

Asunto C-164/20/**Petición de decisión prejudicial****Fecha de presentación:**

20 de abril de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

27 de febrero de 2020

Parte apelante:

Airhelp Limited

Parte apelada:

Austrian Airlines AG

REPÚBLICA DE AUSTRIA**Landesgericht Korneuburg (Tribunal Regional de Korneuburg)**

El Landesgericht Korneuburg, como órgano jurisdiccional de apelación [omissis], en el asunto entre **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [omissis] parte demandante en primera instancia, y **Austrian Airlines AG**, [omissis] Wien-Flughafen (Aeropuerto de Viena, Austria), [omissis], parte demandada, sobre reclamación de un importe de **1 200,00 euros** [omissis], en el recurso de apelación interpuesto por la demandante contra la sentencia del Bezirksgericht Schwechat (Tribunal de Distrito de Schwechat) de 21 de octubre de 2019 [omissis], ha adoptado la siguiente

Resolución

[...]

[1] Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, la siguiente **cuestión prejudicial**:

«¿Deben interpretarse los artículos 5, 6 y 7 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, en el sentido de que la enfermedad, certificada por un médico de los servicios aeroportuarios, y subsiguiente incapacidad para volar de un pasajero que se encuentra ya a bordo de una aeronave que aún no ha despegado, en una situación en la que el transportista aéreo se niega a transportar a dicho pasajero de suerte que este tiene que abandonar la aeronave y su equipaje tiene que ser descargado, puede considerarse una "circunstancia extraordinaria" a los efectos 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?»

[2] Suspender el procedimiento hasta que recaiga la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Fundamentos

I. Sobre el procedimiento principal:

a. Hechos probados [omissis]:

R***** M***** y H***** M***** disponían de una reserva confirmada para los siguientes vuelos con la compañía demandada:

— OS 872 de Teherán (IKA) a Viena (VIE); hora de salida prevista para el 9 de enero de 2018 a las 3:50; hora de llegada prevista para el 9 de enero de 2018 a las 06:00;

— OS 451 de Viena (VIE) a Londres (LHR); hora de salida prevista para el 9 de enero de 201[8] a las 6:40; hora de llegada prevista para el 9 de enero de 2018 a las 8:15;

— AC 8283 de Londres (LHR) a Halifax (YHZ); hora de salida prevista para el 9 de enero de 2018 a las 11:10; hora de llegada prevista para el 9 de enero de 2018 las 14:00.

El vuelo OS 872 se retrasó 53 minutos y despegó efectivamente de IKA el 9 de enero de 2018 a las 04:30; aterrizó en VIE a las 06:53. La distancia de vuelo de IKA a YHZ es superior a 3 500 km.

Los primeros 40 minutos del retraso del vuelo OS 872 se debieron a los siguientes acontecimientos: Una vez iniciado el embarque en IKA y ya a bordo de la aeronave, la jefa de cabina de la compañía demandada se percató de que un

pasajero mostraba síntomas de un mal estado de salud. Según el manual de operaciones de la demandada, no se pueden transportar personas que debido a problemas de salud sean clasificadas como no aptas para volar. Se admiten excepciones cuando el pasajero porta algún documento médico, pero en este caso no existía tal documento. La jefa de cabina informó al médico del aeropuerto para que revisara la evaluación inicial que había realizado. El referido médico confirmó que el pasajero no estaba en condiciones de volar, por lo que la demandada le denegó el transporte, de modo que este tuvo que abandonar el avión y hubo que descargar su equipaje. No se pudo establecer en qué consistió exactamente el problema de salud.

Después, el vuelo OS 872 se retrasó otros 13 minutos, aunque no se pudieron determinar las causas de este retraso.

El tiempo mínimo de transbordo (*minimum connecting time*) en el aeropuerto VIE es de 25 minutos. Si el vuelo se hubiera retrasado solamente 13 minutos y no se hubiera producido el retraso de los otros 40 minutos, los pasajeros podrían haber tomado su vuelo de conexión.

b. La **demandante** reclama el pago de una compensación por importe de 1 200 euros, más intereses, con arreglo al artículo 5, en relación con el artículo 7, 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.

En apoyo de su pretensión, aduce —en cuanto es relevante para el procedimiento de apelación— que R***** M***** y H***** M***** le cedieron sus derechos económicos y que ella aceptó dichas cesiones. Expone que el vuelo OS 872 se retrasó, por lo que R***** M***** y H***** M***** perdieron su vuelo de conexión y llegaron a su destino con un retraso de más de tres horas. Alega que no concurrió ninguna circunstancia extraordinaria, en particular ninguna circunstancia meteorológica ni otro motivo de exención previsto en el Reglamento.

c. La **demandada** solicita que se desestime la demanda. Sostiene —en cuanto sea relevante para el procedimiento de apelación— que una cesión de derechos efectuada por una niña de cuatro años (H***** M*****) no tiene efectos legales. Afirma que el retraso del vuelo OS 872 de IKA a VIE se debió a circunstancias extraordinarias, consistentes en la enfermedad o muerte de un pasajero del vuelo en cuestión en esa fecha que dio lugar a que el vuelo se retrasara 40 minutos.

d. El **tribunal de primera instancia** desestimó la demanda en su totalidad, indicando en esencia que, así como la enfermedad o el fallecimiento de un miembro de la tripulación no constituye normalmente una razón suficiente en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, pues es una

circunstancia que puede atribuirse al ámbito de riesgo del transportista aéreo, la enfermedad o el fallecimiento de un pasajero, en cambio, debe considerarse de manera diferente, con independencia de que este acontecimiento se produzca durante el vuelo en cuestión o durante el vuelo anterior. Este último es un supuesto que no entra en el ámbito de riesgo del transportista aéreo, ya que no es más que la materialización de un riesgo común de la vida. En cualquier caso, no es algo con lo que se haya que contar ni forma parte de las operaciones habituales y previsibles del tráfico aéreo que un pasajero se encuentre, antes de la salida prevista, en un estado de salud tal que no le permita tomar el vuelo. La demandada no podía evitar ni controlar tal circunstancia, al no ejercer ninguna influencia en el estado de salud del pasajero. El tribunal de primera instancia entendió que la demandada no está obligada a especificar de qué enfermedad se trataba ni su gravedad, pues la normativa de protección de datos no le permite recopilar y almacenar datos sanitarios de los pasajeros. Consideró que el hecho de que un pasajero enferme poco antes de la salida programada constituye una circunstancia extraordinaria. En este contexto, la demandada tomó todas las medidas necesarias para sacar al pasajero de la aeronave y descargar su equipaje. A juicio del tribunal de primera instancia, no cabía ninguna otra medida razonable para acelerar el transporte de los restantes pasajeros. La puesta a disposición de una aeronave de reemplazo o una nueva reserva para otro vuelo habría provocado retrasos aún mayores. Por lo tanto, consideró que la demandada había adoptado todas las medidas razonables para garantizar el transporte de los pasajeros con el menor retraso posible, y que el retraso de los otros 13 minutos no había causado la pérdida del vuelo de conexión.

e. Contra dicha resolución se dirige el **recurso de apelación** de la demandante. Esta expone, en esencia, que la apreciación jurídica del órgano jurisdiccional de primera instancia es incorrecta, alegando al respecto las siguientes razones: el Bundesgerichtshof de Alemania (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal; en lo sucesivo, «BGH») ya ha declarado en varias ocasiones que el legislador no admite como circunstancia extraordinaria cualquier acontecimiento inevitable, sino solo el que no corresponda al curso habitual de los acontecimientos, es decir, que esté fuera del curso ordinario y previsible del tráfico aéreo. En consecuencia, ni la muerte ni la enfermedad de un pasajero pueden considerarse una circunstancia extraordinaria, ya que se trata de sucesos que ocurren en el día a día del transporte aéreo. Argumenta que, en particular, en los vuelos de larga distancia, como el del presente caso, es mayor la probabilidad de que un pasajero enferme, por el simple hecho de que es mayor el número de pasajeros en los vuelos de larga distancia. No se ha de olvidar que, por ese motivo, se han establecido los correspondientes procedimientos para este tipo de situaciones. La demandante alega que existe un procedimiento en el manual de operaciones para tratar con los pasajeros enfermos, de lo que se deduce que la demandada debía tener en cuenta la posibilidad de que un pasajero enfermara y efectivamente había previsto tal eventualidad. Por lo tanto, no puede hablarse aquí de una circunstancia extraordinaria en el sentido del Reglamento (CE) n.º 261/2004. Aunque la frecuencia por sí sola no es un criterio suficiente para la existencia de una circunstancia extraordinaria, la frecuencia y el hecho de que haya procedimientos predefinidos a tal efecto constituyen, en

cualquier caso, un indicio de que se trata de un hecho habitual en el transporte aéreo. La demandante sostiene que también es importante determinar qué parte del retraso de 40 minutos se debió al desembarco del pasajero y a la descarga de su equipaje y qué parte correspondió a la intervención médica propiamente dicha.

f. En su **contestación al recurso de apelación**, la demandada solicita que se desestime el recurso. Hace referencia a las sentencias de los tribunales alemanes que consideran la enfermedad de un pasajero una circunstancia extraordinaria y se adhiere, en esencia, al razonamiento del tribunal de primera instancia.

g. El Landesgericht Korneuburg, en su calidad de **tribunal de apelación**, debe decidir sobre las pretensiones de la demandante en segunda y última instancia.

Cabe señalar, de entrada, que, en relación con los derechos de R***** M*****, la cuestión de la validez de su cesión ha sido despejada. La cuestión de si existe también una cesión válida con respecto a los derechos que ejerce H***** M***** no se considera una cuestión del Derecho de la Unión. Por razones de Derecho procesal nacional y por consideraciones jurídicas del tribunal de apelación, solo será necesario examinar esta cuestión si el Tribunal de Justicia responde negativamente a la cuestión prejudicial. Así pues, la decisión depende de la interpretación de la disposición del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, al menos en lo que respecta a R***** M*****.

II. Sobre la cuestión prejudicial:

El Landesgericht Korneuburg, como tribunal de apelación, basándose en la jurisprudencia de los tribunales de la Unión, considera que un acontecimiento siempre constituye una «circunstancia extraordinaria» a los efectos del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 si se trata de un suceso que, por su naturaleza o por su origen, no es inherente al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapa al control efectivo de dicho transportista (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Por otra parte, constan numerosas sentencias de los tribunales austriacos y alemanes que difieren sobre la cuestión de si una emergencia médica causada por la enfermedad de un pasajero constituye una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004. De ello se sigue que la interpretación que deba darse a la citada disposición suscita dudas, por lo que no puede hablarse en este caso de un *acte clair*.

Al tribunal de apelación no le parece necesario diferenciar además con respecto a qué parte del retraso de 40 minutos es atribuible a la propia intervención médica y qué parte lo es al desembarco del pasajero y a la descarga de su equipaje, pues estas últimas operaciones son consecuencia directa e inevitable del resultado del examen médico efectuado.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg, Sección Vigésimosegunda

Korneuburg, 27 de febrero de 2020

[omissis]

DOCUMENTO DE TRABAJO