

Asunto C-156/22

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

17 de febrero de 2022

Órgano jurisdiccional remitente:

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

Fecha de la resolución de remisión:

3 de febrero de 2022

Recurrente en apelación:

TAP Portugal

Recurrida en apelación:

flightright GmbH

[*omissis*]

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

Resolución

En el litigio entre

Flightright GmbH, [*omissis*]

– parte demandante y recurrida en apelación –

[*omissis*]

y

TAP Portugal, [*omissis*]

– parte demandada y recurrente en apelación –

[*omissis*]

en materia de compensación por cancelación de vuelo (vuelo TP597/TP1944 de 17 de julio de 2019)

- 1 la Sala Quinta de lo Civil del Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Stuttgart) [*omissis*] ha resuelto, el 3 de febrero de 2022:
- 2 I. Suspende el procedimiento de apelación.
II. 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:
- 3 ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, en el sentido de que existe una circunstancia extraordinaria de acuerdo con dicha disposición, cuando se cancela un vuelo procedente de un aeropuerto situado fuera de la base del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, porque un miembro de la tripulación (en este caso, el copiloto) asignado a dicho vuelo, que ha superado sin restricciones los reconocimientos médicos regulares prescritos, poco antes del inicio del vuelo, repentina e imprevisiblemente para el transportista aéreo, fallece o cae tan gravemente enfermo que no puede realizar el mismo?

Fundamentos:

Exposición de los hechos

- 4 La demandante en el procedimiento principal solicita al transportista aéreo demandado una compensación con arreglo al 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 (en lo sucesivo, «Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos»).
- 5 La parte demandada era el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo TP597 del 17 de julio de 2019 de Stuttgart a Lisboa, con salida prevista a las 6.05 hora local. El vuelo fue cancelado. La demandada invoca circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos. El copiloto, que debería haber operado el vuelo en cuestión, fue encontrado muerto en su cama en la habitación del hotel en la madrugada del 17 de julio de 2019 a las 4.15 hora local, cuando debería haber sido recogido en el hotel y llevado al aeropuerto. A consecuencia de ello, toda la tripulación se declaró no apta para volar. El fallecimiento repentino del padre de familia, de unos 40 años, supuso para todos un duro golpe y fue totalmente imprevisible. Tal acontecimiento externo no podía ser controlado por el transportista aéreo. No había personal de sustitución disponible fuera de la base de la demandada. Una tripulación de reemplazo voló en el primer vuelo del día a las 11.25 desde Lisboa a Stuttgart y llegó allí a las 15.20. Los pasajeros fueron

trasladados lo más rápidamente posible a Lisboa en el vuelo de sustitución TP593 a las 16.40.

Resoluciones de la primera instancia

- 6 El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) condenó a la demandada a pagar el importe de la compensación solicitada. En su razonamiento afirmó que la demandada no podía invocar la existencia de circunstancias extraordinarias, ya que, al igual que la repentina enfermedad grave de un miembro de la tripulación, un fallecimiento repentino e imprevisible también pertenece únicamente al ámbito operativo del transportista aéreo. No se trata de un acontecimiento externo que afecta a la empresa, sino del riesgo de todo empresario, con el que debe contar en el curso normal de la actividad.
- 7 El demandado interpuso recurso de apelación contra esta condena ante el Landgericht Stuttgart. Otros dos procedimientos, el 5 S 30/21 y el 5 S 32/21, que se refieren al mismo vuelo, están pendientes ante la Sala. La Sala somete al Tribunal de Justicia los tres procedimientos con la sugerencia de que se acumulen. Dado que las demandantes en el procedimiento principal no son idénticas en todos los casos, una acumulación para la vista y la resolución conjunta ante la Sala no es pertinente.

La importancia de la cuestión prejudicial para la resolución del litigio y la postura jurídica provisional de la Sala

- 8 [omissis]
- 9 La resolución del recurso de apelación depende de la respuesta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea a la cuestión prejudicial formulada en la parte dispositiva.
- 10 Para una valoración de la cuestión de si los respectivos demandantes afectados por la anulación tienen derecho a una compensación, es preciso referirse a la interpretación que el Tribunal de Justicia ha dado al artículo 5, apartado 3, del Reglamento sobre los derechos de los pasajeros aéreos. Mientras que, según la investigación de la Sala, la jurisprudencia alemana sostiene la tesis, en parte también compartida por el Amtsgericht de Nürtingen (Tribunal de lo Civil y Penal de Nürtingen) en la primera instancia, que debido a la asignación al ámbito del riesgo operativo del transportista aéreo no existe una circunstancia extraordinaria en el sentido de un acontecimiento externo [Landgericht de Darmstadt (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Darmstadt), 6.4.2011 — 7 S 122/10 [omissis]; Landgericht de Darmstadt, 23.5.2012 — 7 S 250/11 [omissis]; Amtsgericht de Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno), 20.5.2011 — 31 C 245/11 [omissis]] se ha producido un cambio de jurisprudencia en los Países Bajos en esta materia, por lo que puede apreciar la Sala, en el sentido de que la enfermedad repentina de un miembro de la tripulación se considera ahora

un acontecimiento externo que no puede ser controlado por el transportista aéreo [Rechtbank Noord-Holland (Tribunal de Primera Instancia de Noord-Holland), 28.10.2020 — ECLI:NL:RBNHO:2020:8758 en contraste con Rechtbank Noord-Holland de 11.3.2020 — ECLI:NL:RBNHO:2020:2920, también con referencia al ámbito de riesgo de una organización].

- 11 Una búsqueda en la base de datos francesa Légifrance dio como resultado una sentencia de la Cour de Cassation (Tribunal de Casación) de 5 de febrero de 2020, 19-12.294, ECLI:FR:CCASS:2020:C100113, en la que también se concluyó que no existían circunstancias extraordinarias en caso de enfermedad o de indisposición del piloto debido a que no se trata de un acontecimiento extraordinario (apartado 5).
- 12 La Sala se inclina por considerar que el transportista aéreo está obligado, en principio, a responder de la aeronavegabilidad y disponibilidad de sus empleados y que, por lo tanto, está obligado, en principio también, a disponer de un cierto número de personal de sustitución. No obstante, en la medida en que la cuestión es objeto de debate en la jurisprudencia europea y en la doctrina y que, hasta la fecha, la cuestión ni ha sido resuelta en Alemania por el Bundesgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Civil y Penal) ni por el Tribunal de Justicia de la Unión, la Sala plantea el litigio con carácter prejudicial a este último.

[*omissis*]