

Asunto C-792/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

28 de octubre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

15 de octubre de 2019

Parte demandada y apelante:

TUIfly GmbH

Parte demandante y apelada:

EUflight.de GmbH

[omissis]

Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia)

Resolución

En el litigio entre

TUIfly GmbH [omissis], Langenhagen (Alemania),

parte demandada y apelante

[omissis],

y

EUflight.de GmbH [omissis], Hamburgo (Alemania),

parte demandante y apelada

[omissis],

la Sala Decimoprimeras de lo Civil del Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania)

[*omissis*]

ha resuelto:

1. Suspender el procedimiento.
2. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea [en lo sucesivo, «Tribunal de Justicia»], con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Procede considerar que, en caso de una huelga, la cancelación o el gran retraso en la llegada de un vuelo se deben a circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, si el vuelo controvertido no se vio directamente afectado por la huelga y podría haberse efectuado según lo programado, pero sin embargo fue cancelado o retrasado debido a las medidas de reorganización del plan de vuelo adoptadas por el transportista aéreo con motivo de la huelga (en el caso concreto: utilización de la aeronave prevista para el vuelo con el fin de subsanar las consecuencias de la huelga)?

En el supuesto de que el transportista aéreo pueda eximirse de la responsabilidad cuando adopte una medida de reorganización:

¿tiene relevancia decisiva que la medida de reorganización se haya adoptado antes de que comenzara la huelga, cuando aún no se sabía qué vuelos se verían finalmente afectados por esta, o también cabe aplicar la exención de responsabilidad en caso de que el plan de vuelo se haya reorganizado durante o después de la huelga, cuando ya constaba que el vuelo en cuestión no se había visto directamente afectado por esta?

Fundamentos:

I.

- 1 La demandante reclama a la demandada, en virtud de una cesión de derechos, el pago de una compensación por importe total de 500 euros (dos veces 250 euros) con arreglo al 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).

La demanda tiene su origen en los siguientes hechos:

Los pasajeros reservaron con la demandada un vuelo de Colonia a Palma de Mallorca para el 11 de octubre de 2017. La salida del vuelo desde Colonia estaba prevista para el 11 de octubre de 2017 a las 18.55 y la llegada a Palma de Mallorca estaba prevista para el 11 de octubre de 2017 a las 21.20. La distancia de Colonia a Palma de Mallorca es de 1 308,21 km. Sin embargo, el vuelo no se efectuó según lo programado, sino que los pasajeros aterrizaron en Palma de Mallorca el 12 de octubre de 2017 a las 03.20. Este retraso fue debido a las siguientes circunstancias:

Durante los días 5 y 6 de octubre de 2017, la demandada tuvo conocimiento de que desde el 9 de octubre de 2017 (17.00 UTC) hasta el 11 de octubre de 2017 (04.00 UTC) tendría lugar una huelga general en Francia que afectaría al servicio de tránsito aéreo, a la navegación aérea, a la radiocomunicación y a los controladores de tránsito aéreo.

La huelga afectó al plan de vuelo de la demandada en numerosos vuelos, entre ellos todos los vuelos hacia y desde España (incluidas las Islas Baleares), Marruecos y Portugal. El 10 de octubre de 2017, cinco aviones procedentes de Las Palmas, Tenerife y Funchal no pudieron regresar a Alemania y fueron retrasados hasta el día siguiente, por lo que el 11 de octubre de 2017 no estaban disponibles para volar desde Alemania.

El vuelo controvertido de Colonia a Palma de Mallorca, que originalmente debería haberse realizado con el avión D-ATUF, no estaba en sí programado durante el período de huelga. Sin embargo, como consecuencia de esta, la demandada llevó a cabo amplias medidas de reorganización en el plan de vuelo y, en este contexto, utilizó el avión D-ATUF, destinado al vuelo controvertido, para realizar vuelos cancelados por la huelga y así subsanar las distorsiones causadas por esta en el plan de vuelo. En consecuencia, la demandada realizó el vuelo en cuestión con otra aeronave (D-ATYB), lo que provocó el retraso antes mencionado.

Posteriormente, los pasajeros cedieron a la demandante sus derechos derivados del retraso del vuelo.

La demandada se opone a la petición de compensación de la demandante, alegando que el retraso del vuelo en cuestión se debió a circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

- 2 El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal, Alemania) estimó la demanda y condenó a la demandada a pagar a la demandante 500 euros más los intereses correspondientes a cinco puntos porcentuales por encima del tipo básico desde el 21 de noviembre de 2017. A juicio de dicho órgano jurisdiccional, el retraso no se debió a la huelga general en Francia ni, por lo tanto, a circunstancias extraordinarias, sino que el factor determinante para el retraso producido fue la decisión de la demandada de utilizar la aeronave prevista para el vuelo con el fin

de subsanar los desajustes del plan de vuelo ocasionados por la huelga. El Amtsgericht señaló que de la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11), cuyos antecedentes de hecho son comparables a los del presente asunto, se desprende igualmente que la exención de responsabilidad no resulta aplicable en el presente asunto. En cambio, consideró que la sentencia del Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal, Alemania) de 21 de agosto de 2012 [*omissis*] se refiere a unos hechos diferentes, ya que en aquel caso el transportista aéreo había cancelado vuelos en previsión de una huelga anunciada y, por lo tanto, antes de tener la certeza de que el vuelo controvertido en aquel asunto se viera finalmente afectado por la huelga.

- 3 La demandada ha interpuesto el correspondiente recurso de apelación contra la sentencia del Amtsgericht, solicitando nuevamente la desestimación de la demanda. Alega que la sentencia del Bundesgerichtshof de 21 de agosto de 2012 [*omissis*] sí resulta aplicable en la presente situación y que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia no se opone a la exención de responsabilidad.

II.

Para resolver el presente recurso de apelación es necesaria una decisión prejudicial del Tribunal de Justicia en respuesta a la cuestión prejudicial planteada.

1.

La cuestión prejudicial es relevante para la resolución del litigio:

En el supuesto de que, en la presente situación, no resulten aplicables al vuelo controvertido las circunstancias extraordinarias de exención de la responsabilidad en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, el recurso de apelación no prosperará, puesto que en tal caso la demandante tendrá derecho a la compensación en virtud de los derechos cedidos.

En cambio, en el supuesto de que, debido a la huelga, resulte aplicable al vuelo en cuestión una circunstancia extraordinaria de exención de la responsabilidad, prosperará el recurso de apelación, ya que la demandada ha justificado de manera suficientemente concreta que el avión D-ATUF se utilizó para subsanar los efectos de la huelga.

2.

La cuestión de si el retraso se debe a circunstancias extraordinarias, en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, es materia de interpretación normativa —concretamente, de interpretación de la expresión «deberse a» y de las consiguientes preguntas sobre el nexo de causalidad— que, en caso de duda, es competencia del Tribunal de Justicia.

3.

4

Según el punto de vista seguido hasta la fecha por esta Sala, el gran retraso en la llegada producido en el presente caso se debe a una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

a) Mediante sentencia de 21 de agosto de 2012 [omissis], el Bundesgerichtshof admitió la aplicación de la exención de responsabilidad prevista en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 en el supuesto de que el transportista aéreo reorganice el plan de vuelo y cancele vuelos en previsión de una huelga. A este respecto, el Bundesgerichtshof declaró lo siguiente:

«En el supuesto de que concurren circunstancias extraordinarias que permitan prever que el transportista aéreo no podrá disponer próximamente de una parte significativa de sus pilotos, no procede someter a requisitos rigurosos la exposición de las razones por las que se ha cancelado un vuelo determinado. En esa situación, incumbe al transportista aéreo reorganizar su actividad empresarial, a ser posible anticipadamente. A tal efecto, como ya se ha expuesto, el transportista debe procurar, sobre todo, que el menoscabo para el conjunto de los pasajeros resulte lo más reducido posible y que, una vez hayan cesado las perturbaciones, la actividad normal se pueda reanudar cuanto antes. Si el transportista aéreo, respetando estos principios, utiliza con la extensión debida los recursos de los que dispone, la cancelación de un vuelo concreto, por regla general, no podrá ser considerada evitable sólo por el hecho de que en su lugar se podría haber cancelado otro vuelo distinto. Por el contrario, habida cuenta de que la decisión se ha de tomar en una compleja situación en la que hay que considerar un elevado número de vuelos y las conexiones entre ellos, debe concederse al transportista aéreo el margen de apreciación necesario para evaluar las medidas oportunas. No hay por qué temer una minoración de los derechos de los consumidores, pues responde al propio interés económico del transportista aéreo limitar al máximo posible los efectos de la huelga y los perjuicios para los pasajeros derivados de esta».

Asimismo, el Landgericht Frankfurt (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort, Alemania), tomando como referencia la jurisprudencia del Bundesgerichtshof, consideró también exenta de responsabilidad la cancelación de un vuelo previa a una huelga [omissis].

b) Sin embargo, la jurisprudencia de los tribunales de instancia ha denegado en parte la exención de responsabilidad del transportista aéreo en los supuestos de medidas de reorganización, señalando que, en estos casos, la cancelación o el retraso no traen causa de la circunstancia extraordinaria, sino de una decisión empresarial [omissis]. A este respecto, se ha hecho referencia habitualmente a la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11) [omissis]. Asimismo, parte de esa jurisprudencia de los tribunales de instancia ha deducido del considerando 15 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 un requisito de causalidad directa entre la circunstancia extraordinaria y la afectación del vuelo de que se trate [omissis].

También una parte de la doctrina rechaza expresamente la exención de responsabilidad en el caso de medidas de reorganización relacionadas con una huelga [*omissis*].

c) Hasta la fecha, el Tribunal de Justicia no se ha pronunciado sobre la cuestión prejudicial planteada. En el reciente asunto «TUIfly» [Krüsemann y otros] (C-195/17), esta cuestión quedó sin resolver porque se consideró que no existía una circunstancia extraordinaria. En dicho procedimiento, el Abogado General, haciendo remisión igualmente a la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11), se manifestó ante el Tribunal de Justicia a favor de que las circunstancias extraordinarias no se extiendan a los nuevos planes de vuelo elaborados a la luz de las circunstancias extraordinarias (conclusiones presentadas el 12 de abril de 2018).

d) Esta Sala ha seguido hasta ahora en su jurisprudencia el punto de vista del Bundesgerichtshof, y considera que las directrices formuladas por este último también son trasladables al presente caso, que trata de un vuelo efectuado con retraso tras la finalización de una huelga, debido a una reorganización del plan de vuelo llevada a cabo a causa de la huelga.

La redacción del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 sustenta dicha interpretación, ya que solo exige al respecto que la cancelación (en el presente caso, el gran retraso en la llegada) «se deba» a circunstancias extraordinarias, lo que incluye una afectación indirecta —por el hecho de que la aeronave prevista no esté disponible debido a la reorganización necesaria—. De la redacción no se desprende que el vuelo tenga que quedar directamente afectado por la circunstancia extraordinaria —es decir, que, en caso de huelga, el personal previsto para el vuelo o una parte del mismo no pueda asignarse a la realización del vuelo— [*omissis*].

Desde este punto de vista, el considerando 15 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 aboga precisamente a favor, y no en contra, de la interpretación de esta Sala. En virtud de dicho considerando, 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. Por lo tanto, dicho considerando comprende también el impacto en los vuelos siguientes [*omissis*], incluidos los vuelos respecto de los cuales la circunstancia extraordinaria genere un retraso hasta el día siguiente al acontecimiento de esa circunstancia. Ciertamente, en esta coyuntura, la relación entre la circunstancia extraordinaria y la cancelación/el retraso es más estrecha, dado que queda afectada una misma aeronave. Sin embargo, es evidente que el legislador no quiso limitar la exención de responsabilidad a una afectación directa del vuelo cancelado o retrasado, ni tampoco quiso establecer como requisito que la circunstancia extraordinaria tuviese un impacto instantáneo o dentro del mismo día, sino que lo único relevante es que la circunstancia extraordinaria continúe teniendo repercusiones. En cualquier caso, del

considerando 15 no se desprende que el legislador tuviera la intención de incluir, en términos generales, en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 solamente los casos de nexo causal directo [*omissis*]. Más bien, el considerando 15, en un sentido de disposición positiva, se limita a eximir de responsabilidad al transportista aéreo en una situación determinada (decisión de gestión del tránsito aéreo).

En opinión de la Sala, el nexo causal con la circunstancia extraordinaria de la huelga no se rompe por el hecho de que la ejecución irregular del vuelo se debiera (también) a una decisión empresarial del transportista aéreo. La cancelación de varios vuelos por la huelga implica necesariamente el imperativo de orden práctico de transportar de otra manera a los pasajeros afectados a su lugar de destino. Para este fin, el transportista aéreo debe operar necesariamente con los aviones, miembros de la tripulación, etc. que estén disponibles o que puedan obtenerse a corto plazo, lo que excluye por regla general que la subsanación de las consecuencias de la huelga pueda llevarse a cabo al mismo tiempo que la tramitación de los vuelos regulares. La reorganización del plan de vuelo se lleva a cabo, por lo tanto, bajo imperativos de orden práctico, por lo que parece razonable considerar también a estos efectos que la cancelación o el retraso en la llegada se deben a la circunstancia extraordinaria de la huelga.

Esta Sala considera que no es decisivo en qué momento se efectúe la reorganización del plan de vuelo. A pesar de que en el caso de una reorganización *a posteriori* ya se sabe si la huelga afectó o no a un determinado vuelo, se plantea el mismo el imperativo de orden práctico de tener que reaccionar con medidas de reorganización ante la circunstancia extraordinaria de la huelga y las consiguientes distorsiones en el plan de vuelo. Por lo tanto, desde el punto de vista de la causalidad, resulta irrelevante el momento en el que se adopten las medidas de reorganización.

e) A juicio de esta Sala, de la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11), no se desprende ninguna premisa vinculante para responder a las cuestiones prejudiciales. Por un lado, dicha sentencia se refería a un supuesto de denegación de embarque, al cual, de entrada, no resulta aplicable la exención de responsabilidad del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004. Por consiguiente, el Tribunal de Justicia no tuvo que profundizar en el análisis del ámbito de aplicación de esa disposición. Por otro lado, el asunto Finnair versaba sobre unos hechos en los que el vuelo en cuestión no se había cancelado ni retrasado debido a una medida de reorganización. Es más, el vuelo tuvo efectivamente lugar y únicamente se denegó el embarque a determinados pasajeros, que —como el entonces demandante, el Sr. Lassooy— habían reservado el vuelo y llegado a tiempo a la puerta de embarque, por el motivo de que en ese vuelo se transportó en su lugar a otras personas a raíz de que el vuelo que estas habían reservado tuviera que cancelarse por una huelga del personal del aeropuerto de Barcelona.

f) Habida cuenta de la opinión expuesta en la letra b), que ha ganado en relevancia en los últimos tiempos, conforme a la cual se deniega la exención de responsabilidad en el caso de medidas de reorganización, habitualmente bajo remisión a la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de octubre de 2012, Finnair (C-22/11), y que manifiestamente comparte el Abogado General del Tribunal de Justicia, esta Sala considera oportuno efectuar la remisión prejudicial.

[*omissis*]

DOCUMENTO DE TRABAJO