

Asunto C-127/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

5 de marzo de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Tribunal de Distrito de Gliwice, Polonia)

Fecha de la resolución de remisión:

18 de febrero de 2020

Parte demandante:

D. Spółka Akcyjna

Parte demandada:

W. Zrt

[omissis]

RESOLUCIÓN

18 de febrero de 2020

El Sąd Rejonowy w Gliwicach — VII Wydział Gospodarczy (Tribunal de Distrito de Gliwice, Sala Séptima de lo Mercantil, Polonia), [omissis]

[omissis]

tras examinar el 18 de febrero de 2020 en Gliwice

en sesión a puerta cerrada

el procedimiento iniciado mediante demanda interpuesta por D. Spółka Akcyjna con domicilio social en W.

contra W. Zrt. con domicilio social en B. (Hungría)

en reclamación de cantidad

decide:

plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse el 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 (DO 2004, L 46, p. 1) en el sentido de que el transportista aéreo, cuyo avión se ha visto involucrado en una colisión con un ave, está obligado —en el marco de las medidas razonables que ha de adoptar— a tomar en consideración, cuando programan vuelos mediante un sistema rotacional, una reserva de tiempo suficiente para llevar a cabo el control de seguridad?

y en caso de respuesta negativa:

¿Debe interpretarse el 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 en el sentido de que el transportista aéreo, cuyo avión se ha visto involucrado en una colisión con un ave, está obligado —en el marco de las medidas razonables que ha de adoptar— a acordar los cuadrantes de servicio o de la tripulación de modo que esté disponible para realizar las actividades aéreas inmediatamente después de efectuar el control de seguridad requerido, con independencia de las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad, así como de los requisitos relativos al descanso, previstos en el anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2012, L 296, p. 1)?

[*omissis*]

MOTIVACIÓN

OBJETO DEL LITIGIO, HECHOS RELEVANTES

1. La demandante, D. Spółka Akcyjna con domicilio social en W (anteriormente, P. Spółka Akcyjna con domicilio social en W.), interpuso una demanda, en reclamación de cantidad contra la demandada W. Zrt. con sede en B. [anteriormente: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. con domicilio social en Budapest, (Hungría)], de 250,00 euros más intereses legales, en concepto de compensación por retraso de vuelo, que fue adquirida de un pasajero del vuelo

W6 1752, operado por el transportista aéreo demandado, en virtud de un contrato de cesión de crédito.

2. De los hechos incontrovertidos resulta que el acreedor inicial, B. K., celebró con W. un contrato de transporte aéreo, con arreglo al cual el 4 de octubre de 2017 realizó un vuelo en el trayecto Turku-Gdansk (código de vuelo: W6 1752, trayecto: TKU-GDN). La salida se retrasó más de 10 horas respecto de la hora de salida programada (STD).
3. La causa inicial del retraso fue la colisión de un ave con la aeronave que iba a operar el vuelo (número de matrícula: HA-LXK). Este avión era utilizado por el transportista aéreo para operar vuelos mediante un sistema rotacional. El impacto con el ave tuvo lugar durante el vuelo W6 1751 (trayecto: GDN-TKU) inmediatamente anterior al vuelo W6 1752, previamente descrito. El sistema rotacional adoptado por el transportista aéreo preveía que, entre el vuelo W6 1751 y el vuelo W6 1752, el tiempo suficiente para que la aeronave vuelva a estar operativa (TAT – turn-around time) debe ascender a 35 minutos: la diferencia de tiempo entre la hora de llegada del vuelo W6 1751 (09.30 UTC) y la hora de salida del vuelo W6 1751 (10.05 UTC).
4. La colisión de un ave con el avión obligó a efectuar un control de seguridad (inspección técnica) para detectar posibles daños en la aeronave y verificar si, pese a la colisión, el estado técnico del avión permitía efectuar el siguiente vuelo. Durante el retraso provocado por la colisión con el ave y la subsiguiente inspección técnica del avión, a la tripulación de la aeronave se le terminó el período de actividad de vuelo permitido. Para restablecer la imaginaria era necesario que transcurriera un período de descanso de 10 horas. Este período coincidió con el tiempo en que el avión, tras el control realizado, reunía condiciones de aeronavegabilidad. El vuelo retrasado se efectuó solo después de haber finalizado el descanso.
5. El transportista demandado negó los fundamentos de su responsabilidad alegando, entre numerosas razones que el origen del retraso del vuelo se debió a la existencia de circunstancias extraordinarias que no pudo evitar incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables. El litigio entre las partes se redujo a este respecto a valorar si, entre las medidas razonables que el transportista aéreo ha de tomar para evitar que ocurran las circunstancias extraordinarias o sus efectos, puede incluirse la previsión de circunstancias posibles, pero previsibles, así como la correspondiente adaptación de la actividad del operador aéreo a las mismas.

DISPOSICIONES PERTINENTES DEL DERECHO NACIONAL Y DEL DERECHO DE LA UNIÓN

6. 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):

Artículo 5

Cancelación de vuelos

1. *En caso de cancelación de un vuelo: [...]*

c) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo conforme al artículo 7, a menos que: [...]

3. *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.*

Artículo 7

El derecho a la reparación

1. *Cuando se haga referencia al presente artículo, los pasajeros recibirán una compensación por valor de:*

a) 250 euros para vuelos de hasta 1500 kilómetros; [...]

7. Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO 2018, L 212, p. 1):

Artículo 32

Competencias delegadas

1. *Para la operación de las aeronaves a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra b), distintas de las aeronaves no tripuladas, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 128 con el fin de establecer normas detalladas en relación con:*

a) las condiciones que deben cumplir los operadores indicados en el artículo 30, apartado 1, y los miembros de sus tripulaciones de vuelo por lo que respecta a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad, así como los requisitos de descanso aplicables a los miembros de la tripulación de vuelo; [...]

8. El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2012, L 296, p. 1):

ORO.FTL.100

Ámbito de aplicación

La presente subparte establece los requisitos que deben cumplir los operadores aéreos y sus tripulaciones con respecto a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para los miembros de la tripulación.

ORO.FTL.105

Definiciones

A los efectos de la presente subparte serán de aplicación las siguientes definiciones: [...]

11) «Período de actividad» período que comienza en el momento en el que un operador solicita a un miembro de la tripulación que se presente al servicio o a iniciar una actividad y que termina cuando esa persona está libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post-vuelo;

12) «Período de actividad de vuelo» período que comienza cuando un miembro de la tripulación es requerido para presentarse al servicio, que incluye un sector o una serie de sectores, y termina cuando el avión se detiene completamente y se apagan los motores, al final del último sector en el que la persona actúa como miembro de la tripulación operativa; [...]

21) «Período de descanso» período ininterrumpido y definido de tiempo durante el cual el miembro de la tripulación queda relevado de todo servicio, de la prestación de imaginaria en el aeropuerto, y de la reserva; [...]

25) «Imaginaria» período de tiempo definido y notificado previamente durante el cual el miembro de la tripulación debe estar a disposición del operador para que le asigne un vuelo, posicionamiento u otra actividad, sin que medie un período de descanso;

ORO.FTL.110

Responsabilidades del operador

El operador deberá: [...]

b) garantizar que los períodos de actividad de vuelo se organicen de manera que los miembros de la tripulación estén suficientemente libres de fatiga como para trabajar con un nivel de seguridad satisfactorio en cualquier circunstancia; [...]

g) proporcionar tiempos de descanso lo bastante prolongados como para permitir a la tripulación reponerse de los efectos de las actividades precedentes y estar bien descansados al comienzo del siguiente período de actividad de vuelo;

i) programar las actividades de vuelo para ser realizados dentro del período de actividad de vuelo permitido, teniendo en cuenta el tiempo necesario para las actividades prevuelo, el sector y el tiempo de inmovilización en tierra; [...]

DUDAS JURÍDICAS Y SU RELEVANCIA PARA LA RESOLUCIÓN

9. En la sentencia de 23 de octubre de 2012 (dictada en los asuntos acumulados C-581/10 y C-629/10; EU:C:2012:657), el Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpretó los artículos 5, 6 y 7 del Reglamento (CE) n.º 261/2004, en el sentido de que los pasajeros de los vuelos retrasados tienen derecho a ser compensado en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 cuando sufren, debido a tales vuelos, una pérdida de tiempo igual o superior a tres horas, es decir, cuando llegan a su destino tres horas o más después de la hora de llegada inicialmente prevista por el transportista aéreo.
10. En las siguientes resoluciones dictadas en procedimientos de remisión prejudicial, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea confirmó que el transportista aéreo puede exonerarse de la responsabilidad cuando acredite que el problema técnico surgido en una aeronave se derive de acontecimientos que, por su naturaleza o por su origen, no sean inherentes al ejercicio normal de la actividad del transportista aéreo de que se trate y escapen al control efectivo de dicho transportista (por ejemplo: la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 19 de noviembre de 2009, dictada en los asuntos acumulados C-402/07 y C-432/07, EU:C:2009:716; sentencia de Tribunal de Justicia de 22 de diciembre de 2008, dictada en el asunto C-549/07, EU:C:2008:771).
11. Ya se ha explicado también que las disposiciones del Derecho de la Unión deben interpretarse en el sentido de que en el concepto de «*circunstancias extraordinarias*», mencionadas en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, se comprenden acontecimientos consistentes en la colisión entre una aeronave y un ave, que suponen la necesidad de llevar a cabo la inspección técnica del avión y ello con independencia de que se hayan originado efectivamente daños a la aeronave (sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de mayo de 2017, dictada en el asunto C-315/15, EU:C:2017:342).
12. En la última de las sentencias citadas, el órgano jurisdiccional nacional, al plantear al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales, pretendía, entre otras cuestiones, obtener una respuesta ante la duda, que se suscita frecuentemente en la práctica jurisprudencial, de si un transportista aéreo, debido a las medidas razonables que ha de tomar, está obligado a prever, desde la fase de planificación de sus vuelos, una reserva de tiempo suficiente para la realización de los controles de seguridad necesarios (apartado 55 de la motivación de la sentencia). Sin embargo, debido a la descripción de los hechos del litigio principal

(el retraso del vuelo fue causado por otros factores que la mera planificación de vuelos en el marco del sistema rotacional), la resolución del problema planteado no revestía una relevancia definitiva para la resolución del litigio, lo que llevaba a la denegación de una respuesta a la cuestión prejudicial planteada (apartados 56 a 57 de la motivación de la sentencia).

13. La cuestión precedente, cuyo marco ha sido delimitado de forma bastante detallada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (aunque sin resolverlo de manera vinculante), así como las sucesivas dudas jurisprudenciales relacionadas con ella han vuelto a suscitarse nuevamente en la práctica judicial, lo que ha motivado la remisión prejudicial incluyendo la cuestión descrita anteriormente en el punto primero de la resolución.
14. El órgano jurisdiccional nacional ha albergado dudas acerca de la extensión de la obligación impuesta al transportista aéreo por el legislador de la Unión de adaptar medidas ante la circunstancia extraordinaria (colisión del avión con un ave), que en el momento en que se dé esta circunstancia respondan a los requisitos técnicos y económicos que puedan tomarse por el transportista aéreo. En el supuesto del objeto del procedimiento tramitado, ello afectaría a la correspondiente reserva de tiempo en el sistema rotacional de planificación de vuelos que permitiría llevar a cabo el control de seguridad de la aeronave tras la colisión con un ave, sin exponer a los pasajeros a un perjuicio por un retraso excesivo del vuelo.
15. Por tanto, al tratar de contemplar la cuestión descrita desde una perspectiva más amplia —siendo un reflejo de ello la segunda de las cuestiones prejudiciales planteadas— el órgano jurisdiccional nacional pretende que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea interprete las disposiciones citadas del Derecho de la Unión y que responda en qué medida el transportista aéreo debería considerar en la planificación de su actividad las operaciones derivadas, pero previsibles y potencialmente predecibles, respecto de aquellas circunstancias extraordinarias e imprevisibles, que no se puedan evitar.
16. Los pronunciamientos existentes del Tribunal de Justicia, aunque permiten reproducir las correspondientes reglas generales para la apreciación de la capacidad del transportista aéreo a fin de aplicar medidas económicas y técnicas encaminadas a evitar el retraso del vuelo (sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 12 de mayo de 2011, dictada en el asunto C-294/10, EU:C:2011:303; sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de diciembre de 2008, C-549/07, EU:C:2008:771), no disipan suficientemente las dudas que en este campo se plantean.
17. En el litigio examinado, el órgano jurisdiccional nacional alberga dudas especiales sobre el requisito, expuesto en la jurisprudencia comunitaria (aunque sin su análisis más amplio) e impuesto sobre el transportista aéreo, de utilizar todo el personal del que disponía —salvo a costa de aceptar sacrificios insostenibles para las capacidades de su empresa en aquel momento— para evitar que las

circunstancias extraordinarias provoquen un retraso excesivo del vuelo. La adopción de un modelo interpretativo restrictivo —que es el que adopta la demandante durante el procedimiento— requeriría *a limine* rechazar la posibilidad de que el transportista aéreo invoque el tiempo de descanso de la tripulación de la aeronave, que guarda un nexo causal con las circunstancias extraordinarias, el cual origina la dilatación del tiempo de retraso del vuelo. En ese caso sería pertinente afirmar que, dado que las limitaciones permitidas del período de actividad y del período de actividad de vuelo están contempladas en la normativa vigente y el operador aéreo estuvo obligado a tomarlas en consideración al elaborar los cuadrantes de servicio, debería haber previsto una reserva de tripulación para el caso de un posible retraso de alguno de los vuelos operados, puesto que el mismo retraso del vuelo —con independencia de sus motivos— es previsible cuando se planea y se organiza la actividad aérea. El riesgo de no tomar dicho factor en consideración recaería entonces sobre el transportista. Sin embargo, parece que también es admisible normativamente la adopción de una perspectiva jurídica distinta, que exima al transportista aéreo de la obligación de mantener la tripulación de la aeronave en imaginaria. En caso contrario, las obligaciones impuestas sobre los transportistas equivaldrían a la necesidad de que el transportista mantenga una plantilla adicional en cada aeropuerto desde el que efectúa transportes aéreos, que sea capaz de asumir las operaciones de la tripulación del vuelo retrasado, lo que asimismo podría suponer una medida insuficiente, si simultáneamente coincidieran en un mismo punto más vuelos retrasados debido a circunstancias extraordinarias.

18. Debe señalarse que las dudas anteriormente expuestas, relativas a ambas cuestiones prejudiciales, no se dirimen de forma uniforme en la jurisprudencia de los órganos jurisdiccionales nacionales. Ante hechos análogos, los órganos jurisdiccionales nacionales, incluso en el seno de un mismo órgano jurisdiccional, llegan a apreciaciones jurídicas incompatibles, resolviendo de forma divergente litigios similares desde el punto de vista fáctico y jurídico [*omissis*] [remisión a las resoluciones de los órganos jurisdiccionales polacos].
19. Las dudas expuestas y las divergencias jurisprudenciales resultantes señalan la necesidad de que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea interprete el Derecho de la Unión para asegurar la certeza del ordenamiento jurídico y la uniformidad de su aplicación por los órganos jurisdiccionales nacionales de los diferentes Estados miembros de la Unión Europea.

[*omissis*]