Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
EVGENI TANCHEV
apresentadas em 12 de abril de 2018[1]

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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia e Gabriel Neufeldt, ambos representados pelos seus pais Sandra e Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger e Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (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
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Língua original: inglês.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
contra
TUIfly GmbH
[24 pedidos de decisão prejudicial apresentados pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha)]
e
EUflight.de GmbH (C-292/17)
contra
TUIfly GmbH

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha)]

«Pedido de decisão prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Indemnização dos passageiros em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Conceito de "circunstâncias extraordinárias" — Ausência de uma parte significativa da tripulação devido a uma denominada "greve sem aviso prévio" dissimulada através de baixas por doença — Nexo de causalidade — Caráter evitável»

I. Introdução

1. Uma denominada «greve sem aviso prévio»[2] dissimulada através de baixas por doença representa «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004[3], de forma a que uma transportadora aérea não se encontre obrigada a pagar uma indemnização aos passageiros que sofreram atrasos ou cancelamentos dos voos em resultado daquela?

2. Essa é, no essencial, a principal questão que se coloca à apreciação do Tribunal de Justiça nestes pedidos de decisão prejudicial apensos, apresentados pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha) e pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha) nos quais vários passageiros apresentaram pedidos de indemnização ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004 após os seus voos terem sido cancelados ou atrasados consideravelmente porque uma percentagem invulgarmente alta da tripulação da transportadora aérea se encontrava de baixa por doença.

2 Em http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, uma «grève sauvage» é definida como «grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat» [greve desencadeada à margem de uma decisão de um sindicato]. Em https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, o dicionário Cambridge define uma «wildcat strike» como «a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions» [greve espontânea (= ato de recusar trabalhar como forma de protesto) sem aviso prévio por parte dos trabalhadores e geralmente sem apoio dos sindicatos]. Para uma discussão acerca de «greves sem aviso prévio» na legislação da União, veja-se, por exemplo, Alan Bogg, «*Viking and Laval*: The International Labour Law Perspective» in Mark R. Freeland and Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) pp. 41-74.

3 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) (a seguir «Regulamento n.º 261/2004»).

3. Este processo concede, portanto, ao Tribunal de Justiça a oportunidade de desenvolver a sua jurisprudência sobre a interpretação do Regulamento n.º 261/2004 que, recorde-se, tem um impacto real na vida dos cidadãos da União Europeia e de todas as pessoas que viajam dentro das suas fronteiras.

II. Quadro jurídico

4. Os considerandos 1, 2, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:

«(1) A ação da Comunidade 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.

(2) As recusas de embarque e o cancelamento ou atraso considerável dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

[…]

(14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, 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.»

5. O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 enuncia:

«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.»

III. Factos nos processos principais e questões prejudiciais

A. Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha)

6. Os demandantes nos 24 processos pendentes no Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) reservaram voos na TUIfly GmbH (a seguir «TUIfly»), que é uma transportadora aérea sediada em Hanôver, Alemanha. Os demandantes pedem à TUIfly o pagamento de uma indemnização nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004[4], porque os seus voos foram cancelados ou atrasados consideravelmente entre 3 de outubro de 2016 e 8 de outubro de 2016.

4 Quanto aos níveis de indemnização decorrentes do cancelamento ou atraso de um voo, v. n.º 38 das presentes conclusões.

7. Os cancelamentos ou atrasos dos voos em questão têm origem num incidente ocorrido no início de outubro de 2016, quando um número considerável de pessoal de voo da TUIfly repentinamente apresentou baixa por doença, o que implicou que mais de 100 voos tiveram de ser cancelados e muitos mais sofreram atrasos consideráveis.

8. Esta vaga de baixas por doença ocorreu depois de a administração da TUIfly notificar os seus trabalhadores, em 30 de setembro de 2016, de planos de reestruturação futura, que mereceram forte oposição.

9. Nos termos da decisão de reenvio, a taxa de absentismo por motivo de doença do pessoal da TUIfly corresponde geralmente a cerca de 10% dos seus trabalhadores, compreendendo pessoal de *cockpit* e de cabine. No entanto, após o anúncio das medidas de reestruturação pela administração da TUIfly em 30 de setembro de 2016, a taxa de absentismo por doença do pessoal da TUIfly disparou, em particular durante o período compreendido entre 3 de outubro de 2016 e 9 de outubro de 2016, atingindo o seu pico em 7 de outubro de 2016, com 89% do pessoal de *cockpit* e 62% do pessoal de cabine ausente por doença.

10. Consequentemente, em 3 de outubro de 2016, a TUIfly abandonou por inteiro o seu plano de voo original e elaborou um novo. A TUIfly também subcontratou outras companhias aéreas e convocou trabalhadores que se encontravam de férias.

11. Em 3 de outubro de 2016, por falta de pessoal, verificaram-se atrasos consideráveis em 24 voos. Em 4 de outubro de 2016, foram cancelados 7 voos e verificaram-se atrasos consideráveis em 29 voos. A partir de 5 de outubro de 2016, foi cancelada uma grande parte dos voos. Nos dias 7 e 8 de outubro de 2016, a TUIfly cancelou todos os voos com origem na Alemanha para os seus respetivos destinos com base no pressuposto de que já não poderia garantir aos passageiros o transporte de regresso no final da sua viagem.

12. Em 7 de outubro de 2016, a administração da TUIfly informou os trabalhadores de que tinha chegado a um acordo com os representantes dos trabalhadores a respeito dos planos de reestruturação. Subsequentemente, a taxa de absentismo por doença do pessoal de voo diminuiu para o nível normal.

13. Nos processos principais, a TUIfly contrapõe que não é obrigada a pagar uma indemnização aos demandantes porque os cancelamentos ou atrasos dos voos em questão foram causados por «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Os demandantes alegam que a TUIfly não está exonerada do pagamento de uma indemnização porque os eventos em questão não constituíram circunstâncias extraordinárias e poderiam ter sido evitados se tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

14. Foi nestas condições que o Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) decidiu suspender a instância nos 24 processos 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 uma circunstância extraordinária 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 de uma circunstância 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 uma circunstância extraordinária 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 [e] segunda questões: é necessário que a circunstância extraordinária se tenha 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 [e] segunda questões: para saber se a circunstância extraordinária era evitável, há que atender à própria circunstância extraordinária, ou às consequências da sua verificação?»

B. Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha)

15. No processo principal pendente no Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf), um único demandante propôs uma ação contra a TUIfly, solicitando o pagamento de uma indemnização nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004. A decisão de reenvio indica que o demandante EUflight.de intentou esta ação em nome do passageiro que lhe transmitiu o seu direito à indemnização, previsto naquele regulamento, decorrente do cancelamento de um voo em 7 de outubro de 2016.

16. Nos termos da decisão de reenvio, o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf) parte do princípio de que a verificação de um número repentino e elevado de trabalhadores de baixa por doença, quer atribuída a uma vaga de doença real quer a uma denominada «greve sem aviso prévio», se qualifica de «circunstâncias extraordinárias» para efeitos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas sobre a existência de um nexo causal suficiente entre essas circunstâncias extraordinárias e o cancelamento do voo em questão, uma vez que este ocorreu no contexto da reorganização geral do plano de voo pela TUIfly a partir de 2 de outubro de 2016. Em particular, o órgão jurisdicional de reenvio assinala que, uma vez que a TUIfly não refere que tripulação específica estava escalada para o voo em questão, apenas estará eximida do pagamento da indemnização por circunstâncias extraordinárias se o nexo de causalidade entre essas circunstâncias e o cancelamento do voo for interpretado em sentido lato.

17. Foi nestas condições que o Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«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 voo e essa reorganização inclui a previsão do cancelamento daquele voo em concreto? 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 voo, 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 voo?»

IV. Tramitação processual no Tribunal de Justiça

18. Nos termos do artigo 54.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, os 24 pedidos de decisão prejudicial do Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) e o pedido único de decisão prejudicial do Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf) foram apensados para efeitos das fases escrita e oral e do acórdão [5].

19. Os representantes dos demandantes em nove dos processos apensos [6], a TUIfly, o Governo alemão, o Governo polaco e a Comissão submeteram observações escritas ao Tribunal de Justiça.

20. Os representantes dos demandantes em onze dos processos apensos [7], a TUIfly, o Governo francês, o Governo alemão e a Comissão participaram na audiência realizada no dia 25 de janeiro de 2018.

V. Análise

21. A minha análise encontra-se dividida em três partes principais. Primeiro, apresentarei uma observação preliminar relativa à análise das questões submetidas ao Tribunal de Justiça. Em segundo lugar, abordarei determinadas questões preliminares sobre a admissibilidade colocadas pela TUIfly. Em terceiro lugar, abordarei o conteúdo das quatro questões submetidas, após traçar um panorama geral da jurisprudência do Tribunal de Justiça acerca do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2014, que serve de base à análise que se segue.

A. Observação preliminar

22. Com as suas quatro questões, o Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) questiona, em substância, se uma denominada «greve sem aviso prévio» dissimulada através de baixas por doença que causou, direta ou indiretamente, um cancelamento ou atraso considerável dos voos constitui uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, isentando assim a transportadora aérea da obrigação de pagar uma indemnização aos passageiros no processo principal.

23. O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 dispõe que 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».

24. Consequentemente, o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 indica que há três elementos principais a provar pela transportadora aérea de modo a beneficiar da isenção aí estabelecida: 1) tem de ser demonstrada a verificação de «circunstâncias extraordinárias»; 2) o cancelamento ou atraso considerável dos voos tem de ter sido «causado» pelas circunstâncias extraordinárias; e 3) as circunstâncias extraordinárias «não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis» [8].

5 Verifico que havia originalmente 28 pedidos de decisão prejudicial submetidos pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver), mas os 3 pedidos nos processos C-196/17, C-276/17 e C-277/17 foram retirados, subsistindo assim 25 processos. Além disso, verifico que os 19 pedidos de decisão prejudicial nos processos C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 a C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 e C-429/17 que foram apresentados pelo mesmo tribunal, um dos quais (C-352/17) foi retirado, foram suspensos nos termos do artigo 55.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça até que o Tribunal de Justiça chegue a uma decisão nos presentes processos.

6 Processos C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 e C-292/17.

7 Processos C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 e C-292/17. Assim, os representantes dos demandantes que tinham submetido observações escritas ao Tribunal de Justiça também participaram na audiência, com exceção dos demandantes nos processos C-280/17 e C-284/17. Os representantes dos demandantes nos processos C-226/17, C-228/17, C-282/17 e C-283/17 apresentaram apenas observações orais ao Tribunal de Justiça.

8 V., por exemplo, Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, n.º 31).

25. As quatro questões colocadas pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) dizem respeito a todos aqueles três requisitos. A primeira e segunda questões dizem respeito ao primeiro desses requisitos, em particular, saber se uma vaga de baixas por doença ou uma denominada «greve sem aviso prévio» se podem qualificar de «circunstâncias extraordinárias». A terceira questão diz respeito ao segundo requisito de causalidade, a saber, se é suficiente que as circunstâncias extraordinárias constituam apenas uma causa indireta do cancelamento ou atraso considerável do voo devido à reorganização do plano de voo da TUIfly. A quarta questão diz respeito ao terceiro requisito, a saber, se deveriam ter sido «evitadas» as próprias circunstâncias extraordinárias ou as consequências destas.

26. A única questão colocada pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf) visa saber se, partindo do princípio de que uma vaga de doença ou uma denominada «greve sem aviso prévio» se pode qualificar de «circunstância extraordinária», o cancelamento do voo ainda é causado por circunstâncias extraordinárias quando estas afetam apenas indiretamente o voo em questão, uma vez que a tripulação para esse voo estava efetivamente disponível e esse voo teria sido realizado não fosse a reorganização geral levada a cabo pela TUIfly, afetando assim essa tripulação a outros voos tendo em conta aquelas circunstâncias extraordinárias.

27. Nestes termos, a questão do Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf) é bastante similar à terceira questão submetida pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver). Irei, portanto, tratá-las conjuntamente na análise que se segue.

B. Quanto à admissibilidade

28. A TUIfly alega que o pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) é parcialmente inadmissível. Afirma que a primeira e segunda questões ultrapassam o objeto do processo principal, uma vez que estas questões implicam uma elevada taxa de baixa por doença da totalidade do pessoal da transportadora aérea, enquanto o processo principal diz respeito a uma elevada taxa de baixa por doença apenas entre o pessoal de voo, isto é, pilotos e assistentes de bordo. Argumenta também que a primeira e segunda questões, ao procurarem indicações quanto ao nível da taxa de absentismo a partir do qual se pode pressupor a existência de uma circunstância extraordinária, dizem respeito a uma apreciação dos factos que compete ao órgão jurisdicional nacional, e não ao Tribunal de Justiça. Além disso, a TUIfly alega que a terceira questão não tem relação com o objeto do litígio nos processos principais, uma vez que a TUIfly não estabeleceu um novo plano de voo «com base em considerações relacionadas com a gestão da empresa» e que, em todo o caso, essa questão é demasiado abstrata.

29. Destaco, também, que, embora o Governo alemão não tenha suscitado uma exceção de inadmissibilidade em relação ao reenvio prejudicial feito pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver), considera, de todo o modo, que uma resposta à primeira questão submetida pelo mesmo tribunal não é determinante para a resolução do litígio nos processos principais, uma vez que não ocorreu qualquer doença em massa entre o pessoal de voo da TUIfly, mas sim uma denominada «greve sem aviso prévio».

30. Do meu ponto de vista, as questões submetidas a título prejudicial pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) são admissíveis.

31. É jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que as questões relativas à interpretação do direito da União submetidas por um órgão jurisdicional nacional no quadro factual e regulamentar que este define sob a sua responsabilidade e cuja exatidão não compete ao Tribunal de Justiça verificar gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar responder a um pedido de decisão prejudicial formulado por um órgão jurisdicional nacional quando for manifesto que a interpretação do direito da União solicitada não tem qualquer relação com os factos ou com o

objeto do litígio no processo principal, quando o problema for hipotético ou ainda quando o Tribunal de Justiça não disponha dos elementos de facto ou de direito necessários para dar uma resposta útil às questões que lhe foram submetidas [9].

32. Adicionalmente, aquela presunção de pertinência não pode ser ilidida pelo simples facto de uma das partes nos processos principais contestar determinados factos de que depende a definição do objeto dos referidos litígios [10].

33. No presente processo, resulta da decisão de reenvio e do contexto da primeira e segunda questões formuladas pelo órgão jurisdicional de reenvio que essas questões dizem respeito ao pessoal de voo da TUIfly. Não é contestado que as partes interessadas, na aceção do artigo 23.º do Estatuto, tenham efetivamente podido apresentar as suas opiniões sobre estas questões.

34. Além disso, não é óbvio que as questões submetidas não estejam relacionadas com os factos concretos ou com o objetivo do litígio nos processos principais. Também não há qualquer sugestão na decisão de reenvio no sentido de as questões se referirem a um problema puramente hipotético.

35. Por conseguinte, não existem motivos suficientes para refutar a presunção de pertinência das questões prejudiciais submetidas pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver).

C. Quanto ao mérito

1. Resumo da jurisprudência do Tribunal de Justiça acerca do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004

36. Decorre de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que as derrogações às disposições que concedem direitos aos passageiros dos transportes aéreos devem ser interpretadas de forma estrita [11]. No entanto, a jurisprudência reconhece igualmente que, com a adoção do Regulamento n.º 261/2004, o legislador pretendeu também equilibrar os interesses dos passageiros aéreos e das transportadoras aéreas [12]. Assim sendo, a isenção da obrigação das transportadoras aéreas de pagar indemnizações por cancelamentos e atrasos consideráveis em caso de verificação de «circunstâncias extraordinárias», termo não definido no Regulamento n.º 261/2004, tem sido interpretada pelo Tribunal de Justiça da seguinte forma.

37. O Tribunal de Justiça rejeitou argumentos segundo os quais os encargos financeiros excessivos para as transportadoras aéreas deviam assumir um papel determinante na interpretação do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, salientando que resulta da jurisprudência que a importância de que se reveste o objetivo de proteção dos consumidores, que inclui a proteção dos passageiros aéreos, é suscetível de justificar consequências económicas negativas, mesmo consideráveis, para certos operadores económicos [13].

9 V., por exemplo, Acórdão de 14 de dezembro de 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, n.º 59 e jurisprudência referida).

10 V., ainda, Acórdão de 22 de setembro de 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, n.º 34 e jurisprudência referida).

11 Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 38). V., ainda, Conclusões da advogada-geral E. Sharpston nos processos apensos Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:416, n.º 48), onde a advogada-geral assinala que o Tribunal de Justiça identificou claramente no Acórdão de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, n.º 48), «a proteção dos passageiros» como o «objetivo imediato» do Regulamento n.º 261/2004.

12 Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 39).

13 Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 81 e jurisprudência referida).

38. O Tribunal de Justiça verificou que o montante da indemnização, fixado em 250 euros, 400 euros e 600 euros em função da distância dos voos em causa pode ainda ser reduzido em 50%, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, quando o atraso seja, para um voo que não se inclua no artigo 7.º, n.º 2, alíneas a) e b), do referido regulamento, inferior a quatro horas [14], e que o cumprimento das obrigações decorrentes do Regulamento n.º 261/2004 não prejudica o direito de essas transportadoras exigirem uma indemnização a qualquer pessoa que tenha causado o atraso, incluindo terceiros, conforme está previsto no artigo 13.º deste regulamento. Esta indemnização é, pois, suscetível de atenuar, se não mesmo de eliminar, o encargo financeiro suportado pelas referidas transportadoras em consequência daquelas obrigações.

39. Nem se afigura inadequado, considerou o Tribunal de Justiça, que, sem prejuízo do direito a indemnização supramencionado, essas obrigações sejam inicialmente suportadas pelas transportadoras aéreas com as quais os passageiros afetados celebraram um contrato de transporte que lhes dá direito a um voo que não deveria ser cancelado nem atrasado [15].

40. A disposição constante do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 tem adquirido maior precisão com a sua interpretação pelo Tribunal de Justiça. O Tribunal de Justiça assinalou que, segundo o considerando 14 do referido regulamento, essas circunstâncias podem ocorrer, 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 [16]. Assim, o Tribunal de Justiça deduziu daí que 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 [17]. Nesse contexto, o Tribunal de Justiça declarou que uma colisão entre uma aeronave e uma ave, bem como o eventual dano provocado por essa colisão, uma vez que não estão intrinsecamente ligados ao sistema de funcionamento do aparelho, não são, pela sua natureza ou pela sua origem, inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa. Este evento escapou ao controlo efetivo da transportadora aérea [18]. Ao chegar a esta conclusão, o Tribunal de Justiça destacou que as transportadoras aéreas não devem ser encorajadas «a não tomarem as medidas exigidas por esse incidente, fazendo prevalecer a manutenção e a pontualidade dos seus voos sobre o objetivo da segurança destes últimos» [19].

41. Dito isto, o Tribunal de Justiça declarou que, no decurso das atividades de uma transportadora aérea, uma avaria provocada pela falha prematura de algumas peças de uma aeronave constitui um evento imprevisível, mas tal avaria permanece intrinsecamente associada ao sistema de funcionamento muito complexo do aparelho, tanto que esse evento imprevisível é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea, sendo as transportadoras confrontadas, regularmente, com esse tipo de problemas técnicos imprevistos. Além disso, a prevenção dessas avarias não escapam ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa [20].

14 Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 78).

15 Acórdão de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657, n.º 80 e jurisprudência referida).

16 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 21 e jurisprudência referida).

17 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 22 e jurisprudência referida).

18 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 24).

19 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 25).

20 Acórdão de 17 de setembro de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, n.ºs 41 a 43).

42. Finalmente, o Tribunal de Justiça assinalou que «um defeito de fabrico oculto que afeta a segurança dos voos» pode decorrer de eventos que não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa e *escapa* ao controlo efetivo desta última [21] e que o mesmo vale para os danos às aeronaves causados por atos de sabotagem ou de terrorismo [22]. O Tribunal de Justiça também afirmou que o encerramento do espaço aéreo europeu na sequência da erupção de um vulcão representa uma «circunstância extraordinária» [23].

43. Além disso, a jurisprudência do Tribunal de Justiça estabeleceu que o legislador da União não pretendeu atribuir caráter de isenção da obrigação de indemnizar os passageiros em caso de cancelamento de um voo a todas as circunstâncias extraordinárias, mas somente àquelas que *não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis* [24].

44. Uma vez que nem todas as circunstâncias extraordinárias isentam de responsabilidade, conclui-se que incumbe a quem a invoca, como a TUIfly, o ónus de provar, além disso, que as circunstâncias extraordinárias não poderiam ter sido evitadas através de medidas adaptadas à situação, isto é, através de medidas que, no momento em que essas circunstâncias extraordinárias ocorreram, respondiam nomeadamente às condições técnica e economicamente suportáveis para a transportadora aérea em causa.

45. Incumbe a essa parte provar que, mesmo que tivesse lançado mão de todos os recursos humanos, materiais e financeiros de que dispunha, manifestamente não poderia — a não ser à custa de sacrifícios insuportáveis face às capacidades da sua empresa no momento relevante — *ter evitado que as circunstâncias extraordinárias com que foi confrontada levassem ao cancelamento do voo* [25].

46. Neste contexto, o Tribunal de Justiça adotou um conceito individualizado e flexível de «medidas razoáveis», deixando ao órgão jurisdicional nacional a tarefa de apreciar se, nas circunstâncias do caso concreto, se podia considerar que a transportadora aérea tinha tomado as medidas adaptadas à situação [26].

47. O Tribunal de Justiça decidiu que uma transportadora aérea deve razoavelmente, na fase da planificação do voo, ter em conta o risco de atraso ligado à eventual ocorrência de circunstâncias extraordinárias [27]. A fim de evitar que qualquer atraso, mesmo insignificante, resultante da ocorrência de circunstâncias extraordinárias conduza inevitavelmente ao cancelamento do voo, a transportadora aérea razoável deve planificar os seus recursos em tempo útil, a fim de dispor de uma certa reserva de tempo para estar em condições de, se possível, efetuar o referido voo após terem cessado as circunstâncias extraordinárias [28].

48. À luz do exposto, o Tribunal de Justiça decidiu, no que respeita a passageiros a quem foi negado o embarque na aeronave, que resulta do considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004 que as «circunstâncias extraordinárias» só podem ser relativas «a uma determinada aeronave num determinado dia», o que não é o caso de uma recusa de embarque imposta a um passageiro em razão da reorganização dos voos decorrente dessas circunstâncias que afetaram um voo anterior. O conceito de «circunstâncias extraordinárias» visa limitar as obrigações da transportadora aérea, ou mesmo exonerá-la dessas obrigações, quando o acontecimento em causa não poderia ter sido evitado mesmo

21 O sublinhado é meu.

22 Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 26).

23 Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, n.º 34).

24 O sublinhado é meu.

25 Acórdão de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.ºs 39 a 41). O sublinhado é meu. V., ainda, Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.ºs 28, 29 e jurisprudência referida).

26 Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 30).

27 Acórdão de 12 de maio de 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 27).

28 Acórdão de 12 de maio de 2011, Eglītis e Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, n.º 28).

que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Ora, se essa transportadora é obrigada a cancelar um voo previsto para o dia de uma greve do pessoal de um aeroporto e decide depois reorganizar os seus voos posteriores, não se pode considerar que essa transportadora foi, de forma alguma, obrigada pela referida greve a recusar o embarque a um passageiro que se apresentou regularmente no embarque dois dias após o cancelamento do referido voo [29].

49. É neste contexto que é pedido ao Tribunal de Justiça que determine se a denominada «greve sem aviso prévio» constitui uma «circunstância extraordinária» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, e, em caso afirmativo, quais as consequências que daí decorrem.

2. Proposta de resposta à primeira questão

50. Quando considerada isoladamente, a resposta à primeira questão é simples. Por um lado, com base na jurisprudência acima resumida, as considerações relativas à gestão de baixas por doença numa empresa que desenvolve o seu negócio numa comunidade normalmente saudável estão entre as questões inerentes ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas e dentro do controlo efetivo dessa transportadora. Por outro lado, uma ausência em massa devido a uma pandemia ou alguma outra emergência de saúde pública não é inerente ao exercício normal da atividade das transportadoras aéreas e está fora do controlo efetivo daquela transportadora. A primeira situação não equivaleria a «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, ao passo que a segunda equivaleria.

51. No entanto, resulta tanto dos autos quanto dos argumentos apresentados na audiência que não são estas as circunstâncias fácticas dos processos principais. O que ocorreu foi uma ausência em massa, dissimulada através de baixas por doença, na execução de uma denominada «greve sem aviso prévio». Sendo assim, embora a primeira questão, considerada isoladamente, seja em princípio de resposta afirmativa, tal não é suficiente para resolver o litígio nos processos principais, que se baseiam factualmente numa denominada «greve sem aviso prévio» e não numa pandemia ou alguma outra situação de emergência de saúde pública. Este, pelo menos, é o núcleo das orientações solicitadas pelo órgão jurisdicional de reenvio [30].

52. Por conseguinte, proponho a seguinte resposta à primeira questão:

«Só a ausência de uma parte significativa do pessoal de voo de uma transportadora aérea operadora que se deva efetivamente a baixas por doença causadas por uma pandemia ou qualquer outra situação de emergência de saúde pública constitui uma "circunstância extraordinária" na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. O nível da taxa de absentismo exigido em concreto, em tais circunstâncias, para que a situação possa constituir uma "circunstância extraordinária" é determinado pelo órgão jurisdicional de reenvio, tendo devidamente em conta todas as circunstâncias factuais pertinentes.»

3. Proposta de resposta à segunda questão

53. Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se uma denominada «greve selvagem» constitui uma «circunstância extraordinária» para efeitos do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Se a resposta a essa questão for afirmativa, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta qual o nível da taxa de absentismo a partir do qual se pode pressupor a existência de «circunstâncias extraordinárias».

29 Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, n.º 37).

30 V. n.ºs 28 a 35 das presentes conclusões.

54. Como o Tribunal de Justiça sublinhou na sua jurisprudência, na interpretação de uma disposição de direito da União, há que atender não apenas aos respetivos termos mas também ao seu contexto e aos objetivos prosseguidos pela regulamentação em que se insere [31]. A este respeito, o dispositivo de um ato da União é indissociável da sua fundamentação e deve ser interpretado, se necessário, tendo em conta os motivos que levaram à sua adoção [32].

55. Por um lado, o considerando 1 do Regulamento n.º 261/2004 refere a necessidade de um «elevado nível de proteção» dos passageiros, enquanto o considerando 2 deste regulamento indica que a recusa de embarque e o cancelamento dos voos causam sérios transtornos e inconvenientes aos passageiros.

56. Por outro lado, o considerando 14 do Regulamento n.º 261/2004 refere que, tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, 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 ocorrer, 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.

57. Assim, os objetivos do Regulamento n.º 261/2004 apontam para a inclusão de «greves» no conceito de «circunstâncias extraordinárias». O entendimento é reforçado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça, apresentada acima, pelo menos no contexto de ausências substanciais que afetam a capacidade operacional, na interpretação de «circunstâncias extraordinárias» feita até à data, particularmente no que diz respeito às denominadas «greves sem aviso prévio». Dado que uma greve sem aviso prévio ocorre à margem da lei, escapa ao controlo efetivo da transportadora aérea [33]. Os trabalhos preparatórios do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 militam no mesmo sentido. No decurso desses trabalhos, a expressão «força maior» foi substituída pela de «circunstâncias extraordinárias». Nos termos da declaração do Conselho na posição comum, esta alteração foi feita no interesse da clareza jurídica [34].

31 V., por exemplo, Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 41 e jurisprudência referida).

32 Acórdão de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 42 e jurisprudência referida).

33 A proposta de Regulamento n.º 261/2004 [proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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] apresentada pela Comissão refere-se a circunstâncias excecionais que não são da «responsabilidade» da transportadora aérea. V., por exemplo, COM(2001) 784, final, p. 6, ponto 20.

34 Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, n.º 50), referindo-se à posição comum e à Comunicação ao Parlamento Europeu de 25 de março de 2003 [SEC(2003) 361 final], na qual a Comissão salientou que as condições impostas à indemnização na Posição Comum (CE) n.º 27/2003 de 18 de março de 2003 (JO 2003, C 125 E, p. 63), permitiam que «a indemnização [fosse] mais proporcional aos contratempos e inconvenientes causados pelos cancelamentos dos voos».

58. Além disso, numa União baseada nos princípios do Estado de direito, as denominadas «greves sem aviso prévio» não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea em causa. Elas não são semelhantes a algo que está intrinsecamente ligado ao sistema de funcionamento do aparelho, de modo que seja inerente ao exercício normal da atividade de uma transportadora aérea. Sou ainda da opinião de que ter informado os trabalhadores de uma potencial reestruturação não deslocou a greve sem aviso prévio para a esfera de controlo da TUIfly, dado que uma greve sem aviso prévio não era consequência inevitável daquela ação [35].

59. Dito isto, de modo a fornecer uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, que abranja todos os elementos relevantes do direito da União, é importante reiterar (v. n.os 43 a 48 das presentes conclusões) que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, a mera existência de «circunstâncias extraordinárias» não basta para isentar uma transportadora aérea da indemnização pelo cancelamento e atraso considerável dos voos que, de outro modo e nos termos do Regulamento n.º 261/2004, teria de pagar. A isenção prevista no artigo 5.º, n.º 3, do referido regulamento apenas se aplica aos cancelamentos e aos atrasos consideráveis dos voos que tiverem sido inevitáveis. São atrasos e cancelamentos que não poderiam ter sido evitados mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis pela transportadora aérea em causa. Como explicado nos n.os 43 a 48 das presentes conclusões, recai sobre a TUIfly o ónus de provar que não lhe era possível evitar a circunstância extraordinária com a qual foi confrontada de levar ao cancelamento do voo [36].

60. Cabe também ao órgão jurisdicional de reenvio, com base em todos os factos relevantes, determinar a questão de saber qual o nível da taxa de absentismo no âmbito de uma denominada «greve sem aviso prévio» a partir do qual se pode pressupor a existência de «circunstâncias extraordinárias» na aceção do Regulamento n.º 261/2004.

61. Por conseguinte, proponho a seguinte resposta à segunda questão:

«A ausência espontânea de uma parte significativa da tripulação necessária para a realização dos voos da transportadora aérea operadora, na sequência de uma suspensão do trabalho não legitimada por normas de direito do trabalho ou convenção coletiva de trabalho ("greve sem aviso prévio"), constitui uma "circunstância extraordinária" na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. No entanto, a isenção prevista no artigo 5.º, n.º 3, aplica-se apenas a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas, mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis pela transportadora aérea em causa. Esta é uma questão que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar, tal como a questão do nível da taxa de absentismo a partir do qual se pode pressupor a existência de uma circunstância extraordinária no contexto de uma greve sem aviso prévio.»

35 Noto adicionalmente que a conclusão no sentido de uma greve sem aviso prévio ser uma circunstância extraordinária está em conformidade com uma proposta de alteração do Regulamento n.º 261/2004 apresentada pela Comissão, que inclui uma lista não exaustiva de circunstâncias consideradas «circunstâncias extraordinárias» para efeitos do regulamento. Esta proposta inclui «conflitos laborais na transportadora aérea operadora ou nas empresas que prestam serviços essenciais, designadamente os aeroportos e prestadores de serviços de navegação aérea». V. anexo I[, ponto 1, vii), da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004 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 o Regulamento (CE) n.º 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem], COM(2013) 130 final, p. 30. V., também, anexo I, ponto 1, vii), da resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 5 de fevereiro de 2014, [sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 261/2004,] P7_TA (2014) 0092: «Conflitos laborais ***imprevistos*** na transportadora aérea operadora ou nas empresas que prestam serviços essenciais, designadamente os aeroportos e prestadores de serviços de navegação aérea». Sublinhado no original.

36 A este respeito, aplicam-se as regras nacionais em matéria de prova, sujeitas aos princípios da efetividade e da equivalência. V. Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, n.os 63 a 72).

4. Proposta de resposta à terceira questão

62. Com a terceira questão submetida pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver) e com a questão submetida pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf), os órgãos jurisdicionais de reenvio perguntam, em substância, acerca da amplitude do nexo causal entre as circunstâncias extraordinárias e o cancelamento do voo e, em particular, se esse nexo causal é quebrado pela decisão da TUIfly de reorganizar todo o plano de voo.

63. Nos termos do considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, considera-se 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 [37].

64. Do meu ponto de vista, a resposta à terceira questão deve seguir a decisão do Tribunal de Justiça no Acórdão Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) [38] (v. n.º 48 das presentes conclusões), segundo a qual, se uma transportadora é obrigada a cancelar um voo previsto para o dia de uma greve do pessoal de um aeroporto e decide depois reorganizar os seus voos posteriores, não se pode considerar que essa transportadora foi, de forma alguma, obrigada pela referida greve a recusar o embarque a um passageiro que se apresentou regularmente no embarque dois dias após o cancelamento do referido voo. Por outras palavras, as circunstâncias extraordinárias devem ter ocorrido no momento em que o voo foi cancelado e não abrangem novos planos de voos elaborados à luz das circunstâncias extraordinárias. Tal é coerente com a obrigação das transportadoras estabelecida na jurisprudência do Tribunal de Justiça no sentido de que uma transportadora aérea razoável deve planificar os seus recursos em tempo útil, a fim de dispor de uma certa reserva de tempo para estar em condições de, se possível, efetuar o referido voo após terem cessado as circunstâncias extraordinárias (v. n.º 47 das presentes conclusões) [39].

65. Por conseguinte, proponho a seguinte resposta à terceira questão:

«As circunstâncias extraordinárias devem ocorrer no momento em que o voo foi cancelado ou atrasado, consoante o caso.»

5. Proposta de resposta à quarta questão

66. Em caso de resposta afirmativa à segunda ou terceira questões, com a sua quarta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se, para saber se uma circunstância extraordinária era evitável, relativamente à prova de que as circunstâncias extraordinárias «não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis», se deve atender à própria circunstância extraordinária ou também às consequências desta.

37 O sublinhado é meu.

38 Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 V., ainda, a este respeito, Conclusões do advogado-geral Y. Bot no processo Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, n.ºs 53, 54 e 61).

67. O teor [40] do membro de frase «mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis» do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 pode ser interpretado no sentido de remeter para «o cancelamento» e não para a incidência de «circunstâncias extraordinárias», embora o pronome relativo «que» possa ser considerado ambíguo. No entanto, como indicado pelo excerto sublinhado no n.º 45 das presentes conclusões, o Tribunal de Justiça já considerou que o aspeto determinante é se a circunstância extraordinária com a qual a transportadora aérea foi *confrontada* «*conduzir ao cancelamento do voo*», podendo ter sido evitada.

68. Assim, «medidas razoáveis» dizem respeito às consequências das circunstâncias extraordinárias e não à sua incidência. Não poderia haver, por exemplo, uma obrigação de uma transportadora aérea tomar medidas para evitar a incidência de uma erupção vulcânica, mas, ao mesmo tempo, uma transportadora aérea está obrigada a tomar medidas razoáveis para impedir o cancelamento de um voo uma vez confrontada com tal incidência. Tais medidas podem incluir, por exemplo, o reencaminhamento de voos afetados.

69. Esta interpretação, acrescento, está em conformidade com o considerando 15 do Regulamento n.º 261/2004, que refere o «impacto» nas transportadoras aéreas das circunstâncias extraordinárias e a referência à adoção de «medidas razoáveis» para «evitar os atrasos ou cancelamentos». Também é coerente com o objetivo indicado no considerando 1 do referido regulamento de garantir um «elevado nível de proteção» dos consumidores, bem como com o contexto geral do Regulamento n.º 261/2004 [41].

70. Por conseguinte, proponho a seguinte resposta à quarta questão:

«O critério da evitabilidade apenas se refere às consequências da verificação das circunstâncias extraordinárias.»

VI. Conclusão

71. Em face do exposto, proponho que o Tribunal de Justiça responda às questões submetidas pelo Amtsgericht Hannover (Tribunal de Primeira Instância de Hanôver, Alemanha) e pelo Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de Primeira Instância de Dusseldorf, Alemanha) nos seguintes termos:

«1) Só a ausência de uma parte significativa do pessoal de voo de uma transportadora aérea operadora que se deva efetivamente a baixas por doença causadas por uma pandemia ou qualquer outra situação de emergência de saúde pública constitui uma "circunstância extraordinária" na aceção 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. O nível da taxa de absentismo exigido em concreto, em tais circunstâncias, para que a situação possa constituir uma "circunstância extraordinária" é determinado pelo órgão jurisdicional de reenvio, tendo devidamente em conta todas as circunstâncias factuais pertinentes.

2) A ausência espontânea de uma parte significativa da tripulação necessária para a realização dos voos da transportadora aérea operadora, na sequência de uma suspensão do trabalho não legitimada por normas de direito do trabalho ou convenção coletiva de trabalho ("greve sem aviso prévio"), constitui uma "circunstância extraordinária" na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004. No entanto, a isenção prevista no artigo 5.º, n.º 3, aplica-se apenas a

40 Quanto aos métodos de interpretação aplicáveis ao artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, v. n.º 54 das presentes conclusões.

41 Para uma perspetiva contrária, formulada num contexto em que as «circunstâncias extraordinárias» em causa se referiam a falhas técnicas, e que precede a jurisprudência posterior aqui referida, v. Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, n.os 24 a 32).

circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas, mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis pela transportadora aérea em causa. Esta é uma questão que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar, tal como a questão do nível da taxa de absentismo a partir do qual se pode pressupor a existência de uma circunstância extraordinária no contexto de uma greve sem aviso prévio.

3) As circunstâncias extraordinárias devem ocorrer no momento em que o voo foi cancelado ou atrasado, consoante o caso.

4) O critério da evitabilidade apenas se refere às consequências da verificação das circunstâncias extraordinárias.»