

Versión anonimizada

Traducción

C-334/19 - 1

Asunto C-334/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

24 de abril de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

28 de marzo de 2019

Parte apelante:

Eurowings GmbH

Partes apeladas:

GD

HE y

IF

Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart)

Resolución

En el litigio seguido entre

- 1) GD, [omissis]
— demandante y apelado —
- 2) HE, [omissis]
— demandante y apelada —

3) IF [omissis] [omissis]

— demandante y apelada —

[omissis]

y

Eurowings GmbH [omissis]

— demandada y apelante —

[omissis]

sobre el pago de una compensación con arreglo al artículo 7, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004

el Landgericht Stuttgart (Sala Quinta de lo Civil) [omissis], el 28 de marzo de 2019, tras la vista oral celebrada el 21 de febrero de 2019, ha resuelto:

1. Suspender el procedimiento.
2. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente cuestión prejudicial con arreglo al artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con la interpretación del Derecho de la Unión:

¿Deben interpretarse las disposiciones (en particular, 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 la ausencia espontánea de una parte importante del personal de navegación, debida a bajas por enfermedad («huelga salvaje»), del transportista aéreo que da en arrendamiento la aeronave y la tripulación en el marco de un arrendamiento de aeronave con tripulación («wet lease») a quien es «transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo» en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento, pero no asume la responsabilidad operativa de los vuelos, tiene como consecuencia que el «transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo» tampoco pueda invocar «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento conforme a [la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros, 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, EU:C:2018:258] [omissis]?

Fundamentos

I.

- 1 Los demandantes reclaman a la demandada una compensación por importe de 400 euros cada uno por un total de 1 200 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, y la interpretación que de él hace el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en casos de gran retraso, más intereses y más los costes soportados por contratar a un abogado antes de entablar la acción judicial.
- 2 Los demandantes habían reservado con la demandada, para el 12 de septiembre de 2017, el vuelo con número EW 2695 entre Rodas y Stuttgart, cuya llegada a Stuttgart estaba prevista a las 22.35 de ese día (hora local). Sin embargo, el avión no aterrizó en Stuttgart hasta las 15.36 del día siguiente. La distancia entre Rodas y Stuttgart es superior a 1 500 km e inferior a 3 500 km. El vuelo debía efectuarse con un aparato de Air Berlin, que la demandada había arrendado, con tripulación, por medio de un contrato de «wet lease».
- 3 Debido al retraso superior a tres horas en el lugar de destino, los demandantes reclamaron a la demandada, mediante escrito de 18 de septiembre de 2017, el pago de la correspondiente compensación. La demandada denegó dicho pago mediante escrito de 7 de diciembre de 2017, alegando que el 12 de septiembre de 2017 se había producido una baja masiva por enfermedad en el personal de navegación de Air Berlin. Mediante escrito de 22 de enero de 2018, los representantes de los demandantes volvieron a requerir a la demandada el pago de la compensación, que la demandada rechazó nuevamente.
- 4 Las partes litigan acerca de si la demandada debe ser considerada transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 y, por tanto, tiene legitimación pasiva; si la demandada puede invocar circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables, en el sentido del artículo 5, apartado 3, de dicho Reglamento y en relación con la baja masiva por enfermedad que la demandada alega se produjo en Air Berlin, y si los demandantes tienen derecho al reembolso de los costes soportados por contratar a un abogado antes de entablar la acción judicial.
- 5 El Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de lo Civil y Penal de Nürtingen) estimó la demanda mediante sentencia de 19 de julio de 2018 [*omissis*], en la que consideró que la demandada tenía legitimación pasiva como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo; que la demandada no podía invocar una circunstancia extraordinaria que excluyese el pago de la compensación por la baja masiva por enfermedad de pilotos de Air Berlin (baja masiva que solo podía explicarse entendiendo que se trataba de «huelga salvaje»), y que los demandantes tenían derecho al reembolso de los intereses y los costes soportados por contratar a un abogado antes de entablar la acción judicial.

6 Contra la sentencia del Tribunal de lo Civil y Penal la demandada interpuso recurso de apelación, cuya desestimación solicitan los demandantes; en él solicita que se desestime la demanda mediante la modificación de la sentencia de primera instancia y, a título subsidiario, que se suspenda el procedimiento y, con carácter prejudicial y con arreglo al artículo 267, párrafo tercero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), se someta «al Tribunal de Justicia la cuestión litigiosa existente entre las partes sobre la interpretación» del Reglamento n.º 261/2004:

7 [Propuesta de redacción de la cuestión prejudicial] [omissis]

8 [omissis]

9 A este respecto, la demandada alega que no se la puede considerar transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 261/2004 y que, al contrario de lo que sucedía en la [sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros, 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, EU:C:2018:258] [omissis], no tuvo ninguna posibilidad de prevenir la ausencia de los pilotos de Air Berlin.

II.

10 [omissis]

11 La resolución del recurso de apelación depende de la decisión prejudicial del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en respuesta a la cuestión prejudicial formulada en la parte dispositiva.

12 En cuanto a las bajas por enfermedad de una parte importante del personal de navegación del transportista aéreo «Air Berlin», del cual la demandada había recibido en arrendamiento la aeronave, con tripulación, por medio de un contrato de «wet lease», sobre todo a la vista del artículo de tagesschau.de de 12 de septiembre de 2017 [omissis] presentado por la demandada y según el cual las bajas por enfermedad espontáneas se produjeron en el marco de un litigio relacionado con la venta de Air Berlin, esta Sala considera que se trataba de una «acción concertada» y, por tanto, de «huelga salvaje» conforme a [la sentencia de 17 de abril de 2018, Krüsemann y otros, 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, EU:C:2018:258] [omissis]. En tal caso, ¿le está vedado a la demandada también invocar «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004, por serle imputable, como transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo y que asume la responsabilidad operativa, dicha «huelga salvaje», como si se produjese entre su propio personal de navegación? Si fuese así, el recurso de apelación no podría prosperar.

13 En cambio, el recurso de apelación podría tener más posibilidades de éxito de considerarse que, al no tener la demandada (arrendataria en concepto de «wet

lease») capacidad de control o de influencia, una «huelga salvaje» del personal de navegación de Air Berlin (arrendadora en concepto de «wet lease») la legitima para invocar la existencia de «circunstancias extraordinarias» en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004.

- 14 Esta Sala tiende a considerar que la demandada, que, por el mero hecho de que recibiera en arrendamiento la aeronave, con tripulación, de Air Berlin por medio de un contrato de «wet lease», respecto a la posibilidad de invocar el artículo 5, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 para evitar el pago de la compensación reclamada por los pasajeros aéreos al amparo de los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7 del mismo Reglamento no debería encontrarse en una situación mejor ni peor que la que tendría si hubiese efectuado el vuelo por sí misma, no debería tampoco, en el caso de una «huelga salvaje» del personal de navegación de la arrendadora en concepto de «wet lease», poder alegar «circunstancias extraordinarias» en el sentido de dicha disposición. De lo contrario, la obligación del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo dependería de si se sirve de una aeronave y tripulación propias o si recurre (por medio de un contrato «wet lease») a aparatos y personal recibidos en arrendamiento de otro transportista aéreo. Cualquier otra conclusión sería contraria también a los considerandos 1 y 7 del Reglamento n.º 261/2004.
- 15 [Consideraciones sobre la redacción de la cuestión prejudicial propuesta por la demandada] [*omissis*]
- 16 [*omissis*] [*omissis*]
- 17 [*omissis*]
[*omissis*]