

Versão anonimizada

Tradução

C-527/20 – 1

Processo C-527/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

19 de outubro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia, Alemanha)

Data da decisão de reenvio:

30 de setembro de 2020

Demandante:

PJ

Demandada:

Deutsche Lufthansa AG

[Omissis]

Landgericht Köln (Tribunal Regional de Colónia)

Despacho

No processo

PJ contra Deutsche Lufthansa AG

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

proferiu, em 30 de setembro de 2020

[omissis], o seguinte

Despacho:

PT

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. O demandante intentou uma ação contra a demandada, pedindo o pagamento de uma indemnização no montante de 250,00 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 tinha uma reserva com a referência JKTXVD no voo LH 1123 de Madrid para Frankfurt que devia ser operado pela demandada. O voo, que devia descolar às 8.20 horas e aterrar no lugar do destino às 11.00 horas, foi cancelado. O demandante foi transportado no voo de substituição LH 1121 e chegou a Frankfurt com mais de 21 horas de atraso em relação ao planeado, em 9 de novembro de 2019 às 8.44 horas.

A distância ortodrómica entre Madrid e Frankfurt é inferior a 1 500 km.

O demandante [omissis] reclamou [omissis] à demandada, por *email* de 6 de dezembro de 2019, fixando-lhe um prazo até 13 de dezembro de 2019, o pagamento do montante de 250 euros a título de indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, o que a demandada recusou invocando circunstâncias extraordinárias que justificavam a sua exoneração da obrigação de pagamento de indemnização.

A razão do cancelamento do voo LH 1864 em 7 de novembro de 2019 foi que a demandada, em virtude de uma greve convocada pelo sindicato do pessoal de voo UFO em 1 de novembro de 2019 para o período de 7 de novembro de 2019 às 0:00 horas até 8 de novembro de 2019 às 24:00 horas, essencialmente para aplicação de um aumento das ajudas de custo e de prémios para chefes de cabina depois do fracasso da negociação da convenção coletiva, não dispunha de pessoal de cabina para realizar o voo. No referido período estavam programados 2 165 voos da demandada, dos quais 294 voos intercontinentais e 1 871 voos continentais. Depois da convocação da greve, a demandada elaborou e publicou

um plano de voos de emergência que ainda previa um total de 1 273 voos, dos quais 171 voos intercontinentais e 1 102 voos continentais. Porém, na realidade, ainda tiveram de ser cancelados outros voos, de modo que foram suprimidos no total 1 478 voos em 7 de novembro e em 8 de novembro de 2019. Em 9 de novembro de 2019 ainda tiveram de ser cancelados 30 voos, dos quais nove voos intercontinentais e 21 voos continentais, em virtude dos efeitos da greve. No total, foram afetados pela greve mais de 170 000 passageiros.

Segundo as afirmações da demandada, que não foram contestadas pelos demandantes, 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 julgou a ação procedente Entendeu que a demandada não está exonerada, nos termos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, da obrigação de indemnização que lhe incumbe nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o artigo 7.º, n.º 1. Não há uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3. As greves do pessoal da própria demandada, sindicalmente organizadas como medida de luta laboral, fazem parte do exercício normal da atividade de uma transportadora aérea e decorreram legalmente. Elas são igualmente passíveis de ser controladas pela transportadora aérea. É o que decorre, por um lado, de um acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de abril de 2018 sobre uma «greve selvagem» – Acórdão C-195/17 – e deve aplicar-se por maioria de razão às greves dos próprios trabalhadores permitidas pelo direito do trabalho alemão, pois também estas podem terminar por acordo entre os trabalhadores e a entidade patronal: o Tribunal de Justiça decidiu expressamente que, para responder à questão de saber se as greves devem ser qualificadas como circunstâncias extraordinárias na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004, é irrelevante que elas sejam legais ou ilegais à luz do direito nacional aplicável.

3. A demandada [omissis] interpôs recurso do Acórdão do Amtsgericht. Reitera o seu pedido de que a ação seja julgada improcedente e alega que o

Tribunal de Justiça, no acórdão citado pelo demandante, decidiu tendo em consideração a circunstância de uma greve selvagem subjacente ao processo C-195/17, e, por conseguinte, não se pode deduzir da decisão prejudicial de 17 de abril de 2018 que qualquer greve dos próprios trabalhadores se inclui no exercício normal da atividade de uma transportadora aérea e que é controlável pela transportadora em causa. No caso da greve dos seus próprios trabalhadores organizada pelo sindicato em causa neste processo não foi esse o caso. Nenhuma empresa pode controlar exigências dos seus trabalhadores que não sejam devidas a uma decisão direta anterior da sua parte. Desde logo, as exigências atuais do UFO não eram previsíveis. A «possibilidade de controlo» não pode ser avaliada no pressuposto de que se deve ceder a todas as exigências. A transposição das conclusões do Acórdão do Tribunal de Justiça de 17.04.2018 para a situação presente ignora, além disso, que, no considerando 14 do Regulamento (CE) n.º 261/2004, uma greve que prejudica a exploração da transportadora aérea é expressamente designada e reconhecida como circunstância extraordinária.

O demandante pede que seja negado provimento ao recurso.

II.

A decisão sobre o recurso necessita da decisão prejudicial do Tribunal de Justiça da União Europeia em resposta à questão submetida.

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, devia dar-se provimento ao recurso, porque a demandada não era obrigada nesse caso a pagar indemnização ao demandante. Se, pelo contrário, a greve não constituísse uma circunstância extraordinária, deverá ser negado provimento ao recurso.

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 duma 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, pp. 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 excecionais 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. 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.

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 – (BGH, Acórdão de 21.08.2012, *loc. cit.*).

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 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, pelo menos sem a existência de outras circunstâncias especiais (LG Düsseldorf, Acórdão de 26 de agosto de 2018 [*omissis*]; LG Berlin, Despacho de 11 de fevereiro de 2020 [*omissis*]; LG Bad Kreuznach, Decisão de 20 de janeiro de 2020 [*omissis*]; LG Nürnberg-Fürth, Decisão de 2 de março de 2020 [*omissis*]; AG Frankfurt, Acórdão de 8 de agosto de 2019 [*omissis*]) (LG Hamburg, Acórdão de 21 de maio de 2019 [*omissis*]; Acórdão de 3 de junho de 2019 [*omissis*]); LG Memmingen, Decisão de 30 de março de 2020, [*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*]