Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. EVGENI TANCHEV
presentadas el 12 de abril de 2018 [1]

Asuntos acumulados 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

Helga Krüsemann,
Gabriele Heidenreich,
Doris Manneck,
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt,
Julia y Gabriel Neufeldt, ambos representados legalmente por sus padres Sandra y Thomas Neufeldt (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer,
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger y 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 Lengua original: inglés.

Marcel Gentile (C-285/17),
Gabriele Ossenbeck (C-286/17),
Angelina Fell,
Florian Fell,
Vicente Fell (C-290/17),
Helga Jordan-Grompe,
Sven Grompe,
Yves-Felix Grompe,
Justin Joel Grompe (C-291/17)
contra
TUIfly GmbH

[24 peticiones de decisión prejudicial planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania)]

y

EUflight.de GmbH (C-292/17)
contra
TUIfly GmbH

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania)]

«Procedimiento prejudicial — Transporte aéreo — Reglamento (CE) n.º 261/2004 — Artículo 5, apartado 3 — Compensación a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos — Concepto de "circunstancias extraordinarias" — Ausencia de una parte importante del personal de vuelo por una "huelga salvaje" disimulada con bajas por enfermedad — Causalidad — Evitabilidad»

I. Introducción

1. ¿Una «huelga salvaje»[2] disimulada con bajas por enfermedad constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004,[3] de modo que un transportista aéreo no está obligado a abonar una compensación a los pasajeros que hayan sufrido retrasos y cancelaciones de vuelos a consecuencia de tal incidente?

2. Esta es, en esencia, la cuestión fundamental que se somete a la apreciación del Tribunal de Justicia en los presentes procedimientos prejudiciales acumulados, incoados por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) y por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania), ante los que varios viajeros han entablado acciones reclamando una compensación con arreglo al Reglamento n.º 261/2004, después de que sus vuelos sufrieran cancelaciones o grandes retrasos debido a que un porcentaje inusualmente elevado del personal de vuelo del transportista aéreo se encontraba de baja por enfermedad.

2 En la dirección de Internet http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr %E8ve.html, «Grève sauvage» se define como «grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat» (huelga desencadenada al margen de la orden de una organización sindical). En https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, el diccionario Cambridge define «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» [«una huelga repentina (acto de excusarse del trabajo como modo de protesta) sin previo aviso por parte de los trabajadores y generalmente sin el respaldo oficial de los sindicatos»]. Respecto al debate en torno a las huelgas salvajes en el Derecho de la UE, véase, por ejemplo, Alan Bogg, «Viking and Laval: The International Labour Law Perspective», en Mark R. Freeland y Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (Hart Publishing, 2014), pp. 41 a 74.

3 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)..

3. Por lo tanto, el presente asunto brinda al Tribunal de Justicia la oportunidad de desarrollar su jurisprudencia sobre la interpretación del Reglamento n.º 261/2004, que, cabe recordar, tiene una repercusión real en la vida de los ciudadanos de la Unión Europea y de todas las personas que se desplazan dentro de sus fronteras.

II. Marco jurídico

4. Los considerandos 1, 2, 14 y 15 del Reglamento n.º 261/2004 presentan el siguiente tenor:

«(1) La 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.

[...]

(14) Del mismo modo que en el marco del Convenio de Montreal, 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 en cuestión haya hecho todo lo posible por evitar dichos retrasos o cancelaciones.»

5. El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 establece:

«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.»

III. Hechos del litigio principal y cuestiones prejudiciales

A. Petición de decisión prejudicial del Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover)

6. Los demandantes en los 24 asuntos pendientes ante el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) reservaron vuelos con TUIfly GmbH (en lo sucesivo, «TUIfly»), una compañía aérea con sede en Hannover (Alemania). Los demandantes reclaman una compensación a TUIfly conforme al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004[4] porque sus vuelos fueron cancelados o sufrieron grandes retrasos entre el 3 de octubre de 2016 y el 8 de octubre de 2016.

7. Las cancelaciones o retrasos en cuestión tienen su origen en un incidente que tuvo lugar a principios de octubre de 2016, cuando un gran número de integrantes del personal de vuelo de TUIfly repentinamente se dieron de baja por enfermedad, de modo que tuvieron que ser cancelados más de cien vuelos y muchos más sufrieron retrasos considerables.

8. Esta oleada de bajas por enfermedad se produjo después de que el 30 de septiembre de 2016 la dirección de TUIfly notificase futuros planes de reestructuración, que se encontraron con una fuerte oposición.

9. Según se indica en la resolución de remisión, la tasa de absentismo por enfermedad del personal de TUIfly generalmente asciende a aproximadamente el 10 % de la plantilla, incluyendo el personal técnico de vuelo y el personal de cabina. Sin embargo, tras el anuncio de las medidas de reestructuración por la dirección de TUIfly el 30 de septiembre de 2016, las tasas de absentismo por enfermedad del personal de TUIfly se dispararon, especialmente durante el período entre el 3 y el 9 de octubre de 2016, alcanzando su punto álgido el 7 de octubre de 2016 con el 89 % del personal técnico de vuelo y el 62 % del personal de cabina ausentes por enfermedad.

10. En consecuencia, el 3 de octubre de 2016, TUIfly abandonó completamente su plan de vuelos inicial y elaboró uno nuevo. Además, subcontrató vuelos con otras compañías aéreas e hizo regresar a trabajadores que se encontraban de vacaciones.

11. El 3 de octubre de 2016, debido a la falta de personal, 24 vuelos sufrieron retrasos considerables. El 4 de octubre de 2016 se cancelaron 7 vuelos, y 29 vuelos sufrieron grandes retrasos. A partir del 5 de octubre de 2016 se fueron cancelando un gran número de vuelos. Los días 7 y 8 de octubre de 2016, TUIfly canceló todos los vuelos desde Alemania a sus respectivos destinos, al considerar que ya no podía garantizar el transporte de vuelta de los pasajeros al término de su trayecto.

12. El 7 de octubre de 2016, la dirección de TUIfly comunicó a los trabajadores que había llegado a un acuerdo con los representantes del personal en relación con los planes de reestructuración, tras lo cual la tasa de absentismo por enfermedad de su personal de vuelo descendió hasta el nivel normal.

13. En el litigio principal, TUIfly alega que no está obligada a pagar una compensación a los demandantes porque las cancelaciones o retrasos de los vuelos en cuestión se debieron a «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Los demandantes sostienen que TUIfly no está eximida de la obligación de pagar la compensación, porque los sucesos en cuestión no constituían circunstancias extraordinarias y podrían haber sido evitados si se hubieran tomado todas las medidas razonables.

4 En relación con las cuantías de la compensación aplicables cuando un vuelo sufre un retraso o cancelación, véase el punto 38 de las presentes conclusiones.

14. En tales circunstancias, el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) decidió suspender los 24 procedimientos y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿La ausencia, debida a bajas por enfermedad, de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo constituye una circunstancia extraordinaria a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004? En caso de que la respuesta a esta primera cuestión sea afirmativa, ¿cuál debe ser la tasa de absentismo para que pueda apreciarse tal circunstancia?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿la ausencia espontánea de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo, a raíz de una interrupción del trabajo no autorizada por el Derecho laboral ni por los convenios colectivos ("huelga salvaje"), constituye una circunstancia extraordinaria a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004? En caso de respuesta afirmativa a esta segunda cuestión, ¿cuál debe ser la tasa de absentismo para que pueda apreciarse tal circunstancia?

3) En caso de respuesta afirmativa a la primera o a la segunda cuestión, ¿la circunstancia extraordinaria debe concurrir en el momento en que se canceló el vuelo, o el transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo tiene derecho a elaborar un nuevo plan de vuelos por razones de economía empresarial?

4) En caso de respuesta afirmativa a la primera o a la segunda cuestión, ¿el carácter evitable se refiere a la circunstancia extraordinaria o a las consecuencias derivadas de que se haya producido la circunstancia extraordinaria?»

B. Petición de decisión prejudicial del Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf)

15. En el litigio principal pendiente ante el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf), un solo demandante ejercitó acciones contra TUIfly reclamando una compensación con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 261/2004. La resolución de remisión indica que el demandante, EUflight.de, ha interpuesto la acción en representación del pasajero que le facultó para reclamar su derecho a la compensación con arreglo a dicho Reglamento, en relación con el vuelo cancelado el 7 de octubre de 2016.

16. Según la resolución de remisión, el órgano jurisdiccional remitente considera que una situación en la que gran número de los trabajadores de la empresa se hallan repentinamente de baja por enfermedad, tanto si se atribuye a una oleada real de afecciones como a una «huelga salvaje», puede calificarse de «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de si existe un vínculo causal suficiente entre esas circunstancias extraordinarias y la cancelación del vuelo en cuestión, habida cuenta de que esta se decidió en el marco de la reelaboración general del plan de vuelos de TUIfly a partir del 2 de octubre de 2016. En particular, el órgano jurisdiccional remitente señala que, dado que TUIfly no indica qué tripulación específica estaba prevista para el vuelo en cuestión, solo quedaría exenta de la obligación de compensación por circunstancias extraordinarias si el nexo causal entre dichas circunstancias y la cancelación del vuelo fuera interpretado en sentido amplio.

17. En tales circunstancias, el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Puede considerarse que la cancelación de un vuelo se ha debido a circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, cuando las circunstancias (en este caso, una «huelga salvaje» o una «oleada de afecciones») afectan solo indirectamente al vuelo en cuestión por cuanto que el transportista aéreo tuvo que reelaborar todo su plan de vuelos y ello implicó la cancelación de ese vuelo en concreto? ¿Está exento de responsabilidad un transportista aéreo en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 cuando el vuelo en cuestión podría haberse efectuado si no se hubieran producido los referidos cambios, habida cuenta de que la tripulación asignada a dicho vuelo habría estado disponible si no hubiera sido reasignada a otros vuelos?»

IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

18. De conformidad con el artículo 54 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, los 24 procedimientos prejudiciales incoados por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) y el único procedimiento prejudicial incoado por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) han sido acumulados a efectos de las fases escrita y oral del procedimiento y de la sentencia.[5]

19. Han presentado observaciones escritas ante el Tribunal de Justicia los representantes de los demandantes en nueve de los asuntos acumulados,[6] TUIfly, el Gobierno alemán, el Gobierno polaco y la Comisión.

20. Los representantes de los demandantes en once de los asuntos acumulados,[7] TUIfly, el Gobierno francés, el Gobierno alemán y la Comisión participaron en la vista que se celebró el 25 de enero de 2018.

V. Análisis

21. Mi análisis se divide en tres partes principales. En primer lugar, voy a hacer una observación preliminar sobre el examen de las cuestiones planteadas al Tribunal de Justicia. En segundo lugar, abordaré determinadas cuestiones preliminares de admisibilidad planteadas por TUIfly. En tercer lugar, entraré en el fondo de las cuatro cuestiones prejudiciales, no sin antes recordar la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, en la que se basará la subsiguiente apreciación.

5 Observo que, inicialmente, se recibieron 28 peticiones de decisión prejudicial presentadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover), de las cuales se retiraron tres: las correspondientes a los asuntos C-196/17, C-276/17 y C-277/17, con lo que restaban 25 asuntos pendientes. Procede señalar, además, que las 19 peticiones de decisión prejudicial en los asuntos 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 y C-429/17 que fueron presentadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) —una de las cuales, la C-352/17, fue retirada— han sido suspendidas, de conformidad con el artículo 55 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, hasta que el Tribunal de Justicia dicte sentencia en los presentes asuntos.

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

7 Asuntos 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 y C-292/17. Por lo tanto, los representantes de los demandantes que han presentado observaciones escritas al Tribunal de Justicia también han participado en la vista, excepto en los asuntos C-280/17 y C-284/17. Los representantes de los demandantes en los asuntos C-226/17, C-228/17, C-282/17 y C-283/17 solo presentaron observaciones orales en la vista.

A. Observación preliminar

22. Mediante sus cuatro cuestiones prejudiciales, el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) se pregunta, en esencia, si una «huelga salvaje» disimulada con bajas por enfermedad, que directa o indirectamente causó la cancelación o un gran retraso de un vuelo, constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, de manera que exima al transportista aéreo de su obligación de pagar una compensación a los pasajeros en el litigio principal.

23. El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 establece que un transportista aéreo no estará obligado a pagar una compensación con arreglo al artículo 7 de dicho Reglamento «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».

24. Así pues, del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 resulta que, para poder acogerse a la referida exención de responsabilidad, el transportista aéreo debe probar: primero, la existencia de «circunstancias extraordinarias»; segundo, la relación causal entre la cancelación del vuelo o el gran retraso y las circunstancias extraordinarias y, tercero, que las circunstancias extraordinarias «no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables». [8]

25. Las cuatro cuestiones prejudiciales planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) se refieren a estas tres condiciones. La primera y segunda cuestión atañen a la primera de ellas, a saber, si una oleada de afecciones o una denominada «huelga salvaje» puede considerarse una «circunstancia extraordinaria». La tercera cuestión prejudicial tiene por objeto el segundo requisito, referido a la causalidad: si basta con que las circunstancias extraordinarias hayan causado indirectamente la cancelación o el gran retraso del vuelo debido a la reelaboración del plan de vuelos de TUIfly. La cuarta cuestión se refiere al tercer requisito: si debían haber sido «evitadas» las propias circunstancias extraordinarias o sus consecuencias.

26. La única cuestión planteada por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) pretende dilucidar si, en el supuesto de que una oleada de afecciones o una denominada «huelga salvaje» pueda calificarse de «circunstancia extraordinaria», puede considerarse que la cancelación del vuelo se ha debido a circunstancias extraordinarias cuando estas afectan solo indirectamente al vuelo en cuestión por cuanto que la tripulación para dicho vuelo estaba realmente disponible y el vuelo podría haberse efectuado si TUIfly no hubiera asignado la tripulación a otros vuelos, como resultado de la reelaboración del plan de vuelos exigida por las expresadas circunstancias extraordinarias.

27. En consecuencia, la cuestión planteada por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf) es muy similar a la tercera cuestión planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover), por lo que las examinaré conjuntamente en el análisis que expondré al respecto.

B. Admisibilidad

28. TUIfly aduce que la petición de decisión prejudicial presentada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) es parcialmente inadmisible. Sostiene que las cuestiones prejudiciales primera y segunda van más allá del objeto del litigio principal, ya que suponen una tasa elevada de bajas por enfermedad en todo el personal del transportista aéreo, mientras que el litigio principal se refiere a una tasa elevada de bajas por enfermedad entre el personal de vuelo, es decir, pilotos y asistentes de vuelo. Asimismo, alega que las cuestiones prejudiciales primera y segunda, que

8 Véanse las conclusiones de la Abogado General Sharpston presentadas en el asunto Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555), punto 31.

solicitan orientaciones acerca del nivel de absentismo que constituye una circunstancia extraordinaria, se refieren a una apreciación de los hechos que corresponde al órgano jurisdiccional nacional, y no al Tribunal de Justicia. Por otra parte, TUIfly afirma que la tercera cuestión prejudicial no tiene relación alguna con el objeto del litigio principal, ya que TUIfly no estableció un nuevo plan de vuelos «con arreglo a consideraciones económicas», y, en cualquier caso, esta cuestión es demasiado abstracta.

29. Asimismo, procede señalar que, aunque el Gobierno alemán no ha presentado una excepción de inadmisibilidad respecto de la petición de decisión prejudicial del Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover), estima, sin embargo, que la resolución del litigio no requiere una respuesta a dicha cuestión, dado que no existía una oleada de afecciones entre el personal de vuelo de TUIfly, sino una «huelga salvaje».

30. En mi opinión, las cuestiones prejudiciales planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) son admisibles.

31. Es jurisprudencia constante del Tribunal de Justicia que las cuestiones sobre la interpretación del Derecho de la Unión planteadas por el juez nacional en el marco fáctico y normativo definido bajo su responsabilidad, y cuya exactitud no corresponde verificar al Tribunal de Justicia, disfrutan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solo cuando resulta evidente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas. [9]

32. Por otro lado, dicha presunción de pertinencia no resulta desvirtuada por la mera circunstancia de que una de las partes del litigio principal cuestione alguno de los hechos que delimitan el objeto del litigio. [10]

33. En el presente caso, la petición de decisión prejudicial y el contexto de la primera y segunda de las cuestiones prejudiciales planteadas por el tribunal remitente ponen de manifiesto que estas se refieren al personal de vuelo de TUIfly. No ha resultado controvertido que los terceros interesados, a efectos del artículo 23 del Estatuto, tuvieron oportunidad de plantear sus posturas de manera efectiva sobre tales cuestiones.

34. Por añadidura, no puede afirmarse con rotundidad que las cuestiones planteadas no tengan relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal. La resolución de remisión tampoco sugiere que las cuestiones se refieran a un problema de naturaleza hipotética.

35. Por lo tanto, no existen motivos suficientes para destruir la presunción de pertinencia de que disfrutan las cuestiones prejudiciales planteadas del Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover).

9 Véase, en particular, la sentencia de 14 de diciembre de 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970), apartado 59 y jurisprudencia citada.

10 Véase, en particular, la sentencia de 22 de septiembre de 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718), apartado 34 y jurisprudencia citada.

C. Sobre el fondo

1. Resumen de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004

36. De jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia se desprende que las excepciones a las normas que otorgan derechos a los pasajeros aéreos deben interpretarse de forma estricta.[11] Sin embargo, la jurisprudencia también señala que, al adoptar el Reglamento n.º 261/2004, el legislador de la Unión también pretendía lograr un equilibrio entre los intereses de los pasajeros aéreos y los de los transportistas aéreos.[12] Dicho esto, la excepción a la obligación de los transportistas aéreos de pagar indemnizaciones por cancelaciones y grandes retrasos cuando concurran «circunstancias extraordinarias», un término que no aparece definido en el Reglamento n.º 261/2004, ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia como sigue.

37. El Tribunal de Justicia ha desestimado argumentos que defendían que las cargas financieras excesivas de los transportistas aéreos deberían constituir un criterio determinante en la interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, recordando que la jurisprudencia ha establecido que la importancia del objetivo de la protección de los consumidores, incluidos, por lo tanto, los pasajeros aéreos, puede llegar a justificar efectos económicos negativos de dimensión considerable para determinados operadores económicos.[13]

38. El Tribunal de Justicia ha subrayado que el importe de la compensación, fijado en 250, 400 y 600 euros en función de la distancia de los vuelos de que se trate, aún puede reducirse en un 50 %, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, letra c), del Reglamento n.º 261/2004, cuando el retraso, en caso de un vuelo no comprendido en el artículo 7, apartado 2, letras a) y b), de dicho Reglamento, sea inferior a cuatro horas,[14] y que el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Reglamento n.º 261/2004 se impone sin perjuicio de que, como prevé el artículo 13 del mismo Reglamento, los transportistas aéreos puedan pedir una reparación a cualquier persona, terceros incluidos, que haya ocasionado el retraso. Esta reparación puede, en consecuencia, atenuar e incluso absorber la carga económica soportada por dichos transportistas como consecuencia de tales obligaciones.

39. El Tribunal de Justicia ha declarado además que no parece excesivo que, sin perjuicio del derecho a reparación antes mencionado, estas obligaciones sean soportadas en un primer momento por los transportistas aéreos, que han celebrado un contrato de transporte con los pasajeros afectados por el que estos tienen derecho a un vuelo que no sufra cancelaciones ni retrasos.[15]

40. La interpretación del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 efectuada por el Tribunal de Justicia ha servido para precisar el tenor de dicha disposición. El Tribunal de Justicia ha señalado que del considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004 se desprende que tales 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.[16] Así, el Tribunal de Justicia ha deducido que pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, en el sentido de artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, los

11 Sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), apartado 38. Véanse también las conclusiones de la Abogado General Sharpston presentadas en el asunto Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:416), punto 48, donde la Abogado General señala que, en la sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10), apartado 48, el Tribunal de Justicia identificó claramente «la protección de los pasajeros» como el «objetivo inmediato» del Reglamento n.º 261/2004.

12 Sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 39.

13 Sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 81 y jurisprudencia citada.

14 Sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 78.

15 Sentencia de 23 de octubre de 2012, Nelson (C-581/10 y C-629/10, EU:C:2012:657), apartado 80 y jurisprudencia citada.

16 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 21 y jurisprudencia citada.

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 este.[17] De este modo, el Tribunal de Justicia ha declarado que una colisión entre una aeronave y un ave, y el eventual daño causado por dicha colisión, no están intrínsecamente relacionados con el sistema de funcionamiento del aparato y no son, por su naturaleza ni por su origen, inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado. Este suceso escapaba al control efectivo del transportista aéreo.[18] De acuerdo con esta conclusión, el Tribunal de Justicia declaró que no se debe incitar a los transportistas aéreos a «no tomar las medidas que exige esa incidencia, haciendo prevalecer el mantenimiento y la puntualidad de sus vuelos sobre el objetivo de la seguridad de estos últimos».[19]

41. Dicho esto, el Tribunal de Justicia ha declarado que, en el curso de la actividad de un transportista aéreo, una avería causada por la prematura deficiencia de algunas piezas de una aeronave constituye un suceso inesperado, pero que dicha avería sigue estando intrínsecamente ligada al extremadamente complejo sistema de funcionamiento del aparato, de modo que este suceso imprevisto es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo, ya que los transportistas aéreos tienen que hacer frente con frecuencia a ese tipo de problemas técnicos imprevistos. Además, la prevención de esa clase de avería no escapa al control efectivo del transportista.[20]

42. Finalmente, el Tribunal de Justicia ha observado que «un vicio de fabricación oculto que afecta a la seguridad de los vuelos» puede deberse a acontecimientos que no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo afectado y *escapen* a su control efectivo,[21] y que lo mismo sucede con los daños causados a las aeronaves por actos de sabotaje o de terrorismo.[22] El Tribunal de Justicia también ha declarado que el cierre del espacio aéreo europeo a consecuencia de la erupción de un volcán constituye una «circunstancia extraordinaria».[23]

43. Por añadidura, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ha establecido que el legislador de la Unión no pretendía exonerar de la obligación de abonar una compensación a los pasajeros por la cancelación de un vuelo fuera cual fuera la circunstancia extraordinaria, sino únicamente cuando concurran circunstancias extraordinarias *que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables*.[24]

44. Como no todas las circunstancias extraordinarias determinan la exoneración de responsabilidad, incumbe a quien pretenda invocarlas, como TUIfly, demostrar, además, que habría sido imposible, en cualquier caso, evitarlas con medidas adecuadas en función de la situación, es decir, con medidas que respondan, en particular, a unas condiciones técnica y económicamente asumibles por el transportista aéreo de que se trate, en el momento de producirse las circunstancias extraordinarias.

45. 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*, salvo a costa de aceptar sacrificios insoportables para las capacidades de su empresa en aquel momento.[25]

17 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 22 y jurisprudencia citada.

18 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 24.

19 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 25.

20 Sentencia de 17 de septiembre de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), apartados 41 a 43.

21 El subrayado es mío.

22 Sentencia de 22 de diciembre de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), apartado 26.

23 Sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), apartado 34.

24 El subrayado es mío.

25 Sentencia de 22 de diciembre de 2008 (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771), apartados 39 a 41. El subrayado es mío. Véase también la sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartados 28 y 29 y jurisprudencia citada.

46. En este contexto, el Tribunal de Justicia ha establecido un concepto individualizado y flexible de «medida razonable», dejando en manos del órgano jurisdiccional nacional apreciar si, en las circunstancias del caso concreto, podía considerarse que el transportista aéreo había tomado las medidas adaptadas a la situación. [26]

47. El Tribunal de Justicia ha señalado que el transportista aéreo debe razonablemente, en la fase de planificación del vuelo, tener en cuenta el riesgo de retraso vinculado a la posible aparición de circunstancias extraordinarias. [27] Para evitar que cualquier retraso, aunque sea insignificante, que resulte de la aparición de circunstancias extraordinarias conduzca ineludiblemente a la cancelación del vuelo, el transportista aéreo debe planificar razonablemente sus recursos para, si es posible, estar en condiciones de efectuar ese vuelo una vez que finalicen las circunstancias extraordinarias. [28]

48. A la luz de cuanto antecede, el Tribunal de Justicia ha declarado, con respecto a los pasajeros a los que se deniega el embarque en un avión, que del considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004 se deduce que las «circunstancias extraordinarias» solo pueden referirse a «una aeronave determinada y en una fecha determinada», lo que no puede aplicarse a un pasajero a quien se le deniega el embarque a causa de la reprogramación de los vuelos como consecuencia de circunstancias extraordinarias que afecten a un vuelo anterior. El concepto de «circunstancias extraordinarias» tiene por objeto limitar las obligaciones del transportista aéreo, incluso eximirlo de estas, cuando el acontecimiento de que se trate no hubiera podido evitarse incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables. Pues bien, si dicho transportista se ve obligado a cancelar un vuelo previsto el día de una huelga del personal de un aeropuerto y después decide reorganizar sus vuelos posteriores, no puede en modo alguno considerarse que dicho transportista se haya visto obligado por la citada huelga a denegar el embarque a un pasajero que se ha presentado debidamente al embarque dos días después de la cancelación del mencionado vuelo. [29]

49. Este es el contexto en el que el Tribunal de Justicia ha de determinar si la denominada «huelga salvaje» constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, y las consecuencias que de ello se derivan.

2. Propuesta de respuesta a la primera cuestión prejudicial

50. Si se considera de forma aislada, la respuesta a la primera cuestión parece evidente. Por un lado, sobre la base de la jurisprudencia que acaba de ser referida, las medidas de gestión de las bajas por enfermedad en una empresa que realice operaciones en una comunidad que normalmente goza de buena salud figuran entre los aspectos inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y que están dentro del control efectivo del transportista. Por otro, un absentismo masivo debido a una pandemia o a otra emergencia de salud pública no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo y no se halla dentro del control efectivo del transportista. La primera no constituye una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, pero la segunda sí.

51. Sin embargo, tanto de los autos como de las alegaciones formuladas en la vista se desprende claramente que esas no son las circunstancias fácticas del litigio principal. Lo que ocurrió fue una ausencia masiva del puesto de trabajo disimulada con bajas por enfermedad para ejecutar una «huelga salvaje». En tales circunstancias, si bien la respuesta a la primera cuestión prejudicial, considerada

26 Sentencia de 4 de mayo de 2017, Pešková y Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), apartado 30.

27 Sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 27.

28 Sentencia de 12 de mayo de 2011, Eglītis y Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303), apartado 28.

29 Sentencia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), apartado 37.

aisladamente, debe ser, en principio, afirmativa, ello no basta para resolver el litigio principal, cuyos hechos son constitutivos de lo que se denomina una «huelga salvaje» y no una pandemia u otra emergencia de salud pública. El núcleo de las orientaciones solicitadas por el órgano jurisdiccional remitente reside, al menos, en dicha circunstancia. [30]

52. En consecuencia, propongo la siguiente respuesta a la primera cuestión prejudicial:

«Solo la ausencia de una parte importante del personal del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que se deba verdaderamente a bajas por enfermedad causadas por una pandemia u otra emergencia de salud pública constituye una "circunstancia extraordinaria" en virtud del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar cuál es la tasa de absentismo exacta que, en tales circunstancias, se requiere para que la situación pueda constituir una "circunstancia extraordinaria", teniendo debidamente en cuenta todas las circunstancias de hecho pertinentes.»

3. Propuesta de respuesta a la segunda cuestión prejudicial

53. Mediante la segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si una «huelga salvaje» constituye una «circunstancia extraordinaria», en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. En caso de respuesta afirmativa a esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta cuál es la tasa de absentismo necesaria para constituir una circunstancia extraordinaria.

54. Como ha subrayado el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, para la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión procede tener en cuenta no solo el tenor de esta, sino también su contexto y los objetivos que pretende alcanzar la normativa de la que forma parte. [31] A este respecto, la parte dispositiva de un acto de la Unión no puede disociarse de su motivación, por lo que, si es necesario, debe interpretarse teniendo en cuenta los motivos que han llevado a su adopción. [32]

55. Por un lado, el considerando 1 del Reglamento n.º 261/2004 hace referencia a la necesidad de garantizar un «elevado nivel de protección» de los pasajeros, mientras que el considerando 2 de dicho Reglamento indica que las denegaciones de embarque y las cancelaciones de vuelos ocasionan graves trastornos y molestias a los pasajeros.

56. Por otro lado, el considerando 14 del Reglamento n.º 261/2004 indica que, en el marco del Convenio de Montreal, 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.

57. De este modo, el objetivo del Reglamento n.º 261/2004 parece sugerir que deben incluirse las «huelgas» dentro del concepto de «circunstancias extraordinarias». La actual jurisprudencia del Tribunal de Justicia relativa a la interpretación de las «circunstancias extraordinarias», reproducida en los puntos anteriores de las presentes conclusiones, corrobora dicha conclusión, al menos en el contexto de un absentismo sustancial que afecte a la capacidad operativa, en especial respecto de las

30 Véanse los puntos 28 a 35 de las presentes conclusiones.

31 Véase, entre otras, la sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 41 y jurisprudencia citada.

32 Sentencia de 19 de noviembre de 2009, Sturgeon y otros (C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716), apartado 42 y jurisprudencia citada.

denominadas «huelgas salvajes». Al producirse al margen de las exigencias de la ley, una huelga salvaje escapa al control efectivo del transportista aéreo.[33] Los *trabajos preparatorios* del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, durante los cuales la expresión «fuerza mayor» fue reemplazada por la de «circunstancias extraordinarias», también respaldan este parecer. Según lo afirmado en la Posición Común del Consejo, se procedió a esta sustitución en aras de la claridad jurídica.[34]

58. Además, en una Unión Europea que se rige por el Estado de Derecho, las «huelgas salvajes» no son inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate. No presentan características de algo intrínsecamente ligado al sistema de funcionamiento de la aeronave, de un modo que sea inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo. Además, entiendo que haber informado a los trabajadores de una posible reestructuración no significa que la huelga salvaje estuviera bajo el control de TUIfly, pues una huelga salvaje no era la consecuencia inevitable de dicha acción.[35]

59. Dicho esto, con el fin de proporcionar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente que abarque todos los aspectos pertinentes del Derecho de la Unión, es importante reiterar (véanse los puntos 43 a 48 de las presentes conclusiones) que, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la mera existencia de «circunstancias extraordinarias» no basta para eximir a un transportista aéreo de la compensación por cancelación y gran retraso que de otro modo estará obligado a pagar en virtud del Reglamento n.º 261/2004. La exención que figura en el artículo 5, apartado 3, de ese mismo Reglamento solo se aplica respecto a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si el transportista aéreo de que se trate hubiera tomado todas las medidas razonables. Como he explicado en los puntos 43 a 48 de las presentes conclusiones, corresponde a TUIfly demostrar que no podía haber evitado la circunstancia extraordinaria que se produjo y que llevó a la cancelación del vuelo.[36]

60. También incumbe al órgano jurisdiccional remitente, sobre la base del conjunto de hechos pertinentes, determinar qué tasa de absentismo en el marco de una denominada «huelga salvaje» es necesaria para que pueda constituir una «circunstancia extraordinaria» en virtud del Reglamento n.º 261/2004.

61. En consecuencia, propongo que se responda a la segunda cuestión prejudicial de la siguiente manera:

«La ausencia espontánea, debida a una interrupción del trabajo no autorizada por la legislación laboral o los convenios colectivos (“huelga salvaje”), de una parte importante del personal del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo es una “circunstancia extraordinaria” en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, la exención prevista en el referido artículo 5, apartado 3, se aplica solamente respecto de las circunstancias extraordinarias que no

33 La propuesta de la Comisión para el Reglamento n.º 261/2004 hace referencia a circunstancias excepcionales más allá de la «responsabilidad» de un transportista aéreo. Véase, por ejemplo, COM(2001) 784, final, p. 6, punto 20.

34 Conclusiones de la Abogado General Sharpston presentadas en el asunto Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555), punto 50, en relación con la Posición Común y la Comunicación al Parlamento Europeo de 25 de marzo de 2003 [SEC(2003) 361 final], en la que la Comisión señaló que los requisitos establecidos para la compensación en la Posición Común (CE) n.º 27/2003, de 18 de marzo de 2003 (DO 2003, C 125 E, p. 63) «vincularían la compensación de forma más estrecha con los trastornos y las molestias causadas por las cancelaciones».

35 Además, quiero señalar que la calificación de una huelga salvaje como circunstancia extraordinaria está en consonancia con una propuesta reciente de la Comisión para modificar el Reglamento n.º 261/2004, que establece una lista no exhaustiva de circunstancias que se consideran «circunstancias extraordinarias» en el sentido del Reglamento. Esta propuesta incluye «conflictos laborales que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea». Véase el punto 1 (vii) del anexo 1 de COM(2013) 130 final, página 30. Véase también el punto 1 (vii) del anexo 1 de la resolución legislativa del Parlamento Europeo de 5 de febrero de 2014, P7_TA(2014) 0092: «Conflictos laborales ***imprevistos*** que afecten al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo o a proveedores de servicios esenciales tales como los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea». Subrayado en el original.

36 A este respecto, son aplicables las normas nacionales en materia de prueba, sin perjuicio de los principios de efectividad y de equivalencia. Véanse las conclusiones de la Abogado General Sharpston presentadas en el asunto Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555), puntos 63 a 72.

podrían haberse evitado incluso si el transportista aéreo de que se trate hubiera tomado todas las medidas razonables. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente apreciar este extremo, al igual que la cuestión relativa a la tasa de absentismo necesaria para poder considerar que se ha producido una circunstancia extraordinaria en el contexto de una huelga salvaje».

4. Propuesta de respuesta a la tercera cuestión prejudicial

62. Mediante la tercera cuestión prejudicial planteada por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover) y la cuestión prejudicial planteada por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf), los órganos jurisdiccionales remitentes desean, en esencia, que se dilucide el alcance de la relación de causalidad entre las circunstancias extraordinarias y la cancelación del vuelo y, en particular, si dicho nexo causal se rompe por la decisión de TUIfly de reelaborar enteramente el plan de vuelos.

63. Según el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004, debe considerarse que concurren circunstancias extraordinarias cuando las repercusiones de una decisión del órgano gestor del tráfico aéreo, en relación con *una aeronave determinada y a una fecha determinada* den lugar a un gran retraso, a un retraso de un día para 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. [37]

64. Opino que, para la respuesta a la tercera cuestión prejudicial, son válidas las consideraciones del Tribunal de Justicia en el asunto *Finnair* [38](véase el punto 48 de las presentes conclusiones), en el sentido de que, cuando un transportista aéreo está obligado a cancelar un vuelo previsto el día de una huelga del personal del aeropuerto y, a continuación, adopta la decisión de reorganizar sus vuelos posteriores, no puede en modo alguno considerarse que dicho transportista aéreo se vio obligado por la citada huelga a denegar el embarque a un pasajero que se presentó debidamente al embarque dos días después de la cancelación del vuelo. En otras palabras, las circunstancias extraordinarias deben haberse producido en el momento en el que el vuelo era cancelado, y no se extienden a los nuevos planes de vuelo elaborados a la luz de las circunstancias extraordinarias. Esto está en consonancia con la obligación de los transportistas establecida en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en el sentido de que el transportista aéreo razonable debe planificar sus recursos oportunamente, a fin de disponer de cierta reserva de tiempo mínima, de manera que esté en condiciones, si es posible, de efectuar el vuelo después de que hayan finalizado las circunstancias extraordinarias (véase el punto 47 de las presentes conclusiones). [39]

65. En consecuencia, propongo que se responda a la tercera cuestión prejudicial de la siguiente manera:

«La circunstancia extraordinaria debe concurrir en el momento en el que el vuelo fue cancelado o retrasado, según corresponda».

37 El subrayado es mío.

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

39 Véanse también en este sentido las conclusiones del Abogado General Bot presentadas en el asunto Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223), puntos 53, 54 y 61.

5. Propuesta de respuesta a la cuarta cuestión prejudicial

66. En el caso de que la segunda o la tercera cuestión reciban una respuesta afirmativa, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, mediante la cuarta cuestión prejudicial, en esencia, si el criterio de la evitabilidad, relativo a la prueba de que las circunstancias extraordinarias «no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables», se refiere solo a la aparición de circunstancias extraordinarias o más bien a las consecuencias de las circunstancias extraordinarias.

67. Dado el tenor [40] de la expresión «incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables» del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, podría interpretarse en el sentido de que se refiere a la «cancelación» y no a la incidencia de «circunstancias extraordinarias», aunque el pronombre relativo «que» podría considerarse ambiguo a este respecto. Sin embargo, como indica la frase subrayada en el punto 45 de las presentes conclusiones, el Tribunal de Justicia ha declarado ya que la cuestión decisiva es si el transportista aéreo pudo evitar que las circunstancias extraordinarias con las que se vio *enfrentado* «*provocaran la cancelación del vuelo*».

68. Así, «medidas razonables» se refiere a las consecuencias de las circunstancias extraordinarias, y no a la aparición de estas. Podría afirmarse, por ejemplo, que un transportista aéreo no está obligado a adoptar todas las medidas necesarias para prevenir una erupción volcánica, pero sí a tomar medidas razonables para evitar la cancelación de un vuelo una vez acaecida tal incidencia. Entre estas medidas podría figurar, por ejemplo, el desvío de los vuelos afectados.

69. Cabe añadir que esta interpretación es concorde con el considerando 15 del Reglamento n.º 261/2004, que se refiere al «impacto» de circunstancias extraordinarias en los transportistas aéreos, y con la referencia a tomar las «medidas razonables» para «evitar los retrasos o cancelaciones». También es coherente con el objetivo formulado en el considerando 1 de dicho Reglamento de asegurar un «elevado nivel de protección» de los pasajeros, y con el contexto general del Reglamento n.º 261/2004. [41]

70. En consecuencia, propongo la siguiente respuesta a la cuarta cuestión prejudicial:

«El criterio de la evitabilidad solo se refiere a las consecuencias de la aparición de las circunstancias extraordinarias».

VI. Conclusión

71. Por consiguiente, propongo que el Tribunal de Justicia responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Amtsgericht Hannover (Tribunal de lo Civil y Penal de Hannover, Alemania) y por el Amtsgericht Düsseldorf (Tribunal de lo Civil y Penal de Düsseldorf, Alemania) del siguiente modo:

«1) Solo la ausencia de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que se deba verdaderamente a bajas por enfermedad causadas por una pandemia u otra emergencia de salud pública constituye una "circunstancia extraordinaria" en virtud 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. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar cuál es la tasa de

40 En cuanto a los métodos de interpretación aplicables al artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, véase el punto 54 de las presentes conclusiones.

41 En cuanto a la opinión contraria, formulada en un contexto en el que las «circunstancias extraordinarias» en cuestión consistían en problemas técnicos, y que precedió a la jurisprudencia sentada posteriormente, citada en las presentes conclusiones, véanse las conclusiones de la Abogado General Sharpston presentadas en el asunto Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555), puntos 24 a 32.

absentismo exacta que, en tales circunstancias, se requiere para que la situación pueda constituir una "circunstancia extraordinaria", teniendo debidamente en cuenta todas las circunstancias de hecho pertinentes.

2) La ausencia espontánea, debida a una interrupción del trabajo no autorizada por la legislación laboral o los convenios colectivos ("huelga salvaje"), de una parte importante del personal asignado a la realización de los vuelos del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo es una "circunstancia extraordinaria" en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004. Sin embargo, la excepción prevista en el referido artículo 5, apartado 3, se aplica solamente respecto de circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si el transportista aéreo de que se trate hubiera tomado todas las medidas razonables. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente apreciar este extremo, al igual que la cuestión relativa a la tasa de absentismo necesaria para poder considerar que se ha producido una circunstancia extraordinaria en el contexto de una huelga salvaje.

3) La circunstancia extraordinaria debe concurrir en el momento en el que el vuelo fue cancelado o retrasado, según corresponda.

4) El criterio de la evitabilidad solo se refiere a las consecuencias de la aparición de las circunstancias extraordinarias.»