

C-827/19-1



AUD. PROVINCIAL SECCION N. 1 de PONTEVEDRA

C/ ROSALIA DE CASTRO NUM. 5
CP 36071 - PONTEVEDRA

Tfno.: 986805108 Fax: 986803962

T E S T I M O N I O

MARIA JESUS PRIETO TORANZO, Letrada de la Administración de Justicia de SECCION N. 1 DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE PONTEVEDRA,

Doy Fe y Testimonio que en el procedimiento RECURSO DE APELACION (LECN) 0000475 /2019 consta auto que literalmente se pasa a transcribir a continuación:

"A U T O

Magistrados Ilmos. Sres.:

D. FRANCISCO JAVIER MENÉNDEZ ESTÉBANEZ
D. MANUEL ALMENAR BELENGUER
D. JACINTO JOSE PEREZ BENITEZ.

En Pontevedra a veintinueve de octubre de dos mil diecinueve.

La Sección Primera de la Audiencia Provincial de Pontevedra, integrada por los Ilmos. Srs. Magistrados D. Francisco Javier Menéndez Estébanez, D. Manuel Almenar Belenguer y D. Jacinto José Pérez Benítez tiene pendiente de resolución el recurso de apelación interpuesto por D.A.T.A., L.F.A., A.M.A.G., L.F.A., J.G.C., S.C.C., A.C.V., A.A.G., A.C.A., L.C.A., N.P.B., y P.C.A. contra la sentencia dictada en fecha 21.02.19 por el Juzgado de lo Mercantil n. 3 de Pontevedra en el procedimiento de Juicio Verbal 304/18.

Son partes en el procedimiento:

Recurrente: D.A.T.A., L.F.A., A.M.A.G., L.F.A., J.G.C., S.C.C., A.C.V., A.A.G., A.C.A., L.C.A., N.P.B., y P.C.A.

Recurrida: RYANAIR D.A.C.

Inscrito en el registro del Tribunal de Justicia con el número	1133899
Luxemburgo, el	14. 11. 2019
Fax/E-mail:	_____
Presentado el:	13. 11. 19
El Secretario, por orden <i>Maria Manuela Ferreira</i> Maria Manuela Ferreira Administradora principal	



Ha sido designado ponente el Ilmo. Sr. D. Jacinto José Pérez Benítez.

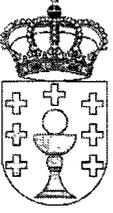
I.- El litigio y las posiciones de las partes

- 1 El litigio versa sobre la reclamación formulada por dieciséis pasajeros (doce adultos, tres niños, y un bebé menor de dos años) frente al transportista aéreo, con motivo de la cancelación de un vuelo debido a la huelga del personal de cabina de la propia compañía de transporte. Los actores habían adquirido a través de la página web de la compañía Ryan Air los vuelos de ida y vuelta para cubrir el trayecto Oporto-Carcassonne, programados para los días 28 de marzo de 2018 (vuelo de ida, FR7715), y 1 de abril de 2018 (vuelo de vuelta, FR7716). El vuelo de vuelta tenía prevista su salida a las 15:25 horas, y la llegada al aeropuerto de destino a las 16:30 (hora local); sin embargo, cuando los pasajeros llegaron al aeropuerto de Carcassonne, se les informó que dicho vuelo había sido cancelado, ofreciéndoles la compañía aérea la posibilidad de volar al día siguiente, a las 8:15 de la mañana, en un vuelo de la misma compañía, desde el aeropuerto de Toulouse hasta Madrid, con llegada a las 9:35 hora local.
- 2 Como quiera que a los pasajeros no se les facilitó ningún medio de transporte hasta el aeropuerto de Toulouse, ni desde Madrid hasta Vigo, ni tampoco se les facilitó ni comida ni alojamiento, la demanda reclamaba la suma global de 1.216,59 euros en concepto de gastos de transporte y de alojamiento (los gastos importaron la suma global de 2.067,92 euros, si bien la compañía realizó pagos por importe de 731,33 euros), y la suma de 3.750 euros como compensación por la cancelación del vuelo (250 euros por pasajero).
- 3 Según la demanda, la razón de la cancelación del vuelo fue la huelga de los tripulantes de cabina de Ryan Air, que habían anunciado paros para los días 29 de marzo, 1 y 4 de abril. La compañía rechazó compensar por la cancelación, con el argumento de que la cancelación del vuelo fue por un motivo fuera de su control.
- 4 Ryan Air se opuso a la demanda. Tras mostrar conformidad con el pago de los gastos de transporte y de manutención reclamados por los demandantes, rechazó el pago de compensación alguna por motivo de la cancelación del vuelo. La contestación a la demanda formulada por la aerolínea





ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

exponía que la causa de la cancelación fueron los paros acordados como consecuencia de la huelga del personal de cabina, convocada por un sindicato portugués los días 29 de marzo, 1 y 4 de abril de 2018, hecho que provocó grandes retrasos y la cancelación de numerosos vuelos con salida o destino en aeropuertos de Portugal. Según la compañía demandada, la causa de los paros no fue un "cambio específico de las condiciones de trabajo", sino "un repentino inicio de reivindicaciones laborales" (se mencionan un salario mínimo, permisos de paternidad, y prohibición de despidos disciplinarios) por parte de los trabajadores de cabina. El escrito de contestación a la demanda razonaba sobre la inaplicación al caso de la doctrina sentada por el TJUE de 17 de abril de 2018 (caso TuiFly), y citaba diversas resoluciones de juzgados que habían seguido idéntica argumentación.

II.- La sentencia dictada por el juzgado de primera instancia y el recurso.

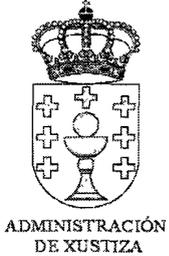
- 5 La sentencia de primera instancia estimó parcialmente la demanda. El juez de primera instancia estimó el allanamiento de Ryan Air respecto de los gastos de transporte y manutención, y por tales conceptos condenó al pago de la suma de 1.216,59 euros más intereses, pero rechazó el pago de compensación alguna por la cancelación del vuelo, argumentando que el ejercicio del derecho de huelga por parte de los miembros de la tripulación es una circunstancia extraordinaria, imprevisible e inevitable, ante la imposibilidad legal de sustituir a los trabajadores huelguistas.
- 6 Contra dicha sentencia ha interpuesto recurso de apelación la representación de los pasajeros. El recurso invoca diversas resoluciones de tribunales españoles en apoyo de la tesis de que el transportista, en unas circunstancias como las del caso, debe acreditar que no pudo evitar la cancelación del vuelo adoptando medidas razonables, incluso durante el proceso negociador previo a la formalización de la huelga. El recurso argumenta que las reivindicaciones sociales o laborales de los empleados de la compañía forman parte del ámbito propio de su actividad, por lo que no puede entenderse como circunstancia extraordinaria exonerativa de la obligación de compensar a los pasajeros.
- 7 Por el contrario, la compañía demandada sostiene en su oposición al recurso que la huelga constituye una circunstancia extraordinaria, y que resulta inevitable para



el empresario, que no puede adoptar medida alguna para evitar unos paros acordados de forma colectiva por los miembros de tripulación de cabina, y convocados por el Sindicato Nacional de Personal de Vuelo de Aviación Civil (SNPVAC), en particular resulta prohibida por la legislación portuguesa la sustitución de los trabajadores huelguistas. En apoyo de su recurso cita igualmente una pluralidad de resoluciones de órganos judiciales españoles (cita hasta 90 sentencias de juzgados de lo mercantil) y de autoridades administrativas que han resuelto en el mismo sentido, haciendo aplicación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n° 261/2004.

- 8 Elevado el procedimiento a esta Audiencia Provincial, se señaló el día 26 de septiembre de 2019 para deliberación y fallo.
- 9 Con carácter previo a dictar sentencia sobre el fondo del asunto, por providencia de 3 de octubre de 2019, el Tribunal acordó oír a las partes por plazo de diez días sobre la pertinencia de formular ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuestión prejudicial.
- 10 La representación de los demandantes solicitó el planteamiento de las siguientes cuestiones: "1.- ¿Ha de considerarse como "circunstancia extraordinaria" a los efectos del art. 5 apartado 3 del Reglamento n° 261/2004 una huelga oficial convocada de forma colectiva por los miembros de tripulación de cabina de un transportista aéreo junto a los sindicatos?; 2.- ¿Qué debe entenderse por el concepto de "medidas razonables" establecido en el art. 5 apartado 3 del Reglamento n° 261/2014?; 3.- El apartado 35 de la sentencia TJUE TUFly de 17 de abril de 2018 (EU:C:2018:258) señala que un suceso imprevisto no tiene que ser necesariamente calificado de "circunstancias extraordinarias", sino que cabe la posibilidad de que tal incidente es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión. A la vista de lo expuesto, ¿ha de entenderse una huelga del personal de un transportista aéreo como algo inherente al ejercicio normal de su actividad, es decir, entra dentro de la gestión normal de una compañía aérea la existencia de un conflicto laboral de sus empleados?".
- 11 Por su parte, la representación de la compañía demandada también se conformó con el planteamiento de la cuestión prejudicial, solicitando que se formularan las siguientes cuestiones: "1.- ¿Una huelga de los empleados de una aerolínea, como resultado de negociaciones laborales o de





negociaciones colectivas entre la aerolínea y un sindicato que represente a los empleados en huelga (es decir, no una "huelga salvaje"), equivale a circunstancias extraordinarias del art. 5.3 del Reglamento 261/2014?; 2.- ¿Una huelga (ya sea producto de la negociación colectiva o de una huelga "salvaje") que no se derive de una decisión tomada por una compañía aérea (como el anuncio sorpresa de un proceso de reestructuración empresarial) equivale a circunstancias extraordinarias?; 3.- Si la huelga no termina como consecuencia de que la compañía aérea ceda totalmente a las demandas del sindicato, sino de que se llegue a un acuerdo negociado que no refleje plenamente las demandas del sindicato, ¿puede decirse que la huelga en cuestión está bajo el control de la compañía aérea?"

III.- Marco jurídico

- 12 El Reglamento n° 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° 295/91 (en adelante, "el Reglamento 261/2004"), expone en sus considerandos 1 y 2 que "[l]a actuación de la Comunidad 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... (2) Las denegaciones de embarque y las cancelaciones o los grandes retrasos de los vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros." Sin embargo, en interpretación del Tribunal de Justicia, el Reglamento 261/2004 también pretende lograr un equilibrio entre los intereses de los pasajeros y los transportistas.
- 13 Por su parte, el considerando 12 justifica del siguiente modo las obligaciones del transportista en el caso de cancelaciones de vuelos: "(12) Asimismo, deben reducirse los trastornos y molestias que ocasiona a los pasajeros la cancelación de un vuelo. A fin de alcanzar este objetivo, debe inducirse a los transportistas aéreos a informar a los pasajeros de las cancelaciones antes de la hora de salida prevista y ofrecerles, además, un transporte alternativo razonable, de modo que los pasajeros puedan optar por otra solución. Los transportistas aéreos deben compensar a los pasajeros si no hacen lo anterior, excepto en el caso de que las cancelaciones se produzcan debido a circunstancias



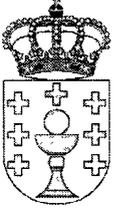
extraordinarias que no hubieran podido evitarse incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables."

- 14 El artículo 5 del Reglamento n° 261/2004 impone obligaciones específicas al transportista aéreo frente a los pasajeros en casos de cancelación de un vuelo (asistencia, información y compensación económica); no obstante, como excepción, el apartado 3 del precepto establece que el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación *"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"*, añadiéndose en el apartado 4 que la carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.
- 15 El Tribunal de Justicia ha elaborado un sólido cuerpo de doctrina sobre el concepto de *"circunstancias extraordinarias"* capaces de exonerar al transportista de las obligaciones de compensar a los pasajeros. Como excepción a la obligación general de compensación, el Tribunal de Justicia ha entendido que dicha expresión debe ser objeto de interpretación restrictiva.
- 16 El Tribunal de Justicia viene también entendiendo que las *"circunstancias extraordinarias"* se identifican con situaciones que escapan del ámbito de control del transportista aéreo, y que no sean inherentes al ejercicio normal de su actividad. A título de ejemplo, en la jurisprudencia del Tribunal, en línea con lo expuesto en el considerando 14 del Reglamento, se identifican como circunstancias extraordinarias situaciones 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 (STJ 4.5.2017, C-315/15, EU:C:2017:342), añadiendo que *"... pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, en el sentido de artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, los acontecimientos que, por su naturaleza o su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y escapen al control efectivo de éste (véanse, en este sentido, las sentencias de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, apartado 23; de 31 de enero de 2013,*





ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, apartado 29, y de 17 de septiembre de 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, apartado 36)."

- 17 Ahora bien, también la jurisprudencia del Tribunal ha insistido en que no basta la presencia de un suceso que pueda calificarse como "circunstancia extraordinaria", a efectos del artículo 5.3 del Reglamento, sino que también es necesario que la compañía justifique que tales circunstancias no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. Así, la sentencia citada afirma en sus consideraciones 28 y 29 que "[p]or consiguiente, como no todas las circunstancias extraordinarias tienen carácter exoneratorio, incumbe a quien pretenda invocarlas demostrar, además, que en cualquier caso habría sido imposible evitarlas con medidas adaptadas a la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente soportables para el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias (véase la sentencia de 12 de mayo de 2011, *Eglitis y Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25 y jurisprudencia citada). Así pues, dicho transportista debe demostrar que, incluso utilizando todo el personal o el material y los medios financieros de que disponía, le habría resultado manifiestamente imposible evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio enfrentado provocaran la cancelación del vuelo o un retraso de éste igual o superior a tres horas a la llegada, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento (véanse, en este sentido, las sentencias de 19 de noviembre de 2009, *Sturgeon* y otros, C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716, apartado 61, y de 12 de mayo de 2011, *Eglitis y Ratnieks*, C-294/10, EU:C:2011:303, apartado 25)."
- 18 En relación con la cuestión relativa a si la suspensión de los contratos de trabajo por el ejercicio del derecho de huelga del personal de cabina de la línea aérea, puede ser considerada una circunstancia extraordinaria, con el efecto de exonerar al transportista de sus obligaciones de compensación, existe un pronunciamiento del TJ. Se trata de la sentencia de 17 de abril de 2018 (asunto *TUIfly GmgH*, EU:C:2018:258), en la que el Tribunal declaró que "... la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación («huelga salvaje») como la acaecida en los asuntos principales, que tuvo su origen en el anuncio sorpresivo por un transportista aéreo encargado de efectuar



un vuelo de una reestructuración de la empresa, a raíz de una iniciativa promovida no por los representantes de los trabajadores de la empresa, sino espontáneamente por los mismos trabajadores, que pasaron a situación de baja por enfermedad, no está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición.”

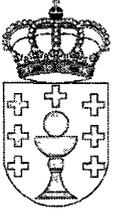
19 Como es conocido, el caso versaba sobre la reclamación de diversos pasajeros, cuyos vuelos fueron cancelados o sufrieron retrasos a consecuencia de la falta de asistencia al trabajo injustificada por parte del personal de la compañía aérea, bajas acaecidas después de que la compañía comunicara al personal sus planes de reestructuración de la empresa. Los paros no habían sido convocados previamente, por lo que el supuesto fue calificado, y así lo hace la sentencia, como de “huelga salvaje”. En su argumentación, la sentencia advierte que los conflictos laborales con el personal de la compañía, cuando se adoptan medidas de reestructuración y reorganización de la empresa, forman parte de la actividad normal de los transportistas aéreos, de modo que “los riesgos derivados de las consecuencias sociales que deparan tales medidas deben ser considerados inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo en cuestión”. Por este motivo, y por el hecho de que el absentismo laboral cesó cuando la empresa alcanzó un acuerdo con los trabajadores, la sentencia considera que las circunstancias del caso no escapaban al control de la compañía, por lo que no se trataba de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5.3 del Reglamento.

20 Finalmente, la sentencia, en su apartado 47, consideró irrelevante el hecho de que la huelga mereciera el calificativo de salvaje, con el razonamiento de que “...distinguir, sobre la base del Derecho nacional aplicable, las huelgas consideradas legales de las ilegales para determinar si una huelga debe ser calificada de «circunstancias extraordinarias», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, valdría tanto como hacer depender el derecho de los pasajeros a la compensación de la legislación laboral vigente en cada Estado miembro, con el consiguiente menoscabo de los objetivos del Reglamento n.º 261/2004, enunciados en sus considerandos 1 y 4, de garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros y el desarrollo de las actividades del transportista aéreo en condiciones armonizadas en el territorio de la Unión”.





ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

IV.- Dudas que justifican el planteamiento de la cuestión prejudicial

- 21 La sentencia TUIfly, apartándose de las conclusiones del Abogado General Sr. Evgeni Tanchev presentadas el 12 de abril de 2018, no consideró circunstancia extraordinaria la huelga del personal de la compañía aérea, en la medida en que tuvo como origen el "anuncio sorpresivo" por parte del transportista de medidas de reestructuración empresarial. Sin embargo, en el caso que objeto del presente litigio, los paros formaban parte de la cesación en la prestación de los trabajadores de cabina en el marco de una huelga convocada por un sindicato, paros que no tienen un origen, -al menos aparente-, en la previa conducta de la compañía, sino en reivindicaciones laborales relativas a los salarios, licencias, o al posible ejercicio de potestades disciplinarias por el empresario. No se alega la existencia de ningún cambio en las condiciones laborales adoptado previamente por el empresario, sino que se trataba de reivindicaciones sindicales de tipo general, de mejora de las condiciones laborales del personal de cabina de la empresa transportista. En estas circunstancias, surge la duda de si una situación de esta clase, -el ejercicio legítimo del derecho de huelga de los trabajadores-, puede entenderse que forma parte del ámbito normal de control por parte del empresario, en la medida en que se trata de una situación que le viene impuesta por la decisión sindical de adoptar medidas de conflicto colectivo.
- 22 Desde un punto de vista general, siguiendo la argumentación de la repetida sentencia, puede razonarse que los conflictos laborales forman parte de la actividad normal del empresario, en sus relaciones con los trabajadores: el empresario puede evitar la adopción de medidas de conflicto si satisface razonablemente las demandas de sus empleados. Además, como las huelgas exigen un plazo de preaviso, es posible que el empresario adopte medidas que eviten los paros, o que eviten la cancelación de los vuelos. Sin embargo, no está claro qué concretas medidas pudieron adoptarse a estos efectos en el supuesto enjuiciado, ni tampoco si la forma de solucionarse el conflicto (si con la aceptación de todas las propuestas de los trabajadores, o a través de recíprocas concesiones de las partes) puede influir a los efectos que ocupan.
- 23 En contra de aceptar que una huelga "no salvaje" pueda constituir circunstancia extraordinaria, en el sentido del repetido art. 5.3 del Reglamento, puede también argumentarse



que la suspensión de los contratos de trabajo por motivo de las reivindicaciones de los trabajadores, constituye una situación que le viene impuesta al empresario, y que, una vez formalizado el conflicto, está obligado a respetar, al punto de que usualmente se sanciona por las legislaciones de los Estados la adopción por el empresario de medidas de contratación de trabajadores en sustitución de los huelguistas, contratación sólo admisible cuando se trate de servicios esenciales, y en los casos y en la medida en que expresamente venga autorizado por la autoridad correspondiente. En el caso, se ha aportado por Ryan Air un dictamen de un despacho de abogados que informa sobre el hecho de que el Código Laboral portugués prohíbe al empresario sustituir a los huelguistas (artículo 535 del Código Laboral Portugués). Por otra parte, se desconoce en el caso si la autoridad laboral portuguesa impuso alguna clase de servicios mínimos, ni el tiempo de antelación con que fue comunicado el ejercicio de la huelga. También se desconoce cómo concluyó el conflicto.

- 24 En consecuencia, en circunstancias como las del caso examinado, puede sostenerse que el empresario no tiene posibilidad de prever ni de evitar el ejercicio del derecho de huelga por los trabajadores; y tampoco puede afirmarse que el ejercicio de este derecho venga causalmente ligado con decisiones previamente adoptadas por el empresario, salvo que se defienda que éste debe, en todo caso, satisfacer las demandas de aquéllos.
- 25 Como se ha indicado al hacer referencia a las argumentaciones de las partes, existen resoluciones contradictorias de los juzgados y tribunales españoles sobre la cuestión. Los escritos de recurso de apelación y de oposición traen la cita de múltiples resoluciones en sentido contradictorio, adoptadas por tribunales de primera instancia.
- 26 Por ello nos planteamos si el ejercicio del derecho de huelga por el personal del transportista aéreo, convocada por un sindicato en reivindicación de mejoras laborales, cuando no venga determinada por una previa decisión del empresario, puede considerarse como "*circunstancia extraordinaria*" en el sentido del artículo 5, apartado 3 del Reglamento 261/2014.
- 27 También resulta relevante saber si el empresario, en unas circunstancias como las del litigio planteado, está obligado a adoptar, en el marco del Reglamento 261/2004, alguna





medida legalmente admisible, incluso cuando el ejercicio del derecho de huelga se le haya comunicado con la antelación legalmente exigida, como por ejemplo facilitar vuelos en otras compañías no afectadas por la huelga.



- 28 Y por último, resulta de interés conocer si la forma en que se solucione el conflicto entre los trabajadores y la compañía resulta relevante para apreciar si la huelga, en el caso concreto, pudo haber sido evitada por la aerolínea.
- 29 La respuesta que se dé a ambas cuestiones resulta relevante, en la medida en que de ello dependerá la procedencia o no de la reclamación de los pasajeros al pago de la compensación económica prevista en el artículo 5 del Reglamento, que ha sido rechazada por la sentencia de primera instancia, objeto del recurso de apelación del que conoce este tribunal.

A la vista de los razonamientos anteriores,

LA SALA ACUERDA:

Plantear ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes peticiones de decisión prejudicial:

1.- *¿El ejercicio del derecho de huelga por el personal al servicio del transportista aéreo, convocada por un sindicato en reivindicación de mejoras laborales, -cuando no venga determinada por una previa decisión del empresario, sino por las reivindicación de los trabajadores-, puede considerarse como "circunstancia extraordinaria" en el sentido del artículo 5, apartado 3 del Reglamento 261/2014, o por el contrario, se trata de una circunstancia inherente al ejercicio de la actividad del transportista aéreo?*

2.- *¿El transportista, en unas circunstancias como las del litigio planteado, está obligado a adoptar alguna medida legalmente admisible, incluso cuando el ejercicio del derecho de huelga se le haya comunicado con la antelación legalmente exigida, como por ejemplo facilitar vuelos en otras compañías no afectadas por la huelga?*

3.- *¿Resulta relevante, a los efectos de considerar una huelga del personal de cabina de la compañía aérea como "circunstancia extraordinaria" en el sentido del art. 5.3 del Reglamento 261/2014, la forma en que la huelga se desconvoque,*



en particular en el caso en que lo sea por recíprocas concesiones de las partes en conflicto?

Remítase testimonio de la presente resolución al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, mediante correo certificado con acuse de recibo, dirigido a la Secretaría del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Rue du Fort Niedergrünwald, L-2925 Luxemburgo LUXEMBOURG; y copia simple de la misma al Servicio de Relaciones Internacionales del Consejo General del Poder Judicial -fax: 91 7006 350- (REDUE Red del CGPJ de Expertos en Derecho de la Unión Europea).

La presente resolución es firme y contra ella no cabe recurso alguno.

Así lo acuerdan, mandan y firman los Ilmos. Sres. Magistrados arriba indicados, doy fe." Siguen las firmas.

Lo anteriormente transcrito concuerda bien y fielmente con su original al que me remito, extendiéndose el presente a los efectos de remitirlo al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

En PONTEVEDRA, a treinta y uno de octubre de dos mil diecinueve.

LA LETRADA DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA,

