para a defesa dos seus interesses, incluindo a greve.»

34 O artigo 151.º TFUE, dispõe:

«A União e os Estados-Membros, tendo presentes os direitos sociais fundamentais, tal como os enunciam a Carta Social Europeia, assinada em Turim, em 18 de outubro de 1961 e a Carta Comunitária dos Direitos Sociais Fundamentais dos Trabalhadores, de 1989, terão por objetivos a promoção do emprego, a melhoria das condições de vida e de trabalho, de modo a permitir a sua harmonização, assegurando simultaneamente essa melhoria, uma proteção social adequada, o diálogo entre parceiros sociais, o desenvolvimento dos recursos humanos, tendo em vista um nível de emprego elevado e duradouro, e a luta contra as exclusões.

Para o efeito, a União e os Estados-Membros desenvolverão ações que tenham em conta a diversidade das práticas nacionais, em especial no domínio das relações contratuais, e a necessidade de manter a capacidade concorrencial da economia da União.

A União e os Estados-Membros consideram que esse desenvolvimento decorrerá não apenas do funcionamento do mercado interno, que favorecerá a harmonização dos sistemas sociais, mas igualmente dos processos previstos nos Tratados e da aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas.»

O ponto 6) [da parte I] da Carta Social Europeia, [assinada em Turim] em 18 de outubro de 1961, dispõe:

«Todos os trabalhadores e empregadores têm o direito de negociar coletivamente».

Quadro jurídico nacional aplicável

- 35 O artigo 45.º da la lagen (1976 :580) om medbestämmande i arbetslivet (Lei n.º 580 de 1976 sobre a participação dos trabalhadores nas decisões negociadas), enuncia nomeadamente:

«Quando uma organização patronal, um empregador ou uma organização de trabalhadores pretenda iniciar uma ação coletiva ou ampliar o âmbito de aplicação de uma ação em curso, devem notificar, por escrito, a parte contrária e o Instituto da Mediação através de um pré-aviso de pelo menos sete dias úteis. Por «dia útil», entende-se qualquer dia da semana, com exceção dos sábados, domingos e dias feriados, bem como a véspera do dia de S. João, a véspera de Natal e o dia 31 de dezembro. O prazo é calculado a partir da hora do dia em que a ação coletiva tem início.»

Necessidade de uma decisão prejudicial

- 36 O conceito de «circunstâncias extraordinárias» não está definido no Regulamento n.º 261/2004. O considerando 14 do preâmbulo do regulamento prevê, no entanto, que as circunstâncias extraordinárias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea. O Tribunal de Justiça declarou que a lista enunciada no considerando 14 do preâmbulo é exemplificativa e não determina que as situações referidas impliquem automaticamente a existência de circunstâncias extraordinárias (Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 22).
- 37 O Tribunal de Justiça interpretou, em vários processos, o conceito de «circunstâncias extraordinárias» constante do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 [v. Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716), de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), de 2 de fevereiro de 2012, Brosmann Footwear (HK) e o./Conselho (C-249/10 P, EU:C:2012:53), de 17 de setembro de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), e de 17 de abril de 2018, Krüsemann e o. (C-195/17, C-197/17 a C--203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:258)]. Assim, o Tribunal de Justiça declarou que o conceito de «circunstâncias extraordinárias» deve ser interpretado no sentido de que designa os eventos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que escapam ao controlo efetivo desta última (Pešková et Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 22).
- 38 A principal questão suscitada neste processo refere-se à interpretação a dar ao conceito de «circunstância extraordinária» referido no artigo 5.º, n.º 3, do

Regulamento n.º 261/2004 no caso de uma greve que foi anunciada pelas organizações de trabalhadores na sequência de um pré-aviso e iniciada licitamente. Esta questão não foi anteriormente abordada pelo Tribunal de Justiça. É pacífico entre as partes no processo que existirá responsabilidade da SAS se a greve dos pilotos não constituir uma circunstância extraordinária. Em contrapartida, se a greve dos pilotos constituir uma circunstância extraordinária, as partes estão de acordo em que não existirá responsabilidade da SAS. As problemáticas em jogo no processo incidem, portanto, sobre a interpretação das regras do direito da União e esta interpretação é necessário para decidir o litígio.

O Tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância) entende que não existe atualmente jurisprudência que se possa aplicar ao processo principal. Existe igualmente um interesse geral em que o direito da União seja objeto de uma interpretação uniforme no que respeita a estas questões.

[*Omissis*]

DOCUMENTO DE TRABALHO