

TRIBUNAL DE JUSTIÇA | UNIÃO EUROPEIA**Acórdão****Processo**

C-28/20

Data do documento

23 de março de 2021

Relator

K. Lenaerts, Presidente,
R. Silva De Lapuerta,
Vice-presidente, J.-c.
Bonichot, A. Arabadjiev,
A. Prechal, L. Bay Larsen,
A. Kumin E N. Wahl,
Presidentes De Secção, T.
Von Danwitz, C. Toader,
M. Safjan, D. Šváby
(relator), I. Jarukaitis, N.
Jääskinen E J. Passer,
Juízes,

DESCRITORES

Transportes

SUMÁRIO

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, deve ser interpretado no sentido de que um movimento de greve iniciado mediante convocação de um sindicato do pessoal de uma transportadora aérea operadora, no respeito das condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente do prazo de aviso prévio

imposto por esta, destinado a fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora e seguido por uma categoria de pessoal indispensável à realização de um voo, não está abrangido pelo conceito de «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição.

TEXTO INTEGRAL

TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

23 de março de 2021 (*)

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Dispensa da obrigação de indemnização — Conceito de “circunstâncias extraordinárias” — Greve de pilotos organizada dentro de um quadro legal — Circunstâncias “internas” e “externas” à atividade da transportadora aérea operadora — Artigos 16.º, 17.º e 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia — Inexistência de prejuízo para a liberdade de empresa, para o direito de propriedade e para o direito de negociação da transportadora aérea»

No processo C-28/20,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Attunda tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância de Attunda, Suécia), por Decisão de 16 de janeiro de 2020, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 21 de janeiro de 2020, no processo

Airhelp Ltd

contra

Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente, R. Silva de Lapuerta, vice-presidente, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin e N. Wahl, presidentes de secção, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (relator), I. Jarukaitis, N. Jääskinen e J. Passer, juízes,

advogado-geral: P. Pikamäe,

secretário: C. Strömholm, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 16 de dezembro de 2020,

considerando as observações apresentadas:

- em representação da Airhelp Ltd, por M. Bexelius, E. Arbrandt e S. Nilsson, advokater,
- em representação da Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden, por F. Sjövall e J. Fermbäck, advokater,
- em representação do Governo dinamarquês, por J. Nymann-Lindegren,

M. Jespersen e M. S. Wolff, na qualidade de agentes,

- em representação do Governo alemão, por U. Kühne, M. Hellmann e J. Möller, na qualidade de agentes,

- em representação do Governo espanhol, por L. Aguilera Ruiz, na qualidade de agente,

- em representação do Governo francês, por E. de Moustier e A. Ferrand, na qualidade de agentes,

- em representação da Comissão Europeia, por K. Simonsson, N. Yerrell e E. Ljung Rasmussen, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 16 de março de 2021,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem 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 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Airhelp Ltd à

Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden (a seguir «SAS») a respeito da recusa desta última de indemnizar S., em cujos direitos sucedeu a Airhelp, em razão do cancelamento do seu voo.

Quadro jurídico

Direito da União

3 Os considerandos 1, 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.

[...]

(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 «Definições», o artigo 2.º deste regulamento dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[...]

b) “Transportadora aérea operadora”, uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

[...]

l) “Cancelamento”, a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.»

5 Nos termos do artigo 5.º do referido regulamento, sob a epígrafe «Cancelamento»:

«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.

[...]»

6 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).

[...]»

Direito sueco

7 O § 45 da la lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [Lei sobre a Participação dos Trabalhadores nas Decisões Negociadas (1976:580)] dispõe, 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, deve notificar, por escrito, a parte contrária e o Medlingsinstitutet [(Instituto Nacional de Mediação, Suécia)], mediante um pré-aviso de, pelo menos, sete dias úteis. Por “dia útil” entende-se qualquer dia da semana, com exceção de sábado, de domingo e dos 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.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

8 S. reservou um lugar num voo interno de Malmö para Estocolmo (Suécia). Este voo, que devia ser operado pela SAS em 29 de abril de 2019, foi cancelado no próprio dia devido à greve dos seus pilotos na Dinamarca, na Suécia e na Noruega (a seguir «greve em causa»).

9 Resulta dos autos de que o Tribunal de Justiça dispõe que, durante o verão de 2018, as organizações de trabalhadores representantes dos pilotos da SAS na Dinamarca, na Suécia e na Noruega (a seguir «sindicatos dos pilotos») decidiram denunciar a convenção coletiva celebrada com a SAS, a qual, normalmente, deveria abranger o período compreendido entre 2017 e 2020. As negociações com vista à celebração de uma nova convenção coletiva tiveram início em março de 2019.

10 Por considerar que essas negociações tinham fracassado ou, pelo menos, não tinham progredido o suficiente, os sindicatos dos pilotos convocaram uma greve dos seus membros. Assim, a greve em causa teve início em 26 de abril de 2019 e prosseguiu até 2 de maio de 2019. Durou, portanto, sete dias e levou a SAS a cancelar mais de 4 000 voos. A referida greve afetou, assim, cerca de 380 000 passageiros, entre os quais S., que cedeu à Airhelp os seus eventuais direitos oponíveis à SAS, relativos ao seu pedido de indemnização em razão do cancelamento do voo.

11 Em 2 de maio de 2019, foi celebrada uma nova convenção coletiva de três anos, que, portanto, se destina a ser aplicada até 2022.

12 A Airhelp apresentou no órgão jurisdicional de reenvio, o Attunda tingsrätt

(Tribunal de Primeira Instância de Attunda, Suécia), um pedido destinado a obter a condenação da SAS no pagamento da indemnização de 250 euros prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), conjugado com o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, acrescida dos juros de mora a contar de 10 de setembro de 2019 e até ser efetuado o pagamento.

1 3 A SAS considera que não estava obrigada a pagar a indemnização reclamada, na medida em que a greve em causa constituiu uma circunstância extraordinária que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis, tendo em conta o carácter exorbitante das exigências de aumento salarial dos sindicatos dos pilotos.

1 4 Sustenta que a greve em causa constitui uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, na medida em que não é inerente ao exercício normal da sua atividade e escapa ao seu controlo efetivo. Com efeito, uma decisão de greve simultânea de quatro organizações sindicais não se inscreve no exercício normal da atividade da SAS, que consiste em prestar serviços de transporte aéreo. Além disso, as greves são muito raras no mercado de trabalho sueco, e a greve em causa, que envolveu, em princípio, todos os pilotos da SAS, foi uma das maiores greves da indústria do transporte aéreo alguma vez registada. A SAS não pôde, portanto, reorganizar as suas atividades para poder assegurar os voos previstos. Por outro lado, dado que a greve em causa era lícita, a SAS não podia intimar os trabalhadores a retomar o trabalho.

15 Além disso, a resposta dada pelo Tribunal de Justiça 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), segundo o qual uma

«greve sem aviso prévio» é inerente ao exercício normal da atividade de uma transportadora aérea operadora, não é transponível para o processo principal. Com efeito, a greve em causa não foi motivada por uma medida tomada pela SAS, tal como não constituiu uma resposta espontânea do pessoal da SAS a uma medida normal de gestão tomada por esta.

16 Por último, na medida em que, em conformidade com o direito sueco, o aviso prévio de greve deve ser apresentado apenas uma semana antes do início desta, a SAS não podia, de qualquer modo, eximir-se à obrigação de indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i), conjugado com o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004.

17 Por seu lado, a Airhelp contesta que a greve em causa seja constitutiva de uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento. Com efeito, a celebração de convenções coletivas inscreve-se no curso normal dos negócios de uma companhia aérea e, nessa ocasião, podem surgir conflitos sociais. Além disso, durante as negociações com vista à celebração de tal convenção, as partes têm a possibilidade de recorrer a ações coletivas, como a greve ou o lock-out. De qualquer modo, atendendo à evolução dos salários dos pilotos da SAS nos anos anteriores, este conflito social era previsível para a referida sociedade.

18 O órgão jurisdicional de reenvio interroga-se, portanto, sobre se o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, abrange uma greve que foi anunciada por organizações de trabalhadores na sequência de um pré-aviso e iniciada licitamente.

19 Nestas circunstâncias, o Attunda tingsrätt (Tribunal de Primeira Instância de

Attunda) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Uma greve dos pilotos de aeronaves, trabalhadores de uma transportadora aérea e indispensáveis [à] 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?

2) 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?

3) 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?»

Quanto às questões prejudiciais

20 Com as suas três questões prejudiciais, que devem ser examinadas em

conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um movimento de greve iniciado mediante convocação de um sindicato do pessoal de uma transportadora aérea operadora, no respeito das condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente do prazo de pré-aviso imposto por esta, destinado a fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora e seguido por uma ou várias categorias de pessoal cuja presença é necessária para operar um voo, constitui uma «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição.

21 Antes de mais, há que recordar que, em caso de cancelamento de um voo, o artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 dispõe que os passageiros em causa têm direito a receber da transportadora aérea operadora uma indemnização nos termos do artigo 7.º, n.º 1, salvo se tiverem sido previamente informados desse cancelamento nos prazos previstos no n.º 1, alínea c), i) a iii), do referido artigo 5.º

2 2 O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, lido à luz dos seus considerandos 14 e 15, isenta todavia a transportadora aérea operadora dessa obrigação de 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. Além disso, caso tais circunstâncias se verifiquem, incumbe igualmente à transportadora aérea operadora provar que adotou as medidas adaptadas à situação, mobilizando todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, a fim de evitar que esta levasse ao cancelamento do voo em causa. Não pode, no entanto, ser-lhe exigido que aceite sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante (v., neste sentido, Acórdão de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19,

EU:C:2020:460, n.º 36 e jurisprudência referida).

23 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, designa acontecimentos 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, sendo estes dois requisitos cumulativos e devendo a sua observância ser objeto de apreciação caso a caso (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 23; de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 36; de 17 de abril de 2018, Krüsemann, n.os 32 e 34; e de 11 de junho de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, n.º 37).

24 Assim, tendo em conta, por um lado, o objetivo do referido regulamento, enunciado no seu considerando 1, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, e, por outro, o facto de o artigo 5.º, n.º 3, do mesmo regulamento derrogar o princípio do direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento do seu voo, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, deve ser objeto de interpretação estrita (Acórdão de 17 de abril de 2018, Krüsemann, n.º 36 e jurisprudência referida).

25 É neste contexto que se deve apreciar se um movimento de greve iniciado mediante convocação de um sindicato do pessoal de uma transportadora aérea operadora, no respeito das condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente do prazo de pré-aviso imposto por esta, destinado a fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora e seguido por uma ou várias categorias de pessoal cuja presença é necessária para operar um voo, é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo

5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, conforme interpretado pelo Tribunal de Justiça na sua jurisprudência recordada no n.º 23 do presente acórdão.

26 Em primeiro lugar, há que determinar se uma greve com as características mencionadas no número anterior é suscetível de constituir, pela sua natureza ou pela sua origem, um acontecimento que não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa.

27 A este respeito, saliente-se que o direito de desencadear uma ação coletiva, incluindo a greve, constitui um direito fundamental previsto no artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta»), estando este direito protegido em conformidade com o direito da União e as legislações e práticas nacionais (v., neste sentido, Acórdão de 11 de dezembro de 2007, *International Transport Workers' Federation e Finnish Seamen's Union*, C-438/05, EU:C:2007:772, n.º 44).

28 Apesar de consubstanciar um momento de conflito nas relações entre os trabalhadores e o empregador, cuja atividade visa paralisar, a greve não deixa de ser uma das expressões possíveis da negociação social e, portanto, deve ser entendida como um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade do empregador em causa, independentemente das especificidades do mercado de trabalho em causa ou da legislação nacional aplicável no que respeita à execução desse direito fundamental.

29 Esta interpretação deve igualmente prevalecer quando, como no caso em apreço, o empregador é uma transportadora aérea operadora. Com efeito, nos n.os 40 a 42 do Acórdão de 17 de abril de 2018, *Krüsemann*, o Tribunal de Justiça declarou que as transportadoras aéreas, no exercício da sua atividade, podem ser normalmente confrontadas com divergências ou mesmo conflitos

com os membros do seu pessoal ou com parte dele. Ora, à semelhança das medidas de reestruturação e de reorganização em causa no processo que deu origem àquele acórdão e dos conflitos sociais que daí podem resultar, as medidas relativas às condições de trabalho e de remuneração do pessoal de uma transportadora aérea operadora fazem parte da gestão normal das atividades da referida transportadora.

3 0 Assim, uma greve cujo objetivo se limita a obter de uma empresa de transporte aéreo um aumento do salário dos pilotos, uma alteração dos seus horários de trabalho e uma maior previsibilidade em matéria de tempo de trabalho constitui um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade dessa empresa, em especial quando a referida greve é organizada dentro de um quadro legal.

3 1 Em segundo lugar, há que apreciar se uma greve com as características mencionadas no n.º 25 do presente acórdão deve ser considerada um acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa.

3 2 A este respeito, há que salientar, primeiro, que, uma vez que, para os trabalhadores, a greve constitui um direito garantido pelo artigo 28.º da Carta, o facto de estes invocarem esse direito e, conseqüentemente, desencadearem um movimento nesse sentido deve ser considerado abrangido pelo domínio do previsível para qualquer entidade patronal, nomeadamente quando essa greve é precedida de um aviso prévio.

3 3 Aliás, o Tribunal de Justiça já declarou que uma greve precedida do aviso prévio previsto pela legislação nacional aplicável e em relação à qual foi anunciado poder abranger setores que afetam as atividades de uma empresa

inicialmente não visada pela referida greve não constitui um acontecimento anormal e imprevisível (Acórdão de 7 de maio de 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, n.º 18).

3 4 No que respeita ao processo principal, o caráter previsível da greve em causa parece verificar-se, uma vez que resulta da decisão de reenvio que os sindicatos dos pilotos tinham, desde o verão de 2018, denunciado a convenção coletiva que devia abranger o período compreendido entre 2017 e 2020, pelo que a SAS não podia ignorar que os pilotos pretendiam fazer valer reivindicações. Além disso, não resulta dos autos submetidos ao Tribunal de Justiça que a greve em causa no processo principal tenha começado sem respeitar o aviso prévio legalmente previsto.

3 5 Segundo, uma vez que a realização de uma greve constitui um acontecimento previsível para o empregador, este tem, em princípio, os meios para se preparar para ela e, sendo caso disso, para atenuar as suas consequências, pelo que mantém, em certa medida, o controlo dos acontecimentos.

3 6 Com efeito, como resulta do n.º 24 do presente acórdão, na medida em que o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, deve ser objeto de interpretação estrita, há que considerar que a escolha do termo «extraordinária» demonstra a vontade do legislador da União de incluir no conceito de «circunstâncias extraordinárias» unicamente as circunstâncias sobre as quais a transportadora aérea operadora não tem nenhum controlo. Ora, à semelhança de qualquer empregador, uma transportadora aérea operadora confrontada com uma greve do seu pessoal que é motivada por reivindicações relativas às condições de trabalho e de remuneração não pode alegar que não tem nenhum controlo sobre esse

movimento.

37 Por conseguinte, para garantir o efeito útil da obrigação de indemnização consagrada no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, uma greve do pessoal de uma transportadora aérea operadora não pode ser qualificada de «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento, quando a mesma greve está ligada a reivindicações relativas às relações de trabalho entre a referida transportadora e o seu pessoal, suscetíveis de ser tratadas no âmbito do diálogo social interno da empresa. Ora, é precisamente esse o caso da negociação salarial.

38 Esta conclusão não pode, aliás, ser posta em causa pelo carácter eventualmente irrazoável ou desproporcionado das reivindicações formuladas pelos grevistas ou ainda pela sua rejeição de uma proposta de conciliação, uma vez que, de qualquer modo, a determinação do nível dos salários recai no âmbito das relações de trabalho entre o empregador e os seus trabalhadores.

39 Terceiro, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça relativa ao conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, que os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora.

40 Estão assim abrangidos por este conceito, ao abrigo da verificação de tais acontecimentos «externos», a colisão entre uma aeronave e uma ave (v., neste sentido, Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 26), o dano causado a um pneu de uma aeronave por um objeto estranho, como um detrito móvel presente na pista de um aeroporto (v., neste sentido, Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17,

EU:C:2019:288, n.º 34), a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que levou ao encerramento desta (v., neste sentido, Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 29), uma colisão entre o leme de profundidade de uma aeronave em posição de estacionamento e o winglet de uma aeronave de outra transportadora aérea, provocada pelo movimento da segunda aeronave (v., neste sentido, Despacho de 14 de janeiro de 2021, Airhelp, C-264/20, não publicado, EU:C:2021:26, n.º 26), mas também um defeito de fabrico oculto ou ainda atos de sabotagem ou de terrorismo (v., neste sentido, Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 26, e de 17 de setembro de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 38).

41 Todos estes acontecimentos têm em comum serem resultantes da atividade da transportadora aérea e de circunstâncias externas, mais ou menos frequentes na prática, mas que a transportadora aérea não controla, porque têm por origem um facto natural ou de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária.

42 Assim, ao indicar, no considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004, que podem sobrevir circunstâncias extraordinárias, em especial, em caso de greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea operadora, o legislador da União pretendeu fazer referência às greves externas à atividade da transportadora aérea em causa. Daqui resulta que são designadamente suscetíveis de constituir «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, daquele regulamento, movimentos de greve seguidos por controladores aéreos ou pessoal de um aeroporto (v., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Uma vez que tais movimentos de greve não estão, de resto, abrangidos pelo exercício da atividade dessa transportadora e escapam, assim, ao controlo efetivo da mesma, constituem «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

44 Em contrapartida, uma greve desencadeada e seguida por membros do próprio pessoal da empresa de transporte aéreo em causa constitui um acontecimento «interno» dessa empresa, incluindo quando se trata de uma greve convocada pelos sindicatos, uma vez que estes atuam no interesse dos trabalhadores da referida empresa.

45 Se, no entanto, tal greve tiver origem em reivindicações que só os poderes públicos podem satisfazer e que, por conseguinte, escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa, a mesma é suscetível de constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção da jurisprudência recordada no n.º 23 do presente acórdão.

46 Quarto, considerar que uma greve organizada dentro de um quadro legal e tal como descrita no n.º 25 do presente acórdão não é abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, não pode afetar os direitos fundamentais da transportadora aérea em causa.

47 Com efeito, não se pode considerar que a existência de um movimento de greve e o risco de ter de pagar a indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, e no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 aos passageiros cujo voo tenha sido cancelado afetam o conteúdo essencial do direito de negociação do empregador referido no artigo 28.º da Carta.

48 A este respeito, basta constatar que o facto de uma transportadora aérea ser confrontada, devido a uma greve de membros do seu pessoal organizada dentro de um quadro legal, com o risco de ter de pagar a referida indemnização não a obriga a aceitar, sem discussão, a totalidade das reivindicações dos grevistas. Com efeito, a transportadora aérea continua em condições de fazer valer os interesses da empresa, de forma a alcançar um compromisso satisfatório para todos os parceiros sociais. Assim, não se pode considerar que a transportadora aérea se vê privada da sua liberdade de negociação protegida pelo direito da União e assume de imediato o papel da parte vencida no âmbito do conflito social.

49 No que respeita à violação, alegada pela SAS, tanto da sua liberdade de empresa como do seu direito de propriedade, que são, respetivamente, garantidos pelos artigos 16.º e 17.º da Carta, há que recordar que a liberdade de empresa e o direito de propriedade não constituem prerrogativas absolutas e devem, num contexto como o que está em causa no processo principal, ser conciliados com o artigo 38.º da Carta, que, à semelhança do artigo 169.º TFUE, visa assegurar, nas políticas da União, um nível elevado de proteção dos consumidores, incluindo os passageiros dos transportes aéreos (v., neste sentido, Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.os 60, 62 e 63).

50 Ora, a importância de que se reveste o objetivo de proteção dos consumidores, incluindo os passageiros dos transportes aéreos, é suscetível de justificar consequências económicas negativas, mesmo consideráveis, para certos operadores económicos (Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 48 e jurisprudência referida).

51 Tendo em conta o exposto, há que considerar que o facto de excluir a

qualificação de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, a propósito de uma greve organizada dentro de um quadro legal e com as características mencionadas no n.º 25 do presente acórdão, não pode lesar os direitos fundamentais que os artigos 16.º, 17.º e 28.º da Carta garantem à transportadora aérea operadora.

52 Nestas condições, há que responder às questões prejudiciais submetidas que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que um movimento de greve iniciado mediante convocação de um sindicato do pessoal de uma transportadora aérea operadora, no respeito das condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente do prazo de aviso prévio imposto por esta, destinado a fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora e seguido por uma categoria de pessoal indispensável à realização de um voo, não está abrangido pelo conceito de «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição.

Quanto às despesas

53 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 (Grande 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, deve ser interpretado no sentido de que um movimento de greve iniciado mediante convocação de um sindicato do pessoal de uma transportadora aérea operadora, no respeito das condições estabelecidas pela legislação nacional, nomeadamente do prazo de aviso prévio imposto por esta, destinado a fazer valer as reivindicações dos trabalhadores dessa transportadora e seguido por uma categoria de pessoal indispensável à realização de um voo, não está abrangido pelo conceito de «circunstância extraordinária», na aceção da referida disposição.

Assinaturas

* Língua do processo: sueco.

Fonte: <https://curia.europa.eu>