

Versão anonimizada

Tradução

C-613/20 – 1

Processo C-613/20

Pedido de decisão prejudicial

Data de entrada:

18 de novembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Landesgericht Salzburg (Áustria)

Data da decisão de reenvio:

10 de novembro de 2020

Recorrente:

CS

Recorrida:

Eurowings GmbH

DECISÃO

O Landesgericht Salzburg (Tribunal Regional de Salzburgo), chamado a pronunciar-se em sede de recurso [omissis] no processo entre o recorrente CS, [omissis] [omissis] e a recorrida Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf, [omissis], que tem por objeto o pedido de pagamento de 250 euros, acrescido de juros e despesas, decidiu o seguinte, no âmbito do recurso interposto pelo recorrente da decisão do Bezirksgericht Salzburg (Tribunal de Primeira Instância de Salzburgo) de 3 de julho de 2020 [omissis]:

I. São submetidas ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais nos termos do artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir «TFUE»):

1. Pode uma greve dos trabalhadores de uma transportadora aérea, convocada por um sindicato para fazer valer exigências salariais e/ou prestações

sociais, constituir uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004?

2. *Poderá ser esse o caso, pelo menos:*

a) *quando os trabalhadores da filial se solidarizam com o apelo à greve contra a sociedade-mãe do grupo (Lufthansa AG) para apoiar exigências sindicais do pessoal de cabine da sociedade-mãe, e*

b) *especialmente quando a greve na filial se tornou «autónoma», após ter sido obtido um acordo com a sociedade-mãe do grupo, tendo o sindicato, sem motivos aparentes, mantido a greve e decidido mesmo ampliá-la e tendo o pessoal de cabine da filial seguido este apelo?*

3. *Para demonstrar que se verificou uma circunstância extraordinária, basta que a transportadora aérea operadora afirme que o sindicato manteve o apelo à greve sem nenhum motivo, tendo finalmente decidido prolongá-la apesar de a sociedade-mãe do grupo ter satisfeito as reivindicações? E quem é responsável caso as circunstâncias concretas não tiverem sido de facto esclarecidas?*

4. *Pode uma greve anunciada em 18 de outubro de 2019 para o período compreendido entre as 05h:00 e as 11h:00 do dia 20 de outubro de 2019 na filial da recorrida, que finalmente, de maneira espontânea, foi prolongada, às 05h:30 de 20 de outubro de 2019, até às 24h00, constituir uma circunstância que já não é efetivamente controlável?*

5. *Constituem medidas adequadas à situação as medidas de precaução que consistem na preparação de planos de voo alternativos e de substituição dos voos cancelados devido à falta de tripulação de cabine através da subcontratação de outras companhias, tendo em especial atenção os destinos sem acesso terrestre ou com acesso terrestre difícil, e a distinção entre voos internos na Alemanha e voos intraeuropeus, tendo ainda em consideração o facto de apenas terem sido cancelados 158 de um total de 712 voos planeados para a data em causa?*

6. *Que requisitos probatórios devem ser impostos à alegação da transportadora aérea operadora de que foram tomadas todas as medidas razoavelmente viáveis do ponto de vista técnico e económico?*

II. *O processo de recurso do recorrente é suspenso até à decisão prejudicial do Tribunal de Justiça da União Europeia.*

FUNDAMENTAÇÃO:

1. Matéria de facto

O recorrente reservou através da recorrida um voo (número de voo EW 8143) de Salzburgo para Berlim com partida a 20 de outubro de 2019. A hora de partida estava prevista para as 21h05 em Salzburgo. A hora de chegada estava prevista

para as 22h15 em Berlim. O trajeto entre ambos os destinos é inferior a 1500 km. O recorrente não conseguiu embarcar neste voo porque este teve de ser cancelado em razão de uma greve (facto assente) do pessoal de cabine da recorrida.

A greve foi organizada pelo sindicato «UFO» (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). A greve foi convocada na sequência das negociações coletivas com a sociedade-mãe do grupo (Lufthansa AG) da recorrida. De forma a fazer acelerar as negociações e aumentar a pressão sobre a sociedade-mãe do grupo, em 18 de outubro de 2019 a greve foi alargada aos empregados das filiais (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings e Eurowings). No caso da recorrida, em 20 de outubro de 2019 foram afetados 712 voos. A greve, inicialmente limitada ao período da manhã (entre as 05h00 e as 11h00) foi prolongada a curto prazo, no mesmo dia, até à meia-noite. Devido a esta prorrogação do período de greve, não foi possível respeitar a programação dos voos definida para esse dia. Após a reorganização da programação dos voos, a recorrida foi obrigada a cancelar 158 voos, entre os quais o voo do recorrente.

2. Pedidos e argumentos das partes:

O recorrente pede o pagamento de uma indemnização de 250 euros ao abrigo do artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 261/2004, devido ao facto de uma greve do pessoal de cabine imputável à recorrida provocado o cancelamento do voo. Esta greve não constitui uma circunstância extraordinária na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento sobre os direitos dos passageiros, devendo, pelo contrário, ser imputada à recorrida. A greve parece igualmente dever-se a medidas de reestruturação na própria recorrida, podendo a mesma ter sido evitada numa fase precoce por via de negociações e acordos correspondentes. Os conflitos coletivos de trabalho são inerentes ao funcionamento normal de uma transportadora aérea. O acordo posterior demonstra que a recorrida estava em condições de resolver o litígio e que as greves se deviam, portanto, a decisões internas da empresa. A greve situou-se no âmbito do exercício normal da atividade da recorrida e também não estava fora do seu domínio de influência.

A recorrida contestou o pedido alegando, por seu lado, que o cancelamento do voo se ficou a dever circunstâncias extraordinárias. A greve começou por ser convocada em 14 de outubro de 2019 apenas contra a Lufthansa AG, mas posteriormente, em 18 de outubro de 2019, foi alargada às suas filiais e, por conseguinte, também à recorrida. Segundo o anúncio da greve, esta estava prevista decorrer entre as 05h00 e as 11h00, tendo apenas sido alargada pelo sindicato até à meia-noite em 20 de outubro de 2019 de forma espontânea e sem aviso prévio. Esta informação foi comunicada à recorrida no mesmo dia às 05h30, pelo que o plano de emergência desenvolvido para o período original se tornou obsoleto. No dia do voo controvertido, a recorrida apenas não conseguiu realizar 158 voos do total de 712 voos afetados, tendo para tal recorrido à subcontratação de outras companhias aéreas, e adotado todas as medidas à sua disposição. É ainda importante referir que o plano de voos alternativo visava causar a menor

perturbação possível a todos os passageiros. Em 18 de outubro de 2019, a Lufthansa AG cedeu às pressões e anunciou um aumento salarial de 2%. As greves de aviso na Lufthansa foram desconvocadas, tendo sido, no entanto, decidido manter a greve na recorrida apesar de esta carecer de um fundamento. Por conseguinte, a greve não se insere no funcionamento normal de uma transportadora aérea e escapa ao controlo desta, tanto mais que o prolongamento da greve e a extensão do seu período teriam constituído uma circunstância excecional inevitável para a recorrida.

3. Tramitação processual anterior:

O tribunal de primeira instância julgou a ação improcedente. Em termos jurídicos, considerou, com base nos elementos de facto já expostos, que a greve que esteve na origem do cancelamento do voo deveria ser considerada uma circunstância extraordinária, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento sobre os direitos dos passageiros, que o recorrente não conseguiu controlar. Apesar de a Lufthansa AG, enquanto sociedade-mãe do grupo, ter cedido, a greve não só foi mantida como ainda foi alargada. Enquanto filial da Lufthansa AG, a recorrida não teria nenhuma possibilidade de alcançar um acordo vinculativo para a sociedade-mãe do grupo. Apesar da extensão, à última hora, da greve, a recorrida ainda desenvolveu um plano de emergência. A prorrogação a curto prazo do período da greve após o seu início não podia ser controlada pela recorrida. No dia em causa, a greve afetou 712 voos, tendo a recorrida conseguido limitar os cancelamentos a 158 voos e, por conseguindo, apenas às situações inevitáveis.

O recorrente interpôs recurso desta sentença, tendo invocado um erro de qualificação jurídica por parte do órgão jurisdicional de primeira instância. Com o seu recurso, o recorrente procura obter pleno provimento ao seu pedido.

[*omissis*]

Na qualidade de órgão jurisdicional de recurso, o Landesgericht Salzburg foi chamado a pronunciar-se sobre este recurso[.] [*omissis*]

Estão ainda pendentes perante o Landesgericht Salzburg, decidindo em sede de recurso, 4 processos através dos quais os recorrentes invocam direitos a uma indemnização com base nos mesmos factos. Nestes casos, porém, as ações foram julgadas procedentes em primeira instância. Para além do pedido de alteração no sentido do indeferimento do recurso, a Eurowings GmbH, igualmente recorrida nestes processos, pediu ainda, a título subsidiário, que fossem submetidas ao Tribunal Europeu duas questões prejudiciais relativas à greve enquanto circunstância extraordinária.

Apreciação jurídica

4. Fundamentos jurídicos:

O artigo 5.º, n.º 3, do regulamento sobre os direitos dos passageiros isenta a transportadora aérea operadora do pagamento de 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.

O décimo quarto considerando do regulamento sobre os direitos dos passageiros prevê que 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, nomeadamente, em caso de greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

5. Questões prejudiciais:

No que respeita ao processo C-195/17, o Tribunal de Justiça da União Europeia concluiu que podem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do regulamento sobre os direitos dos passageiros, 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 escapam ao controlo efetivo desta. As circunstâncias visadas no décimo quarto considerando não são necessária e automaticamente causas de isenção da obrigação de indemnização. Há que apreciar, casuisticamente, se estão preenchidos os dois requisitos cumulativos, nomeadamente o facto de os eventos, devido à sua natureza ou à sua origem, não serem inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e que escapam ao controlo efetivo desta última. Atendendo ao objetivo do regulamento de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, o conceito de «circunstâncias extraordinárias» deve ser objeto de interpretação estrita. No âmbito da apreciação de uma greve não é necessário ter em consideração o carácter legal ou não da greve à luz da legislação nacional pertinente para proceder à sua avaliação independente da legislação social própria de cada Estado-Membro. As reestruturações e reorganizações de empresas fazem parte das medidas normais de gestão das mesmas. A greve sem aviso prévio do pessoal da transportadora aérea em causa, provocada pelo anúncio surpreendente dos planos de reestruturação desta empresa, concretiza, segundo o referido acórdão, um risco inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

O Tribunal de Justiça respondeu à questão prejudicial que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz do considerando 14 deste, deve ser interpretado no sentido de que a ausência espontânea de uma parte significativa do pessoal de bordo («greve sem aviso prévio»), como a que está em causa nos processos principais, que teve origem no anúncio surpresa da reestruturação da empresa, por parte da transportadora aérea operadora, em resposta a um apelo lançado, não pelos representantes dos trabalhadores da empresa mas, espontaneamente, pelos próprios trabalhadores que apresentaram baixa por

doença, não se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

Todavia, o Tribunal de Justiça da União Europeia ainda não foi convidado a apreciar uma situação que se caracteriza sobretudo por circunstâncias que se desenrolam intergrupos. Coloca-se, por conseguinte, a questão de saber se, e durante quanto tempo, se pode considerar que é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa que os trabalhadores da filial se solidarizem com o apelo à greve de um sindicato contra a sociedade-mãe do grupo para apoiar as exigências salariais do pessoal de cabine da sociedade-mãe reivindicadas através dos sindicatos. Esta questão coloca-se sobretudo quando a greve na filial se tornou «independente» na filial após o sindicato ter chegado a acordo com a sociedade-mãe do grupo, tendo o sindicato YFO decidido prosseguir com a greve sem motivos aparentes e mesmo ampliá-la, apelo este que foi acolhido pelo pessoal de cabine da filial.

Resulta dos n.ºs 27 e 28 do acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-315/15 que podem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias» 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, desde que os referidos requisitos estejam preenchidos cumulativamente. O órgão jurisdicional de recurso deduz das respostas dadas ao conjunto das questões prejudiciais que o controlo efetivo não reveste apenas importância no âmbito da análise do caráter evitável das consequências através da adoção de medidas adequadas, mas também no âmbito da definição se determinados eventos ainda são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

A questão do ónus da prova parece estar clarificada nos termos dos n.ºs 27 e 28 do acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-315/15, no sentido de que compete à transportadora aérea operadora provar a existência de uma circunstância extraordinária, bem como do facto de as circunstâncias extraordinárias não poderem ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação. Devem tratar-se neste âmbito de medidas que, no momento em que ocorrem as circunstâncias extraordinárias correspondentes, são viáveis para a transportadora aérea em causa, particularmente no plano técnico e económico. A título suplementar, ainda não foi, no entanto, resolvida a questão de saber se é suficiente, na aceção do ónus da prova e da alegação apresentado, que a recorrida afirme que o apelo à greve foi mantido pelo sindicato e mesmo posteriormente alargado apesar de as reivindicações terem sido satisfeitas pela sociedade-mãe do grupo. Neste contexto, importa recordar que o recorrente acusa a recorrida de não ter precisado o conteúdo da greve e os pedidos dos trabalhadores da recorrida.

O órgão jurisdicional de reenvio considera que neste contexto não devem ser impostas exigências excessivas ao ónus da prova e da alegação que incumbe à transportadora aérea recorrida. Também não pode ser tão abrangente que exclua todos os motivos possíveis para a manutenção da greve por parte do sindicato e

dos trabalhadores convocados passíveis de serem imputados de forma abstrata à transportadora aérea. Caso o motivo da greve esteja relacionado com negociações coletivas infrutíferas que posteriormente dão origem a um acordo, a manutenção da greve e a sua extensão carecem de fundamento caso não seja possível encontrar causas imputáveis à recorrida no processo.

No que respeita à gestão comprovada da greve por parte da sociedade-mãe do grupo e da recorrida, enquanto filial desta, é possível defender o entendimento de que, tendo em consideração o facto de num dia terem sido afetados 712 voos, se torne inevitável que nem todas as rotas aéreas possam ser asseguradas, tornando-se necessário definir prioridades. Por conseguinte, no âmbito de uma reorganização deste tipo afigura-se por princípio admissível que se definam prioridades tais como aquelas que a recorrida adotou, remetendo para a necessidade de causar a menor perturbação possível a todos os passageiros. O recorrente contestou esta abordagem de forma pouco fundamentada, sendo de referir que graças à reestruturação do plano de voos adotada apenas se tornou necessário cancelar 158 voos.

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABALHO