

Versión anonimizada

Traducción

C-613/20 - 1

Asunto C-613/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

18 de noviembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Landesgericht Salzburg (Tribunal Regional de Salzburgo, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

10 de noviembre de 2020

Parte demandante:

CS

Parte demandada:

Eurowings GmbH

RESOLUCIÓN

El Landesgericht Salzburg (Tribunal Regional de Salzburgo), en su calidad de órgano jurisdiccional de apelación [*omissis*], en el litigio entre la parte demandante CS, [*omissis*] [*omissis*] contra la parte demandada Eurowings GmbH, [*omissis*] Düsseldorf, [*omissis*] por 250,00 euros, más intereses y gastos, en el marco del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia del Bezirksgericht Salzburg (Tribunal de Distrito de Salzburgo), de 3 de julio de 2020, [*omissis*] ha resuelto lo siguiente:

I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales con arreglo al artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE»):

1. ¿Puede constituir una «circunstancia extraordinaria» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 una huelga de los

trabajadores de una compañía aérea que ha sido convocada por un sindicato para hacer valer sus demandas salariales y/o en materia de prestaciones sociales?

2. ¿Es ese el caso, al menos,

a) cuando los empleados de la filial se solidarizan con la huelga convocada contra la empresa matriz (Lufthansa AG) para apoyar las demandas sindicales del personal de cabina de la empresa matriz, y

b) en particular, cuando la huelga en la filial se «independiza» tras alcanzarse un acuerdo con la sociedad matriz, manteniendo el sindicato la huelga e incluso ampliándola sin motivo aparente y el personal de cabina de la filial sigue dicha convocatoria?

3. ¿Basta para demostrar que existió una circunstancia extraordinaria que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo afirme que la convocatoria de huelga fue mantenida sin motivo y finalmente incluso prolongada en el tiempo por el sindicato a pesar del cumplimiento de las demandas por parte de la empresa matriz? ¿A qué parte incumbe soportar la carga de que las circunstancias concretas del caso no hayan sido aclaradas?

4. ¿Puede constituir una circunstancia que efectivamente ya no es controlable una huelga en la filial de la parte demandada anunciada el 18 de octubre de 2019 para el 20 de octubre de 2019 en la franja horaria entre las 5.00 y las 11.00, que finalmente fue prorrogada espontáneamente hasta la medianoche a las 5.30 del 20 de octubre de 2019?

5. ¿Constituyen medidas adecuadas las precauciones en forma de preparación de un plan de vuelos alternativo y la recuperación de los vuelos cancelados debido a la falta de personal de cabina mediante la subcontratación de vuelos, con especial atención a los destinos con difícil conexión terrestre y distinguiendo entre los vuelos nacionales alemanes y los vuelos intraeuropeos, habida cuenta también de que, de un total de 712 vuelos que debían realizarse ese día, solo hubo que cancelar 158 vuelos?

6. ¿Qué requisitos deben imponerse a la carga de la alegación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de que se han adoptado todas las medidas razonables que son técnica y económicamente soportables?

II. Suspender el procedimiento relativo al recurso de apelación interpuesto por la parte demandante hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronuncie sobre la petición de decisión prejudicial.

FUNDAMENTOS:

1. Hechos:

2

El demandante reservó para el 20 de octubre de 2019 un vuelo (número de vuelo EW 8143) de Salzburgo a Berlín (Tegel) con la parte demandada. La hora de salida estaba programada para las 21.05 en Salzburgo. La hora de llegada a Berlín estaba prevista para las 22.15. La distancia entre ambos destinos es inferior a 1 500 km. El demandante no pudo tomar el vuelo porque se canceló debido a una huelga (no es objeto de controversia) del personal de cabina de la parte demandada.

La huelga fue organizada por el sindicato «UFO» (Unabhängige Flugbegleiterorganisation e. V.). La huelga fue el resultado de la negociación colectiva con la empresa matriz de la parte demandada (Lufthansa AG). Con el fin de hacer avanzar las negociaciones y aumentar la presión sobre la empresa matriz, el 18 de octubre de 2019 la huelga se hizo extensiva a los empleados de las filiales (Sunexpress Deutschland, Lufthansa CityLine, Germanwings y Eurowings). En el caso de la demandada, el 20 de octubre de 2019 se vieron afectados 712 vuelos. La huelga, que inicialmente se limitaba a la mañana (de 5.00 a 11.00), fue extendida repentinamente hasta la medianoche del mismo día. La ampliación del período de tiempo implicó que no se pudiera cumplir el plan de vuelos preparado para ese día. Debido a la reestructuración del plan de vuelos, la parte demandada tuvo que cancelar 158 vuelos, incluido el del demandante.

2. Pretensiones y alegaciones de las partes:

La parte demandante reclama el pago de una compensación de 250,00 euros con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, porque una huelga del personal de cabina de la que es responsable la demandada provocó la cancelación del vuelo. La huelga no fue una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, sino que es imputable a la parte demandada. Afirma que la huelga se debió probablemente también a las medidas de reestructuración de la propia demandada, que podría haberla evitado en una fase temprana con las correspondientes negociaciones y acuerdos. En su opinión, los conflictos en la negociación colectiva son parte de la actividad normal de una compañía aérea. Según el demandante, el acuerdo posterior demuestra que la demandada hubiera podido resolver el conflicto y que, por lo tanto, las huelgas se debieron a decisiones internas de la empresa. Aduce que la huelga era inherente al ejercicio normal de la actividad de la demandada y que no era ajena a su ámbito de influencia.

La parte demandada se opuso a la pretensión y argumentó que fueron circunstancias extraordinarias las que condujeron a la cancelación del vuelo. Expone que el 14 de octubre de 2019 la huelga había sido anunciada solamente contra Lufthansa AG, pero posteriormente, el 18 de octubre de 2019, fue extendida a sus filiales, incluida la demandada. Alega que como horario de la huelga se había anunciado inicialmente la franja de las 5.00 a las 11.00 y el 20 de octubre de 2019, de forma espontánea y sin previo aviso del sindicato, fue ampliada hasta la medianoche. Indica que la demandada fue informada de ello a las 5.30 de ese mismo día, por lo que el plan de emergencia elaborado para la

franja horaria inicial quedó obsoleto. Relata que el día del vuelo en cuestión, la demandada, al recurrir a la subcontratación de vuelos, solo dejó de operar 158 de los 712 vuelos afectados y adoptó todas las medidas disponibles. El plan de vuelos sustitutivo buscaba minimizar las molestias para todos los pasajeros. Finalmente, Lufthansa AG cedió el 18 de octubre de 2019 y anunció un aumento salarial del 2 %. Sostiene que las huelgas de advertencia en Lufthansa fueron desconvocadas, mientras que la huelga contra la demandada continuó, aunque carecía de fundamento alguno. Entiende que, en consecuencia, la huelga no era inherente a la actividad normal de una compañía aérea ni era controlable por la demandada, especialmente porque la ampliación de la huelga y la prolongación del período de tiempo constituyeron una circunstancia extraordinaria inevitable para la parte demandada.

3. Resumen del procedimiento hasta la fecha:

El órgano jurisdiccional de primera instancia desestimó la demanda. Partiendo de los hechos descritos con anterioridad, estimó que la huelga que dio lugar a la cancelación del vuelo debía considerarse una circunstancia extraordinaria en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, que no pudo ser controlada por la demandada. Apreció que, a pesar de las concesiones de Lufthansa AG como sociedad matriz, la huelga no solo continuó, sino que incluso se amplió. De todos modos, como filial de Lufthansa AG, la demandada no podía llegar a un acuerdo vinculante para la sociedad matriz. Consideró que, a pesar de la ampliación de la huelga con poca antelación, la demandada todavía elaboró un plan de emergencia, aunque la repentina extensión temporal, una vez iniciada la huelga, ya no pudo ser controlada por la demandada. Estableció que ese día la huelga afectó a 712 vuelos, si bien la demandada pudo limitar las cancelaciones a 158 vuelos y por lo tanto a lo inevitable.

El demandante recurrió dicha sentencia en apelación, alegando que el tribunal de primera instancia había incurrido en una apreciación jurídica errónea. Con su apelación, el demandante pretende que la demanda sea estimada íntegramente.

[*omissis*]

El Landesgericht Salzburg, como tribunal de apelación, debe decidir ahora sobre esta apelación[.] [*omissis*]

Además, ante el Landesgericht Salzburg, como tribunal de apelación, hay otros cuatro procedimientos pendientes, en los que los demandantes hacen valer sus derechos de compensación con base en hechos idénticos. En esos casos, sin embargo, las demandas fueron estimadas en primera instancia. Eurowings GmbH, que también es demandada en aquellos procedimientos, en los recursos de apelación presentados en cada caso, además de una solicitud de modificación en el sentido de una desestimación de la demanda, con carácter subsidiario también ha solicitado que se remitan dos cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia sobre la huelga como circunstancia extraordinaria.

Apreciación jurídica

4. Fundamentos jurídicos:

El artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 exonera al transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo de la obligación de compensar 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.

El considerando 14 de dicho Reglamento establece que 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, entre otras cosas, en caso de huelgas que afecten a las operaciones de un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo.

5. Cuestiones prejudiciales:

En el asunto C-195/17, el Tribunal de Justicia aclaró que pueden calificarse de circunstancias extraordinarias, en el sentido del 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 este. Apreció que las circunstancias mencionadas en el considerando 14 no constituyen necesariamente, y de forma automática, causas de exoneración de la obligación de compensación. Consideró que es necesario apreciar, caso por caso, si se cumplen los requisitos acumulativos, es decir, que los acontecimientos, 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. Habida cuenta del objetivo del Reglamento, consistente en garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros, el concepto de «circunstancias extraordinarias» debe ser interpretado de forma estricta. Al evaluar una huelga, no debe atenderse a si una huelga es legal o no según el Derecho nacional aplicable, pues la calificación debe alejarse de la legislación laboral vigente en cada Estado miembro. Las medidas de reestructuración y reorganización de una empresa forman parte de la gestión normal de esta. Según esta decisión, en la huelga salvaje del personal de la compañía aérea en cuestión, desencadenada por el anuncio sorpresivo de los planes de reestructuración de dicha empresa, se materializa un riesgo que forma parte del ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea en cuestión.

El Tribunal de Justicia respondió a aquella cuestión prejudicial que el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, debe interpretarse, a la luz del considerando 14 de aquel, en el sentido de 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.

Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea todavía no ha tenido que ocuparse de una situación fuertemente caracterizada por circunstancias que afectan a un grupo de empresas. Por consiguiente, se suscita la cuestión de si forma parte del ejercicio normal de la actividad de la compañía aérea de que se trate, y durante cuánto tiempo, el hecho de que los empleados de la empresa filial se solidaricen con una huelga convocada contra la empresa matriz, en apoyo de las reivindicaciones salariales sindicales del personal de cabina de la empresa matriz. Esta cuestión se suscita en particular, cuando la huelga en la filial se «independiza» tras alcanzar el sindicato un acuerdo con la sociedad matriz, debido a que el sindicato UFO mantiene la huelga e incluso la amplía sin motivo aparente y el personal de cabina sigue dicha convocatoria.

De los apartados 27 y 28 de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-315/15 se desprende que pueden calificarse de «circunstancias extraordinarias» 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 este, siendo estos dos requisitos acumulativos. A partir de la respuesta en conjunto a las cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional de apelación deduce que la posibilidad de control efectivo es importante no solo en cuanto a la posibilidad de evitar las consecuencias mediante la adopción de medidas adecuadas, sino también a los efectos de delimitar si determinados incidentes siguen formando parte del ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate.

La cuestión de la carga de la prueba parece quedar aclarada en los apartados 27 y 28 de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-315/15, en el sentido de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo debe demostrar la circunstancia extraordinaria, como también que en cualquier caso habría sido imposible evitar las circunstancias extraordinarias con medidas adaptadas a la situación. Deben ser 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. Sin embargo, al margen de lo que antecede, todavía no se ha aclarado la cuestión de si es suficiente, en el sentido de la carga de la prueba y alegación descrita anteriormente, que la parte demandada afirme que la convocatoria de huelga fue mantenida y, en última instancia, incluso extendida por el sindicato a pesar de que la empresa matriz satisfizo las demandas. En este contexto, parece digno de mención que el demandante reprocha a la demandada no haber expuesto nada acerca del contenido de la huelga y las demandas de los trabajadores de la demandada.

En opinión del órgano jurisdiccional remitente, en este contexto la carga de la prueba y alegación que recae sobre la compañía aérea demandada no debe estar sujeta a requisitos excesivos. No puede ser tan extensa que exija excluir todas las razones imaginables, que puedan atribuirse a la compañía aérea en abstracto, para que el sindicato y los trabajadores convocados continúen con la huelga. Si el motivo de una huelga es la falta de avances en la negociación colectiva y si finalmente se alcanza un acuerdo, el mantenimiento y la extensión de la huelga carecen de motivo a no ser que del procedimiento resulten causas que sean atribuibles a la demandada.

En relación con la gestión constatada de la huelga por parte de la empresa matriz y por la demandada como su filial, se puede defender la opinión de que, si se ven afectados 712 vuelos en un mismo día, es inevitable que no se puedan atender todas las rutas y se deban establecer prioridades. Por consiguiente, en el caso de una reorganización de ese tipo, parece admisible en principio establecer prioridades, como ha alegado la demandada con referencia a la minimización de las molestias para todos los pasajeros. El demandante impugnó esta forma de proceder solo de manera imprecisa y genérica, cuando gracias a la reorganización efectuada del plan de vuelos finalmente solo hubo que cancelar 158 vuelos.

[omissis]

DOCUMENTO DE TRÁMITE