

3. Em caso de resposta afirmativa à primeira e à 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 à segunda questões: para saber se a circunstância extraordinária era evitável, há que atender à própria circunstância extraordinária, ou às consequências da sua verificação?

⁽¹⁾ 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).

Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Amtsgericht Hannover (Alemanha) em 18 de maio de 2017 — Thomas Kiehl/TUIfly GmbH

(Processo C-279/17)

(2017/C 239/45)

Língua do processo: alemão

Órgão jurisdicional de reenvio

Amtsgericht Hannover

Partes no processo principal

Demandante: Thomas Kiehl

Demandada: TUIfly GmbH

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 (CE) n.º 261/2004 ⁽¹⁾? 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 (CE) 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 à 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 à segunda questões: para saber se a circunstância extraordinária era evitável, há que atender à própria circunstância extraordinária, ou às consequências da sua verificação?

⁽¹⁾ 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 L 46, p. 1).