



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

17 de abril de 2018*

«Reenvio prejudicial — Transporte — Regras comuns em matéria de indemnização e de assistência dos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou de atraso considerável de um voo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Artigo 7.º, n.º 1 — Direito a indemnização — Isenção — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Greve sem aviso prévio»

Nos processos apensos 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,

que têm por objeto pedidos de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentados, por um lado, pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha), por decisões de 6 (processos C-195/17 e C-197/17 a C-203/17) e 19 de abril de 2017 (processos C-226/17 e C-228/17) e de 11 (processos C-254/17, C-275/17, C-278/17 e C-281/17), 12 (processos C-274/17, C-279/17, C-280/17 e C-282/17 a C-286/17), 16 (processo C-291/17) e 17 de maio de 2017 (processo C-290/17), que deram entrada no Tribunal de Justiça em 13 (processos C-195/17 e C-197/17 a C-203/17) e 28 de abril de 2017 (processos C-226/17 e C-228/17) e em 15 (processo C-254/17), 18 (processos C-274/17, C-275/17 e C-278/17 a C-286/17) e 22 de maio de 2017 (processos C-290/17 e C-291/17), e, por outro, pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia, Alemanha), por decisão de 16 de maio de 2017 (processo C-292/17), que deu entrada no Tribunal de Justiça em 22 de maio de 2017, nos processos

Helga Krüsemann e o. (C-195/17),

Thomas Neufeldt e o. (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe e o. (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Língua do processo: alemão.

Reinhard Wittmann (C-228/17),
Regina Lorenz (C-254/17),
Prisca Sprecher (C-254/17),
Margarethe Yüce e o. (C-274/17),
Friedemann Schoen (C-275/17),
Brigitta Schoen (C-275/17),
Susanne Meyer e o. (C-278/17),
Thomas Kiehl (C-279/17),
Ralph Eßer (C-280/17),
Thomas Schmidt (C-281/17),
Werner Ansorge (C-282/17),
Herbert Blesgen (C-283/17),
Simone Künnecke e o. (C-284/17),
Marta Gentile (C-285/17),
Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell e o. (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe e o. (C-291/17),
EUflight.de GmbH (C-292/17)

contra

TUIfly GmbH,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, presidente de secção, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (relator) e M. Vilaras, juízes,

advogado-geral: E. Tanchev,

secretário: R. Schiano, administrador,

considerando as observações apresentadas:

– em representação de T. Neufeldt e o. e de E. Schmeer, por P. Degott, Rechtsanwalt,

- em representação de I. Wallmann, por M. Kleinmann, Rechtsanwalt,
- em representação de H. e N. Schlosser, R. Lorenz, P. Sprecher, F. e B. Schoen e da EUflight.de GmbH, por H. Deussen e M. Diekmann, Rechtsanwälte,
- em representação de B. Wittmann, por R. Weist, Rechtsanwalt,
- em representação de R. Wittmann, por M. Michel, Rechtsanwalt,
- em representação de R. Eßer, pelo próprio,
- em representação de W. Ansorge e H. Blesgen, por J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,
- em representação de S. Künnecke e o., por C. Steding, Rechtsanwalt,
- em representação da TUIfly GmbH, por P. Kauffmann e K. Witt, Rechtsanwälte,
- em representação do Governo alemão, por T. Henze, M. Hellmann e M. Kall, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo francês, por E. de Moustier e I. Cohen, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por K.-Ph. Wojcik, K. Simonsson e N. Yerrell, na qualidade de agentes,

vistos os autos e após a audiência de 25 de janeiro de 2018,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 12 de abril de 2018,

profere o presente

Acórdão

- 1 Os pedidos de decisão prejudicial têm por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, 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 (JO 2004, L 46, p. 1).
- 2 Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios que opõem passageiros à TUIfly GmbH, uma transportadora aérea, a propósito da recusa desta última em indemnizar esses passageiros cujos voos sofreram um atraso considerável ou foram cancelados.

Quadro jurídico

- 3 Os considerandos 1, 4, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:

«(1) A ação da [União] no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

[...]

- (4) Por conseguinte, [A União] deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos [pelo Regulamento (CEE) n.º 295/91 do Conselho, de 4 de fevereiro de 1991, que estabelece regras comuns relativas a um sistema de compensação por recusa de embarque de passageiros nos transportes aéreos regulares (JO 1991, L 36, p. 5)], quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

[...]

- (14) Tal como ao abrigo da [Convenção para a unificação de certas regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999, e aprovada, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 2001/539/CE do Conselho, de 5 de abril de 2001 (JO 2001, L 194, p. 38)], 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.
- (15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

4 Sob a epígrafe «Anulação» o artigo 5.º deste regulamento dispõe:

«1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros 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.»

- 5 Sob a epígrafe «Direito a indemnização», o artigo 7.º do referido regulamento prevê, no seu n.º 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 1 500 quilómetros;
 - b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1 500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1 500 e 3 500 quilómetros;
 - c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).
- [....]»

Litígios nos processos principais e questões prejudiciais

- 6 Todos os recorrentes nos processos principais reservaram voos com a TUIfly, que deviam ser operados por esta transportadora aérea entre 3 e 8 de outubro de 2016.
- 7 Resulta das decisões de reenvio que todos esses voos foram cancelados ou sofreram um atraso igual ou superior a três horas à chegada devido a um número excecional de faltas por doença justificadas do pessoal da TUIfly, em resposta ao anúncio ao seu pessoal, por parte da direção da transportadora aérea, em 30 de setembro de 2016, de planos de reestruturação da empresa.
- 8 Resulta igualmente dessas decisões que, enquanto, geralmente, a taxa de absentismo por doença entre o pessoal da TUIfly é da ordem dos 10%, entre 1 de outubro de 2016 e 10 de outubro de 2016, esta taxa registou um aumento significativo de 34% a 89%, no que respeita ao pessoal técnico de navegação, e de 24% a 62%, no que respeita ao pessoal de cabine.
- 9 Por conseguinte, a partir de 3 de outubro de 2016, a TUIfly abandonou por completo os horários iniciais dos seus voos, recorreu à subcontratação de voos com outras transportadoras aéreas e convocou membros do seu pessoal que estavam de férias.
- 10 No entanto, devido às referidas ausências do seu pessoal, em 3 de outubro de 2016, 24 voos sofreram atrasos consideráveis. Em 4 de outubro de 2016, 29 voos também registaram um atraso considerável e foram cancelados 7 voos. A partir de 5 de outubro de 2016, foi cancelada uma grande parte dos voos. Em 7 e 8 de outubro de 2016, a TUIfly cancelou todos os voos com partida da Alemanha.
- 11 Na noite de 7 de outubro de 2016, a direção da TUIfly informou o seu pessoal de que tinha chegado a acordo com os seus representantes.
- 12 Tendo em conta esta situação, que qualificou de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a TUIfly recusou-se a pagar aos recorrentes nos processos principais a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), e no artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, tal como interpretados pelo Tribunal de Justiça.

Processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17

- 13 Nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, o órgão jurisdicional de reenvio, o Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha), observa que, segundo a jurisprudência alemã, a doença

de um membro da tripulação, pelo menos quando não resulte de um ato de sabotagem externa perpetrado por um terceiro, e o facto de ser necessário proceder à sua substituição não constituem «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

- 14 Ao mesmo tempo que se interroga sobre a possibilidade de qualificar de «circunstâncias extraordinárias» os factos que deram origem aos litígios que lhe foram submetidos, na medida em que se trata de situações que dizem respeito a uma taxa de absentismo que não é característica de uma atividade normal de uma transportadora aérea, mas que, como sustenta a recorrida nos processos principais, ocorrem, designadamente, em caso de «greve sem aviso prévio» ou de apelo ao boicote lançado pelos próprios membros do pessoal, o órgão jurisdicional considera todavia que, no caso em apreço, há que concluir pela inexistência de «circunstâncias extraordinárias».
- 15 Com efeito, por um lado, o referido órgão jurisdicional sublinha que a transportadora aérea em causa nos processos principais contribuiu potencialmente para a ocorrência dessa taxa de absentismo quando anunciou medidas de reestruturação da empresa. Por outro lado, embora a maioria dos órgãos jurisdicionais alemães reconheça a existência de «circunstâncias extraordinárias» em caso de greve interna ou externa, nos litígios que o Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) é chamado a conhecer, as ausências do pessoal resultaram de um apelo lançado a alguns membros do pessoal da transportadora aérea em causa para que apresentassem baixa por doença e, portanto, oficialmente, não foram promovidas por um sindicato. Tal movimento social distingue-se, por conseguinte, de uma greve oficial e deve ser qualificado de «greve sem aviso prévio», à qual não se aplica a liberdade sindical.
- 16 Por outro lado, caso as circunstâncias relativas aos litígios submetidos ao órgão jurisdicional de reenvio devam ser qualificadas de «circunstâncias extraordinárias», este último interroga-se sobre a questão de saber se há que reconhecer tais circunstâncias apenas em relação aos voos em que estas se verificaram ou também em relação a voos posteriores à ocorrência das referidas «circunstâncias extraordinárias», o que permitiria às transportadoras aéreas em causa recusar indemnizar os passageiros dos voos posteriores afetados por uma eventual reorganização dos voos na sequência das referidas «circunstâncias extraordinárias».
- 17 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio invoca jurisprudência divergente dos tribunais alemães. Entende, porém, que a vontade do legislador da União, tal como resulta do considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, e o contributo que decorre do Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), permitem considerar que a transportadora aérea pode invocar o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 apenas para o voo afetado pelas «circunstâncias extraordinárias» em causa.
- 18 Nestas condições, o Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) A ausência de uma parte significativa da tripulação da transportadora aérea operadora necessária para a realização dos voos, devido a baixa por doença, representa [“circunstâncias extraordinárias”] na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004]? Em caso de resposta afirmativa à primeira questão: a partir de que nível da taxa de absentismo se pode pressupor a existência [circunstâncias] deste tipo?
- 2) Em caso de resposta negativa à primeira questão: a ausência espontânea de uma parte significativa da tripulação da transportadora aérea operadora necessária para a realização dos voos, na sequência de uma suspensão do trabalho não legitimada por normas de direito do trabalho ou convenção coletiva de trabalho (“greve sem aviso prévio”), representa [“circunstâncias extraordinárias”] na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004]? Em caso de resposta afirmativa à segunda questão: a partir de que nível da taxa de absentismo se pode pressupor a existência de uma circunstância deste tipo?

- 3) Em caso de resposta afirmativa à primeira [ou] à segunda questões: é necessário que [“circunstância extraordinárias”] se tenha[m] verificado no próprio voo cancelado, ou a transportadora aérea operadora está autorizada a definir um novo plano de voo, com base em considerações relacionadas com a gestão da empresa?
- 4) Em caso de resposta afirmativa à primeira [ou] à segunda questões: para saber se [“circunstância extraordinárias”] era[m] evitáve[is], há que atender [às próprias “circunstâncias extraordinárias”], ou às consequências da sua verificação?»

Processo C-292/17

- 19 No processo C-292/17, o órgão jurisdicional de reenvio, o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia, Alemanha), refere que, no Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), o Tribunal de Justiça declarou que a recusa de embarque de um passageiro num voo que não foi afetado por uma greve, em benefício do embarque de outro passageiro cujo voo anterior tinha sido afetado por uma greve, dá lugar a indemnização. No entanto, este acórdão não é necessariamente transponível para o cancelamento de voos, na medida em que o Regulamento n.º 261/2004 não prevê a possibilidade de a transportadora invocar «circunstâncias extraordinárias» para se eximir da obrigação de indemnização em caso de recusa de embarque.
- 20 Este órgão jurisdicional observa, contudo, que o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento exige que o cancelamento do voo em causa seja devido a «circunstâncias extraordinárias» e, por conseguinte, que exista um nexo de causalidade entre a referida circunstância e este cancelamento. Ora, o cancelamento de um voo devido, não a faltas por doença mas a uma decisão da transportadora aérea operadora de reorganizar todos os seus voos tendo em conta esta circunstância não permite que o cancelamento do referido voo seja diretamente imputado a esta mesma circunstância. Tal interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento pode basear-se no considerando 15 deste, nos termos do qual as «circunstâncias extraordinárias» devem ter afetado um voo específico.
- 21 Nestas circunstâncias, o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldórfia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «1) O cancelamento de um voo também se fica a dever a circunstâncias extraordinárias, na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004], quando essas circunstâncias extraordinárias (no caso vertente, uma “greve sem aviso prévio” ou “vaga de baixas por doença”) só indiretamente afetam o voo em causa, porque levaram a transportadora aérea a reorganizar todo o seu plano de voos e essa reorganização inclui a previsão do cancelamento daquele voo em concreto?
 - 2) Uma transportadora aérea pode ainda invocar o artigo 5.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 261/2004] para se eximir da obrigação de indemnizar quando, sem essa reorganização do plano de voos, era possível efetuar o voo em causa, porque a tripulação escalada para esse voo estaria disponível se não tivesse sido distribuída por outros voos em consequência da reorganização do plano de voos?»
- 22 Por decisões do presidente do Tribunal de Justiça de 10, 18 e 29 de maio de 2017, os processos 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 foram apensados para efeitos da fase oral e do acórdão.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à admissibilidade das questões nos processos 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, C-290/17 e C-291/17

- 23 A TUIfly alega que a primeira, terceira e quarta questões submetidas pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) são inadmissíveis. A primeira questão, na medida em que visa obter esclarecimentos sobre a taxa de absentismo que permite concluir pela existência de «circunstâncias extraordinárias», invade a esfera de competência do tribunal competente para apreciar a matéria de facto. A terceira questão não tem nenhuma relação com o objeto dos litígios nos processos principais, na medida em que a TUIfly não elaborou novos horários por «razões económicas específicas da empresa», limitando-se a reorganizar os seus voos sem atender aos custos nem a tais razões económicas. Por último, a quarta questão é demasiado abstrata.
- 24 A este respeito, cumpre recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, as questões relativas à interpretação do direito da União submetidas pelo juiz nacional no quadro regulamentar e factual que define sob a sua responsabilidade, e cuja exatidão não cabe ao Tribunal de Justiça verificar, gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional quando for manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal não dispuser dos elementos de facto e de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe são submetidas (Acórdão de 28 de fevereiro de 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 25 No caso em apreço, cumpre assinalar que a primeira questão submetida pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) se destina a obter do Tribunal de Justiça uma interpretação do conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, à luz dos factos em causa nos processos principais. Ora, a qualificação, à luz do direito da União, de factos apurados pelo órgão jurisdicional de reenvio pressupõe uma interpretação desse direito, para a qual, no âmbito do procedimento previsto no artigo 267.º TFUE, o Tribunal de Justiça é competente (Acórdão de 20 de dezembro de 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, n.º 20).
- 26 Quanto às críticas formuladas relativamente à terceira questão submetida pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver), há que recordar que a presunção de pertinência evocada no n.º 24 do presente acórdão não pode ser ilidida pelo simples facto de uma das partes nos processos principais contestar determinados factos relativos aos litígios nos processos principais, cuja exatidão não compete ao Tribunal de Justiça verificar e de que depende a definição do objeto dos referidos litígios (Acórdão de 22 de setembro de 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, n.º 34 e jurisprudência referida).
- 27 Por último, não se pode considerar que a quarta questão submetida pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) tenha carácter abstrato, uma vez que apresenta uma relação direta com o objeto dos litígios nos processos principais e, portanto, não é hipotética. Com efeito, em caso de resposta afirmativa à primeira ou à segunda questão submetida por este órgão jurisdicional, a quarta questão visa obter do Tribunal de Justiça uma interpretação das modalidades que permitem às transportadoras aéreas eximirem-se da sua obrigação de indemnização dos passageiros nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.
- 28 Por conseguinte, há que rejeitar as objeções da TUIfly quanto à inadmissibilidade da primeira, terceira e quarta questões submetidas pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver).

Quanto ao mérito

Quanto às duas primeiras questões nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, bem como quanto às questões no processo C-292/17 na medida em que dizem respeito à qualificação de «circunstâncias extraordinárias»

- 29 Com a primeira e segunda questões nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, bem como com as questões no processo C-292/17, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, no essencial, se 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, se enquadra no conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.
- 30 A este respeito, importa recordar que, em caso de cancelamento de voo ou de atraso considerável, isto é, de duração igual ou superior a três horas, o legislador da União entendeu estruturar as obrigações das transportadoras aéreas, previstas no artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 19 e jurisprudência referida).
- 31 Nos termos dos considerandos 14 e 15 e do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, em derrogação das disposições do n.º 1 do mesmo artigo, a transportadora aérea não é obrigada a indemnizar os passageiros, nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004, se puder provar que o cancelamento ou o atraso do voo igual ou superior a três horas à chegada se ficou a dever a «circunstâncias extraordinárias» que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 20 e jurisprudência referida).
- 32 Podem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, 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 (Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 22 e jurisprudência referida).
- 33 Nos termos do considerando 14 do referido regulamento, essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea operadora.
- 34 A este respeito, o Tribunal de Justiça já teve a ocasião de precisar que as circunstâncias visadas neste considerando não são necessária e automaticamente causas de isenção da obrigação de indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 (v., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 22) e que, por conseguinte, há que apreciar, casuisticamente, se as mesmas preenchem os dois requisitos cumulativos recordados no n.º 32 do presente acórdão.
- 35 Com efeito, decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que nem todos os eventos imprevisíveis devem necessariamente ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção referida no número anterior, mas é possível considerar que tais eventos são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa (v., neste sentido, Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 42).
- 36 Por outro lado, atendendo ao objetivo do Regulamento n.º 261/2004, que, como decorre do seu considerando 1, é garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, e ao facto de o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento derrogar o princípio do direito a indemnização dos passageiros em caso de

cancelamento ou de atraso de um voo, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção deste último número, deve ser objeto de interpretação estrita (v., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 20).

- 37 É à luz destes elementos que importa determinar se uma «greve sem aviso prévio», como a que está em causa nos processos principais, pode ser qualificada de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.
- 38 No caso em apreço, resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que a «greve sem aviso prévio» do pessoal da transportadora aérea em causa teve origem no anúncio surpresa de uma reestruturação da empresa, por parte daquela transportadora. Este anúncio levou a que, durante cerca de uma semana, a taxa de absentismo do pessoal de bordo tivesse sido particularmente elevada, em resposta a um apelo lançado, não pelos representantes dos trabalhadores da empresa mas, espontaneamente, pelos próprios trabalhadores que apresentaram baixa por doença.
- 39 Assim, é pacífico que o pessoal da TUIfly desencadeou esta «greve sem aviso prévio» como forma de apresentar as suas reivindicações, no caso concreto, relativas às medidas de reestruturação anunciadas pela direção desta transportadora aérea.
- 40 Ora, como salienta com razão a Comissão Europeia nas suas observações escritas, as reestruturações e reorganizações de empresas fazem parte das medidas normais de gestão das mesmas.
- 41 Assim, no exercício da sua atividade, é possível as transportadoras aéreas serem habitualmente confrontadas com divergências ou mesmo conflitos com os membros do seu pessoal ou com parte dele.
- 42 Por conseguinte, nas condições referidas nos n.ºs 38 e 39 do presente acórdão, os riscos decorrentes das consequências sociais aliadas a essas medidas devem ser considerados inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.
- 43 Por outro lado, não se pode considerar que a «greve sem aviso prévio» em causa nos processos principais escapa ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa.
- 44 Além de esta «greve sem aviso prévio» ter origem numa decisão da referida transportadora aérea, há que salientar que, apesar da elevada taxa de absentismo evocada pelo órgão jurisdicional de reenvio, a referida «greve sem aviso prévio» terminou na sequência de um acordo celebrado com os representantes dos trabalhadores.
- 45 Por conseguinte, essa greve não pode ser qualificada de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, suscetíveis de eximir a transportadora aérea operadora da sua obrigação de indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento.
- 46 Esta consideração não pode ser posta em causa pelo facto de o referido movimento social dever ser qualificado, de acordo com a legislação social alemã aplicável, de «greve sem aviso prévio», por não ter sido oficialmente iniciado por um sindicato.
- 47 Com efeito, distinguir entre greves legais e ilegais, com base no direito nacional aplicável, para determinar se as mesmas devem ser qualificadas de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, teria como consequência fazer depender o direito a indemnização dos passageiros da legislação social própria de cada Estado-Membro, prejudicando, assim, os objetivos do Regulamento n.º 261/2004, visados nos seus considerandos 1 e 4, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e condições equivalentes de exercício das atividades de transportadora aérea no território da União.

- 48 Tendo em conta o exposto, há que responder às duas primeiras questões nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, bem como às questões no processo C-292/17, 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.

Quanto à terceira e à quarta questão nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17 e quanto às questões no processo C-292/17, na medida em que dizem respeito às consequências a retirar da qualificação de «circunstâncias extraordinárias» dos factos em causa nos processos principais

- 49 Tendo em conta a resposta dada à primeira e à segunda questão nos processos C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17, C-290/17 e C-291/17, não há que responder à terceira e à quarta questão nesses mesmos processos nem às questões no processo C-292/17, na medida em que dizem respeito às consequências a retirar da qualificação de «circunstâncias extraordinárias» dos factos em causa nos processos principais.

Quanto às despesas

- 50 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

O artigo 5.º, n.º 3, 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, 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.

Assinaturas