

Processo C-827/19

**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1,
do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça**

Data de entrada:

13 de novembro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Audiencia Provincial de Pontevedra (Audiência Provincial de Pontevedra, Espanha)

Data da decisão de reenvio:

29 de outubro de 2019

Recorrentes:

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Recorrido:

Ryanair D.A.C.

Objeto do processo principal

Recurso interposto por vários passageiros (a seguir «recorrentes») da decisão do tribunal de primeira instância que julgou parcialmente procedente o seu pedido contra a companhia aérea Ryanair D.A.C. (a seguir «recorrida»).

Objeto e base jurídica do pedido de decisão prejudicial

Pede-se, nos termos do artigo 267.º TFUE, a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004.

Questões prejudiciais

- 1 O exercício do direito à greve pelo pessoal ao serviço da transportadora aérea, greve essa convocada por um sindicato que reivindica melhores condições laborais, quando não é determinada por uma decisão prévia do empregador mas pelas reivindicações dos trabalhadores, pode ser considerado uma «circunstância excecional» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/20[0]4 ou, pelo contrário, é uma circunstância inerente ao exercício da atividade da transportadora aérea?
- 2 A transportadora, em circunstâncias como as do presente litígio, é obrigada a tomar qualquer medida legalmente admissível, mesmo quando o exercício do direito à greve lhe tenha sido comunicado com a antecedência prevista na lei, como, por exemplo, facultar a oferta de voos noutras companhias aéreas não afetadas pela greve?
- 3 Para efeitos da qualificação da greve da tripulação de cabina da companhia aérea de «circunstância excecional» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/20[0]4, é relevante a forma como a greve é anulada, em especial no caso de ser anulada por concessões recíprocas das partes no litígio?

Disposições de direito da União invocadas

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 (JO 2004, L 5, p. 3), considerandos 1, 2 e 12, e artigo 5.º, n.º 3

Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; Acórdão de 17 de abril de 2018, TUIfly GmgH, C-195/17, EU:C:2018:258

Exposição sumária dos factos e da tramitação do processo principal

- 4 Os dezasseis recorrentes no processo principal adquiriram os voos de ida e volta para o trajeto Porto-Carcassonne através do sítio web da companhia Ryanair. Quando, em 1 de abril de 2019, esses passageiros se apresentaram no aeroporto de Carcassonne para o voo de regresso (com partida prevista para as 15h25m), foram informados de que o voo tinha sido cancelado devido a uma greve da tripulação de cabina da companhia de transportes. Esta ofereceu aos passageiros a possibilidade de voarem no dia seguinte, às 8h15 da manhã, num voo da mesma companhia, do aeroporto de Toulouse para Madrid, com chegada às 9h35m, hora local.
- 5 Não tendo sido facultados aos passageiros meios de transporte para o aeroporto de Toulouse ou de Madrid para Vigo nem mesmo alimentação ou alojamento, estes propuseram uma ação no tribunal de primeira instância, pedindo, por um lado, o montante fixo de 1 216,59 euros para despesas de transporte e alojamento (as despesas orçaram ao montante global de 2 067,92 euros, tendo a empresa realizado pagamentos no valor de 731,33 euros) e, por outro, o montante de 3 750 euros como indemnização pelo cancelamento do voo (250 euros por passageiro).
- 6 Na contestação, a companhia aérea aceitou o pagamento das despesas de transporte e de estadia reclamadas pelos passageiros, mas opôs-se ao pagamento de qualquer indemnização pelo cancelamento do voo, alegando que o motivo desse cancelamento tinha sido a greve da tripulação de cabina da Ryanair convocada por um sindicato português, com greves anunciadas para 29 de março e 1 e 4 de abril, acrescentando que essa era uma causa fora do seu controlo. Insistiu que a causa da greve não era uma «mudança específica nas condições de trabalho», mas sim «um início súbito de reivindicações laborais» (são mencionados salário mínimo, licença de paternidade e proibição de despedimentos disciplinares) pelos trabalhadores de cabine, argumentando que a jurisprudência do Acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-195/17, TUIfly GmgH, não era aplicável ao presente caso.
- 7 A sentença de primeira instância julgou parcialmente procedente a ação, condenando a companhia aérea no pagamento da quantia de 1 216,59 euros, acrescida de juros, julgando improcedente o pagamento de qualquer indemnização pelo cancelamento do voo, considerando que o exercício do direito de greve pelos tripulantes é uma circunstância excecional, imprevisível e inevitável, dada a impossibilidade legal de substituição dos trabalhadores grevistas.
- 8 Os passageiros recorreram dessa sentença, invocando diversas decisões de tribunais espanhóis em apoio da tese de que a transportadora, em circunstâncias como as do caso presente, tem de fazer prova de que não podia impedir o cancelamento do voo adotando medidas razoáveis, mesmo durante o processo de negociação prévio à formalização da greve, e alegando que as reivindicações laborais dos trabalhadores da companhia fazem parte do âmbito próprio da sua atividade, pelo que não podem constituir circunstâncias excecionais que excluam a obrigação de indemnizar os passageiros.

- 9 A companhia aérea opõe-se ao recurso com o fundamento de que a greve é uma circunstância excecional e inevitável para o empregador, uma vez que não pode tomar qualquer medida para evitar as paralisações decididas, pois a lei portuguesa proíbe a substituição dos trabalhadores grevistas. A companhia aérea invoca igualmente uma pluralidade de decisões das autoridades judiciais e administrativas espanholas que, aplicando o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, se pronunciam neste mesmo sentido.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 10 Em primeiro lugar, o tribunal de reenvio recorda que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 impõe obrigações específicas à transportadora aérea relativamente aos passageiros em caso de cancelamento de um voo (assistência, informação e compensação financeira). Esta disposição prevê, a título excecional, que a transportadora aérea não é obrigada a pagar uma indemnização «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».
- 11 O órgão jurisdicional de reenvio recapitula em seguida a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia relativa ao conceito de «circunstâncias excecionais» suscetíveis de isentar a transportadora das obrigações de indemnização dos passageiros. Segundo essa jurisprudência, uma vez que se trata de uma exceção à obrigação geral de indemnização, deve ser interpretada restritivamente.
- 12 Menciona em geral o Acórdão Pešková e Peška, C-315/15, em cujo n.º 22 o Tribunal de Justiça considerou que podem ser qualificados de circunstâncias excecionais «os acontecimentos que, pela sua natureza ou origem, não sejam inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e escapem ao seu controlo efetivo». No entanto, a existência de circunstâncias excecionais não é suficiente; é necessário também que a companhia justifique que tais circunstâncias não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Assim, segundo o n.º 28 do referido acórdão, cabe a quem pretenda alegar que as circunstâncias excecionais isentam a companhia aérea de responsabilidade demonstrar «que, de qualquer modo, teria sido impossível evitá-las através de medidas adaptadas à situação, ou seja, através de medidas que respondessem, nomeadamente, a condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa no momento das circunstâncias excecionais».
- 13 Quanto à questão específica de saber se o exercício do direito à greve pela tripulação de cabina da companhia aérea pode ser considerado uma circunstância excecional, com o efeito de isentar a transportadora das suas obrigações de indemnização, o tribunal de reenvio remete para o Acórdão C-195/17, TUIfly GmgH, que declara que a ausência espontânea de uma parte significativa da

tripulação de navegação como a que ocorreu nesse processo não é abrangida pelo conceito de «circunstâncias excepcionais» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

- 14 No entanto, o tribunal de reenvio destaca as diferenças entre o presente processo e a situação no Acórdão TUYfly, ou seja, que a companhia aérea tinha então anunciado de surpresa planos de reestruturação e que as paragens não tinham sido convocadas previamente, pelo que o caso foi descrito como uma «greve selvagem». Chama a atenção para a argumentação exposta no acórdão de que os riscos decorrentes das consequências sociais de tais planos de reestruturação devem ser considerados inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa, sendo irrelevante o facto de a greve ter sido qualificada de selvagem.
- 15 Pelo contrário, no presente caso, as greves não tiveram origem – pelo menos aparente – na existência de uma qualquer alteração das condições de trabalho anteriormente adotadas pelo empregador, sendo antes reivindicações sindicais gerais para a melhoria das condições laborais no contexto de uma greve convocada por um sindicato.
- 16 À luz destas diferenças, o tribunal de reenvio tem dúvidas quanto à questão de saber se o exercício legítimo do direito à greve dos trabalhadores faz parte do âmbito normal do controlo do empregador. À luz do Acórdão TUYfly, poderia argumentar-se que os conflitos laborais fazem parte da atividade normal do empregador, que poderia evitá-los satisfazendo razoavelmente as exigências dos trabalhadores ou mesmo adotando, durante o período de pré-aviso da greve, medidas para evitar o cancelamento dos voos. Contudo, no caso presente, não é claro quais as medidas específicas que o empregador poderia ter tomado para esse efeito nem se o empregador era obrigado a adotar, nos termos do Regulamento n.º 261/2004, quaisquer medidas legalmente admissíveis, como a disponibilização de voos noutras companhias não afetadas pela greve.
- 17 Também não é evidente se a forma de resolver o diferendo (com a aceitação de todas as propostas dos trabalhadores ou através de concessões recíprocas das partes) pode ser relevante para a questão de saber se a greve podia ter sido evitada pela companhia e, portanto, de a considerar «circunstâncias excepcionais» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.