Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 23 de marzo de 2021 *

«Procedimiento prejudicial — Transportes aéreos — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de cancelación o gran retraso de los vuelos — Exención de la obligación de compensación — Concepto de "circunstancias extraordinarias" — Huelga de pilotos organizada dentro del marco legal — Circunstancias "internas" y "externas" respecto a la actividad del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo — Artículos 16, 17 y 28 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea — Inexistencia de vulneración de la libertad de empresa, del derecho de propiedad y del derecho de negociación del transportista aéreo»

En el asunto C-28/20,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Attunda tingsrätt (Tribunal de Primera Instancia de Attunda, Suecia), mediante resolución de 16 de enero de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 21 de enero de 2020, en el procedimiento entre

Airhelp Ltd

y

Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, la Sra. R. Silva de Lapuerta, Vicepresidenta, los Sres. J.-C. Bonichot y A. Arabadjiev, la Sra. A. Prechal y los Sres. L. Bay Larsen, A. Kumin y N. Wahl, Presidentes de Sala, y el Sr. T. von Danwitz, la Sra. C. Toader y los Sres. M. Safjan, D. Šváby (Ponente), I. Jarukaitis, N. Jääskinen y J. Passer, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Pikamäe;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 16 de diciembre de 2020;

* Lengua de procedimiento: sueco.

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Airhelp Ltd, por la Sra. M. Bexelius y por las Sras. E. Arbrandt y S. Nilsson, advokater;

– en nombre de Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden, por el Sr. F. Sjövall y por la Sra. J. Fermbäck, advokater;

– en nombre del Gobierno danés, por los Sres. J. Nymann-Lindegren y M. Jespersen y por la Sra. M. S. Wolff, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. U. Kühne, M. Hellmann y J. Möller, en calidad de agentes;

– en nombre del Gobierno español, por el Sr. L. Aguilera Ruiz, en calidad de agente;

– en nombre del Gobierno francés, por la Sra. E. de Moustier y por el Sr. A. Ferrand, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. K. Simonsson y por las Sras. N. Yerrell y E. Ljung Rasmussen, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 16 de marzo de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Airhelp Ltd y Scandinavian Airlines System Denmark — Norway — Sweden (en lo sucesivo, «SAS») en relación con la negativa de esta a compensar a S., en cuyos derechos se subrogó Airhelp, por la cancelación de su vuelo.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Los considerandos 1, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 indican lo siguiente:

«(1) La actuación de la [Unión] en el ámbito del transporte aéreo debe tener como objetivo, entre otros, garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. Además, se deben tomar plenamente en consideración los requisitos de protección de los consumidores en general.

[…]

(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio [para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 2001/539/CE del Consejo, de 5 de abril de 2001 (DO 2001, L 194, p. 38)], las obligaciones de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo se deben limitar o excluir cuando un suceso haya sido causado por circunstancias extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Dichas circunstancias pueden producirse, en particular, en casos de inestabilidad política, condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad, deficiencias inesperadas en la seguridad del vuelo y huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

(15) Debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión de gestión del tránsito aéreo, en relación con una aeronave determinada y en una fecha determinada, den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para el otro o a la cancelación de uno o más vuelos de la aeronave, aunque el transportista aéreo interesado haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

4 Con el título «Definiciones», el artículo 2 de este Reglamento dispone:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

b) transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, todo transportista aéreo que lleve a cabo o pretenda llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato con un pasajero o en nombre de otra persona, jurídica o física, que tenga un contrato con dicho pasajero;

[…]

l) cancelación, la no realización de un vuelo programado y en el que había reservada al menos una plaza.»

5 A tenor del artículo 5 de dicho Reglamento, titulado «Cancelación de vuelos»:

«1. En caso de cancelación de un vuelo:

[…]

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que:
   i) se les informe de la cancelación al menos con dos semanas de antelación con respecto a la hora de salida prevista, o
   ii) se les informe de la cancelación con una antelación de entre dos semanas y siete días con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca un transporte alternativo que les permita salir con no más de dos horas de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de cuatro horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista, o
   iii) se les informe de la cancelación con menos de siete días de antelación con respecto a la hora de salida prevista y se les ofrezca tomar otro vuelo que les permita salir con no más de una hora de antelación con respecto a la hora de salida prevista y llegar a su destino final con menos de dos horas de retraso con respecto a la hora de llegada prevista.

[…]

3. Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación conforme al artículo 7 si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

[…]»

6 El artículo 7 del mismo Reglamento, que lleva por título «Derecho a compensación», establece lo siguiente en su apartado 1:

«Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:

a) 250 euros para vuelos de hasta 1 500 kilómetros;

b) 400 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1 500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1 500 y 3 500 kilómetros;

c) 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b).

[…]»

Derecho sueco

7 El artículo 45 de la lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [Ley (1976:580) relativa a la participación de los trabajadores en las decisiones empresariales] establece en particular:

«Cuando una organización empresarial, un empresario o una organización de los trabajadores pretenda adoptar una medida de conflicto colectivo, o extender una medida de conflicto colectivo que ya se esté aplicando, deberá comunicarlo por escrito a la otra parte o a la Medlingsinstitutet [(Oficina Nacional de Mediación, Suecia)] por lo menos con siete días laborables de antelación. Se entenderá por "día laborable" cada día de la semana excepto el sábado, el domingo, los días festivos, la víspera de San Juan, la víspera de Navidad y la víspera de Año Nuevo. El plazo se calculará tomando como base la hora del día a la que se iniciará la medida de conflicto.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

8 S. había reservado una plaza en un vuelo nacional de Malmö a Estocolmo (Suecia). Este vuelo, que debía operar SAS el 29 de abril de 2019, se canceló ese mismo día debido a la huelga de sus pilotos en Dinamarca, Suecia y Noruega (en lo sucesivo, «huelga en cuestión»).

9 De los autos del procedimiento ante el Tribunal de Justicia se desprende que, durante el verano de 2018, los sindicatos representantes de los pilotos de SAS en Dinamarca, Suecia y Noruega (en lo sucesivo, «sindicatos de los pilotos») decidieron denunciar el convenio colectivo celebrado con SAS, que normalmente debía cubrir el período 2017-2020. Las negociaciones para la celebración de un nuevo convenio colectivo comenzaron en marzo de 2019.

10 Al considerar que dichas negociaciones habían fracasado o, al menos, que no habían progresado suficientemente, los sindicatos de los pilotos convocaron una huelga de sus afiliados. De este modo, la huelga en cuestión comenzó el 26 de abril de 2019 y prosiguió hasta el 2 de mayo de 2019. Por lo tanto, duró siete días y provocó que SAS cancelara más de 4 000 vuelos. Así, la huelga afectó a unos 380 000 pasajeros, entre ellos S., que cedió a Airhelp sus eventuales derechos frente a SAS en relación con su solicitud de compensación por la cancelación de su vuelo.

11 El 2 de mayo de 2019 se celebró un nuevo convenio colectivo de tres años, que, por tanto, es aplicable hasta el año 2022.

12 Airhelp presentó ante el órgano jurisdiccional remitente, el Attunda tingsrätt (Tribunal de Primera Instancia de Attunda, Suecia), una demanda por la que solicitaba que se ordenase a SAS que le abonara la compensación de 250 euros prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, en relación con el artículo 7, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento, más los intereses de demora desde el 10 de septiembre de 2019 hasta que se efectuara el pago.

13 SAS considera que no estaba obligada a pagar la compensación reclamada, en la medida en que la huelga en cuestión constituyó una circunstancia extraordinaria que no habría podido evitarse, incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, habida cuenta del carácter exorbitante de las exigencias de aumento de los salarios planteadas por los sindicatos de los pilotos.

14 SAS sostiene que la huelga en cuestión constituye una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en la medida en que no es inherente al ejercicio normal de su actividad y escapa a su control efectivo. En efecto, considera

que una decisión de huelga simultánea de cuatro sindicatos no forma parte del ejercicio normal de su actividad, que consiste en la prestación de servicios de transporte aéreo. Además, afirma que las huelgas son muy infrecuentes en el mercado laboral sueco y la huelga en cuestión, que en principio afectó a todos los pilotos de SAS, fue una de las mayores huelgas en el sector del transporte aéreo. En consecuencia, SAS no pudo reorganizar, según ella, su actividad para poder garantizar los vuelos programados. Por otro lado, dado que la huelga en cuestión era legal, SAS aduce que no podía ordenar a sus empleados que regresaran al trabajo.

15 SAS añade que la respuesta dada por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros (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 y C-290/17 a C-292/17, en lo sucesivo, «sentencia Krüsemann», EU:C:2018:258), según la cual una «huelga salvaje» es inherente al ejercicio normal de la actividad de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, no es aplicable en el asunto principal. Entiende que la huelga en cuestión no vino motivada por una medida que ella hubiera adoptado, ni constituyó una reacción espontánea de su personal a una medida de gestión normal adoptada por ella.

16 Por último, en la medida en que, de conformidad con el Derecho sueco, el preaviso de huelga solo debe presentarse una semana antes de su inicio, SAS no hubiera podido en ningún caso eludir la obligación de compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso i), en relación con el artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004.

17 Por su parte, Airhelp niega que la huelga en cuestión constituya una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento. A su entender, la celebración de convenios colectivos se enmarca, en efecto, en la gestión ordinaria de una compañía aérea y pueden surgir conflictos con su personal por este motivo. Además, indica que, durante las negociaciones para la celebración de un convenio colectivo, las partes tienen la posibilidad de adoptar medidas de conflicto colectivo, como la huelga o el cierre patronal. En cualquier caso, considera que, habida cuenta de la evolución de los salarios de los pilotos de SAS en los años anteriores, este conflicto con su personal era previsible para dicha sociedad.

18 Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, comprende una huelga que ha sido anunciada por los sindicatos tras un preaviso y convocada legalmente.

19 En este contexto, el Attunda tingsrätt (Tribunal de Primera Instancia de Attunda) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Constituye una huelga de los pilotos que están contratados por un transportista aéreo y que son indispensables para la realización de un vuelo una “circunstancia extraordinaria”, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, cuando la huelga no se adopta a raíz de una medida decidida o comunicada por el transportista aéreo, sino que es anunciada con antelación e iniciada legalmente de conformidad con el Derecho nacional por varios sindicatos como medida de conflicto colectivo con la finalidad de inducir al transportista aéreo a aumentar los salarios, dar ventajas o modificar las condiciones de trabajo para satisfacer las reivindicaciones de los sindicatos?

2) ¿Qué importancia tiene, en su caso, para la respuesta a la primera cuestión, el carácter razonable de las reivindicaciones de los sindicatos y, en particular, que el incremento de los salarios que se exige sea significativamente superior al que suele aplicarse en los mercados de trabajo nacionales relevantes?

3) ¿Qué importancia tiene, en su caso, para la respuesta a la primera cuestión, el hecho de que el transportista aéreo, para evitar la huelga, haya aceptado la propuesta de solución amistosa presentada por el órgano nacional de mediación en conflictos laborales, mientras que los sindicatos no la han aceptado?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

20 Mediante sus tres cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una o varias categorías de personal cuya presencia es necesaria para operar un vuelo, constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido de esta disposición.

21 De entrada, procede recordar que, en caso de cancelación de un vuelo, el artículo 5 del Reglamento n.º 261/2004 establece que los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación a cargo del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, de conformidad con el artículo 7, apartado 1, de dicho Reglamento, a menos que se les informe previamente de la cancelación en los plazos previstos en el apartado 1, letra c), incisos i) a iii), del propio artículo 5.

22 No obstante, el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con los considerandos 14 y 15 de este, exime al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de esta obligación de compensación si puede probar que la cancelación se debe a «circunstancias extraordinarias» que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Además, en el supuesto de que se produzcan tales circunstancias, incumbe también al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo demostrar que ha adoptado las medidas adaptadas a la situación, utilizando todo el personal o el material y los medios económicos de que disponía, a fin de evitar que las circunstancias extraordinarias provocaran la cancelación del vuelo de que se trataba. Sin embargo, no se le puede exigir que aceptara sacrificios insoportables en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 36 y jurisprudencia citada).

23 Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, designa acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapan al control efectivo de este, siendo estos dos requisitos acumulativos y debiendo apreciarse su respeto caso por caso (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23; de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 36; de 17 de abril de 2018, Krüsemann, apartados 32 y 34, y de 11 de junio de 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, apartado 37).

24 Sentado lo anterior, habida cuenta, por una parte, del objetivo del Reglamento n.º 261/2004, expresado en su considerando 1, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, y, por otra parte, del hecho de que el artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento introduce una excepción al principio del derecho a compensación de los pasajeros en caso de cancelación de su vuelo, el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de esta disposición debe ser interpretado de forma estricta (sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann, apartado 36 y jurisprudencia citada).

25 En este contexto, procede apreciar si un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una o varias categorías de personal cuya presencia es necesaria para operar un vuelo, constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia citada en el apartado 23 de la presente sentencia.

26 En primer lugar, es preciso determinar si una huelga que presenta las características mencionadas en el apartado anterior puede constituir, por su naturaleza o su origen, un acontecimiento que no sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate.

27 A este respecto, procede señalar que el derecho a adoptar medidas de conflicto colectivo, incluida la huelga, constituye un derecho fundamental reconocido en el artículo 28 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»), derecho que está protegido de conformidad con el Derecho de la Unión y con las legislaciones y prácticas nacionales (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de diciembre de 2007, International Transport Workers' Federation y Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, apartado 44).

28 Aunque encarna un momento de conflicto en las relaciones entre los trabajadores y el empresario, cuya actividad pretende paralizar, no es menos cierto que la huelga es una de las posibles expresiones de la negociación colectiva y, por tanto, debe entenderse como un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad del empresario afectado, con independencia de las particularidades del mercado laboral de que se trate o de la legislación nacional aplicable en lo que respecta a la aplicación de este derecho fundamental.

29 Esta interpretación debe prevalecer también cuando el empresario es, como en el caso de autos, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo. En efecto, el Tribunal de Justicia declaró, en los apartados 40 a 42 de la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann, que, en el desarrollo de la actividad de los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo, es común que surjan desavenencias o, incluso, conflictos entre aquellos y los miembros de su personal o una parte de ellos. Pues bien, al igual que las medidas de reestructuración y de reorganización de que se trata en el litigio que dio lugar a esa sentencia y los conflictos con el personal que pueden generar, las medidas relativas a las condiciones de trabajo y retribución del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo forman parte de la gestión normal de las actividades de dicho transportista.

30 Así, una huelga cuyo objetivo se limita a obtener de una empresa de transporte aéreo un aumento del salario de los pilotos, una modificación de sus horarios de trabajo y una mayor previsibilidad del tiempo de trabajo constituye un acontecimiento inherente al ejercicio normal de la actividad de dicha empresa, en particular cuando la huelga se organiza dentro del marco legal.

31 En segundo lugar, es preciso examinar si una huelga que presenta las características mencionadas en el apartado 25 de la presente sentencia debe considerarse un acontecimiento que escapa por completo al control efectivo del transportista aéreo afectado.

32 A este respecto, procede señalar, primeramente, que, dado que la huelga constituye, para los trabajadores, un derecho garantizado por el artículo 28 de la Carta, cabe considerar que el hecho de que estos lo ejerzan e inicien, en consecuencia, un movimiento en este sentido entra dentro de lo previsible para todo empresario, en particular cuando la huelga va precedida de un preaviso.

33 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que una huelga precedida del preaviso exigido por la legislación nacional aplicable y en relación con la cual se indica que podría extenderse a sectores que afectan a las actividades de una empresa contra la que en principio no se convocaba esa huelga no constituye un acontecimiento anormal e imprevisible (sentencia de 7 de mayo de 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, apartado 18).

34 Por lo que respecta al litigio principal, parece confirmarse el carácter previsible de la huelga en cuestión, puesto que de la resolución de remisión se desprende que los sindicatos de los pilotos habían denunciado, desde el verano de 2018, el convenio colectivo que debía abarcar el período 2017-2020, de modo que SAS no podía ignorar que los pilotos pretendían plantear reivindicaciones. Además, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia no se desprende que la huelga en cuestión en el litigio principal haya comenzado sin respetarse el preaviso legal.

35 En segundo término, dado que una huelga constituye un acontecimiento previsible para el empresario, este dispone, en principio, de los medios para prepararse frente a ella y, en su caso, atenuar sus consecuencias, de modo que conserva, en cierta medida, el control de los acontecimientos.

36 En efecto, tal como se desprende del apartado 24 de la presente sentencia, en la medida en que el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, debe interpretarse de manera estricta, procede considerar que la elección del término «extraordinario» pone de manifiesto la voluntad del legislador de la Unión de incluir en el concepto de «circunstancias extraordinarias» únicamente aquellas circunstancias sobre las que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no tiene ningún control. Pues bien, al igual que cualquier empresario, un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que debe hacer frente a una huelga de su personal, motivada por reivindicaciones relacionadas con las condiciones de trabajo y retributivas, no puede alegar que no tiene control alguno sobre ese movimiento.

37 Por consiguiente, para garantizar el efecto útil de la obligación de compensación establecida en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, una huelga del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no puede calificarse de «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, cuando esa huelga está relacionada con reivindicaciones relativas a las relaciones laborales entre dicho transportista y su personal, que pueden ser tratadas en el marco del diálogo social interno de la empresa. Pues bien, este es precisamente el caso de la negociación salarial.

38 Por otra parte, esta afirmación no queda desvirtuada por el carácter eventualmente poco razonable o desproporcionado de las reivindicaciones formuladas por los huelguistas o por rechazar estos una propuesta de conciliación, ya que, en cualquier caso, la determinación del nivel de los salarios forma parte del ámbito de las relaciones laborales entre el empresario y sus trabajadores.

39 En tercer término, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, se desprende que los acontecimientos cuyo origen es «interno» deben distinguirse de aquellos cuyo origen es «externo» al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

40 Así, están comprendidos en este concepto, en cuanto acontecimientos «externos», la colisión entre una aeronave y un ave (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, apartado 26), el daño causado a un neumático de una aeronave por un cuerpo extraño, como un residuo móvil que se halla en la pista de un aeropuerto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de abril de 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, apartado 34), la presencia de combustible en una pista de un aeropuerto que provoque el cierre de esa pista (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de junio de 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, apartado 29), la colisión entre el timón de profundidad de una aeronave que se encuentra en posición de estacionamiento y el dispositivo de punta alar de la aeronave de otra compañía aérea, causada por el desplazamiento de esta última (véase, en este sentido, el auto de 14 de enero de 2021, Airhelp, C-264/20, no publicado, EU:C:2021:26, apartado 26), y también un vicio oculto de fabricación, o incluso actos de sabotaje o de terrorismo (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 26, y de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 38).

41 Todos estos acontecimientos tienen en común que resultan de la actividad del transportista aéreo y de circunstancias externas, más o menos frecuentes en la práctica, pero que el transportista aéreo no controla porque su origen es un hecho natural o el de un tercero, como otro transportista aéreo o un sujeto público o privado que interfiere en la actividad aérea o aeroportuaria.

42 Así, al indicar, en el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004, que pueden producirse circunstancias extraordinarias, en particular, en caso de huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, el legislador de la Unión quiso hacer referencia a huelgas externas a la actividad del transportista aéreo afectado. De ello se desprende que pueden constituir «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento, movimientos de huelga seguidos por los controladores aéreos o el personal de un aeropuerto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Dado que, por lo demás, tales movimientos de huelga no forman parte del ejercicio de la actividad de dicho transportista y escapan, por tanto, al control efectivo de este, constituyen «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

44 Por el contrario, una huelga convocada y seguida por miembros del personal propio de la empresa de transporte aéreo afectada constituye un acontecimiento «interno» de esa empresa, también cuando se trata de una huelga convocada por los sindicatos, ya que estos actúan en interés de los trabajadores de dicha empresa.

45 No obstante, si esa huelga tiene su origen en reivindicaciones que solo pueden satisfacer los poderes públicos y que, por tanto, escapan al control efectivo del transportista aéreo afectado, puede constituir una «circunstancia extraordinaria», en el sentido de la jurisprudencia recordada en el apartado 23 de la presente sentencia.

46 En cuarto término, considerar que una huelga organizada dentro del marco legal y que es como la descrita en el apartado 25 de la presente sentencia no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, no afecta a los derechos fundamentales del transportista aéreo de que se trate.

47 En efecto, no puede considerarse que la existencia de un movimiento de huelga y el riesgo de tener que abonar la compensación prevista en el artículo 5, apartado 1, y en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004 a los pasajeros que hayan sufrido la cancelación de un vuelo afecten al contenido esencial del derecho de negociación del empresario contemplado en el artículo 28 de la Carta.

48 A este respecto, basta señalar que la circunstancia de que un transportista aéreo se vea confrontado, debido a una huelga de miembros de su personal organizada dentro del marco legal, al riesgo de tener que abonar tal compensación no le obliga a aceptar, sin discusión, la totalidad de las reivindicaciones de los huelguistas. En efecto, el transportista aéreo aún está en disposición de hacer valer los intereses de la empresa a fin de alcanzar un compromiso satisfactorio para todos los interlocutores sociales. Así pues, no puede considerarse que el transportista aéreo se vea privado de su libertad de negociación protegida por el Derecho de la Unión y que asuma de entrada el papel de la parte perdedora en el marco del conflicto con sus trabajadores.

49 Por lo que se refiere a la vulneración alegada por SAS tanto de su libertad de empresa como de su derecho de propiedad, que se garantizan en los artículos 16 y 17 de la Carta, respectivamente, procede recordar que la libertad de empresa y el derecho de propiedad no constituyen prerrogativas absolutas y que, en un contexto como el controvertido en el litigio principal, deben conciliarse con el artículo 38 de la Carta, que, al igual que el artículo 169 TFUE, pretende garantizar, en las políticas de la Unión, un elevado nivel de protección de los consumidores, incluidos los pasajeros aéreos (véase, en este sentido, la sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartados 60, 62 y 63).

50 Pues bien, la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos los pasajeros aéreos, puede justificar consecuencias económicas negativas, incluso considerables, para determinados operadores económicos (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 48 y jurisprudencia citada).

51 Habida cuenta de las apreciaciones anteriores, procede considerar que el hecho de descartar la calificación de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en relación con una huelga organizada dentro del marco legal y que presenta las características mencionadas en el apartado 25 de la presente sentencia, no puede menoscabar los derechos fundamentales que los artículos 16, 17 y 28 de la Carta garantizan al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

52 En estas circunstancias, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en

particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una categoría de personal cuya presencia es indispensable para operar un vuelo, no está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido de esta disposición.

Costas

53 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91, debe interpretarse en el sentido de que un movimiento de huelga iniciado por un sindicato del personal de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, cumpliendo los requisitos establecidos por la legislación nacional, en particular el plazo de preaviso impuesto por esta, dirigido a hacer valer las reivindicaciones de los trabajadores de dicho transportista y seguido por una categoría de personal cuya presencia es indispensable para operar un vuelo, no está comprendido en el concepto de «circunstancia extraordinaria», en el sentido de esta disposición.

Firmas